

Le permis de conduire est-il en berne ?

La baisse du taux de permis de conduire chez les jeunes adultes

Is the driving license at half-mast?

The drop in the driving license rate among young adults

Adrienne Schneider

Sous la direction du Prof. Patrick Rérat



Remerciements

Ce travail de mémoire n'aurait probablement pas pu être réalisé sans l'aide et le soutien de plusieurs personnes.

Je tiens tout d'abord à remercier Stéphanie Vincent-Geslin pour m'avoir aidée à poser les bases de la recherche, à trouver des volontaires pour les entretiens, à m'avoir soutenue lorsqu'il y eût des complications dans leur recrutement, à organiser les rencontres avec les participants aux entretiens et pour en avoir animé un certain nombre.

Sans l'aide précieux de Christian Hubert travaillant à l'ETML, il n'aurait pas été possible de recruter des jeunes adultes au sein des bâtiments de cette école et de réaliser des entretiens de groupes dans ces locaux.

Je remercie grandement les personnes que j'ai rencontrées qui ont accepté de participer aux entretiens, pour leur disponibilité, même malgré l'approche des examens pour certains, et pour leur discussion précieuse. Il en va de même pour les étudiantes qui ont donné de leur temps pour m'aider à retranscrire une partie des entretiens.

Enfin, je ne saurais comment remercier mon père pour s'être proposé à la relecture et s'être vaillamment battu contre les caprices de Microsoft Word lorsque j'ai perdu tout espoir ; Julie Cappelletti pour avoir fait de la relecture et des corrections ; ma mère et mes amis pour leur soutien moral et leurs encouragements dans les moments difficiles ; mon frère qui, malgré sa fuite à l'autre bout du monde pour ne plus m'entendre me plaindre, m'a soutenue et conseillée, et finalement, Diva, mon chat bien aimé qui a su me donner le sourire avec ses tentatives de distraction trop efficaces.

Résumé

Depuis les 20 à 30 dernières années, il est possible d'observer une baisse du taux de permis de conduire chez les jeunes adultes dans la plupart des pays industrialisés. S'agit-il d'une situation temporaire ou d'une nouvelle tendance de mobilité ? Il est difficile de le savoir. Ce phénomène étant récent, les recherches ne sont encore qu'à leurs débuts. Ce travail de mémoire présente en premier lieu l'état de la recherche avec les premières observations et hypothèses posées de manière générale sur l'ensemble des pays concernés. Il propose ensuite une analyse des raisons qui poussent les jeunes adultes à passer ou non le permis de conduire, et ce à travers trois thématiques observées : la recherche d'indépendance, la concurrence des modes de transport et la valeur du permis de conduire. Un certain nombre d'hypothèses posées par les précédentes recherches sont vérifiées à la suite de cette analyse : l'influence du contexte territorial, la concurrence des modes de transport et la représentation fonctionnelle du permis de conduire. Des différences sont toutefois apparues : la préoccupation environnementale justifie le refus du permis de conduire voire même de la voiture pour une part des jeunes adultes ; des différences dues au genre peuvent exister, quelques hommes y voyant une valorisation et quelques femmes étant satisfaites de leur dépendance aux hommes. D'autres hypothèses ne peuvent être confirmées par les résultats de cette étude : l'influence des facteurs économiques tels que le taux de chômage, le prix de l'essence et des logements, l'état du marché du travail, ainsi que l'influence des nouvelles technologies de communication.

Mots-clés : permis de conduire, mobilité, recherche d'indépendance, transports alternatifs, transports publics, voiture, mobilité active, préoccupation environnementale, représentation fonctionnelle.

Abstract

For the last twenty to thirty years, a drop in the driving license rate among young adults has been observed in most industrialized countries. Is it a temporary situation or is it a new mobility tendency? That's hard to determine. As this phenomenon is new, its study is still at its beginning. This master thesis presents first the state of the art of this area of research together with its first observations and hypotheses, in a general way and considering the countries where it has been observed. It then analyses the reasons that lead young adults to acquire the driving license or not, by considering the three following thematics: the search for independence, the

competitiveness of transportation means, and the driving license worth. These analyses did verify some of previous researches' hypotheses: the territorial context influence, the competitiveness of the transportation means, and the driving license functional worth. But some differences nevertheless showed up: for some young adults, the environmental preoccupation justifies their driving license refusal or even their car rejection; gender differences have been observed, whereas some men do consider the driving license as a mean of valorization and some women do enjoy their dependence on men. Other hypotheses can't be confirmed by this master thesis results: the influence of economic factors such as unemployment rate, the cost of fuel and housing, the employment market situation, and the influence of new communication technologies.

Key-Words: driving license, mobility, search for independence, alternative transportation, public transport, car, active mobility, environmental preoccupation, functional representation.

Table des matières

1. Introduction	7
2. Théorie et problématique	8
2.1. Eléments théoriques	8
2.1.1. Représentation de la voiture et du permis de conduire	8
2.1.2. Le permis de conduire.....	14
2.2. Etat de l'art.....	16
2.2.1. Facteurs poussant à faire le permis	16
2.2.2. Baisse du permis de conduire	18
2.3. Problématique.....	29
3. Méthodologie	31
3.1. Questionnement	31
3.2. Pratique.....	33
4. Pourquoi les jeunes adultes passent-ils ou non le permis de conduire ?	39
4.1. Introduction	39
4.2. Recherche d'indépendance.....	41
4.2.1. Introduction	41
4.2.2. Indépendance à autrui	42
4.2.3. Indépendance dans leurs déplacements	47
4.2.4. Synthèse.....	49
4.3. Concurrence des modes de transport.....	51
4.3.1. Introduction	51
4.3.2. Mobilité active	52
4.3.3. Transports publics	58
4.3.4. Voiture.....	65
4.3.5. Impacts environnementaux des modes de transport.....	76
4.3.6. Synthèse	80
4.4. Valeur du permis de conduire.....	84
4.4.1. Valeur symbolique	84
4.4.2. Valeur fonctionnelle du permis de conduire	97
4.4.3. Synthèse	99
4.5. Profils-types	100
5. Conclusion	105
6. Discussion	111
7. Bibliographie	119
8. Annexes	123
Annexe 1. Guide entretien – sans permis	123
Annexe 2. Guide entretien – avec permis.....	127
Annexe 3. Guide d'entretiens individuels	130

1. Introduction

Depuis les années 1990 et 2000, une baisse du nombre de permis de conduire obtenus par la population est observée dans plusieurs pays industrialisés comme en Europe de l'ouest et du nord, les Etats-Unis, le Canada et le Japon (Delbosc & Currie, 2013 ; Goodwin & Van Dender, 2013 ; Kaufmann, Flonneau et Papon, 2017 ; Rérat Vincent-Geslin, Giacomel, Martin, et Baehler, 2017). Ce phénomène s'observe principalement chez les jeunes générations de moins de 30 ans (Delbosc & Currie, 2013 ; Kuhnimhof & al., 2012 ; Kuhnimhof, Zumkeller et Chlond, 2013 ; Rérat et al., 2017) pour qui la voiture semble également perdre de son intérêt (Kuhnimhof et al., 2013). Il s'agit d'un phénomène qui est récent mais sur lequel on ne connaît pas encore vraiment les facteurs ni les conséquences pour la société et les différents modes de transport.

La compréhension de ce phénomène semble de grande importance. En effet, l'aménagement du territoire et du milieu urbain doit être adapté aux modes de vies de la population. Cela signifie que s'il y a de nouvelles tendances de mobilité, le territoire doit être aménagé de sorte à permettre la réalisation de cette mobilité. L'aménagement du territoire permet de répondre à la demande. Toutefois, il peut être un moyen d'influencer la mobilité de la population par la modification et la mise en place d'infrastructures pour améliorer et créer une offre de moyens de transport. La compréhension du phénomène de la baisse du permis de conduire est donc nécessaire pour savoir si la société est à l'aube d'une nouvelle tendance de mobilité chez les jeunes adultes où la voiture n'aurait plus sa place et qui pourrait perdurer dans la société, ou s'il s'agit d'une situation passagère. Il est important de comprendre ce phénomène pour pouvoir prévoir les besoins de mobilité et les choix modaux des jeunes adultes et de la population (Delbosc & Currie, 2013).

L'objectif de ce travail de mémoire est d'étudier ce phénomène en s'appuyant sur les précédentes recherches afin de valider ou d'infirmer les explications potentielles pour le comprendre. De cette manière, il peut être possible de saisir l'importance et les subtilités de certaines de ces explications. Derrière cela, il s'agit de découvrir ce qu'il advient du permis de conduire chez les jeunes adultes, que ces derniers le possèdent ou non, pour déceler les raisons qui peuvent les pousser à l'obtenir ou à s'en détourner. De plus, ce phénomène peut être influencé par d'autres facteurs qui n'ont pas encore été observés auprès des jeunes adultes.

Ce travail de mémoire propose une approche qualitative pour comprendre le phénomène de la baisse du permis de conduire chez les jeunes adultes et ce dans le contexte suisse romand. Il

commence par une mise en avant des éléments théoriques à connaître pour comprendre ce qui peut motiver les jeunes adultes à faire le permis de conduire. L'état de l'art venant par la suite permettra de poser les observations et hypothèses des précédentes recherches sur le phénomène. Par la suite, il y aura une analyse qualitative des raisons qui poussent les jeunes adultes à passer le permis de conduire ou à le refuser. En synthèse de cette analyse viendront la conclusion puis une discussion des résultats.

2. Théorie et problématique

2.1. Eléments théoriques

2.1.1. Représentation de la voiture et du permis de conduire

2.1.1.1. Introduction

Pour comprendre ce phénomène, il est essentiel d'aborder les représentations que la société a du permis de conduire et de la voiture. Ces représentations peuvent expliquer les changements d'intérêts pour ces derniers dans la population en général mais aussi auprès des jeunes adultes.

La société est composée d'éléments qui possèdent des symboliques et significations pour la population. Dubois (2004) explique que les lieux en possèdent et que les gens leur en donnent selon leurs expériences et émotions. En fonction de ces représentations, il indique que des normes peuvent apparaître quant aux comportements à adopter dans ces lieux ; c'est ainsi que des valeurs sociales peuvent apparaître selon eux. Il en va de même pour le permis de conduire et la voiture. Tous deux peuvent être représentants de bons nombres de significations et de valeurs de la part des usagers (Dubois, 2004).

Seulement, ces représentations du permis de conduire et de la voiture semblent avoir été valables au début du 20^{ème} siècle, mais s'avèrent ne plus être aussi importantes au 21^{ème} (Demoli, 2015 ; Dubois, 2004 ; Rérat et al., 2017). D'après Rérat et al. (2017), ces symboliques s'estomperaient dans la nouvelle génération de jeunes adultes qui auraient maintenant une vision plus fonctionnelle du permis de conduire et de la voiture, parce qu'ils semblent estimer que la voiture est de moins en moins intéressante à posséder et qu'elle perdrait en utilité. Mais

on se rend compte également que l'acquisition du permis de conduire, et par extension d'une voiture, se fait maintenant plus en considérant les besoins ainsi que leurs caractéristiques pratiques plutôt que leur valeur sociale¹ (Dubois, 2004).

2.1.1.2. Symbole d'indépendance

Le permis de conduire et la voiture possèdent plusieurs symboliques, comme celle de la liberté, de l'indépendance et de l'autonomie (Dubois, 2004 ; Lefranc-Morin, 2016 ; Kaufmann et al., 2017 ; Masclat, 2002 ; Munafò et al., 2015 ; Pervanchon, 1999 ; Pervanchon, 2005 ; Rérat et al., 2017) puisqu'ils sont considérés comme accordant une flexibilité de l'emploi du temps et de l'évasion (Dubois, 2004 ; Pervanchon, 1999). Pervanchon (1999) considère la voiture comme un raccourci sur le monde permettant ainsi l'accès à certains lieux et à plus d'activités. Ainsi, elle élimine les contraintes territoriales et temporelles, et rend la vie plus plaisante. Par extension, l'acquisition du permis de conduire donne l'accès à la voiture et donc à cette forme de liberté. Le permis de conduire est considéré comme l'étape de la vie qui permet d'agrandir l'espace de vie des jeunes qui le passent en leur permettant d'accéder aux loisirs, de répondre à leurs besoins mais aussi qui peut leur permettre d'accéder au marché de l'emploi (Masclat, 2002). Il peut alors être perçu comme la condition nécessaire pour obtenir leur indépendance et leur autonomie (Masclat, 2002).

Cette vision peut perdurer chez une partie des jeunes adultes, comme l'explique Rérat dans l'article de D'Alessio (2018) mais elle perd malgré tout de l'importance (Lefranc-Morin, 2016).

2.1.1.3. Rite de passage

Une des associations symboliques au permis de conduire est celle du rite de passage à l'âge adulte (Bertrand, 2005 ; Lefranc-Morin, 2016 ; Masclat, 2002 ; Pervanchon, 2005 ; Rérat et al., 2017). C'est l'idée que le permis de conduire est une preuve que les jeunes qui atteignent leur majorité peuvent être enfin considérés comme des adultes par l'obtention d'une plus grande autonomie dans leur mobilité prouvant qu'ils sont responsables et capables de conduire (Bertrand, 2005 ; Masclat, 2002), même s'ils restent à la charge de leurs parents (Demoli, 2015). Avec cette notion, les jeunes adultes peuvent considérer le permis de conduire comme un droit

¹ **Valeur sociale** : caractéristique perçue comme idéale et désirable par la population, ce qui vaut aux individus qui la possèdent et comportements lui étant associés d'être estimables à ses yeux.

que tout le monde acquiert à l'âge adulte, mais aussi qu'il doit être possible de l'obtenir sans trop de difficulté et sans trop dépenser financièrement. Or ce n'est pas vraiment le cas puisque c'est une formation qui peut prendre du temps, qui a un certain coût et qui leur demande certaines capacités. Il y a donc un décalage entre leur vision des choses et la réalité (Betrand, 2005).

La vision du permis de conduire comme rite de passage paraît perdre de son poids auprès des jeunes adultes (Rérat et al., 2017) et plus se profiler comme une compétence qu'il faudrait avoir tel un diplôme que l'on pourrait indiquer sur son curriculum vitae (Lefranc-Morin, 2016 ; entretien de Rérat par D'Alessio, 2018).

2.1.1.4. Distinction et statut social

Bourdieu (1979) définit la distinction des individus comme passant par leurs possessions et l'utilisation qu'ils en font. L'accès au permis de conduire et à la voiture permettrait alors d'acquérir de l'expérience dans le monde et de construire sa personnalité sociale (Masclat, 2002).

L'acquisition du permis marque la transition d'une identité à une autre ainsi que l'accès à de nouvelles relations possibles avec la société (Pervanchon, 1999) en donnant le droit aux individus d'utiliser un véhicule pour se déplacer vers les lieux de leur choix. Le passage du permis de conduire est donc un acte social considéré comme important pour ces nouvelles relations et pour la construction de l'estime de soi (Masclat, 2002). Toutefois, selon Dubois (2004), le permis et la voiture sont de moins en moins liés à la dimension identitaire des individus et ils perdraient alors en quelque sorte cette symbolique du rite de passage à l'âge adulte.

Selon Goffman (1973) cité par Bourdages-Sylvain & Rioux (2005), la classe supérieure des individus est généralement idéalisée au point que ces derniers cherchent à l'atteindre ou tout du moins, à parvenir à une situation semblable qui est bien vue et possédant des « *valeurs socialement admises* ». Pour cela, l'acquisition de symboles représentant ces dites valeurs peut être une solution. Dans cette logique, le permis de conduire et la voiture peuvent être considérés comme des marqueurs sociaux et de réussite dans la société (Lefranc-Morin, 2016 ; Demoli, 2015 ; Dubois, 2004 ; Pervanchon, 2005), tout comme pour montrer sa grandeur, sa puissance et s'imposer (Dubois, 2004).

La mobilité est nécessaire pour s'intégrer au sein du marché du travail et de la vie sociale (Akoun & Ansart, 1999 ; Demoli, 2015 ; Munafò et al., 2015 ; Pini, 2012-2013). Le permis de conduire peut être considéré aussi de la sorte (Masclat, 2002). Vivre sans permis et sans voiture signifie alors que l'on est écarté du système, et qu'il est difficile de profiter pleinement de ce qu'il peut offrir (Demoli, 2015 ; Jeekel, 2015). Il ne s'agit généralement pas d'un choix mais d'une contrainte (Demoli, 2015 ; Jeekel, 2015), cependant il arrive que les individus décident de ne pas les acquérir pour pouvoir se distinguer de la part de population qui les possède (Demoli, 2015).

Le changement de rapport des jeunes adultes à la voiture et au permis de conduire peut aussi être influencé par l'âge auquel ils passent certaines étapes de leur vie et qui ont tendance à se faire plus tard (Demoli, 2015 ; Rérat, 2015). Il s'agit là de changements dans le parcours de vie chez les nouvelles générations qui ont tendance à entrer dans le monde du travail, à se mettre en couple, à fonder une famille, par exemple, plus tard que les générations précédentes. De ce fait, leurs besoins de mobilité et de flexibilité pouvant être répondus par le permis de conduire apparaissent à ce moment et pas avant. Pour Demoli (2015), cela dépend de l'effet de génération sociale, laquelle se situe entre la génération démographique (l'ensemble des personnes nées la même année) et la génération historique (l'ensemble des personnes qui ont en commun une culture, des intérêts, une conscience de génération avec ses particularités). Les conditions économiques sont devenues plus compliquées avec le temps et les nouvelles générations vivent plus de difficultés et contraintes que les précédentes. Il y a également des changements dans les valeurs et dans la représentation de la voiture qui est vue de manière plus critique avec le temps (source de danger, de pollution et chère) qui peuvent influencer ces générations dans leurs représentations du permis (Demoli, 2015).

2.1.1.5. Genre

Trachman (2014) reprend Connell (2014) pour mentionner le genre comme étant empreint de représentations culturelles qui définissent les caractéristiques et les comportements que les personnes adoptent pour appartenir à un genre. Il s'agit alors d'une sorte de performance à travers laquelle la masculinité et la féminité sont incarnées et qui permet de se sentir comme appartenant à l'une d'elles. Il n'y a pas qu'une seule forme pour chacune d'elle mais plusieurs qui peuvent être en conflit pour définir la masculinité ou féminité dominante et acceptée par la société. Cela met en avant les normes qui sont socialement acceptées ou non pour chacun des genres. Ne pas y correspondre peut amener à se sentir aliéné et comme n'appartenant pas aux groupes des hommes ou des femmes.

La performance du genre peut être liée au statut social ainsi qu'à l'acquisition du permis de conduire et d'une voiture. Il semblerait que les femmes voient en la possibilité d'être conductrices un moyen d'émancipation et d'indépendance (Demoli, 2015 ; Lefranc-Morin, 2016 ; Pervanchon, 1999), et que cela explique pourquoi le taux de femmes possédant le permis de conduire était le plus fort pendant les années 1990 (Kuhnimhof et al., 2012) traduisant un fort rattrapage des femmes (Demoli, 2015). Le permis de conduire serait alors vu par les femmes comme un test de capacité mais aussi d'égalité avec les hommes, même si elles semblent considérer que le permis de conduire reste principalement une étape masculine, ce qui leur donne une certaine pression pour le réussir (Mascllet, 2002).

Selon Mascllet (2002), le permis de conduire est lié au genre masculin parce qu'il illustre également le passage de l'adolescent à l'homme et permet l'intégration aux groupes des hommes ; de ce fait, s'il n'est pas réussi, on est considéré comme inférieur aux autres hommes puisqu'il semble que ce soit une humiliation sociale et un échec aux normes de virilité. De plus, il explique que les hommes trouvent important de posséder le permis ainsi qu'une voiture pour correspondre aux critères des femmes qui préféreraient les hommes en possession de ces éléments que l'inverse. Il y aurait donc une importance mise sur le permis et l'acquisition d'une voiture pour les relations avec le genre féminin.

2.1.1.6. Transports alternatifs

La voiture et le permis de conduire ont des représentations symboliques plutôt positives qui sont en opposition à celles des modes de transport alternatifs et principalement des transports publics. Contrairement à la voiture, ces transports n'évoquent pas la liberté et l'indépendance dans la population, notamment parce que dans le cas des transports publics, il y a des horaires et des itinéraires prédéfinis, et que cela demande des efforts pour s'organiser et se déplacer (Mascllet, 2002 ; Pervanchon, 1999). Les transports publics sont donc associés aux notions de contraintes et au fait que l'on soit obligé de voyager avec d'autres gens, ce qui ne permet pas de se distinguer socialement puisque l'on fait comme eux (Munafò et al., 2015). En France, Mascllet (2002) observe que l'utilisation des transports publics par les individus peut être perçu comme représentant leur statut économique : ils n'auraient pas suffisamment d'argent pour acquérir le permis de conduire ou une voiture. Derrière cela, il y a l'idée que l'on ne peut exprimer son individualité comme le permis de conduire le permet en donnant accès à la conduite d'une voiture et, de ce fait, à la liberté et la flexibilité de mouvement qu'elle offre.

Dans certains contextes, il y a différentes offres de transport que la population peut utiliser pour se déplacer. Face à la multimodalité², la population perçoit les modes de transport selon leurs diverses caractéristiques ; chacun de ces moyens présentent des avantages et inconvénients selon les situations et les personnes (Rocci, 2007). D'après les observations de Masclat (2002), Pervanchon (1999) et Munafò et al. (2015), le permis de conduire pourrait présenter plus d'avantages à ses acquéreurs que les moyens de transport alternatifs ne le feraient, ne serait-ce que pour la flexibilité qu'il leur offre.

Qu'ils soient usagers de la voiture ou de moyens alternatifs, dans une situation où les individus auraient accès à une offre multimodale pour se rendre en un même lieu, ils auraient tendance à se conforter dans leurs habitudes modales par volonté de maîtrise du mode en question et pour ne pas avoir à fournir d'efforts pour apprendre à en utiliser un autre (Rocci, 2007). Cela signifie que selon les moyens de transport qu'ils utilisent, ils ne ressentent pas nécessairement le besoin d'en changer.

D'après Dubois (2004), une distinction peut être faite entre la voiture et les transports publics sur le fait que la première est plus considérée comme un lieu privé alors que les seconds sont des lieux publics. Selon le moyen de transport considéré, les besoins (confort, efficacité, rapidité, ...) ne sont pas comblés de la même manière. En effet, dans les moyens de transport individuels tels que la voiture, ces besoins se trouvent être satisfaits instantanément puisque le moyen de transport répond à la volonté de l'individu. De plus, la voiture étant un milieu privé, il y a la possibilité de se protéger et de s'isoler du reste de la société. Dans les transports publics, les besoins ne sont pas satisfaits immédiatement, puisqu'étant donné qu'il y a d'autres personnes qui les utilisent, il y a une sorte de concurrence entre elles pour certains besoins tels que le confort. Il s'agit également de transports qui peuvent être considérés comme lents, contraignants, inconfortables et chers (Munafó et al., 2105). Cela est peut-être aussi valable pour les autres alternatives de transport.

² **Multimodalité** : offre de différents moyens de transport qui permettent à un utilisateur de réaliser un même déplacement entre deux lieux. L'utilisateur peut emprunter plusieurs moyens de transport pour s'y rendre. Il n'y a pas d'usage exclusif d'un moyen de transport.

2.1.1.7. Environnement

La dimension qui a gagné en importance avec le temps est celle de l'environnement. Il n'est pas sûr qu'elle puisse être assez influente auprès des jeunes adultes dans leur baisse d'intérêt pour le permis de conduire (Demoli, 2015 ; entretien de Rérat par D'Alessio, 2018), mais elle gagne malgré tout de la force auprès des nouvelles générations. Il semble effectivement qu'il y ait une « *émergence de valeurs post-matérialistes et d'attitudes écologistes* » (Demoli, 2015) au sein de la société et que pour certains individus, ne pas avoir de permis de conduire ou de voiture pourrait être par volonté militante (Demoli, 2015). Ce sont donc des problèmes sociétaux dont la population a de plus en plus conscience et qui peuvent influencer la représentation qu'elle a de la voiture (Dubois, 2004 ; Munafò et al., 2015). Dans cette logique, les transports publics gagneraient en intérêt pour leur aspect plus écologique que la voiture (Munafò et al., 2015). Il semblerait que les jeunes adultes puissent accorder plus d'attention à l'autopartage et au covoiturage parce qu'ils pourraient trouver qu'ils n'ont pas besoin de posséder une voiture, que cela coûte cher de l'entretenir et de l'alimenter en carburant (Jeekel, 2015). Selon Munafò et al. (2015), les transports alternatifs, et principalement les transports publics, gagneraient une image plus positive que par le passé puisqu'ils sont considérés alors comme pratiques, sûrs et rapides. On remarque également que ce sont les personnes de moins de 30 ans qui semblent être les plus grands utilisateurs des transports alternatifs comme les transports publics et le vélo, qu'ils favorisent à la voiture. Ces auteurs notent également que cela marque une évolution intéressante dans la mobilité de la population et notamment chez les jeunes générations. Avec l'arrivée de ces générations, les comportements modaux vont évoluer dans de nouvelles directions.

2.1.2. Le permis de conduire

En plus des représentations et des idées que les jeunes adultes se font sur la voiture et le permis de conduire, comprendre la démarche qu'il faut entreprendre pour acquérir le permis de conduire ainsi que les coûts monétaires qu'ils impliquent est important pour saisir l'influence qu'il peut y avoir sur l'accessibilité du permis. Les informations qui sont présentées dans cette section sont tirées de la Radio Télévision Suisse (RTS) (2016A ; 2016B), du site ch.ch (2016) et de Rérat et al. (2017).

Pour acquérir le permis de conduire en Suisse, il est nécessaire de passer par plusieurs étapes administratives, théoriques et pratiques. Avant de devenir apprenti conducteur, il faut tout

d'abord faire un contrôle de la vue. Par la suite, il est nécessaire de suivre 10 heures de cours sur les premiers secours avant de pouvoir s'inscrire à l'examen théorique sur le règlement de la route. Ces cours restent reconnus et valables pendant 6 ans. L'examen théorique étant réussi, on reçoit par la suite un permis de conduire d'élève conducteur valable pendant 2 ans durant lesquels la conduite accompagnée est possible, que ce soit avec un moniteur d'auto-école ou une personne possédant le permis depuis plus de 3 ans et ayant au moins 23 ans. Il est conseillé de suivre au moins 8 heures de cours avec un moniteur. Durant cet apprentissage, l'élève conducteur se doit également de prendre 8 heures de cours de sensibilisation au trafic donnés par son moniteur. Après avoir suivi ces étapes et s'il se sent suffisamment prêt, l'élève conducteur peut ensuite demander à son moniteur de l'inscrire à l'examen pratique, pour autant que ce dernier soit du même avis. Une fois l'examen passé, il reçoit le permis de conduire provisoire valable pendant 3 ans. Il s'agit là d'une période pendant laquelle l'élève se doit de ne pas commettre d'infraction au risque de prolonger la période de probation d'un an. S'il en commet plus de deux graves, il risque de perdre son permis et de devoir recommencer la formation depuis l'examen théorique (ce dernier compris). C'est aussi une étape pendant laquelle il doit encore suivre la formation en deux phases, c'est-à-dire des cours pratiques et théoriques en deux sessions sur la manière de conduire une voiture dans des conditions difficiles sur la route (route mouillée, ...) et de manière à réduire la consommation d'essence ; cela sert à compléter son apprentissage. Si tout se passe bien, il peut alors finalement obtenir le permis définitif à la fin de la période probatoire.

Pour ce qui est des coûts de la formation, cela dépend principalement du canton où elle est réalisée, mais aussi du nombre d'heures d'auto-école effectuées avec un moniteur, ce qui peut faire plus ou moins de différences entre les personnes. La RTS (2016A ; 2016B) ainsi que le site ch.ch (2016) ont chacun fait une estimation des coûts de la formation du permis de conduire en moyenne sur les différents cantons :

- **Contrôle de la vue** : 10 à 15 CHF
- **Cours de samaritains** : 100 à 200 CHF
- **Examen théorique** : 30 à 70 CHF
- **Permis d'élève conducteur** : 20 à 100 CHF
- **Cours de sensibilisation** : 200 à 280 CHF
- **Heure de conduite (comptée entre 45 et 50 minutes)** : 80 à 90 CHF
- **Examen pratique** : 120 à 130 CHF

- **Permis de conduire provisoire** : 30 à 35 CHF
- **Formation en deux phases** : 700 CHF
- **Permis de conduire définitif** : 45 CHF

Ainsi, selon le nombre d'heures d'auto-école faites avec un moniteur, le montant de la formation peut varier, sans compter les différences entre les cantons. Selon ces estimations, la formation coûte entre 1'895 et 2'295 CHF en Suisse avec le minimum recommandé de 8 heures de cours d'auto-école. Mais cela peut revenir à plus de 3'000 CHF selon les cantons avec un plus grand nombre d'heures de conduite (RTS, 2016B). Selon la RTS (2016A), le permis de conduire est de manière générale réussi avec environ 15 heures de cours de conduite. Pour le canton de Vaud, la RTS (2016A) estime que cela revient environ à 2'690 CHF avec environ 15 heures de cours de conduite avec un moniteur.

2.2. Etat de l'art

2.2.1. Facteurs poussant à faire le permis

Pour permettre de comprendre les raisons qui peuvent pousser les jeunes adultes à passer le permis de conduire, il faut prendre en compte les représentations qu'ils associent au permis de conduire et par extension à la voiture. Cependant, il faut aussi considérer leur capacité à se mouvoir dans des milieux qui ont des contraintes territoriales plus ou moins importantes.

Selon Pini (2012-2013), lorsque l'on parle de la mobilité d'une personne, il s'agit en fait du potentiel de cette dernière à se déplacer. C'est une notion qui est relative à l'individu et qui varie d'une personne à une autre puisque cela dépend de ses caractéristiques (âge, genre, revenu, statut social, ...) et préférences. Les individus ayant des besoins auxquels ils doivent répondre, il est nécessaire pour eux qu'ils puissent se déplacer. Pour cela, ils doivent puiser dans ce potentiel. Ce dernier dépend des caractéristiques et des capacités des individus à se déplacer, mais pas seulement (Kaufmann & Doherty, 2016).

Lorsqu'un individu utilise son potentiel de mobilité, on parle de déplacements, à savoir son mouvement d'un lieu de départ vers une destination pour un motif. Comme l'explique Pini (2012-2013), les déplacements ainsi que la mobilité qui est réalisée sont produits par des causalités qui demandent qu'une personne se déplace, par exemple pour aller sur son lieu

d'études, de travail, aller faire les commissions, etc. C'est donc selon ces motifs que les gens se déplacent et selon lesquels certains moyens de transport sont favorisés. Il y a une diversification croissante des motifs de déplacements (Brun, 2001-2002). Tous ces lieux de destination ne peuvent être modifiés ; les lieux tels que des écoles et emplois sont difficilement remplaçables alors que d'autres peuvent l'être selon le type d'activité qui ne sont pas indispensables (loisirs, ...) ou qui sont nécessaires mais réalisables à différents endroits (commissions, ...) (Naess, 2005). Toujours d'après Pini (2012-2013), tous les modes de transport ne sont pas adaptés à chaque motif de déplacement, puisque cela dépend de l'offre d'infrastructures de transport depuis le lieu de départ ainsi qu'à celui de destination. Il faut donc considérer le contexte territorial qui possède des caractéristiques propres et qui peut permettre une utilisation facilitée pour un mode de transport par rapport à d'autres selon les infrastructures présentes. De plus, il faut prendre en compte également la qualité de l'offre de transport (fréquence, vitesse, confort, ...). Il n'y a donc pas que les dispositions et capacités des gens qui influencent leur mobilité mais aussi le contexte dans lequel ils évoluent (Kaufmann & Doherty, 2016). L'offre de transport dans un lieu peut ne pas correspondre à la demande de mobilité de la population (Kaufmann & Doherty, 2016).

Par la prise en compte du contexte territorial, il est nécessaire de s'attarder sur le fait que selon les caractéristiques d'un lieu, l'utilisation de certains moyens de transport peut être difficile voire impossible s'il n'y a pas d'infrastructure en place. Ainsi comme l'explique Pini (2012-2013), la mobilité de la population est contrainte par cela, par les efforts nécessaires pour la réaliser, par son coût et par la morphologie du territoire. Il faut encore considérer la contrainte de la durée de déplacement ainsi que la durée nécessaire pour réaliser les différentes activités (Pini, 2012-2013), puisque selon la distance et la durée du déplacement, les gens ont plus ou moins de temps à disposition dans leur emploi du temps pour leurs activités (Naess, 2005).

Les individus sont touchés différemment par les contraintes territoriales parce qu'ils possèdent des caractéristiques différentes (Pini, 2012-2013). Naess (2005) explique également que les personnes ont des habitudes de mobilité qui sont le résultat de leurs ressources, besoins et attentes, et que le tout est influencé par les contraintes mais aussi les opportunités apportées par les infrastructures de transport. Ces personnes s'adaptent au système présent et développent des capacités à se déplacer selon lui et selon l'offre présente tout en respectant leurs valeurs et habitudes (Munafò et al., 2015). Ainsi, comme l'explique Pini (2012-2013), le nombre de déplacements quotidiens peut augmenter ou diminuer, sachant qu'une partie d'entre eux ne cessera pas d'être réalisée (obligations comme le travail et les études). Face à ces

contraintes, les gens peuvent s'y adapter à court terme, décider de changer de lieux d'activités ou même déménager pour ne pas les changer. Une des réponses aussi est l'utilisation de la voiture lorsque les gens vivent dans un contexte territorial « *diffus et lointain* » où la desserte en transports publics est faible voire inexistante (Brun, 2001-2002), parce qu'elle possède des qualités que d'autres moyens de transport n'ont peut-être pas, ne serait-ce que son efficacité (Munafò et al., 2015).

Les contraintes territoriales sont aussi en fonction du type de milieux considéré, puisque ceux qui sont denses en population ainsi qu'en services et emplois voient une plus grande offre de transports publics diversifiée que dans des milieux moins denses (Naess, 2005). L'accessibilité, soit la « *mesure de la facilité à atteindre une destination à partir de plusieurs lieux d'origine* » d'après Pini (2012-2013), varie donc également selon le contexte observé. L'accessibilité des lieux et les contraintes qui s'y trouvent influencent le potentiel de mobilité de la population ainsi que son comportement modal ; selon les contraintes, cela peut l'inciter ou non à emprunter certains modes de transport, notamment la voiture, lui permettant d'avoir plus de temps à disposition et de faire face à certaines contraintes (Naess, 2005).

2.2.2. Baisse du permis de conduire

La baisse du taux de permis de conduire délivrés à d'abord été observée en Suède et en Norvège, et a commencé ensuite à être aperçue en Australie, aux Etats-Unis, au Canada, au Japon et plusieurs pays européens de l'Ouest (Delbosc & Currie, 2013). Cela est accompagné d'une baisse ou d'une stagnation de l'utilisation générale de la voiture chez les jeunes adultes dans la plupart de ces pays (Delbosc & Currie, 2013 ; Goodwin & Van Dender, 2013 ; Grimal, Collet et Madre, 2013 ; Kaufmann et al., 2017 ; Metz, 2013) depuis l'an 2000 (Kuhnimhof et al., 2012 ; Kaufmann et al., 2017), laquelle semble se faire principalement chez les jeunes adultes (Stokes, 2013 ; van der Waard, Jorritsma et Immers, 2013) notamment en France, en Allemagne, en Grande Bretagne, au Japon, en Norvège et aux Etats-Unis (Kuhnimhof et al., 2012 ; Kuhnimhof et al., 2013 ; van der Waard et al., 2013).

Selon Kuhnimhof et al. (2013), l'utilisation de la voiture n'a pas changé (stagnation) dans les autres catégories d'âge de la population, ce qui implique que cette baisse se ferait alors seulement chez les adultes de 20 à 39 ans. Dans certains pays de l'OCDE, il ne s'agit non pas d'une baisse mais d'une saturation (van der Waard et al., 2013), ce qui indique tout de même l'arrêt de la croissance de l'utilisation de la voiture. En Suisse, l'Office fédéral de la statistique

(OFS) et l'Office fédéral du développement territorial (ARE) (2017) observent une légère baisse de la mobilité quotidienne de la population en voiture entre 2010 (7'594.6 km) et 2015 (7'546 km). La part de l'utilisation de la voiture dans les déplacements des jeunes adultes en Suisse est passée de 32 % en 1994 à 27 % en 2015 (OFS & ARE, 2017). D'autres pays comme, la Lettonie, la Finlande, l'Israël, l'Espagne et les Pays-Bas (van der Waard et al., 2013 ; Delbosc & Currie, 2013) ont vu une augmentation du nombre de permis de conduire chez les très jeunes adultes, mais ces pays aperçoivent tout de même une stabilisation dans cette population (van der Waard et al., 2013). De plus, Delbosc & Currie (2013) remet ce en perspective puisque cette augmentation s'est faite après une période où le taux de permis de conduire délivrés était au plus bas. Il y avait d'ailleurs une augmentation du taux de permis de conduire délivrés aux jeunes adultes en Suisse jusqu'en 1994 avec 70.7 % chez les jeunes de 18 à 24 ans (OFS & ARE, 2017). Pour ce qui est de la Suisse, le taux de jeunes adultes possédant le permis de conduire a tout de même baissé entre 2000 et 2010, à savoir qu'il est passé de 71.5 % à 59.4 % (Rérat et al., 2017). Une tendance semble également se dessiner : les gens feraient leur permis de conduire toujours plus tard par rapport aux générations précédentes ou ne le feraient même pas du tout (Rérat et al., 2017). Cette baisse semble concerner principalement les populations qui ont les revenus les plus bas (Lefranc-Morin, 2016 ; Rérat et al., 2017) mais également les populations qui possèdent des diplômes et qui ont de hauts revenus (Lefranc-Morin, 2016).

Selon Kuhnimhof et al. (2012), le taux de possession d'une voiture était potentiellement plus grand chez les hommes entre 1970 et 1980 que maintenant, notamment pour des questions d'accessibilité (coûts, revenus, règlement, ...) à la voiture qui a diminué pour les hommes et le reste de la population. Selon Kuhnimhof et al. (2012), c'est durant les années 1990 que la probabilité que les femmes possèdent le permis de conduire était la plus importante. Il a aussi été observé que ce sont généralement les hommes qui subissent la baisse la plus marquée dans le permis de conduire et les déplacements en voiture (Kuhnimhof et al., 2012 ; Rérat et al., 2017), alors que les femmes voient une baisse moins importante ou une stabilisation du taux de permis de conduire parmi elles (Kuhnimhof et al., 2012 ; Stokes, 2013). De ce fait, l'écart qui existe encore entre les deux genres en termes de possession du permis de conduire est en train de s'amoinrir (Kuhnimhof et al., 2012), mais ne disparaît pas (Rérat et al., 2017). Toutefois, cet écart existe toujours, comme on peut l'apercevoir dans le microrecensement mobilité et transport de 2015 pour la Suisse (OFS & ARE, 2017). Le taux de permis de conduire est en augmentation chez les femmes depuis 1994 (66.2 %) jusqu'en 2015 (75.6 %). Par comparaison, il semble y avoir une stabilisation chez les hommes avec 86.7 % en 1994 et 87.9 % en 2015. Les

femmes auraient tendance à plus facilement choisir la voiture à d'autres moyens de transport que les hommes dans les pays industrialisés (Kuhnimhof et al., 2012).

2.2.2.1. *Facteurs explicatifs possibles*

Comme l'expliquent Kuhnimhof et al. (2013), il a été difficile de prévoir ce phénomène puisqu'il n'y avait pas de facteurs qui pouvaient l'annoncer. C'est donc seulement au moment où cette baisse a commencé que les études et observations ont pu commencer. C'est un phénomène qui est également difficile à analyser puisqu'il peut y avoir une multitude d'éléments qui entrent en compte et qui peuvent avoir influencé cette tendance à la baisse ou à la stabilisation. On ne sait donc pas encore vraiment quels sont ces éléments ayant un rôle dans cette tendance (van der Waard et al., 2013), mais selon les différents chercheurs qui ont travaillé sur le sujet, on suppose un certain nombre de facteurs qui peuvent expliquer ce désintérêt pour le permis de conduire : le « *peak car* », les facteurs économiques, les règlements du permis de conduire, l'évolution des transports alternatifs à la voiture, le contexte territorial, les changements de mode de vie et de valeurs ainsi que l'évolution des technologies de communication.

Ce phénomène est lié à ce qui est surnommé « *peak car* », soit le pic de l'utilisation de la voiture (Goodwin & Van Dender, 2013 ; Grimal et al., 2013 ; Headicar, 2013 ; Kuhnimhof et al., 2013 ; Metz, 2013). Le 20^e siècle est marqué par la voiture et sa démocratisation, au point qu'elle a grandement influencé le fonctionnement de la société, son organisation, l'aménagement du territoire et les modes de vie de la population (Rérat et al., 2017). La voiture a dominé cette époque et la société a été aménagée pour faciliter son usage, permettant ainsi d'accroître sa domination (Kaufmann et al., 2017 ; Rérat et al., 2017). Ce pic serait survenu dans les années 1950 et 1960 lors de la démocratisation de la voiture où cette dernière s'est vu être grandement utilisée, mais cette utilisation a diminué depuis (Grimal et al., 2013). Metz (2013) voit ce pic comme étant la transition entre deux époques : celle marquée par une croissance moyenne des déplacements par personne et de l'utilisation de la voiture, et la nouvelle, l'actuelle, marquée par l'arrêt de cette croissance. Ce phénomène est également accompagné d'une baisse ou d'une stabilisation de la demande de déplacement de la part de la population dans les pays d'Amérique du Nord et d'Europe du Nord (Kuhnimhof et al., 2012). Metz (2013) explique également que l'on peut observer une croissance de la distance parcourue en voiture jusqu'à la moitié des années 1990, mais qu'elle s'arrête dès cette période, cela étant accompagné d'une stabilisation des déplacements quotidiens par habitant, alors qu'il y aurait une augmentation de la distance parcourue par d'autres modes que la voiture (Lefranc-Morin, 2016) ; cela peut être observé dans

la plupart des pays industrialisés. D'ailleurs, selon Delbosc & Currie (2013), la population âgée de moins de 30 ans a une moins grande probabilité de posséder le permis de conduire qu'il y a 10 voire 20 ans ; les jeunes générations ont un taux de motorisation moins important que les générations précédentes lorsqu'elles avaient le même âge (Kaufmann et al., 2017). Selon Kuhnimhof & al. (2012), la part des jeunes adultes ne possédant pas de voiture est en augmentation. La mobilité des jeunes adultes est liée à la motorisation et à l'usage de la voiture dans les pays concernés, puisqu'à mesure que leur taux augmentait, la mobilité de cette population augmentait également (Kuhnimhof et al., 2012). Cette baisse du permis de conduire et de l'utilisation de la voiture se ferait principalement dans les lieux denses où d'autres alternatives de transport existent (Grimal et al., 2013 ; Headicar, 2013 ; Kuhnimhof et al., 2013 ; van der Waard et al., 2013) et elle serait moins importante à mesure qu'on considère des lieux éloignés des centres-villes (Rérat et al., 2017).

Il peut y avoir des facteurs économiques pouvant avoir une certaine influence sur les jeunes adultes. Il faut alors considérer le coût du permis de conduire et de l'achat d'une voiture, ainsi que de son utilisation et de son entretien, donc en prenant en compte l'essence, les assurances, etc., et ce par rapport aux revenus des jeunes adultes (Lefranc-Morin, 2016 ; Goodwin & Van Dender, 2013 ; Kaufmann et al., 2017 ; Kuhnimhof et al., 2012 ; Metz, 2013). La voiture peut alors être considérée comme une contrainte à cause de ses coûts (Lefranc-Morin, 2016). De plus, l'augmentation des prix de l'essence semble jouer un rôle puisque leur variation influence la distance parcourue en voiture par les individus (Kuhnimhof et al., 2017). Toutefois, Goodwin & Van Dender (2013) ne voient pas les prix de l'essence comme une variable suffisamment importante pour influencer l'usage de la voiture par les jeunes adultes. En effet, il ne semble pas qu'il y ait de réduction cet usage avec l'augmentation des prix (Grimal et al., 2013). Il faut aussi considérer les prix des logements et leur augmentation par rapport au revenu (Grimal et al., 2013), parce qu'ils prennent une plus grande part du revenu des jeunes adultes, ce qui réduit leurs moyens financiers pour d'autres dépenses ou pour acquérir le permis de conduire et une voiture. De plus, une baisse des revenus chez les jeunes adultes est observée alors que les coûts de motorisation sont en augmentation comme en Grande-Bretagne (Kuhnimhof et al., 2012). C'est une raison possible pour expliquer ce qui peut les retenir de passer le permis ou d'acheter une voiture. Pour certains auteurs, la crise économique qui a eu lieu en 2008 et les années suivantes a son influence dans l'apparition de cette baisse d'intérêt pour la voiture (Kaufmann et al., 2017 ; Kuhnimhof et al., 2012 ; Kuhnimhof et al., 2013 ; Stokes, 2013). Il faut également

considérer le taux de chômage chez les jeunes adultes qui peut rendre l'accès à la voiture encore plus difficile et qui les contraint dans leurs déplacements (Rérat et al., 2017).

Malgré tout, Goodwin & Van Dender (2013) expliquent qu'il s'agit là d'un facteur qui perd de son influence et qu'on ne peut expliquer le phénomène dans son entier en ne prenant en compte que les coûts et les revenus. Grimal et al. (2013) ont observé dans une partie des pays industrialisés que les ménages à bas revenus voient une augmentation de leur usage de la voiture alors qu'il est en baisse dans les ménages à hauts revenus. D'ailleurs selon Metz (2013), on ne peut plus considérer les revenus de la population comme étant liés à la demande de déplacement, parce que cette dernière n'augmente plus à mesure que les revenus grimpent. Le taux de motorisation ne semble pas influencé par le revenu (Metz, 2013). Pour Delbosc & Currie (2013), l'influence des facteurs économiques n'est pas avérée et donc ils ne devraient pas être considérés comme la seule explication du phénomène.

Avec les questions économiques et le coût du permis de conduire vient également la question des contraintes liées à ce dernier. En effet, les règles du permis peuvent être devenues trop difficiles ou contraignantes pour les jeunes adultes (Delbosc & Currie, 2013 ; Kuhnimhof et al., 2012). Les règles varient également selon le contexte national ; les prix et la difficulté peuvent donc être plus ou moins importants selon lui (Kuhnimhof et al., 2012).

Ces dernières années ont vu se développer des moyens de transport alternatifs à la voiture. Les transports publics ont évolué et ont pu offrir d'autres façons de se déplacer à la population. Ces alternatives de transport se sont surtout développées en centre-ville où la densité de population est grande (Lefranc-Morin, 2016 ; Goodwin & Van Dender, 2013) et où l'usage de la voiture est réduit car elle y est moins nécessaire (Goodwin & Van Dender, 2013 ; Grimal et al., 2013). La concentration d'activités et de services sur de courtes distances y est importante (van der Waard et al., 2013) ; la voiture est moins utilisée dans ce milieu qu'en zone rurale (Kuhnimhof et al., 2012). Les transports publics sont généralement plus efficaces en milieu urbain que dans d'autres types de territoires. Les transports publics le sont donc plus que lorsqu'il y a une forte densité du bâti et de la population que lorsque celle-ci est basse (Goodwin & Van Dender, 2013 ; Kaufmann et al., 2017). En fait, plus la ville considérée est grande, plus la baisse ou la stagnation de l'intérêt pour le permis de conduire est importante et plus les modes de transport alternatifs à la voiture peuvent être intéressants (Goodwin & Van Dender, 2013). La tendance actuelle est que la population se situe principalement en zone urbaine dont la densité est variable : dans des communes centrales où la densité est forte et dans des communes suburbaines et périurbaines

peu denses (Da Cunha, 2015 ; 2016). L'offre de transports publics n'est peut-être pas toujours présente. Il faut donc considérer le contexte dans lequel vivent les jeunes adultes (Grimal et al., 2013) parce qu'ils ont un accès aux transports alternatifs qui est plus ou moins facilité (Delbosc & Currie, 2013). Ainsi, le choix modal des individus peut en être influencé (Kuhnimhof et al., 2013), la multimodalité étant en augmentation comme en Allemagne (Kuhnimhof et al., 2012).

Il faut aussi prendre en compte les politiques de transport et d'aménagement du territoire considéré parce qu'elles peuvent jouer un rôle plus ou moins important dans le choix modal de la population et dans cette baisse d'intérêt pour le permis de conduire (Goodwin & Van Dender, 2013 ; Kaufmann et al., 2017). Les transports publics ont pris de l'importance grâce à leur développement (Kuhnimhof et al., 2012). Les modes de transport alternatifs à la voiture présentent également des prix attractifs et sur de longues distances avec les trains rapides et les avions à bas prix (Kuhnimhof et al., 2012 ; van der Waard et al., 2013). Les modes de transport actifs tels que le vélo et la marche sont tout aussi intéressants grâce aux développements des infrastructures en milieu urbain pour améliorer leur pratique (Kaufmann et al., 2017). La compétitivité de ces différents moyens de transport pourrait être croissante par rapport à la voiture et donc par rapport au permis de conduire (Kuhnimhof et al., 2012).

Un autre élément qui semble être important dans l'explication de ce phénomène est la question des étapes de vie. Selon Rérat (2015), il a été observé depuis les années 1970 que les jeunes adultes prennent plus de temps pour atteindre une stabilité professionnelle et personnelle, qu'il est moins aisé pour eux de trouver un travail à cause de la fragilisation du marché de l'emploi, et qu'avec la valorisation des études, il y a un prolongement de ces dernières pour cette catégorie de la population. Il est à noter que le taux de personnes faisant des études est en augmentation dans les pays industrialisés (Delbosc & Currie, 2013 ; Kuhnimhof et al., 2012) et qu'il y a en même temps une baisse du taux de jeunes adultes étant employés à temps plein (Delbosc & Currie, 2013) et une baisse de la part de jeunes adultes faisant un apprentissage (Kuhnimhof et al., 2012). Dans cette catégorie de la population, il y a maintenant plus d'étudiants que d'employés (van der Waard et al., 2013). Cette baisse de la part des jeunes adultes employés ne semble pas être observable en Suisse (Delbosc & Currie, 2013 ; Kuhnimhof et al., 2012 ; van der Waard et al., 2013). Cela signifie que cette catégorie de la population a potentiellement moins d'argent pour se payer le permis de conduire et une voiture. Si ces personnes ont alors plutôt un travail à temps partiel, la probabilité qu'elles possèdent le permis de conduire est moins grande que pour les personnes engagées à temps plein (Delbosc & Currie, 2013). Selon van der Waard et al. (2013), c'est une catégorie de la population dont les étudiants

se déplacent moins que les employés ; il y aurait un lien entre le niveau d'études des jeunes adultes et la baisse d'intérêt pour la voiture (Goodwin & Van Dender, 2013).

Il est à considérer que les jeunes adultes ont donc tendance à repousser la plupart des étapes de leur vie que les générations précédentes semblaient faire plus tôt, la seule qui ne l'est pas étant le moment de quitter le domicile des parents (Billari & Liefbroer, 2010, cité dans Metz, 2013, p.264). Il est alors considéré que la transition vers l'âge adulte se fait plus tard et dure plus longtemps que dans les générations précédentes (Metz, 2013). Delbosc & Currie (2013) expliquent malgré tout que si les jeunes adultes restent chez leurs parents, le passage du permis de conduire n'est pas forcément retardé puisque cela leur permet d'avoir des coûts en moins par rapport au logement, d'avoir des véhicules potentiellement à disposition et donc d'avoir probablement plus d'économies que s'ils vivaient seuls. Cependant, s'ils vivent chez leurs parents, cela peut-être parce qu'ils ont des difficultés financières et qu'ils ne peuvent être suffisamment autonomes pour vivre seuls et s'acheter une voiture (Delbosc & Currie, 2013). De plus, s'ils ne vivent pas indépendamment de leurs parents et qu'ils n'ont pas d'enfants, il y a une plus faible probabilité qu'ils possèdent le permis de conduire que dans le cas contraire (Delbosc & Currie, 2013).

Les jeunes adultes ont des parcours de vie qui semblent différer des générations précédentes. Avec cela, on observe un changement de rapport à la voiture et au permis de conduire (Lefranc-Morin, 2016 ; van der Waard et al., 2013). Les jeunes adultes possèdent de nouvelles valeurs et attitudes en matière de mobilité (Delbosc & Currie, 2013 ; Goodwin & Van Dender, 2013 ; Grimal et al., 2013). Cela se traduit par des changements dans les aspirations et les préférences des jeunes adultes ainsi que dans la demande de transport (Grimal et al., 2013). Selon Lefranc-Morin (2016), cette part de la population ne se représente plus le permis de conduire comme un symbole tel un rite de passage à l'âge adulte et d'autonomie, il est rarement considéré comme un symbole de la réussite sociale (Lefranc-Morin, 2016), mais cette population voit un rapport plutôt fonctionnel au permis : le permis de conduire serait maintenant plus une sorte de compétence ou de caractéristique à noter sur son curriculum vitae. Le fait que l'on soit également entré dans une époque où les problèmes environnementaux et l'implication de l'homme sont reconnus a peut-être une influence sur la perception des jeunes adultes vis-à-vis de la voiture (Delbosc & Currie, 2013 ; Kuhnimhof et al., 2012) et peuvent être aussi une source de culpabilisation des automobilistes (Kaufmann et al., 2017). Cependant, il semble que l'environnement ne soit pas une raison importante pour les jeunes adultes dans leur mobilité. En effet selon Lefranc-Morin (2016), il n'y a que peu de personnes dans cette catégorie de la

population qui considèrent la question écologique comme telle ; au mieux, cela semble conforter leur choix pour les transports alternatifs à la voiture comme les transports publics et la mobilité douce (vélo, marche, ...). Delbosc & Currie (2013) notent aussi que les jeunes adultes au Royaume-Uni sont moins sensibles à l'environnement que d'autres générations parce qu'ils ne recyclent pas, ne réduisent pas leur consommation, etc.

Une dernière explication au phénomène de la baisse du permis de conduire est celle de l'importance et de l'influence des nouvelles technologies de communication. Les jeunes adultes semblent être la tranche d'âge qui passe le plus de temps sur les appareils de communication tels que les smartphones et ordinateurs, ainsi que sur internet en général (Delbosc & Currie, 2013). On pense que ces technologies les inciteraient moins à se déplacer et à voyager (Delbosc & Currie, 2013). Avec la démocratisation de la voiture, cette dernière est devenue le symbole de l'indépendance et de la liberté (Demoli, 2015 ; Dubois, 2004 ; van der Waard et al., 2013). À la suite du développement de ces technologies, la voiture serait en train de perdre ce statut (van der Waard et al., 2013), ou tout du moins serait en train de le partager avec elles. La voiture est un moyen de se connecter au monde. Cependant, les technologies de l'information et de l'information le permettent aussi. Ainsi, la voiture, et par extension le permis, deviendraient alors moins indispensables (van der Waard et al., 2013) puisqu'ils ne sont plus les seules sources d'indépendance, d'autonomie et de liberté. De plus, les technologies de communication sont potentiellement plus abordables et donc accessibles aux jeunes adultes que le permis de conduire et la voiture, ce qui pourrait peut-être expliquer pourquoi ils seraient devenus si importants à notre époque. En tout cas selon van der Waard et al. (2013), deux tiers des jeunes adultes aux Etats-Unis préféreraient avoir une connexion internet à une voiture. Cela peut donc montrer que les rapports à la voiture changent, que les représentations qu'ils ont d'elle aussi, et que ces technologies seraient alors plus indispensables que la voiture.

En offrant une certaine liberté et une connexion au monde, les technologies de communication rendraient la mobilité physique moins importante que cette connectivité par ces technologies (Grimal et al., 2013) ; il serait alors moins indispensable de se déplacer physiquement pour accomplir certaines tâches ou pour les activités que l'on veut faire (Kaufmann et al., 2017). Nos modes de vie sont en quelque sorte redéfinis par l'arrivée de ces technologies (Goodwin & Van Dender, 2013) puisque l'on peut maintenant faire ses commissions en ligne, faire du télétravail et communiquer avec ses connaissances sans avoir à se déplacer ; les jeunes adultes se déplaceraient alors moins pour réaliser ces activités (Kaufmann et al., 2017 ; van der Waard et

al., 2013). De plus, les types d'activités peuvent aussi avoir changé, internet et les jeux en lignes ont peut-être changé le rapport à la voiture et à la mobilité en général (Kaufmann et al., 2017).

Un élément à prendre en compte aussi dans la question des technologies, c'est la valorisation du temps de déplacement. Utiliser les transports publics permet de prendre le temps du déplacement pour faire une activité qu'on ne pourrait pas faire en voiture en tant que conducteur et pour optimiser le temps à disposition. De plus, ils permettent d'utiliser les technologies de communication, ce que la voiture ne peut faire (Delbosc & Currie, 2013). Ainsi, les jeunes adultes peuvent maintenir leur activité sur les réseaux sociaux et sur internet et même l'accroître (Goodwin & Van Dender, 2013 ; Kaufmann et al., 2017). Ils favoriseraient la connectivité par les technologies de communication, et non plus par le permis de conduire et la voiture (Kaufmann et al., 2017).

Ces technologies ont peut-être une influence sur la baisse du permis de conduire et de l'intérêt pour la voiture. Mais cette corrélation n'est pas considérée par tous les chercheurs qui se sont intéressés au sujet. Pour Goodwin & Van Dender (2013), on ne sait pas exactement quel peut être l'impact des nouvelles technologies de communication sur la mobilité de la population. Pour van der Waard et al. (2013), le rôle de ces technologies est flou. Ces auteurs considèrent qu'elles peuvent amener à l'individualisation des jeunes adultes, mais ils n'observent pas de preuves de l'influence d'internet et de ces technologies sur leur comportement de mobilité (van der Waard et al., 2013). Delbosc & Currie (2013) doutent également de cette hypothèse, parce que selon eux, si ces technologies influençaient réellement le comportement des jeunes adultes au niveau de leurs déplacements quotidiens, les transports alternatifs à la voiture en seraient autant impactés que cette dernière.

2.2.2.2. Contexte suisse

Toutes les raisons qui ont été présentées sont des explications possibles pour tous les pays concernés par le phénomène. Mais qu'en est-il du contexte suisse dans lequel ce mémoire s'inscrit ? Rérat et al. (2017) s'y sont intéressés et ont donné un début d'explication sur ce qu'il se passe en Suisse, et ce principalement par rapport au permis de conduire qui peut par la suite démontrer un intérêt ou non pour la voiture. Ils ont effectué une analyse du microrecensement mobilité et transport de 2015 réalisé par l'OFS et l'ARE (2017) ainsi qu'une enquête qualitative auprès de jeunes adultes. Les conclusions de leur travail vont donc être succinctement exposées

dans ce sous-chapitre pour rendre compte de la situation en Suisse et pour permettre d'y comparer les résultats empiriques de ce travail-ci.

On observe une diminution du taux de personne de 18 à 24 ans possédant le permis de conduire en Suisse. L'an 2000 présentait un taux de 71.5 % alors qu'il était de 59.4 % en 2010 ; la baisse enregistrée est de 12.1 points. Le phénomène étant très récent et encore plus que dans les autres pays observés (Delbosc & Currie, 2013 ; Goodwin & Van Dender, 2013), il est encore difficile de savoir quels facteurs l'influencent ou non. Malgré tout, certaines choses ont pu être observées par Rérat et al. (2017) et pourraient être corrélées à cette baisse du permis de conduire.

La question de l'âge entre en compte dans la réduction du taux de permis de conduire, mais surtout chez les tout jeunes adultes qui ont donc entre 18 et 19 ans. C'est dans cette tranche d'âge que la baisse du permis de conduire est la plus notable, alors qu'elle l'est moins à mesure que les jeunes adultes gagnent de l'âge. Cela signifie qu'ils repousseraient alors simplement l'âge auquel ils font le permis de conduire. Cela peut rejoindre ce que les autres chercheurs ont observé à savoir que les jeunes adultes ont tendance à repousser les étapes de leur vie (Rérat, 2015 ; Metz, 2013). Cependant, c'est en contradiction avec l'explication de Delbosc & Currie (2013) qui envisage que le permis de conduire n'est pas repoussé par les jeunes adultes comme le sont d'autres étapes de leur vie.

Comme dans les autres recherches, on observe une diminution du taux de permis de conduire qui est plus marquée chez les hommes que chez les femmes. Cela rend compte alors de la différence genrée qui s'amenuise dans le passage du permis de conduire.

Un élément qu'il est important de considérer dans la mobilité des jeunes adultes est aussi celui de la possession d'un abonnement de transports publics. Selon le microrecensement mobilité et transport de 2015 de l'OFS et de l'ARE (2017) analysé par Rérat et al. (2017), il y a une baisse du taux de permis de conduire qui est plus forte pour la population en possédant un que pour celle qui n'en possède pas.

Tout comme d'autres chercheurs ont observé, le contexte territorial dans lequel vivent les jeunes adultes est important à considérer pour analyser ce phénomène, puisqu'on note que la baisse est plus ou moins marquée selon le type de milieu considéré. Ainsi, cette diminution du taux de permis de conduire se fait principalement dans les villes et les couronnes des grandes villes, et s'amenuise à mesure qu'on s'en éloigne.

Finalement, le revenu du ménage est tout aussi important que les autres chercheurs l'ont noté puisqu'on observe aussi en Suisse une diminution qui est la plus marquée dans les ménages avec de bas revenus.

Toutefois, certains facteurs évoqués dans les autres recherches, sur les pays industrialisés en général ou sur certains pays spécifiquement, n'ont pas été observés ou tout du moins pas été affirmés dans le contexte suisse. Cela ne signifie pas forcément qu'ils ne peuvent expliquer le phénomène dans ce pays, mais il n'y a pas d'éléments qui ont pu aller dans le sens de ces recherches. Le fait que cette étude se base sur les données quantitatives du microrecensement mobilité et transports de l'OFS et de l'ARE (2017) limite les explications et hypothèses qu'elle peut donner.

Premièrement, les autres recherches parlent de la complexification des règles ainsi que de l'augmentation des coûts du permis de conduire comme un facteur potentiel à la baisse du permis de conduire. Rérat et al. (2017) notent que cela n'entre pas vraiment en considération pour les jeunes adultes en Suisse parce que la baisse du permis de conduire s'est produite depuis 2000, soit avant la complexification des règles (l'ajout du permis de conduire à l'essai et des cours deux phases a été fait en 2005) et l'augmentation des coûts à la suite de cela. De plus, même avec l'augmentation du coût du permis de conduire, cela reste moindre par rapport à l'augmentation des coûts des transports publics.

Deuxièmement, il ne faut pas oublier le permis de conduire pour les véhicules à deux roues puisque cela sociabilise les jeunes adultes à la conduite et à la mobilité individuelle motorisée. C'est d'ailleurs dans cette catégorie de la population qu'on enregistre une baisse très faible du permis de conduire pour la voiture, puisque les gens qui possèdent l'un possèdent aussi le deuxième. De ce fait, il n'y a pas nécessairement une baisse d'intérêt pour la mobilité individuelle.

Troisièmement, la question de l'influence des technologies de communication est plus ou moins importante selon les chercheurs. Mais pour Rérat et al. (2017), l'influence de ce facteur-là n'a pas été démontrée, notamment parce que la baisse du taux de permis de conduire a commencé avant le début de la démocratisation des smartphones à la fin de 2007 avec la sortie du premier iPhone d'Apple. Malgré tout, il s'agit là de technologies qui permettent d'être actif dans les transports publics et de redonner un certain intérêt à ces modes de transport, ce qui peut quelque peu modifier la relation que les jeunes adultes ont avec la voiture où il est plus difficile

d'utiliser ces technologies et donc le temps de déplacement pour faire quelque chose d'autre que de conduire (entretien de Rérat par D'Alessio, 2018).

Quatrièmement, il est difficile de voir quelles sont les représentations des jeunes adultes pour le moment, mais Rérat et al. (2017) postulent un changement de rapport des jeunes adultes à la voiture : ils auraient un rapport plus fonctionnel que symbolique. Une part croissante des jeunes adultes ne considère plus la voiture comme une chose indispensable dans sa vie et voit d'autres moyens pour obtenir son indépendance et communiquer avec autrui.

Dernièrement, tout comme d'autres auteurs l'ont mentionné, la question écologique et environnementale ne semble pas importante pour les jeunes adultes, ou tout du moins, elle n'est que peu considérée par les jeunes adultes. De ce fait, il est difficile d'évaluer l'influence de la préoccupation environnementale dans cette part de la population qui semble être plus sensible à cela mais qui ne la considère pas toujours comme suffisamment importante dans le choix de passer le permis de conduire ou non (entretien de Rérat par D'Alessio, 2018).

2.3. Problématique

À la suite de l'état de l'art sur la thématique de la baisse d'intérêt pour le permis de conduire chez les jeunes adultes observée dans les pays industrialisés par différents chercheurs, il est à noter que celle-ci n'a pas encore été grandement documentée. Il s'agit d'un phénomène récent qui nécessite encore des observations pour pouvoir expliquer ses origines et les facteurs qui peuvent l'influencer. C'est particulièrement le cas pour le contexte suisse puisqu'il n'y a pour le moment eu que des études se basant sur des données quantitatives. L'objectif de ce mémoire est de compléter le domaine de la recherche sur ce phénomène et d'apporter une démarche qualitative pour la recherche dans le contexte suisse. Pour ce faire, la question de recherche qui permet d'orienter ce travail est la suivante :

Quelles sont les raisons pour lesquelles les jeunes adultes de 18 à 25 ans passent ou non le permis de conduire ? Comment cela se traduit-il dans la baisse du nombre de jeunes passant le permis ?

Pour répondre à ce questionnement, il a été décidé de se concentrer sur les jeunes adultes de 18 à 25 ans puisque c'est dans cette tranche d'âge que l'on observe la baisse du taux de permis

de conduire détenu la plus importante. Il s'agit également de la tranche d'âge où l'on peut peut-être déceler un possible report dans le temps du passage du permis de conduire.

Les recherches et résultats présentés dans l'état de l'art permettent de diriger les réflexions pour répondre à cette problématique. Ainsi, les thématiques telles que le sentiment d'indépendance lié à la voiture et au permis de conduire, les contraintes territoriales, les priorités chez les jeunes adultes, le coût du permis de conduire, la cause environnementale, les différences de genre et les représentations que se font les jeunes adultes de la voiture et du permis sont prises en compte dans les hypothèses de ce travail. Pour le développer et l'organiser au mieux, des contre-hypothèses ont également été posées afin de voir si elles peuvent être valables ; cela permettra d'affiner les résultats de ce travail.

Ces hypothèses et contre-hypothèses sont donc les suivantes :

1. **L'indépendance des jeunes adultes passe par l'acquisition du permis de conduire.**
L'indépendance des jeunes adultes ne dépend pas de la possession du permis de conduire.
2. **Les contraintes territoriales poussent les jeunes adultes à passer le permis de conduire.**
Les contraintes territoriales n'influencent pas le choix de faire le permis de conduire chez les jeunes adultes.
3. **Le permis de conduire n'est pas une priorité pour les jeunes adultes.**
Le permis est une priorité pour les jeunes adultes.
4. **Le coût du permis de conduire retient les jeunes adultes de passer le permis de conduire.**
Le coût du permis de conduire n'empêche pas les jeunes adultes de passer le permis de conduire.
5. **La préoccupation environnementale n'est pas un élément décisif dans le choix de passer le permis de conduire.**
La préoccupation environnementale est un élément décisif dans le choix de passer le permis de conduire.
6. **Il y a une différence entre les hommes et les femmes dans le choix de faire ou non le permis de conduire.**
Il n'y a pas de différence entre les hommes et les femmes dans le choix de faire ou non le permis de conduire.
7. **Les jeunes adultes ont une représentation fonctionnelle de la voiture et du permis de conduire.**
Les jeunes adultes ont une représentation symbolique de la voiture et du permis de conduire.

3. Méthodologie

3.1. Questionnement

Le présent mémoire est une étude qualitative³ menée par une personne qui ne possède pas le permis de conduire et qui se trouvait dans la tranche d'âge des 18 à 25 ans lors de la réalisation de ce travail. Il était nécessaire de rassembler des données auprès de jeunes adultes en vue d'une analyse empirique pour comprendre le phénomène de la baisse du taux de permis de conduire dans cette part de la population. Pour ce faire, des entretiens individuels et des focus groupes ont été réalisés avec des personnes volontaires.

Des lectures préparatoires ont été réalisées sur le phénomène de la baisse du permis de conduire pour le comprendre et situer le contexte de la recherche. En prenant connaissance des différentes hypothèses avancées par les chercheurs, celle concernant les différences de genre paraissait intéressante à étudier puisqu'elle était peu explorée. C'est pourquoi la problématique se concentrait en premier lieu sur la question de la différence genrée dans les explications possibles de la baisse du permis de conduire, puisqu'elle a été mentionnée par différents auteurs étudiant sur ce phénomène. L'idée était d'approcher la problématique du point de vue du genre pour voir si les jeunes adultes avaient des motivations différentes selon s'ils sont des hommes ou des femmes. La question de recherche était donc « *quelles sont les influences du genre dans la baisse d'intérêt pour le permis de conduire chez les jeunes adultes âgés de 18 à 25 ans ?* ». Des lectures préparatoires ont donc été faites sur la construction du genre, sur les différences entre la masculinité et la féminité, mais aussi dans les comportements de mobilité et sur les thématiques des violences faites à l'encontre des femmes dans l'espace public et leur mobilité influencée par cela.

Pour répondre à cette problématique, deux hypothèses ont été posées : le genre influencerait les contraintes de l'obtention du permis de conduire, notamment par le passé des droits des femmes qu'elles ont obtenus plus tardivement que les hommes ; la violence et le harcèlement dans l'espace public seraient responsables d'une importance plus forte du permis de conduire

³ Ce travail s'est réalisé en partie avec la collaboration de Stéphanie Vincent-Geslin pour la mise en place de la question de recherche et de la problématique ainsi que pour la réalisation des guides d'entretiens, des focus groupes et d'une partie des entretiens individuels.

chez les femmes que chez les hommes. Cette problématique supposait qu'il y ait des différences entre les hommes et les femmes dans leurs motivations à passer le permis de conduire, et qu'elles aient des raisons supplémentaires aux hommes pour l'acquérir. Le harcèlement et les violences à l'encontre des femmes dans l'espace public étaient supposés être une de ces raisons. Elles pourraient ressentir de la peur et du danger en se déplaçant autrement qu'en voiture. Il y avait également une attention particulière portée sur l'accession des femmes au droit de conduire, puisque cela pouvait peut-être justifier leur besoin d'acquérir le permis de conduire.

C'est à la suite de la mise en place de cette problématique que la recherche de volontaires pour participer aux focus groupes et aux entretiens individuels a commencé. En rassemblant les données des focus groupes d'abord puis des premiers entretiens individuels ensuite, la problématique s'est quelque peu modifiée et affinée selon les premières données recueillies. Cette première problématique paraissait trop spécifique, trop complexe et difficile à répondre par rapport aux premières données qui étaient rassemblées. En effet, il ne semblait pas que ces données puissent permettre de répondre aux deux hypothèses formulées qui se focalisaient sur le contexte qui influence les jeunes adultes dans leur choix de passer le permis de conduire selon leur genre. Ainsi, elle a été modifiée par la suite pour se concentrer plus sur les besoins et la mobilité des jeunes adultes selon leur genre, et donc sur les données qui étaient recueillies. De nouvelles hypothèses ont été posées pour exprimer cela : les hommes et les femmes accordent une priorité différente dans l'importance du permis de conduire ; la dimension genrée s'exprime différemment sur le marché du travail et dans la projection de la parentalité, et a des répercussions sur le permis et les usages de mobilité ; les jeunes adultes ont des usages de la voiture et des rapports au permis de conduire différents des générations précédentes. Les hypothèses sur le rattrapage des femmes depuis l'acquisition de leur droit au permis de conduire et sur les violences faites à leur encontre dans l'espace public ont été écartées.

Toutefois, bien que cette problématique fût plus précise et moins complexe, elle ne paraissait pas encore adaptée aux données rassemblées dans les entretiens individuels et les focus groupes. La thématique du genre apparaissait dans quelques entretiens, mais elle ne semblait pas suffisamment importante pour la poser comme question de recherche. Il s'agit là d'un premier élément de réponse à la question de l'influence du genre sur le choix de passer le permis de conduire. De plus, les hypothèses amenaient les thématiques de la parentalité, de la répartition des tâches ménagères et de leurs rapports au marché du travail selon ces dernières, alors que la part de la population considérée est composée de jeunes adultes de 18 à 25 ans qui ne sont pas encore parents et ne vivent pas nécessairement en couple.

Il fallait donc modifier la problématique pour qu'elle prenne mieux en compte les propos des jeunes adultes rencontrés, mais également pour qu'elle puisse trouver une réponse avec les données qui ont été récoltées. C'est pourquoi la problématique s'est vue modifiée pour aborder les raisons qui poussent les jeunes adultes à faire le permis de conduire ou non, sans mettre la priorité sur le genre. De cette manière, la problématique peut permettre la considération de différentes thématiques que l'on retrouve dans les nouvelles hypothèses. L'objectif de ces dernières est de considérer les explications possibles du phénomène envisagées par les chercheurs l'ayant étudié. Les nouvelles hypothèses de ce travail de mémoire prennent en compte les explications jugées comme les plus importantes : indépendance, contraintes territoriales, priorité des jeunes adultes, coût du permis, préoccupation environnementale, représentation fonctionnelle du permis de conduire et également la différence entre hommes et femmes.

De cette manière, il est possible de compléter les recherches déjà menées sur le sujet pour rendre compte de la pertinence de ces explications et ce également par rapport au contexte suisse romand. La mise en place des contre-hypothèses permettent de compléter et d'affiner la problématique de ce travail de recherche ; une hypothèse validée ne signifie pas que la contre-hypothèse est fautive de même qu'une hypothèse infirmée ne signifie pas qu'une contre-hypothèse est vérifiée. Ainsi, il est possible de rendre compte de la complexité de certaines thématiques et de certaines hypothèses pour expliquer ce phénomène.

Afin de répondre à cette problématique, des entretiens en groupe et individuels ont été réalisés dans une approche qualitative du phénomène. L'objectif était d'avoir un panel de jeunes adultes varié en termes d'âges (entre 18 et 25 ans), de formation (professionnelle et haute école), de genre et de domicile pour autant qu'ils vivent dans le canton de Vaud.

3.2. Pratique

Pour ce faire, le recrutement de jeunes adultes correspondant au profil recherché s'est mené à la sortie des cours dans les couloirs de l'Université de Lausanne, de l'EPFL (Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne) et de l'ETML (Ecole Technique et des Métiers de Lausanne) ainsi que devant les bâtiments de l'EPSIC (Ecole professionnelle supérieure de la société industrielle et commerciale) et de l'ERACOM (Ecole romande d'arts et communication), aucune autorisation d'entrer dans les bâtiments n'ayant été accordée. Un appel à candidature a également été fait

auprès d'amis, sur Facebook auprès de connaissances et des groupes d'étudiants de l'Université de Lausanne sur ce même réseau social. Les gens rencontrés de ces différentes manières ont aussi répondu à quelques questions rapides pour donner leurs coordonnées s'ils souhaitaient participer à un entretien de groupe ou individuel et des informations telles que leur formation, leur âge, leur lieu de domicile, s'ils possédaient le permis ou non, et pour quelles raisons. Cela permettait de répartir les personnes dans les focus groupes mais aussi d'identifier les profils intéressants pour l'étude. Il a été difficile de trouver des gens motivés tout comme la prise de contact avec les différentes écoles n'a pas été facile, ce qui a demandé un délai plus grand qu'escompté pour rassembler suffisamment de personnes.

Une autre difficulté était de trouver des dates pour les focus groupes, mais aussi parce que plusieurs personnes se sont désistées au dernier moment ou ne se sont pas présentées. Une autre difficulté était que la plupart des gens souhaitant participer à ce travail étaient dans la faculté des Géosciences et de l'environnement de l'Université de Lausanne et que l'on ne pouvait pas prendre toutes ces personnes au risque de ne pas avoir assez de variété dans les profils. Une prise de contact a également été faite auprès des entreprises Bobst et Migros mais aucune réponse n'a été obtenue. Une contrainte est également apparue au niveau de l'âge des personnes, puisqu'en cherchant dans les écoles ci-dessus beaucoup de personnes avaient plus de 20 ans. De ce fait, le recrutement s'est étendu à des gymnasiens pour pouvoir avoir plus de personnes dans les 18 et 19 ans. Cette phase de recrutement s'est arrêtée lorsque l'effet de saturation est apparu, à savoir que les entretiens n'apportaient plus de nouvelles informations sur les thématiques recherchées.

Il y a eu au total 37 participants anonymes dans les deux types d'entretien (tableau 1). 22 jeunes adultes ont participé aux focus groupes alors qu'il y en a eu 21 pour les entretiens individuels. 6 personnes ont participé aux focus groupes et aux entretiens individuels ; leur profil paraissait intéressant lors du focus groupe auquel ils ont participé et un entretien individuel permettait alors de l'explorer plus en détails.

Tableau 1 : Liste des participants aux focus groupes et entretiens individuels, et de leurs caractéristiques

Entretiens sur le permis de conduire							
Pseudo	Age	Genre	Formation	Lieu d'habitation	Typologie	Permis	Entretien
Dorothee	24	F	UNIL (FGSE)	Hauts de lausanne	Centres	non (en cours)	Individuel
Julie	24	F	UNIL (FGSE)	Lausanne	Centres	non (en cours)	Individuel / groupe
Simon	24	H	EPSIC (fini) / ETML	Saint-Barthelémy	Communes périurbaines	oui	Individuel
Marie	24	F	CEPM (dessinatrice en bâtiment)	Assens	Communes périurbaines	oui	Individuel
Luc	24	H	UNIL (HEC)	Bussigny	Communes suburbaines	non	Individuel
Bernard	21	H	EPFL (mecanique)	Renens	Communes suburbaines	oui	Individuel / groupe
Thomas	23	H	UNIL (psycho)	Renens	Communes suburbaines	oui	Individuel / groupe
Christian	22	H	UNIL (droit)	Savigny	Communes périurbaines	oui	Individuel
Jean	22	H	UNIL (HEC)	Vevey	Centres	oui	Individuel / groupe
Sylvie	25	F	ERACOM	Bottens	Communes périurbaines	oui	Individuel / groupe
Laurent	24	H	CFC (peintre/mécanicien) / assurances	Montreux	Centres	oui	Individuel
Linda	21	F	Laborantine Ecole de Santé	Lutry	Communes à revenu élevé	oui	Individuel
Adriana	20	F	UNIL HEC	Aigle	Centres	oui	Individuel
Lionel	20	H	HEIG-VD	Saint-Prex	Communes suburbaines	non	Individuel / groupe
Adèle	24	F	UNIL/CFC	Vuarrens	Communes pendulaires rurales	oui	Individuel
Tamara	20	F	EPFL	Romanel	Communes suburbaines	oui	Individuel
Lily	24	F	HEP	Prilly	Communes suburbaines	non	Individuel
Gabrielle	21	F	Apprentissage CPMV	Champtauraz	Communes agricoles	oui	Individuel
Marc	20	H	Service civil + Apprentissage (massage)	Mont-sur-Rolle	Communes pendulaires rurales	oui	Individuel
Monica	18	F	Gymnase -> EPFL	Pully	Communes à revenu élevé	oui	Individuel
Pauline	19	F	Gymnase -> école professionnelle	Vuisteboeuf	Communes agraires-mixtes	oui	Individuel
Hortense	22	F	UNIL (FGSE)	Ecublens (VD)	Communes suburbaines	oui	Groupe
Marthe	21	F	UNIL (FGSE)	Châtel-Saint-Denis (FR)	Communes suburbaines	oui	Groupe
Capucine	24	F	UNIL (FGSE)	Renens	Communes suburbaines	oui	Groupe
Alain	24	H	UNIL (FGSE)	Epalinges	Communes suburbaines	oui	Groupe
Pierre-Gilbert	25	H	UNIL (FGSE)	Brent (Montreux)	Centres	oui	Groupe
Albert	23	H	EPFL (Physique)	Lausanne	Centres	oui	Groupe
André	24	H	UNIL (IGD)	Prilly	Communes suburbaines	oui	Groupe
Lucie	23	F	UNIL (FGSE)	Lausanne	Centres	oui	Groupe
Jacques	23	H	ETML-ES (télécommunication)	Lausanne	Centres	oui	Groupe
Martine	23	F	Apprentissage d'employé de commerce	Palézieux	Communes agraires-mixtes	oui	Groupe
Patrick	23	H	HEIG-VD (économie d'entreprise)	Lausanne	Centres	oui	Groupe
Axel	19	H	EPFL (Physique)	Lausanne	Centres	non	Groupe
Charlotte	24	F	UNIL (Médecine)	Renens	Communes suburbaines	non	Groupe
Maurice	24	H	UNIL (FGSE)	Ballens	Communes agricoles	non	Groupe
Maude	21	F	ETML-ES (informatique)	Gland	Communes pendulaires rurales	non	Groupe
Nathan	22	H	ETML-ES (informatique)	Attalens (FR)	Communes périurbaines	non	Groupe

La parité entre les genres se devait d'être respectée dans l'objectif des deux premières problématiques se focalisant sur les différences genrées dans le passage du permis de conduire. Cette parité reste nécessaire dans la problématique retenue. La parité entre les jeunes avec permis et ceux sans permis devait être respectée au mieux, mais il a été difficile de trouver des

personnes sans permis de conduire qui soient disponibles pour les entretiens. Malgré tout, l'effet de saturation pour cette catégorie de jeunes adultes s'est fait sentir lors de la réalisation des entretiens individuels. À la suite des difficultés pour trouver des jeunes adultes ayant fait ou étant en formation professionnelle, il y a une majorité d'étudiants de hautes écoles. En termes de localisation du domicile des jeunes adultes, il a été possible d'en rencontrer qui vivent dans des communes plutôt diversifiées. Toutefois, on note qu'ils proviennent majoritairement de communes centrales et suburbaines. Bien que la volonté de recruter des jeunes adultes vivant dans le canton de Vaud, il a été accepté de prendre une personne venant du canton de Fribourg : vivant à Châtel-Saint-Denis, il s'agit d'une enclave fribourgeoise dans le canton de Vaud. La personne en question se déplace principalement dans le canton de Vaud.

Pour ce qui est de la réalisation des entretiens à proprement parlé, des lectures préparatoires (Beaud & Weber, 2012 ; Haegel & Duchesne, 2008 ; Kaufmann, 2007) ainsi que l'aide de Vincent-Geslin ont permis de préparer les guides d'entretien. Ces derniers se trouvent en annexe.

Les focus groupes se concentraient sur différentes thématiques pour permettre de faire discuter les jeunes adultes qui y ont participé. Le guide d'entretien était partagé en quatre temps. Le premier permettait de faire un tour de table pour que les participants puissent se présenter, donner des indications sur leurs modes de déplacement et partager déjà quelques expériences sur les différents moyens de transport s'ils le voulaient pour lancer la discussion.

Le deuxième temps demandait aux jeunes adultes d'associer des idées au permis de conduire et aux différents modes de transport pour faire apparaître leur perception de ces derniers. Cela permettait déjà de voir certaines idées et représentations se manifester sur le permis de conduire mais aussi sur les modes de transport pouvant amener aux raisons pour lesquelles ils décident d'en utiliser certains et pas d'autres. De plus, une discussion collective permettait aux participants d'expliquer leurs idées et raisonnement, ce qui pouvait aussi faire apparaître de nouvelles idées auxquelles les jeunes n'avaient pas pensé.

Le troisième temps permettait d'explorer l'imaginaire des jeunes adultes en leur demandant de concevoir deux planètes : l'une nommée « *la planète voiture* » et l'autre, « *la planète sans voiture* ». L'idée derrière cet exercice était de pouvoir observer comment les différents groupes de jeunes adultes perçoivent la présence de la voiture et son absence. Beaucoup d'idées ont été associées aux différentes planètes permettant de rendre compte de leurs représentations de ce moyen de transport mais aussi des autres qui ont pu être évoqués.

Pour terminer, le quatrième temps permettait de revenir sur leurs expériences en les questionnant sur les raisons qui les ont poussés à faire la formation du permis de conduire ou non selon le groupe en question. Les jeunes avec permis de conduire étaient aussi interrogés sur leur vécu de la formation, de la pratique de la conduite et sur la possession d'une voiture. Pour les jeunes sans permis, il s'agissait d'en apprendre plus sur leur expérience de la mobilité sans permis de conduire et leur manière de se déplacer.

Ces quatre temps des focus groupes ont été utilisés dans l'analyse des propos des jeunes adultes. Ils permettaient de rendre compte de leur perception des différents moyens de transport et des raisons qui les ont poussés ou non à passer le permis de conduire. Toutefois, le troisième temps explorant l'imaginaire des jeunes adultes avec la création de deux planètes était plus difficile à intégrer dans l'analyse. Tous les éléments de perception et de représentation de la voiture et des différents moyens de transport ont été pris en compte. Mais d'autres idées étaient plus compliquées à intégrer dans l'analyse parce qu'elles étaient très variables d'un groupe à l'autre, comme leur vision de la société en général, et des questions d'égalité et d'inégalité entre différents groupes de population, ou leur vision d'un monde fantastique qui était difficile à analyser selon la thématique du permis de conduire. Elles pouvaient donc paraître hors sujet par rapport à l'analyse des représentations du permis de conduire et, par extension, de la voiture.

Pour les entretiens individuels, les questions étaient plus personnelles. La première partie se focalisait sur les caractéristiques biographiques et le parcours de vie des jeunes adultes pour connaître leur profil social. Il s'agissait donc de les questionner sur leurs origines, leur occupation, leur famille, la localisation des écoles, lieux de formation, de travail et d'activités dans lesquels ils se sont rendus par le passé. De cette manière, il était possible d'enchaîner sur leur mobilité passée au quotidien mais aussi dans le cadre de leurs vacances. La deuxième partie permettait de compléter les perspectives biographiques des jeunes adultes en s'intéressant à leur lieu de domicile et aux personnes avec qui ils vivent. Ces deux premières parties ont alors permis d'établir le profil des jeunes adultes rencontrés.

La troisième partie mettait l'accent sur le permis de conduire. Pour ceux qui le possèdent, il s'agissait de les questionner sur les raisons qui les ont poussés à l'acquérir, l'expérience de la formation, et les conditions économiques et familiales dans lesquelles ils l'ont suivie. Plusieurs questions étaient par la suite posées sur leurs expériences de la conduite pendant et après cette formation. Finalement, ils étaient interrogés sur leur possession ou leur accès à une voiture.

Pour les jeunes sans permis de conduire, les questions se concentraient sur les raisons pour lesquelles ils ne le possèdent pas, la réaction de leur famille face à leur situation ainsi qu'à leurs expériences de vie sans permis de conduire.

La quatrième partie du guide d'entretien se focalisait sur les pratiques de mobilité actuelles et leurs usages des moyens de transport qu'ils empruntent. Il s'agissait de comprendre leur manière de se déplacer dans leur quotidien, leurs expériences avec certains moyens de transport mais aussi dans les lieux dans lesquels ils se rendent, leurs perceptions et représentations de ces moyens de transport et de ces lieux, ainsi que l'influence de leur genre sur leur mobilité et les lieux qu'ils fréquentent. Finalement, l'entretien se terminait par l'exploration de leur imaginaire sur différents moyens de transports. Cela permettait de comprendre le profil des jeunes adultes rencontrés et de voir quelles pouvaient être les différences dans le choix du permis, des moyens de transport et des pratiques entre eux.

Ces différentes parties des entretiens individuels ont été utilisées au mieux dans l'analyse de ce travail de recherche pour rendre compte de leurs expériences, et de leurs représentations des moyens de transport et du permis. Toutefois, certaines thématiques explorées n'ont été que peu utilisées parce qu'elles s'éloignaient du questionnement principal permettant de connaître les raisons qui poussent les jeunes adultes à faire ou non le permis de conduire. C'est le cas de la mobilité passée et actuelle ainsi que le déroulement de la formation du permis qui ne se trouvent pas au centre du questionnement. Leurs perceptions des lieux n'ont pas non plus été prises en compte lorsqu'ils ne parlaient pas d'un moyen de transport. Pour ce qui est de la dernière partie exploratoire de leur imaginaire sur les différents moyens de transport, elle a été considérée au mieux pour rendre compte de leur perception des jeunes adultes sur ces derniers.

Pour les focus groupes, quatre ont été réalisés, à savoir deux par type de formation (professionnelle et haute école) et dans chacune de ces catégories, l'un concentrait les jeunes adultes avec permis de conduire et l'autre, ceux qui ne l'ont pas. Ces entretiens de groupe ont été animés par Stéphanie Vincent-Geslin pendant qu'ils étaient enregistrés et retranscrits en direct par l'auteure de ce travail, puis complétés par la suite. Il y a eu un problème d'enregistrement lors du premier focus groupe ; la majorité des propos a été retranscrite, mais il est possible que des informations manquent. Pour ce qui est de la composition des groupes, le premier, avec des étudiants avec permis, rassemblait 11 personnes, ce qui était peut-être un trop grand nombre puisque certaines personnes ont de ce fait peu participé. Les groupes suivants comportaient 4 personnes pour les étudiants sans permis ainsi que les apprentis avec

permis et 3 personnes pour les apprentis sans permis. Ce plus petit nombre pour les trois focus groupes a permis aux gens d'avoir plus de temps pour parler et également de faire participer tout le monde. Il est possible que les personnes aient été moins intimidées par des groupes plus petits. Les entretiens individuels ont été réalisés par la suite avec quelques personnes ayant participé à un focus groupe et d'autres rencontrées lors de la phase de recrutement. Ces entretiens ont été effectués par Stéphanie Vincent-Geslin et l'auteure de ce mémoire chacune de leurs côtés. La retranscription des entretiens a d'abord été faite par cette dernière, les suivants ont été faits par d'autres étudiantes travaillant pour l'Institut de géographie et durabilité. Ces entretiens ont ensuite été soumis à analyse.

Deux entretiens auprès de moniteurs d'auto-école ont également été accomplis par Stéphanie Vincent-Geslin et l'auteure pour avoir des informations supplémentaires sur la formation du permis de conduire ainsi que sur leurs impressions du phénomène. Ces informations ont permis d'en apprendre plus sur la formation du permis de conduire et sur le phénomène.

4. Pourquoi les jeunes adultes passent-ils ou non le permis de conduire ?

4.1. Introduction

Cette section explore les entretiens et les focus groupes qui ont été réalisés dans le cadre de ce mémoire. Les jeunes adultes ont donné des raisons variées pour expliquer ce qui les a poussés à passer le permis de conduire ou au contraire, qui les a retenus de le faire. L'analyse proposée dans ce travail de recherche examine les propos qu'ils ont tenus pour comprendre ces raisons. Il s'agit donc de l'exploration de leurs ressentis, de leurs expériences et de leurs opinions. L'analyse est organisée selon eux et selon les éléments évoqués. Tout ceci peut être regroupé dans trois thématiques, lesquels présentent des sous-thématiques, à savoir : la recherche de leur indépendance, la concurrence entre les modes de transport et la valeur du permis de conduire.

La recherche de leur indépendance concentre les discours que les jeunes adultes ont tenus sur leur volonté d'être indépendants, autonomes et responsables de leur propre mobilité, sans avoir

à compter sur quelqu'un d'autre pour les y aider. C'est pourquoi ce chapitre se focalise sur leur besoin d'indépendance à leurs proches et connaissances, mais aussi dans leur mobilité quotidienne. Ce besoin d'indépendance trouve des solutions différentes pour y accéder, l'acquisition du passage du permis de conduire en est une parmi d'autres.

La concurrence entre les modes de transport vient par la suite pour porter l'attention sur les caractéristiques et l'offre des modes de transport mentionnés par les jeunes adultes. Selon ces dernières, ils peuvent se retrouver dans des situations avec plus ou moins de contraintes à leur mobilité. C'est donc une thématique qui est en lien avec celle de l'indépendance puisqu'en fonction des moyens de transport à disposition depuis leur domicile, les jeunes adultes n'expriment pas les mêmes ressentis et les mêmes choix modaux ; cela influence leur décision de faire ou non le permis. Ce chapitre rend compte des caractéristiques et contraintes de la pratique de la mobilité active, à savoir le vélo et la marche, de l'utilisation des transports publics, ainsi que de l'accessibilité de la voiture en prenant en compte les contraintes temporelles et financières du permis de conduire en plus des avantages et inconvénients de posséder une voiture personnelle. Finalement, les jeunes adultes présentant une préoccupation environnementale, le chapitre se termine avec les impacts des moyens de transport sur l'environnement comme constatés par ces personnes.

La valeur du permis de conduire expose les représentations que les jeunes adultes et leurs parents peuvent avoir du permis de conduire. La première partie permet de mettre en avant la valeur symbolique que le permis possède pour une partie des jeunes adultes. Il peut représenter un rite de passage qu'ils doivent passer pour obtenir le statut d'adulte responsable mais aussi être un marqueur social pouvant influencer la valeur que les jeunes adultes peuvent obtenir dans la société. Finalement, il y a des normes sociales entourant le permis de conduire qui influencerait le statut social qu'ont les jeunes adultes par rapport à autrui, notamment celui du genre associé au permis permettant d'être accompli. Cette partie montre comment les jeunes adultes avec et sans permis se positionnent par rapport à ces représentations du permis. La deuxième partie évoque la valeur fonctionnelle du permis de conduire, à savoir ce qu'il peut apporter à ces jeunes en termes d'usage. L'analyse de ces représentations symboliques et fonctionnelles permet de voir comment cela influence les jeunes adultes dans leur choix de faire ou non le permis de conduire et de voir si l'un des types de représentation prend le pas sur l'autre.

Chacun de ces chapitres est conclu par une synthèse présentant les éléments et conclusions importants observés dans les propos des jeunes adultes.

Cette analyse permet donc de comprendre ce qui pousse les jeunes adultes à passer ou à refuser de passer le permis de conduire. Cela donne lieu à une catégorisation des profils des jeunes adultes selon leurs caractéristiques et leurs raisonnements. Ce sont donc des profils-types qui permettent de résumer ce que l'on peut apprendre sur les jeunes adultes dans ce travail de mémoire.

4.2. Recherche d'indépendance

4.2.1. Introduction

La recherche d'indépendance est une thématique importante chez les jeunes adultes rencontrés. C'est en effet ce que l'on peut constater dans les raisons qu'ils ont évoquées pour justifier leur choix de faire le permis de conduire comme celui de ne pas le faire. L'acquisition de l'indépendance peut passer par le passage du permis de conduire, mais ce n'est pas le cas pour tous ; d'autres estiment que l'on peut obtenir son indépendance sans pour autant le passer ainsi que par l'utilisation d'autres moyens de transport que la voiture. Les jeunes adultes n'éprouvent pas les mêmes besoins et ne ressentent pas forcément la nécessité de passer le permis de conduire. L'acquisition de l'indépendance peut aussi passer par la responsabilisation de leurs déplacements quotidiens pour se rendre au travail, aux différents lieux d'activités et pour subvenir à leurs besoins. Cela signifie qu'ils gèrent leur mobilité par eux-mêmes, prennent conscience de leurs déplacements et de ce qui peut en résulter, et s'engagent à être suffisamment autonome pour le faire. Ils n'ont alors plus à compter sur autrui pour se déplacer. C'est la tendance chez les jeunes adultes rencontrés, mais cette dépendance à autrui n'est pas toujours refusée par les jeunes adultes.

L'analyse de la question de l'indépendance recherchée ou non par les jeunes adultes va être abordée selon l'indépendance à autrui et à l'indépendance dans les déplacements.

4.2.2. Indépendance à autrui

La tendance générale est que les jeunes adultes préfèrent ne pas dépendre de quelqu'un d'autre pour pouvoir se déplacer quotidiennement pour quoi que ce soit et préfèrent trouver une solution pour être autonomes. Ils peuvent alors chercher à se débrouiller par leurs propres moyens en faisant le permis de conduire ou en acceptant d'utiliser d'autres moyens de transports, peu importe les contraintes. Il s'agit de prendre ses responsabilités.

Chez les personnes qui ont passé le permis de conduire, on peut noter justement qu'il y avait certains agacement et gênes à l'idée de devoir compter sur d'autres personnes pour pouvoir se rendre en un lieu. Ces jeunes adultes considèrent que l'utilisation des transports publics est contraignante par leurs horaires et leur manque de flexibilité. Certains d'entre eux avaient la sensation de remplacer la dépendance aux transports publics par une dépendance à autrui pour réaliser leurs déplacements. Ils n'appréciaient pas de ne pas pouvoir se rendre quelque part sans l'aide de quelqu'un, mais aussi de ne pas pouvoir faire tout ce qu'ils souhaitent parce que les personnes qui rendent service n'acceptent pas certains déplacements et ne peuvent ou ne veulent les faire à toute heure. Ainsi, non seulement les jeunes adultes sont dépendants d'autrui, mais en plus ils sont limités dans ce qu'ils peuvent faire avec leur aide. Cela peut être même vécu comme un sentiment de gêne et de peur d'être jugé, surtout quand cela vient à être lié aux déplacements pour le travail.

Marie est un bon exemple de cette situation. Arrivée à sa première place de travail de dessinatrice en bâtiment alors qu'elle ne possédait pas le permis de conduire à ce moment-là, elle a dû dépendre de ses collègues pour tous les déplacements qu'elle devait effectuer sur des chantiers :

« Mais... c'était surtout pour un besoin d'indépendance, parce que quand tout d'un coup, pour mon travail surtout... on a, j'dois aller sur un chantier, avec les transports, j'oublie. C'est, c'est juste, pas possible, c'est pas réalisable, parce que... si j'ai une séance... 'fin j'assiste à une séance à, j'sais pas, 8 heures, faut quoi, que j'parte à 6 heures du matin, pour pouvoir y être, pour être sûre. Et pis j'rentre quand ? J'arrive à midi au boulot ? 'fin, dans c'sens-là. Aussi quand y faut bouger sur l'chantier, j'refusais parce que j'ai, j'ai l'impression d'être un peu un fardeau. La personne qui faut véhiculer. Comme on a des chantiers un peu dans tout l'canton... j'avais pas envie que on... on m'trimballe de gauche à droite,

que... que moi aussi de d'voir attendre que les gens disent 'ah ! moi aussi j'ai envie d'renter maintenant'. Mine de rien, vu qu'les personnes sont gentilles d'me véhiculer, j'vais pas commencer à dire 'non mais là, j'veux rentrer', alors qu'l'autre y s'amuse ou quoique ce soit. Donc c'est plus, pour c'te question d'indépendance, de plus être un peu le, le boulet que, qu'on trimballe, que... qu'une réelle nécessité. [...] c'est vrai qu'maintenant qu'j'suis employée, j'ai plus de responsabilités, et... donc voilà, c'est... là ça commence à d'venir plus compliqué. Là ça commence à m'poser un peu plus problème. Pis, des fois j'ai envie d'aller, pis je refuse uniquement parce que, justement j'ai pas dvéhicule et... j'peux pas rentrer quand j'veux, aller quand j'veux... » (Marie)

Le permis de conduire n'était pas demandé par son employeur, mais Marie ressentait comme un devoir de le faire pour pouvoir réaliser son travail correctement. Elle ne percevait pas le permis de conduire comme une forte nécessité pour la réalisation de ses déplacements. Il lui était cependant nécessaire pour qu'elle puisse acquérir son indépendance et qu'elle n'ait pas à être un « *boulet* » pour ses collègues, même s'ils ne la percevaient pas de la sorte. C'est le sentiment qu'elle avait lorsqu'elle devait dépendre d'eux et leur demander de l'aide pour se déplacer sur les chantiers. Il s'agissait d'une gêne et d'un sentiment de malaise vis-à-vis de ses collègues et de son employeur, parce qu'elle percevait cette situation comme un manquement à ses responsabilités liées à son travail.

Dans certains cas, le permis de conduire est même directement associé à l'indépendance et à l'autonomie par l'emploi des jeunes adultes. Il peut donc être demandé par l'employeur pour pouvoir être engagés et pouvoir faire leur travail.

Parfois, la dépendance à autrui ne dérange pas tant que cela les jeunes adultes, mais ce sont les personnes dont ils dépendent qui la refusent et qui leur demandent de trouver une solution pour se déplacer par leurs propres moyens. Ainsi, même si les jeunes adultes font face à des contraintes difficiles, on leur impose de trouver une solution et de devenir responsables de leur mobilité. Mais parfois cela peut leur poser des problèmes et ils n'arrivent pas forcément à obtenir toute l'indépendance dont ils auraient besoin. C'est le cas de Sylvie qui a vu ses parents refuser de la véhiculer jusque dans le village voisin pour qu'elle puisse y prendre le train et ce dès sa majorité atteinte puisqu'elle pouvait dès lors acquérir le permis de conduire. N'ayant à ce moment pas les moyens de se lancer dans cette formation, elle se déplaçait à pied pour aller prendre son train et devait subir les changements météorologiques. L'obtention du permis de

conduire à ses 22 ans lui a donc permis d'obtenir une plus grande indépendance et un confort dans sa mobilité.

On retrouve ce rejet de la dépendance des jeunes adultes à autrui chez les personnes ne possédant pas le permis de conduire, lesquelles recherchent également leur indépendance. En effet, il y a une tendance chez ces personnes à acquérir leur indépendance dans leur mobilité que ce soit par leur prise de décision de faire le permis de conduire parce qu'elles en auront la nécessité dans un futur proche, ou par l'utilisation des moyens de transport alternatifs à la voiture, et ce pour éviter de dépendre d'autrui. Cependant, il peut y avoir également un comportement chez les femmes qui est de ne pas ressentir le besoin d'indépendance ou alors très faiblement parce qu'elles apprécient leur dépendance à autrui, ce qui ne leur fait pas ressentir de besoin d'avoir le permis de conduire, alors que d'autres femmes rencontrées le ressentent.

C'est le cas de Lily et Dorothée. Toutes deux utilisent les transports publics pour se déplacer au quotidien pour leur formation (professionnelle pour la première et universitaire pour la seconde). Toutes deux vivent dans des communes bien desservies et proches du centre : Dorothée vit dans les hauts de Lausanne et Lily vit à Prilly, soit des lieux respectivement centraux et suburbains. Elles peuvent se déplacer relativement aisément avec les transports publics à disposition mais cela devient plus compliqué lorsqu'elles doivent ou veulent se rendre dans un lieu qui est plus difficile d'accès pour elles avec les transports publics. Dans ce cas, c'est leur copain qui les prend en charge et qui les véhicule. Contrairement aux personnes précédentes qui refusent d'être dépendantes d'autrui, Dorothée et Lily acceptent volontiers cette dépendance. Elles ne recherchent pas très activement leur autonomie parce que leur copain est là en cas de besoin et elles rejettent une partie de leur responsabilité de leurs déplacements sur eux. Cela fait qu'elles ne ressentent pas forcément le besoin d'acquérir le permis de conduire.

« Ben quand mon mec commence à me dire 'Ah tu vois t'aurais pu me prendre dans la voiture maintenant si t'avais le permis, j'aurais pu te prêter la voiture sans problème'. Des fois je suis un peu là 'Bon, c'est bon, TG [ta gueule], haha !'. Mais autrement je m'en fiche en fait. Je dois avouer que ça me passe vraiment au-dessus. [...] » (Lily)

Les propos de Lily illustrent la pression ainsi que le manque de motivation à passer le permis de conduire qu'elle peut ressentir. Toutefois, il ne l'intéresse pas suffisamment pour qu'elle sente

le besoin de l'acquérir. Elle semble satisfaite de sa mobilité actuelle, même si elle se rend compte qu'il peut y avoir des contraintes.

Dans le cas de Dorothée, il est intéressant de noter qu'elle n'était déjà pas très active dans sa recherche d'indépendance lorsqu'elle était plus jeune. Quand elle avait l'âge de passer le permis de conduire au gymnase, elle ne l'a pas fait. Ses amies l'ont acquis et elle pouvait compter sur elles pour qu'elles la véhiculent.

Ce comportement ne se retrouve pas forcément chez les amies de Dorothée qui semblent avoir eu un désir d'indépendance plus fort que chez cette dernière qui se complaisait et se complait encore dans sa dépendance à autrui. On pourrait aussi se demander si cela était lié à leur genre, et si cela n'est pas également le cas de Dorothée qui se sentirait satisfaite de correspondre au stéréotype de la femme dépendante de l'homme. Malgré tout, il est difficile de tirer de telles conclusions avec les informations obtenues. De plus, Dorothée semble surtout ennuyée par la formation du permis de conduire, le genre n'entrerait peut-être donc pas dans les raisons pour ne pas avoir fait le permis de conduire jusqu'à il y a peu (elle a commencé la formation peu de temps avant l'entretien).

Le copain de Dorothée ainsi que les personnes qui l'ont véhiculée auparavant ne semblent pas avoir été gênés par cela. Ce n'est pas le cas du copain et des parents de Lily. Ses parents cherchent à la motiver à passer le permis de conduire depuis qu'elle a eu 18 ans pour qu'elle soit indépendante. Son copain en fait de même parce qu'il n'accepte plus cette dépendance qu'elle a envers lui : il n'accepte pas de devoir se déplacer alors que ce ne sont pas des trajets effectués pour son compte et qu'il pourrait profiter du temps de déplacement pour son compte.

« Et là mon copain c'est vrai qu'il m'a fait plusieurs fois la remarque 'Ah mais tu vois là t'aurais pu prendre la voiture, t'aurais pu vite aller chercher le truc, et moi j'aurais pas eu besoin de bouger, j'aurais pas eu besoin de t'amener.' Donc c'est vrai que tu te sens pas tellement indépendant en fait. Après sans forcément l'utiliser tout le temps mais déjà de l'avoir ça peut être une bonne idée je pense, je me dis. » (Lily)

Elle réalise que le permis de conduire pourrait être utile et elle commence à rejeter l'idée d'être dépendante d'autrui, surtout à l'avenir, parce qu'elle se rend compte que cela peut être un poids pour l'autre personne dont elle dépendrait. Mais cette décision provient principalement du rejet

de sa dépendance par ses parents et son copain, puisque le permis de conduire semble plus être une contrainte qu'on la force à faire.

Dorothee et Lily apprécient de pouvoir compter sur quelqu'un d'autre pour leurs déplacements, cela leur ôte une certaine responsabilité, et elles n'ont ainsi pas la nécessité de faire le permis de conduire. C'est une dimension du genre qui est intéressante puisque ces deux femmes dépendent chacune d'un homme et cela ne les dérange pas tant qu'elles ne ressentent pas de difficulté pour se déplacer. Elles ne recherchent pas à être indépendantes et comptent sur autrui pour se déplacer. Le copain de Dorothee semble abonder dans son sens puisqu'il ne refuse pas cette dépendance alors que le copain de Lily se refuse de continuer ; ce serait pratiquement lui qui vivrait la recherche d'indépendance à la place de Lily. Il souhaiterait qu'elle soit plus indépendante et plus libre dans ses mouvements, qu'elle ne dépende pas toujours de quelqu'un ou même des transports publics.

Finalement, il est intéressant de noter également que ces deux jeunes femmes ne recherchent l'indépendance que parce qu'elles se sentent forcées ou au moins poussées à le faire, comme c'était le cas de Sylvie, contrairement à ceux qui ont refusé d'être dépendants d'autrui parce qu'ils ne le supportaient plus. Elles cherchent maintenant à faire le permis de conduire parce qu'elles se sont rendues compte qu'elles ne sont actuellement pas suffisamment indépendantes parce qu'elles ne peuvent pas indéfiniment compter sur leur copain pour se déplacer. Pour Lily, il y a même une prise de conscience que cette situation n'est pas viable et qu'elle doit prendre ses responsabilités.

Une autre situation à laquelle les jeunes adultes peuvent faire face est celle où ils recherchent leur indépendance pour prouver qu'ils peuvent être aptes à être responsables de leur mobilité et capables de se débrouiller seuls parce qu'on la leur refuse. Contrairement à la situation précédente où ce sont les autres personnes qui rejettent la dépendance des jeunes adultes envers eux, il peut arriver que ce soit ces derniers qui rejettent l'indépendance des jeunes et préfèrent qu'ils restent dépendants d'eux. Les jeunes adultes pourraient avoir une certaine nécessité à faire le permis de conduire comme moyen d'acquérir de l'indépendance, mais parce qu'elle leur est refusée, ce besoin devient plus important pour eux. C'est ce que l'on peut observer dans la situation de Luc qui voit alors le permis de conduire comme la plus haute preuve de son indépendance qu'il puisse obtenir parce que cela lui est refusé par sa mère et son beau-père. Ces derniers refusent de l'aider financièrement et psychologiquement à obtenir le permis parce qu'ils ne l'estiment pas prêt et suffisamment mature pour obtenir son indépendance et

avoir la responsabilité de la conduite. Cette situation rend Luc dépendant de ces personnes mais aussi des transports publics contre son gré, ce qui le pousse à considérer le permis de conduire comme grandement important pour l'acquisition de son indépendance et de son autonomie, comme s'il n'y avait pas d'autres moyens pour lui de l'obtenir.

4.2.3. Indépendance dans leurs déplacements

Au-delà du sentiment de dépendance envers autrui que les jeunes adultes peuvent ressentir, et donc du besoin de s'émanciper des autres, il y a aussi la recherche du sentiment d'indépendance dans la réalisation de la mobilité qui est importante chez les jeunes adultes comme raison pour faire ou non le permis de conduire. Ils ressentent le besoin de pouvoir faire les choses seuls et comme ils le souhaitent. C'est la tendance qui se ressent parmi les jeunes adultes qui ont participé à cette étude puisque, peu importe leur choix modal, ils ont pris des décisions en fonction de ce sentiment, afin de l'atteindre ou de l'améliorer.

Qu'ils aient le permis de conduire ou non, les jeunes adultes appréhendent l'idée d'être contraints dans leurs mouvements parce que cela réduit leur sentiment d'indépendance. De ce fait, du moment qu'ils parviennent à se déplacer sans trop de contraintes, ce sentiment peut être plutôt fort puisqu'ils n'éprouvent pas le besoin de remettre en question leur choix modal.

Pour une partie des jeunes adultes, les transports publics peuvent être contraignants du fait de leurs horaires et de leur itinéraire, mais cela se fait sentir surtout quand il y a un changement important dans leur vie. En effet, on remarque que lorsqu'ils ont commencé leur apprentissage, changé de lieu de formation ou de place de travail, et qu'ils ont donc dû revoir leurs déplacements, c'est à ce moment-là que leur indépendance leur a paru réduite au point qu'ils n'en étaient plus satisfaits. Ils arrivaient à se débrouiller auparavant parce que leurs écoles et lieux de formation pouvaient leur être accessibles en transports publics. Ces changements étaient donc gérables du moment que cela ne remettait pas en question leur mobilité du moment. Mais lorsque les jeunes adultes ont fait face à des changements qui ont transformé leur mobilité, c'est là qu'ils ont dû prendre une nouvelle décision modale. Le permis de conduire est une solution possible dans ce genre de situation.

Parmi les personnes qui ont le permis de conduire, la question de l'indépendance est une raison importante pour l'avoir passé puisqu'elles estiment qu'il y avait trop de contraintes avec les transports publics depuis leur domicile et pour se rendre ne serait-ce que sur leur lieu de

formation ou de travail. Ces personnes considèrent que la voiture leur donne une plus grande flexibilité et un gain de temps dans leur quotidien par rapport aux transports publics. Ce qui est important aussi pour elles derrière cette question de l'indépendance est la possibilité de faire ce qu'elles souhaitent quand elles le désirent, ce que les transports publics ne semblent pas leur permettre pas. Elles ressentent moins de complications puisque la voiture est à leur service.

On peut observer l'importance du changement comme influençant le besoin de la voiture et du permis de conduire chez les personnes qui ont commencé la formation pour ce dernier. Elles vivent très bien le fait d'utiliser les transports publics pour se déplacer dans leur quotidien, mais selon les changements futurs majeurs qu'elles envisagent (comme un déménagement ou l'entrée dans la vie active), elles considèrent que le permis de conduire pourrait leur être nécessaire en vue des contraintes qu'elles rencontreraient pour la réalisation de leur mobilité. Les changements majeurs dans la vie dépendent aussi des phases de la vie et de l'âge, selon ces personnes, parce que cela dépend des besoins du moment et de ceux qu'elles rencontreront à l'avenir.

Auprès des jeunes adultes ne possédant pas le permis de conduire, on peut constater également que l'idée d'un changement futur comme l'entrée dans la vie active pour les étudiants et les personnes en formation professionnelle peut être une raison pour penser à faire le permis de conduire. S'ils ne suivent pas le mouvement, ils peuvent se retrouver dans des situations difficiles pour se déplacer à l'instar de Lily qui comptait sur les transports publics et son copain pour se déplacer sur les différents lieux de sa formation. C'est en changeant son quotidien, ses obligations et les lieux où elle doit se rendre qu'elle a réalisé qu'elle ne se sentait plus indépendante comme auparavant et qu'elle désire finalement l'être pour les prochaines étapes de sa vie.

L'acquisition du permis de conduire peut donc également être un moyen pour les jeunes adultes qui ne le détiennent pas d'accéder à l'indépendance dont ils ont eux aussi besoin. Cependant, tous les jeunes adultes ne sont pas à l'aube de grands changements dans leur vie et ne voient pas le permis de conduire comme le seul moyen d'obtenir leur indépendance dans leur mobilité. La forte tendance auprès de ces jeunes est que leur autonomie peut être obtenue par la responsabilisation de leurs déplacements. Cela signifie que même en empruntant les transports publics, ils peuvent atteindre leur autonomie. Ces jeunes adultes savent utiliser les transports, les trouvent suffisamment efficaces pour se sentir autonomes et peuvent se déplacer au quotidien grâce eux. De ce fait, il est compréhensible que les jeunes adultes sans permis de

conduire estiment que ce dernier ne leur est pas nécessaire et qu'ils disent ne pas voir l'utilité de la voiture puisqu'ils arrivent à se débrouiller autrement et qu'ils ne se trouvent pas dans une situation qui leur requiert de le passer. Toutefois, ils se rendent compte que cela dépend des lieux où ils veulent se rendre et de l'offre de transports publics présente. Généralement, ils s'arrangent pour se rendre dans des lieux accessibles en transports publics et qui ne leur feraient pas ressentir un manque d'indépendance.

En effet, les jeunes adultes sans permis de conduire qui ont participé à cette enquête se trouvent dans des contextes territoriaux où ils peuvent avoir le choix en termes de mode de transport et peuvent s'abstenir de passer le permis de conduire parce qu'ils ont accès à des alternatives de transport dont l'offre est suffisante pour eux dans leur quotidien.

4.2.4. Synthèse

La recherche de l'indépendance, que ce soit pour ne plus dépendre d'autrui ou pour pouvoir être autonome dans leurs déplacements, est une des thématiques importantes chez les jeunes adultes pour expliquer le choix d'avoir passé ou non le permis de conduire. L'indépendance est désirée par les jeunes adultes pour qu'ils soient capables de se déplacer dans leur quotidien comme ils le sentent. Elle peut être obtenue par l'utilisation de modes de transport particuliers comme par l'acquisition du permis de conduire. Le but des jeunes adultes en faisant leur choix modal est d'être suffisamment autonomes et responsables de leur mobilité pour pouvoir répondre à leurs besoins. Il semble que la tendance chez les jeunes adultes est de passer le permis de conduire lorsqu'ils ne peuvent plus répondre suffisamment à leurs besoins et que les contraintes qu'ils subissent dans leurs déplacements sont perçues comme considérables. Ces contraintes peuvent être celle de la dépendance envers autrui du fait qu'ils ne peuvent se déplacer autrement que par l'aide de leurs parents qui les véhiculent ainsi que celle de l'offre de transports publics qu'ils ne jugent pas adéquates à leurs besoins.

Les jeunes adultes refusent d'être dépendants d'autres personnes parce qu'ils ne supportent pas l'idée de ne pas pouvoir se gérer de manière autonome et de devoir compter sur une autre personne qui ne peut ou ne veut pas toujours être à disposition. Ils n'apprécient pas non plus de ne pas être capables de se déplacer comme ils le souhaitent. D'autres contraintes dans la réalisation des déplacements quotidiens sont issues d'un manque d'offre de moyens de transport public entre leurs domicile et lieux de formation ou de travail. Ce manque d'offre perçu par les jeunes adultes peut avoir toujours été présent comme il peut être apparu à la suite

d'un changement majeur dans leur vie, à savoir un changement de lieu d'études, de formation ou de travail. Ainsi, des contraintes ont pu alors apparaître dans la mobilité des jeunes adultes. C'est pour cela qu'ils cherchent à être plus autonomes et indépendants dans la réalisation de leurs déplacements.

Les jeunes adultes avec permis de conduire ressentent un sentiment de dépendance aux autres personnes mais aussi aux transports publics qu'ils utilisaient. Ils estimaient qu'il n'y avait pas d'offre de transports publics suffisante pour leur permettre de répondre à leurs besoins de mobilité. C'était un sentiment dérangeant pour eux puisqu'ils ne pouvaient réellement se déplacer comme ils souhaitaient. De cette dépendance et de ce manque d'autonomie est apparu un sentiment de gêne pour certains jeunes adultes. Pour d'autres, ce sentiment ne pouvait exister puisque leurs parents refusaient qu'ils soient dépendants d'eux, les forçant ainsi à trouver un autre moyen pour se déplacer et acquérir leur indépendance. Ces jeunes adultes ont pour la plupart aussi vécu des changements importants dans leur vie (nouvelle formation, études et entrée sur le marché du travail avec un emploi) impliquant alors une nouvelle mobilité. Ils ne pouvaient continuer avec l'ancienne et avec les moyens qu'ils utilisaient auparavant pour répondre à leurs nouveaux besoins puisqu'ils avaient une offre limitée. Ils avaient donc de nouvelles contraintes dans leur mobilité quotidienne. Le permis de conduire s'est donc présenté comme une solution à leur situation, leur permettant d'obtenir une plus grande flexibilité dans leurs déplacements et l'indépendance tant souhaitée.

La recherche de l'indépendance est également importante auprès des personnes ne possédant pas le permis de conduire, parce qu'elle justifie leur décision de ne pas le faire. Grâce à l'offre de transports publics et du contexte territorial dans lequel ils vivent, ils ont accès à des transports publics qui répondent à leurs besoins. De ce fait, ils se sentent suffisamment indépendants et autonomes pour ne pas ressentir le besoin de passer le permis de conduire. Ils ne voient pas nécessairement le permis de conduire comme le seul moyen d'acquérir cela. Parfois, il arrive que les femmes sans permis de conduire se complaisent dans leur dépendance à autrui parce qu'elles refusent la responsabilité de leurs déplacements. Ce sont alors leurs proches qui refusent cette dépendance pour les pousser à devenir plus autonomes. Dans d'autres situations, les parents refusent au contraire que leurs enfants deviennent autonomes et indépendants parce qu'ils n'ont pas suffisamment confiance en eux pour qu'ils le deviennent. Toutefois, c'est cette même recherche de l'indépendance qui pourrait justifier le passage du permis de conduire par la suite si les transports alternatifs à la voiture ne peuvent plus répondre

à leurs besoins à la suite d'un changement majeur dans leur vie (changement de lieux d'études, de formation, de travail, etc.).

4.3. Concurrence des modes de transport

4.3.1. Introduction

On ne peut parler de l'indépendance des jeunes adultes sans parler des contraintes territoriales et de la localisation du domicile des jeunes adultes. Ces contraintes peuvent influencer leur choix modal parce qu'elles peuvent les empêcher de réaliser leurs déplacements comme ils le souhaiteraient en mettant un frein à leur indépendance. Le fait de dépendre de la mobilité active et des transports publics peut être alors ressenti comme un problème en soi pour les jeunes adultes tout comme le fait de dépendre des parents pour effectuer leurs déplacements lorsque les autres modes de transport ne répondent pas à leur demande.

Le sentiment de manque d'indépendance chez les jeunes adultes peut dépendre de la qualité de l'offre des modes de transport public qu'ils ont à disposition mais aussi de l'accessibilité aux autres moyens tels que la voiture et les deux roues ou la marche et le vélo (mobilité active). Ces différents modes de transport sont en concurrence du fait des caractéristiques variées qu'ils possèdent. C'est alors selon leurs besoins que les jeunes adultes choisissent les modes qui leur conviennent le mieux. Cependant, ils ne peuvent pas toujours accéder à celui qu'ils souhaiteraient par manque d'accessibilité : ils peuvent être limités dans leur accession au permis de conduire pour des raisons financières ou manque de soutien de leurs proches, comme ils peuvent aussi souhaiter utiliser des modes de transport alternatifs tels que les transports publics ou la mobilité active mais ne peuvent réaliser cela par manque d'offre et d'infrastructures. Le fait que leurs domicile et lieu de travail, d'études ou de formation ne soient pas suffisamment proches l'un de l'autre peut compliquer l'utilisation de certains moyens de transport.

La question de la concurrence entre les moyens de transport et de ce fait les contraintes territoriales a surtout été évoquée par une partie des jeunes adultes qui possèdent le permis de conduire et qui l'ont fait parce qu'ils vivaient justement des contraintes trop fortes pour atteindre leur indépendance. Mais il va de soi que ceux qui ne le possèdent pas et qui empruntent régulièrement les transports publics se rendent compte que le contexte territorial

et ses infrastructures dans lequel ils vivent est favorable à leur mobilité, et que ce n'est peut-être pas le cas pour d'autres personnes.

Lors des entretiens réalisés, les jeunes adultes ont évoqué plusieurs éléments comme étant des contraintes pour eux et qui sont rattachés à la qualité des différents modes de transport, à savoir : la mobilité active et ses limitations ; les contraintes d'utilisation des transports publics ; les contraintes temporelles et financières du permis de conduire ; les implications du permis de conduire ; les impacts environnementaux des modes de transport.

4.3.2. Mobilité active

La mobilité active présente des avantages comme des inconvénients lorsqu'il s'agit de se déplacer quotidiennement pour les études, la formation et le travail. Il y a d'abord la marche à pied que les jeunes adultes, toutes catégories confondues, ont tendance à considérer de manière positive. Ils perçoivent la marche comme un moyen de transport qui peut être rapide dans certains contextes où les distances entre les différents lieux d'activité et d'accès à d'autres modes de transport sont courtes. Pour une partie de ces jeunes, la marche est même considérée comme le moyen le plus rapide dans le contexte urbain parce qu'il est le plus adapté en permettant de traverser des zones et des rues non praticables par d'autres moyens de transport. Il offre donc une certaine flexibilité que les autres modes de transport ne possèdent pas. Ils estiment également que la marche est un moyen de déplacement très peu coûteux.

Malgré tout, leur vision positive de la marche à pied se fait surtout principalement pour son aspect récréatif pour les promenades, la prise d'air frais et l'aspect reposant. En effet, les jeunes adultes ont beaucoup relevé cet aspect en mettant en avant la possibilité de pouvoir observer le paysage et l'environnement les entourant, de son pouvoir relaxant et ressourçant puisqu'il leur permet de prendre le temps de ralentir dans leur quotidien, et de lâcher prise sur les éléments stressants de leur vie, comme Axel peut le montrer avec ses explications :

« En fait j'adore rentrer de soirées en marchant. J'trouve ça vraiment trop bien. Notamment quand j'suis à Lyon, fin en France chez mes parents et que je rentre de soirée, j'ai une heure et demi de marche à faire mais... j' préfère rester deux heures de plus et rater mon bus que de... parce que j'adore rentrer. C'est même pas pratique, c'est vraiment très très loin, je dois marcher longtemps, mais j'trouve ça vraiment sympa, quand c'est la nuit, de pouvoir profiter de la ville

alors que la journée, y a du monde partout. C'est sympa de pouvoir se dire « bon bah voilà, j'suis tout seul, j'profite un peu, j'marche pendant une heure, c'est agréable, quoi. » (Axel)

Les jeunes adultes peuvent ressentir la marche comme une activité privilégiée pour pouvoir être seul avec soi-même, pour pouvoir prendre le temps de respirer et ne pas être submergé par la foule. Ce peut être même un besoin qu'ils ressentent à l'instar d'Axel qui reconnaît qu'il y a des inconvénients mais qui cherche des occasions pour aller marcher et prendre l'air. On retrouve cela également chez Maurice qui perçoit la marche comme la preuve même d'être vivant, de ressentir ce qui l'entoure en s'imprégnant des ambiances, des paysages et de la nature ou des architectures :

« Oui, pour moi, le fait de marcher, c'est le fait d'être vivant et pis... voilà. Parce que à force de passer du temps sur un ordinateur à écrire des trucs, à être assis, à bosser, 'fin en tout cas en tant qu'étudiant et selon ce qu'on fait, le moment où je peux enfin marcher et me déplacer un p'tit peu et me sortir respirer, et pis voilà, faire un p'tit peu, j'suis content, voilà. Moi, c'est vraiment le moment où j'me dis 'ah ça va mieux'. Des fois justement bah si je dois prendre les transports publics, des fois comme ça, j'prolonge justement le temps de marche, j'vais descendre un arrêt en avant ou j'vais marcher jusqu'à un autre arrêt, pour profiter de marcher un p'tit peu entre deux, pis voilà, parce que ça fait du bien. Euh donc voilà, j'ai mis la santé. J'ai mis, après j'ai mis... de nouveau 'musique', 'réconciliation avec soi' aussi pour ce moment de s'aérer un p'tit peu, de respirer un p'tit peu, ce genre de choses, j'essaie de faire vite. J'ai mis aussi que c'est un moment... c'est un moment de... l'occasion de prendre le temps de prendre le temps. 'fin de se dire, de se rendre compte des distances et pis de se dire que voilà, 'fin... ouais, de se rendre compte que de se déplacer, ça prend du temps et pis de découvrir le monde, d'avoir le temps de regarder autour, de pas avoir les choses qui défilent trop vite, j'sais pas, d'avoir le temps. Vu que je fais de la photographie, ben c'est, voilà, c'est le truc pour prendre le temps de regarder le paysage, pis ben s'imprégner, voilà, du territoire dans lequel on est pis... 'fin voilà. C'est comme ça dans le centre-ville, quand on part en voyage, c'est avec la marche qu'on comprend où est-ce qu'on est, qu'on vit quelque chose, c'est avec la marche qu'on le fait. C'est pas... en bus, c'est pas... en tout cas à mes yeux, voilà. Mais ouais... c'est assez... assez... important... et appréciable. » (Maurice)

C'est pour lui une activité lui permettant de se souvenir que la marche et le temps qui défile à son rythme sont à la base de la vie, et que nos modes de vie dans la société poussent les gens à être rapides, à faire toujours beaucoup de choses dans leur quotidien sans prendre du temps pour eux-mêmes et pour se reposer. La marche lui permet de ralentir son rythme de vie et d'être plus serein.

Cette vision de la marche à pied se retrouve autant chez les jeunes adultes n'ayant pas passé le permis de conduire que chez ceux qui le possèdent. Il est même intéressant de noter que les possesseurs du permis voient la marche de manière particulièrement positive par rapport à d'autres modes de transport et même comme ayant des avantages supplémentaires à la voiture, ne serait-ce que pour la possibilité d'aller à son rythme, de bouger pour leur santé voire la liberté et la flexibilité dans les déplacements qu'elle procure.

Cependant, la marche semble être perçue comme adéquate dans le quotidien des jeunes adultes principalement pour l'aspect agréable et récréatif, mais peu comme moyen de transport au même titre que les transports publics ou la voiture. Les jeunes adultes sans permis de conduire estiment en partie que la marche à pied peut être efficace pour se déplacer et se rendre à des arrêts de transports en commun. Mais une part des jeunes adultes considèrent au contraire que ce n'est pas le moyen de transport le plus pratique dans leur quotidien et même que ce n'est pas un moyen de transport à proprement parler. En tant que moyen de transport, la marche est perçue comme peu adaptée pour transporter des choses lourdes ou des affaires pour les cours. On estime également que la marche est vite limitée parce qu'elle ne peut s'effectuer efficacement sur de grandes distances du fait de la lenteur de déplacement vécue par les jeunes adultes. De plus, la marche comme moyen de déplacement est vue comme épuisante par les efforts que l'on doit fournir.

Pour ce qui est du vélo, les jeunes adultes semblent plus mitigés que pour la marche à pied. Toutes les catégories de jeunes trouvent des points positifs comme négatifs à ce moyen de transport. Comme pour la marche à pied, ils perçoivent le vélo comme étant rapide, bon marché et accessible, mais aussi récréatif, bon pour les promenades et pour sortir lorsque la météo est propice (ensoleillé et température douce). Ils lient ce moyen de transport au plaisir, aux loisirs et à la santé pour ce qu'il leur apporte. Certains apprécient également d'observer le paysage en pratiquant le vélo. Toutefois, ils ne l'associent pas à la tranquillité et à la recherche du temps pour soi comme c'est le cas pour la marche. La plupart des jeunes adultes utilisent le vélo simplement pour le plaisir dans les quelques promenades qu'ils font.

Ils considèrent que c'est un moyen flexible et pratique pour la liberté qu'il donne aux mouvements et itinéraires parcourus que d'autres moyens de transport n'ont pas parce qu'ils ne peuvent pas passer vraiment dans tous les espaces. Le vélo présente également la possibilité de ne pas dépendre d'horaires ou d'autrui, comme l'explique Charlotte :

« Moi j'ai mis 'sportif', j'ai mis que c'était assez pratique, parce que... moi des fois j'vais... par exemple en soirée à vélo, on peut rentrer quand on veut, n'importe quelle heure, y a pas besoin d'attendre le bus pyjama telle à telle heure, etc. Et pis on peut... ouais, on peut vraiment aller où on veut. Moi, j'ai l'impression que c'est comme de temps en temps ma petite voiture, parce que je vais vraiment n'importe quand, j'y vais et après je pars n'importe quand. Mais toujours sur une courte distance. J'vais pas faire... (rire) une grande. Ça reste restreint quand même. Mais j'trouve ça sympa de prendre le vélo comme ça. »
(Charlotte)

Elle apprécie la liberté que le vélo lui procure et considère que c'est équivalent à ce que la voiture pourrait lui apporter. De ce fait, pour elle, le vélo semble avoir un grand avantage sur d'autres moyens de transport et elle ne voit pas ce qu'ils pourraient lui apporter d'autres. Malgré tout, elle voit que ce moyen de transport est limité dans les distances qu'il permet de parcourir.

En effet, bien que plus intéressant pour les déplacements que la marche à pied, le vélo présente des limites. Les jeunes adultes jugent le vélo comme trop contraignant en tant que moyen de transport quotidien. Il est nécessaire de fournir une certaine quantité d'effort pour se déplacer vu que c'est un moyen de transport actif et sportif selon les jeunes adultes. De ce fait, il est considéré comme épuisant et fatigant de se déplacer à vélo. Les quelques jeunes adultes qui l'utilisent le font lorsque les conditions topographiques et météorologiques le permettent, à savoir qu'ils ne le feraient pas forcément lorsqu'il y a trop de variations topographiques comme à Lausanne ou lorsqu'il fait froid, qu'il pleut, etc. Certaines personnes l'utilisent aussi en complément d'autres moyens de transport :

« Mais c'est quand même un plaisir, j'trouve, quand des fois j'pouvais aller... ben, j'faisais selon mes conditions physiques, mais vu que j'étudiais au CHUV, moi j'faisais jusqu'au Flon en fait et après je montais juste en métro. Du coup j'arrivais à combiner les deux parce que ça me faisait du bien de faire le matin un peu de vélo, mais pas monter. Y avait un équilibre. C'est aussi un challenge,

des fois, de prendre son vélo, j'trouve. Moi, j'dois me motiver pour faire les trajets en vélo. » (Charlotte)

Charlotte évoque la notion d'équilibre qu'elle a réussi à trouver dans son utilisation du vélo dans sa mobilité quotidienne passée. Elle considère que le vélo peut être contraignant sur de longues distances et selon la topographie, notamment celle de Lausanne. Mais elle a réussi à trouver une solution pour l'utiliser malgré tout dans le contexte lausannois sans avoir à subir les inconvénients qu'elle estime problématique dans l'utilisation du vélo. Cependant, le confort qu'elle a réussi à trouver n'est pas celui de tous les jeunes adultes. Beaucoup de jeunes adultes associent les efforts à fournir dans la pratique du vélo comme étant un manque de confort, puisque cela signifie que l'on se fatigue dès le matin pour se rendre en un lieu et que l'on peut arriver en étant transpirant. C'est un élément qui dérange notamment Julie :

« Mais en étant une fille, j'suis un peu coquette quand même, pis j'aime pas trop arriver dégoulinante de sueur à l'uni avec la marque du casque sur la tête. Ça c'est pas non plus... voilà. » (Julie)

Elle met en avant son genre pour justifier son manque d'intérêt pour le vélo et sa préférence pour l'usage des transports publics dans sa mobilité quotidienne. Au-delà de cela, elle considère qu'il n'y a pas de compatibilité entre le vélo et son confort, parce qu'elle ne se sentirait pas suffisamment bien dans la journée en sachant qu'elle est arrivée en étant transpirante, décoiffée et avec des marques de son effort sur le visage.

Elle comme d'autres jeunes adultes avec ou sans permis de conduire semblent considérer que le vélo apporte plus de désagrément que de bénéfice comme moyen de déplacement au quotidien. En plus de la question des efforts associés à un manque de confort que ce moyen de transport requiert, les jeunes adultes évoquent la topographie de Lausanne qui rend l'utilisation du vélo plus intense que ce qu'ils imaginent lorsque la topographie est plutôt considérée comme plate. C'est un élément qui repousse grandement les jeunes adultes à utiliser le vélo.

« Quand je vois (rire) ceux qui rentrent de l'uni pis qui montent en direction de Malley puis la Bourdonnettes, je me dis 'les pauvres vraiment, j'suis contente d'être dans le métro'. Et pis pour moi en fait le vélo, c'est plus un moyen... entre guillemets de distraction, de divertissement. J'aime bien prendre le vélo me balader au bord du lac, faire du vélo, c'est pas pour moi un moyen de me rendre d'un point A à un point B. Pas du tout. Donc, pour moi, voilà. Et pas du tout

pratique à Lausanne parce que, bah on voit les montées [...], les descentes, là où j'habite, c'est pas possible, quoi. Non. 'fin c'est possible de venir à l'uni mais je remonte pas après quoi. J' préfère payer le supplément en métro, quoi. » (Julie)

Une partie des personnes rencontrées a aussi parlé d'un manque de sécurité pour les cyclistes notamment dans l'agglomération de Lausanne-Morges. Ces personnes ne se sentent pas suffisamment en confiance avec les infrastructures actuelles et le trafic motorisé pour se déplacer à vélo. Elles estiment que la pratique du vélo dans la mobilité quotidienne est dangereuse, voire plus dangereuse que la voiture parce que le cycliste est moins protégé que dans cette dernière, puisqu'il n'y a aucune carrosserie pour le protéger dans des éventuels accidents. Un autre aspect de danger que les jeunes adultes évoquent est celui des gaz à effet de serre émis par les pots d'échappement des véhicules et qu'ils peuvent respirer en faisant du vélo et en respirant beaucoup plus lorsqu'ils font des efforts. Pour eux, c'est un problème relativement important puisque leur santé peut être mise à mal de manière plus conséquente que par l'utilisation d'autres moyens de transport.

Un dernier aspect qu'une part des jeunes adultes n'apprécient pas avec le vélo est le fait qu'ils estiment que c'est un moyen de transport qui n'est pas intéressant sur de grandes distances, mais plus sur de petites au sein d'une commune. Du coup, il y aurait une limitation à l'utilisation du vélo du fait de la distance entre les lieux, notamment parce que cela demanderait des efforts plus importants que sur de plus petites distances. Le vélo perdrait aussi en rapidité parce que d'autres moyens de transport seraient plus intéressants et plus rapides sur de grandes distances car plus efficaces. C'est pour cette raison que les jeunes adultes ne considèrent alors pas le vélo comme un moyen de transport à proprement parlé, tout comme la marche à pied.

Ils voient en ces deux moyens de transports des contraintes trop importantes que d'autres moyens de transport n'ont pas, ou qui sont moins marquées. Les contraintes de la distance, du danger et de l'effort à fournir semblent suffisamment importantes pour les jeunes adultes pour ne pas pratiquer ces deux moyens de transport au quotidien, ou alors de manière plus restreinte. Ceux qui les pratiquent le font sur de courtes distances, dans des lieux qu'ils estiment comme peu dangereux ou encore en combinaison d'un autre moyen de transport, comme les transports publics. Ce sont aussi des personnes qui vivent à proximité voire dans des centres, ce qui fait que les distances ne sont pas forcément trop importantes entre ces lieux. D'autres personnes qui vivent en dehors doivent faire face à des distances plus importantes et donc à plus de contraintes dans leur utilisation du vélo.

4.3.3. Transports publics

L'offre et la fréquence des transports publics sont les deux éléments qui semblent poser le plus de problèmes aux jeunes adultes ayant le permis de conduire. Ils se rendent compte qu'en fonction du lieu où ils vivent et où ils doivent se rendre, ce n'est pas facile de se déplacer à l'aide des transports publics s'il n'existe pas de ligne ou que les horaires ne les arrangent pas. La grande majorité des jeunes adultes avec permis de conduire a dès lors évoqué le fait qu'il était difficile de se déplacer dans de telles conditions. Pour certains, cette difficulté a toujours existé ; pour d'autres, elle est apparue à la suite d'un changement majeur dans leur vie impliquant une demande de déplacement différente. Le résultat est malgré tout le même : étant perçue comme faible voire inexistante, l'offre de transport ne pouvait pas répondre à leurs besoins. Le manque de moyens de transport accessibles depuis leur domicile contraignait les jeunes adultes dans leur mobilité et leur imposait de trouver d'autres solutions pour se déplacer, que ce soit en pratiquant la mobilité douce (vélo, marche à pied, ...) ou en demandant l'aide d'autrui, des parents souvent. C'est ainsi qu'ils avaient la sensation de ne pas vraiment être libres dans leur mobilité puisqu'ils devaient s'organiser en fonction du bon vouloir des transports publics ou de leurs connaissances qui dirigeaient leur vie et leur emploi du temps.

Les transports publics sont considérés par une partie des jeunes adultes avec permis de conduire comme étant contraignants et sans flexibilité pour les utilisateurs à cause de leurs horaires. Cela implique qu'ils ne peuvent pas choisir les horaires qu'ils leur conviendraient le mieux, qu'ils doivent s'y adapter et être suffisamment organisés pour être ponctuels au risque de rater un moyen de transport et les éventuelles correspondances. C'est une difficulté plutôt importante puisqu'en considérant le manque de fréquence de certains moyens de transport publics évoquée par les jeunes adultes, il n'y a pas toujours d'alternatives pour se déplacer jusqu'au lieu de destination. Les transports publics ne semblent donc pas proposer suffisamment de solutions aux jeunes adultes pour qu'ils puissent se déplacer selon leurs besoins.

L'expérience d'Adèle lorsqu'elle était en apprentissage est un bon exemple des difficultés auxquelles les jeunes adultes ont dû faire face avant de faire leur permis de conduire :

« [...] mais c'était chiant parce que le bus quand j'étais en apprentissage il arrivait une demi-heure avant l'ouverture de la pharmacie. Alors l'été ça va tu peux traîner dehors, mais l'hiver j'étais obligée d'aller boire un café avant que ça ouvre, parce que ça ouvre pas avant moins 10. Et la même chose le soir en fait,

je finissais à 18h30 et le bus était à 19h, et du coup je devais attendre. Et la même chose entre midi et 14h, je pouvais pas rentrer. Du coup c'est ma maman qui venait me chercher. Et elle a fait pendant un an, un an et demi. Et au bout d'un moment ma maman elle était un peu soulée. » (Adèle)

Elle devait faire quotidiennement les déplacements entre Vuarrens (domicile) et Echallens (apprentissage) avec l'offre de transports publics existante. Mais celle-ci ne lui convenait pas puisqu'elle se sentait restreinte dans ses déplacements, dans l'organisation de sa journée et finalement dans le temps que cela lui prenait chaque jour pour faire les déplacements. Les horaires de bus et de son lieu d'apprentissage n'étaient en effet pas coordonnés, ce qui fait qu'elle avait la sensation de perdre du temps dans sa journée.

En plus de cette contrainte des horaires, les transports publics eux-mêmes peuvent avoir du retard et empêcher les jeunes adultes de se déplacer voire leur faire rater leurs correspondances. Les individus avec permis de conduire voient les transports publics comme étant souvent en retard. Les horaires et les retards potentiels font partie des raisons pour lesquelles ils ne considèrent pas les transports publics comme pratiques. Il s'agit selon eux de moyens de transport qui ne sont pas fiables et sur lesquels il est donc difficile de compter au quotidien alors qu'ils ont des responsabilités.

Avec la concurrence des moyens de transport vient aussi la question de leur temps de parcours. Ce temps de parcours nécessaire pour réaliser un déplacement avec les transports publics semble poser un problème pour les personnes qui possèdent maintenant le permis de conduire. Beaucoup d'entre elles considèrent qu'il est agaçant d'avoir un temps de parcours dit considérable alors que cela leur prend moins de temps pour se déplacer avec la voiture. Ces jeunes adultes parlent souvent de gain de temps dans leur quotidien et sur leurs loisirs depuis qu'ils sont en possession du permis de conduire parce qu'ils n'ont plus à se soumettre aux contraintes des horaires et des itinéraires des transports publics, ce qui leur permet de partir quand bon leur semble et sans faire de détour, donc d'avoir une flexibilité qu'ils ne sentaient pas avoir avant d'acquérir le permis. Cela renvoie à l'idée d'indépendance et de liberté que les jeunes adultes peuvent chercher à acquérir. Pauline est un bon exemple de cela :

« Et même si je suis à 7 minutes de la gare et après 12 minutes en train, ben en soi c'est quand même une perte de temps alors qu'en voiture je mets 10 minutes et je me mouille pas, je transpire pas, et c'est quand même pratique. Avec toutes mes potes on a toutes passé le permis parce que on habite toutes par-là et c'est

vraiment plus simple de se retrouver en voiture parce que si je vais chez une copine qui habite je-sais-pas-où ben je prends ce bus, après ce bus, et finalement tu mets 45 minutes. Mais après on s'arrange tout le temps tu vois, on est 5, on va chez une, ben il y en a une qui prend la voiture et on se rejoint toutes à Yverdon et on part chez celle qu'on va. Je l'utilise quand même bien mon permis, même si j'avais un abonnement de train plus élevé, chez une pote qui habite Corcelles ou comme ça je pense pas que j'irais en train parce que c'est une perte de temps, enfin c'est pas une perte de temps mais c'est juste que c'est long et tu dois préparer beaucoup de temps si tu te donnes rendez-vous à 7h tu dois partir à genre 4h de la maison donc voilà... Des fois c'est cool, c'est mieux tu prends la voiture et tu pars juste une demi-heure avant. » (Pauline)

Non seulement les horaires sont contraignants, mais le temps pour se rendre au lieu de destination peut être relativement important. Pauline associe les transports publics à une forte consommation de temps qui la force à s'organiser ainsi qu'à prévoir ses journées et sorties en fonction de cela alors que ce n'est pas le cas de la voiture qui lui donne de la liberté et de la flexibilité dans sa journée. Même si elle possédait un abonnement pour les transports publics, elle ne souhaiterait pas les utiliser. Pauline a en effet plus de possibilités dans son organisation quotidienne parce qu'elle estime perdre moins de temps en se déplaçant en voiture qu'avec les transports publics qui lui demandent de respecter des horaires et qui sont plus ou moins lents selon leur itinéraire. Cela lui fait gagner du temps dans son quotidien pour ses loisirs et ses sorties avec ses amis et son copain. Finalement, cela lui donne un plus grand confort dans sa vie.

Les transports publics ne paraissent pas agréables auprès d'une part des jeunes adultes avec permis de conduire pour des questions de confort lié au fait que c'est public. Ces personnes ne supportent pas vraiment d'emprunter un moyen de transport public aux heures de pointe pour la quantité d'utilisateurs qui s'y trouvent au même moment. Ils se sentent serrés et en manque d'espace personnel. En plus de cela, il y a la question du bruit que cela provoque. Ils n'arrivent alors pas à apprécier de se déplacer avec ces moyens de transport parce qu'ils ne s'y sentent pas à l'aise et dans un confort qui leur convienne.

De manière générale, les jeunes adultes avec permis de conduire reconnaissent que les transports publics présentent des avantages dans la réalisation de leur mobilité quotidienne, parce qu'ils peuvent être pratiques, rapides et efficaces dans leur fonctionnement. Ils offrent la possibilité de se rendre dans les lieux désirés sans être pris dans le trafic routier et sans avoir à

se concentrer sur la conduite. Malgré tout, les avantages que les transports publics proposent aux jeunes adultes ne leur conviennent pas forcément parce qu'ils estiment que cela dépend du contexte territorial dans lequel ils vivent. Cela signifie que pour eux, les transports publics présentent ces avantages du moment qu'il y a une bonne desserte du territoire, à savoir qu'ils permettent aux jeunes adultes de se rendre où et quand ils le désirent depuis leur domicile. Ils estiment donc que c'est selon l'endroit où l'on vit que l'on peut considérer les transports publics comme adaptés ou non.

Ceux qui les utilisent aux quotidiens sont des personnes qui vivent dans des lieux où les transports publics sont accessibles et suffisamment intéressants du point de vue de leur efficacité (fréquence, offre, temps de trajet et prix) pour répondre à leurs besoins. Ils ont un avis plutôt positif des transports publics et reconnaissent leur utilité. D'autres personnes apprécient leurs avantages mais ne les utilisent que dans certaines situations (des sorties en soirée ou dans des festivals par exemple) où ils répondent mieux à leurs besoins que d'autres moyens de transport. Elles ne les utilisent donc pas dans leur quotidien pour se rendre à leur lieu de travail ou de formation, parce qu'elles ne vivent pas dans des lieux qui sont favorables à leur utilisation. Ces personnes se retrouvent face à une offre de desserte qui n'est pas suffisante pour elles parce qu'elle les contraint par les horaires, le manque de flexibilité et de fréquence, et le fait qu'elles doivent faire trop de compromis dans leur quotidien pour les utiliser par rapport à la voiture. Les jeunes adultes vivant dans ce type de contexte voient alors les transports publics comme ayant un certain potentiel pour répondre à leurs besoins de mobilité, mais qu'ils ne leur conviennent pas pour le moment. Pour des personnes vivant hors des communes centrales à l'agglomération Lausanne-Morges, les transports publics sont alors perçus comme trop contraignants, lents et ayant une mauvaise offre car ils ne desservent pas suffisamment bien ces communes plus extérieures. Et finalement, parce qu'ils ne sont pas satisfaits par les transports publics, ils les considèrent comme trop chers pour ce qu'ils leur offrent.

Si l'on considère les jeunes adultes sans permis de conduire, qu'ils soient en pleine formation de conduire ou non, il est intéressant de noter qu'ils ne voient pas forcément les transports publics de manière aussi contraignante et négative que ceux le possédant. Ce sont des personnes qui empruntent ces moyens de transport au quotidien et qui semblent être satisfaites de leur fonctionnement, ou tout du moins, les contraintes existantes ne sont pas suffisamment importantes pour les pousser à faire le permis de conduire. Mais elles peuvent le devenir pour certains d'entre eux, comme c'est le cas de Lily.

En effet, Lily se retrouve dans une situation où il lui est compliqué et long d'aller chez son copain qui habite près de Nyon. Il lui est aussi demandé par sa formation professionnelle de réaliser des stages en tant qu'institutrice dans des écoles du canton de Vaud. Elle a trouvé des places qui étaient accessibles en transports publics mais ce n'était pas aisé pour Lily de s'y rendre. Ces écoles n'étaient pas nécessairement très éloignées de chez elle, mais avec les transports publics, elle a ressenti des contraintes dans les horaires et le manque de flexibilité, mais aussi dans la difficulté à transporter le matériel pour mener à bien son stage et son rôle de professeure. Il lui faut transporter des manuels, des documents et son ordinateur pour réaliser ses enseignements, et il lui est nécessaire de régulièrement transporter les cahiers et feuilles d'exercices de ses élèves pour pouvoir les corriger. L'utilisation des transports publics lui est donc pénible par le poids et la quantité de ces affaires à transporter quotidiennement.

Elle ne ressentait aucun besoin de faire le permis de conduire avant la réalisation de ces stages, puisqu'elle habite dans une commune suburbaine accessible en transports publics et que son copain la véhicule quand elle en a besoin. Mais maintenant qu'elle commence à se déplacer dans des lieux plus difficiles d'accès en transports publics depuis chez elle et qu'elle se doit de transporter du matériel pour les cours, elle envisage de faire le permis de conduire, notamment parce qu'elle va entrer dans la vie active et qu'elle a été engagée dans une école se trouvant près de Nyon (Genelier). Elle se trouve dans une situation qui est difficile à gérer avec les transports publics alors qu'elle ne semble pas avoir eu de problèmes avec eux auparavant. Mais il s'agit là d'un changement dans ses habitudes de mobilité auquel elle doit faire face et trouver une solution.

Les jeunes adultes sans permis de conduire qui ne ressentent pas de besoin de le passer ont conscience des difficultés territoriales que d'autres peuvent vivre et qui peuvent les pousser à passer le permis. Mais c'est justement parce qu'ils en ont conscience qu'ils disent ne pas voir l'utilité du permis de conduire dans leur situation puisqu'ils ne vivent pas dans des contextes où ils considèrent que le permis et la voiture pourraient être nécessaires. Parmi elles, Axel explique même que dans un contexte urbain, le permis de conduire « *[c]'est jamais indispensable, c'est plus pratique, donc... On connaît des gens qui considèrent que... c'est pas assez indispensable pour qu'ils l'aient [...].* ». Pour lui comme pour les autres jeunes adultes, il s'agit principalement d'une question de savoir se débrouiller avec l'offre et l'accessibilité en transports alternatifs, avant de considérer que le permis et la voiture sont indispensables.

Ainsi, ce sont des jeunes qui vivent dans des lieux qui sont accessibles en transports publics et desquels ils peuvent se déplacer grâce à eux. Il s'agit de communes centrales à l'agglomération de Lausanne et de Morges, mais aussi de communes proches des centres dans la majorité des cas. Ils peuvent vivre dans d'autres communes plus ou moins décentrées, mais tant qu'il y a une offre de transports publics satisfaisante pour eux, cela ne semble pas leur poser de problème. Cela leur permet de réaliser leur mobilité au quotidien. Ils peuvent parfois se sentir quelque peu limités dans leurs déplacements parce qu'ils ont besoin des transports publics pour réaliser une grande part de leur mobilité et que tout dépend de l'offre pour le lieu dans lequel ils veulent se rendre, mais ce sentiment ne semble ni fort, ni constant. Il semble que ce soit dans certaines situations seulement où ils se disent qu'effectivement, le permis de conduire pourrait leur simplifier les déplacements. De plus, ils peuvent aussi compter sur la mobilité douce pour réaliser une partie de leurs déplacements.

Ils ont appris à se déplacer sans l'aide de la voiture et ont la possibilité de faire avec les alternatives à la voiture existantes sans pour autant mettre à mal leur autonomie et leur sentiment de liberté dans leur mobilité.

On peut remarquer que ces jeunes adultes n'ont pas la même perception et les mêmes préférences que ceux qui possèdent le permis de conduire. Alors que ces derniers étaient et sont toujours en partie dérangés par la rigidité des transports publics et de leurs contraintes, les jeunes adultes sans permis ont appris à vivre avec et à optimiser leur utilisation. On peut observer cela dans les propos de Maurice qui explique que ce sont surtout ses connaissances, lesquelles possèdent le permis, qui estiment qu'il vit dans la contrainte et que sa situation doit être difficile sans en posséder un lui-même parce qu'il vit dans une commune agricole :

« [...] En parlant de gens qui vivent à l'extérieur, c'est marrant, [...] vu que j'habite un p'tit peu soi-disant à la campagne [...]. Bah y a souvent des gens me disent : 'ouais mais je comprends pas, t'habites à Ballens, comment tu fais sans avoir le permis ?' J'dis : 'bah écoute j'ai un train, je marche, je m'débrouille, je m'organise selon mes horaires et tout, pis voilà'. C'est un p'tit peu fou. [...] » (Maurice)

Il ne voit pas sa situation de la même manière que ces personnes. Elles n'ont pas les mêmes préférences et les mêmes tolérances, mais elles ne subissent pas non plus les mêmes contraintes. Pour lui, il est clairement faisable de se déplacer en transports publics et de pouvoir gérer son emploi du temps sans se sentir limité dans sa mobilité. Il reconnaît qu'il y a des

contraintes à respecter avec les transports publics, mais que cela ne l'entrave pas, contrairement à Lily.

Les jeunes adultes sans permis de conduire ont tendance à ne pas considérer que l'utilisation des transports publics est une perte de temps. Au contraire, cela peut leur être un gain de temps sur leur quotidien parce qu'ils peuvent profiter du temps du trajet pour discuter avec leurs amis face à face, faire de nouvelles rencontres, prendre le temps d'émerger du sommeil, d'écouter de la musique et d'être dans leur monde. Cela peut aussi leur permettre de gagner du temps sur leurs loisirs et leurs responsabilités. Julie démontre bien ce sentiment de trouver son compte dans les transports publics et d'utiliser le temps à sa disposition pour avoir le temps de faire des activités qu'elle aime ou pour profiter de relire des cours :

« Et puis... ça me permet, c'est un certain gain de temps en fait, parce que le fait que je doive partir plus tôt de chez moi que si j'prenais la voiture, ben tout le temps que pendant le trajet, j'aurais mis, dû conduire, à faire quelque chose d'entre guillemets actif, là, je le fais à lire, écouter de la musique, réviser mes cours, ou des choses qui me plaisent. Et ça me permet en fait d'avoir un gain de temps sur les hobbies que j'ai, et de les faire pendant quelque chose où normalement n'importe qui s'embête. [...] Du coup j'prends... moi, depuis que j'suis à l'uni, j'ai jamais autant lu, quoi, parce qu'avant j'allais à l'école à pied, pis à l'uni, j'prends les transports en commun, j'lis et pis j'adore ça. Pis ça me laisse tout autant de temps pour faire mes études, etc. Si j'avais la voiture, j'pense que je lirais beaucoup moins parce que j'aurais moins de temps. [...] »
(Julie)

Ce sont des activités qu'elle apprécie beaucoup mais pour lesquelles elle ne semble pas forcément avoir le temps ou pas assez en dehors des trajets en transports publics. Il s'agit donc pour elle d'une occasion pour prendre le temps de faire ces activités puisque c'est un temps qui lui est donné. Se déplacer à pied pour aller prendre les transports publics est aussi une source de plaisir pour elle, puisque même si cela peut lui prendre du temps, elle peut marcher et aller voir des lieux spécifiques liés à ses loisirs comme la bibliothèque dans laquelle elle emprunte régulièrement des livres. Elle apprécie donc les transports publics pour cela, mais elle ne les empruntera pas pour avoir du temps à disposition pour ces activités-là. Mais par rapport aux personnes possédant le permis de conduire, il est important de noter qu'il s'agit également d'une étudiante en master à l'Université de Lausanne habitant au centre-ville, ce qui fait qu'elle

a une accessibilité facilitée aux transports publics et des horaires peu contraignants puisqu'elle se trouve en période de fin d'études où elle gère son emploi du temps pour l'écriture de son mémoire. Ainsi, peut-être que c'est une raison pour laquelle elle ne ressent pas ou peu de contraintes avec les transports publics.

4.3.4. Voiture

4.3.4.1. *Contrainte temporelle du permis*

Les jeunes adultes possèdent tous des préférences qui leur sont propres et des besoins qui diffèrent selon leurs expériences. De ce fait, il est normal qu'ils développent des priorités différentes dans leur vie, lesquelles influencent leur choix de mobilité. On peut noter que les personnes qui ont passé leur permis de conduire l'ont fait parce que ce dernier était l'une de leurs priorités à un moment particulier de leur vie. Pour la plupart des personnes possédant le permis de conduire, le fait de faire face à des contraintes territoriales en matière de déplacement a pu propulser ce dernier en tête de liste des étapes prioritaires par lesquelles passer dans la vie. A l'inverse, les jeunes adultes ne possédant pas le permis le voient comme n'étant pas une priorité, ou tout du moins qu'il n'est pas aussi important que d'autres activités et étapes de la vie.

Que ce soit pour les personnes possédant le permis ou celles ne le possédant pas, on note que certaines ont pu faire face à des priorités autres que celle du permis de conduire et qu'elles sont donc passées avant lui. C'est ce qu'on peut observer dans ces deux catégories de personnes parce qu'elles ont évoqué les difficultés à concilier la formation du permis avec leurs études ou leurs apprentissage et travail. En effet, elles ont exprimé le fait qu'il était difficile de trouver ne serait-ce que le temps pour faire les heures d'auto-école en journée alors qu'elles étaient en formation au même moment. De plus, il y a aussi la question du temps nécessaire pour réviser la théorie et faire de la conduite accompagnée qui peut entrer en conflit avec les révisions pour des examens, des périodes importantes dans leur formation et leur emploi. La formation du permis de conduire demande un certain temps, une implication des jeunes adultes et leur demande d'adapter leur quotidien pour qu'elle soit réalisée. C'est pour cette raison que certains jeunes adultes ont dû repousser des examens théorique ou pratique du permis, ou même les refaire parce que d'autres priorités sont apparues ou ont gagné en importance et ont pris le pas sur le permis de conduire.

On observe également chez les jeunes sans permis de conduire que ce dernier n'est pas une priorité chez eux, ou tout du moins qu'il n'est pas aussi important que leurs loisirs. En effet, au-delà de la concurrence entre le permis et les études, certaines personnes souhaitent pouvoir garder du temps pour elles-mêmes et pour réaliser des activités de loisirs ; elles peuvent aussi préférer dépenser leur argent autrement que dans le permis de conduire justement parce qu'elles ont d'autres priorités comme des besoins qui leur sont plus importants que le permis (la nécessité d'équipement informatique et universitaire pour suivre les cours par exemple) mais aussi voyager, passer du temps avec leurs amis, faire de la photographie et de la musique. Mais ils préfèrent également prendre le temps de réaliser ces activités plutôt que de s'imposer à faire le permis de conduire dont le temps nécessaire est plus dissuasif qu'autre chose. De plus, le permis ne semble pas les intéresser au point d'être la première chose qu'ils souhaiteraient faire, ne serait-ce que parce que la responsabilité de la conduite ne serait ensuite pas compatible avec ces autres activités perçues comme plus importantes.

Finalement, il est intéressant de voir que le fait de devoir passer un permis pour pouvoir utiliser ensuite la voiture est ce qui peut freiner les jeunes adultes à le passer, alors qu'il y a d'autres moyens de transport auxquels ils peuvent accéder sans avoir à passer la moindre formation en vue d'obtenir le droit de l'utiliser. Les moyens de transport qu'ils utilisent sont les transports publics, le vélo et la marche à pied, à savoir des moyens de transport auxquels ils ont plus ou moins accès depuis chez eux et qu'indépendamment de la qualité de l'offre, ils peuvent les utiliser dès qu'ils le souhaitent. Ce n'est pas le cas de la voiture puisqu'ils doivent prendre le temps de suivre la formation du permis de conduire et passer les différents examens pour pouvoir l'utiliser.

4.3.4.2. Contrainte financière du permis

Un élément qui semble être ou avoir été problématique pour les jeunes adultes est la question du coût de la formation à la conduite. Il y a une tendance chez les jeunes adultes à trouver que le permis de conduire est effectivement une étape de vie qui a un certain coût et qu'il n'est pas forcément facile d'y subvenir selon la situation dans laquelle ils se trouvent. Cette thématique est apparue chez les jeunes adultes avec et sans permis de conduire, ces derniers ayant l'avis le plus tranché sur la question. Chez les sans permis de conduire, cette impression de cherté de la formation provient probablement du fait que les personnes n'ont actuellement pas forcément beaucoup de moyens et/ou sont encore aux études ou en apprentissage ce qui fait que leurs gains monétaires sont quelque peu limités parce que leur salaire n'est pas assez important en

apprentissage ou dans un job d'étudiant. Cela fait que l'accèsion au permis de conduire peut être difficile. Pour les personnes avec permis, on note qu'elles trouvaient cette formation relativement chère lorsqu'elles ont dû le passer, notamment parce qu'elles étaient ou sont encore en pleine formation ou études à ce moment.

Chez les personnes ne possédant pas de permis de conduire, l'impression de cherté de ce dernier semble relativement forte et toutes sont du même avis. Ce sont aussi des personnes qui n'éprouvent pas le besoin ou un besoin qui n'est pas suffisamment grand pour se lancer dans la formation de la conduite. Cela peut être une des raisons pour lesquelles ces individus la considèrent comme chère, puisque si ce n'est pas considéré comme une étape prioritaire dans la vie et qu'on n'en a pas la nécessité, il est vrai que cela peut sembler comme payer pour quelque chose que l'on ne désire pas. Alors que si cela leur permettait de répondre à des besoins, peut-être qu'ils ne seraient pas dérangés par le coût, ou en tout cas moins.

Du fait de leurs expériences et leurs observations de leurs proches qui ont passé le permis, ces jeunes adultes peuvent considérer le permis comme une formation suffisamment chère pour mettre à mal la situation économique des gens. De ce fait, les coûts de cette formation peuvent être dissuasifs pour les jeunes adultes qui se sentent découragés à l'idée de s'y lancer, parce qu'ils peuvent avoir peur de se retrouver dans une telle situation mais aussi de trop dépenser pour elle.

Chez les personnes qui ont passé le permis de conduire, ce dernier paraît cher également. Généralement, les personnes qui s'en plaignent sont celles qui ont dû la payer en entier ou en partie. Cela signifie qu'elles ont pu se rendre compte des coûts de cette formation. De plus, la majorité de ces personnes se trouvaient être en pleine formation, que ce soit aux études ou en apprentissage, ce qui fait que leurs moyens n'étaient pas forcément suffisants. Ces coûts sont considérés comme élevés mais ces personnes avaient tout de même besoin du permis de conduire parce qu'elles faisaient face à des contraintes suffisamment importantes, et l'ont donc passé. Ces personnes ont limité les heures d'auto-écoles pour essayer de limiter les coûts. Le coût de la formation n'était donc pas nécessairement dissuasif pour elles parce qu'il était nécessaire qu'elles la passent. Malgré tout, il y a des situations où le coût a été un frein à l'acquisition du permis comme c'est le cas de Sylvie qui n'a reçu aucune aide de ses parents et qui a dû mettre de côté de l'argent pendant son apprentissage. Elle se rappelle qu'elle n'avait pas un gros salaire en tant qu'apprentie mais qu'elle a dû se payer la formation dans son entier. Elle est partie du principe que comme ses parents n'avaient rien payé pour le permis de ses deux

grandes sœurs, il en serait de même pour elle. Sylvie considère que cette formation lui a coûté cher puisqu'elle lui est revenue à environ 4'800.- CHF. Le fait qu'elle ait dû la payer de sa poche avec un petit salaire influence probablement sa perception et ce sentiment de cherté.

Cela peut donc dépendre de la situation économique dans laquelle les jeunes adultes se trouvaient (selon leur salaire d'apprenti ou d'employé, selon leurs économies, ...) et de la quantité d'heures d'auto-école qu'ils ont dû réaliser. Ce sentiment peut aussi être influencé par l'aide financière des parents et des proches, puisque les jeunes dont le permis a été payé en entier par les parents ne se sont pas vraiment prononcés sur le coût du permis contrairement aux autres. Toutefois, cela ne signifie pas qu'ils ne se rendent pas compte des coûts. Ceux qui ont vu leur permis payé en partie par les parents reconnaissent aussi que sans leur aide, ils n'auraient pas eu le permis ou alors cela aurait été plus difficile pour l'obtenir parce que les coûts étaient élevés pour eux.

4.3.4.3. Possession d'une voiture

Lorsque l'on parle du permis de conduire et des motivations des jeunes adultes à le passer, il est intéressant de voir les rapports qu'ils entretiennent avec celui-ci mais également avec la voiture. L'acquisition du permis de conduire n'est pas synonyme d'acquisition d'une voiture. Cela signifie que les jeunes adultes peuvent ressentir la nécessité de passer le permis de conduire selon différents besoins qu'ils ont exprimés, mais qu'ils ne ressentent pas forcément une nécessité équivalente à posséder une voiture. C'est ce que l'on peut constater auprès des jeunes adultes ayant participé à ce travail de mémoire.

On note que la tendance chez les jeunes adultes possesseurs du permis de conduire est de ne pas avoir fait l'achat d'une voiture à la suite de l'acquisition de ce dernier. Cependant, c'est ce que l'on remarque principalement chez les jeunes adultes qui sont aux études. Ces jeunes adultes sont caractérisés par le fait qu'ils n'ont pas d'activité lucrative à temps plein du fait qu'ils sont encore aux études. Ils ont pour la plupart une activité de ce type à temps partiel puisque leurs études leur prennent une bonne partie de leur temps. Cela signifie qu'ils peuvent avoir des rentrées d'argent chaque mois, mais que les sommes ne sont pas forcément suffisantes pour faire l'achat d'une voiture. Ils considèrent déjà que la formation du permis de conduire est suffisamment chère pour eux, l'acquisition d'une voiture le serait tout autant, et même peut-être plus, puisqu'il leur faudrait encore prendre en considération les dépenses d'usage telles que les assurances, l'essence, l'entretien, etc. N'ayant pas suffisamment d'argent pour cela, ces

jeunes adultes peuvent ressentir un sentiment de cherté important. De ce fait, ils préfèrent ne pas chercher à acquérir une voiture pour le moment. Mais certains peuvent désirer en avoir une dès que leurs moyens le leur permettront.

Ils peuvent percevoir la voiture comme étant pratique dans certains cas, mais pas nécessaire pour eux parce qu'ils ont accès à des moyens de transport alternatifs à la voiture, et qui leur permettent d'être suffisamment indépendants et libres dans leur mobilité quotidienne. Ils peuvent même trouver des inconvénients à la voiture qui sont suffisamment dissuasifs à l'idée d'en posséder une, notamment les questions du trafic routier qui peut être trop important, la conduite qui peut être fatigante au quotidien et la dangerosité de conduire au milieu d'autres conducteurs de différents véhicules au risque d'avoir des accidents.

Il arrive aussi que la voiture n'ait plus d'intérêt auprès des jeunes adultes et qu'ils préfèrent tout simplement d'autres moyens de transport, comme c'est le cas de Thomas :

« [...] Maintenant, je suis blasé de la voiture. J'apprécie de me faire conduire sauf quand j'ai une moto. Je me déplace soit en transports publics, soit en moto. »

(Thomas)

Ce qui semble le lasser est la conduite de la voiture pour laquelle il ne trouve plus de plaisir. C'est pour cette raison qu'il préfère se faire conduire par quelqu'un d'autre plutôt que de conduire lui-même, parce que cela ne l'intéresse plus. Il semble avoir beaucoup plus d'intérêt et de motivation à conduire une moto pour les sensations qu'elle peut lui procurer et dont la voiture lui paraît dénuée. Il s'agit d'un jeune homme qui a passé le permis de conduire suite à l'influence de ses parents, mais qui a toujours eu un intérêt plus grand pour la moto. C'est d'ailleurs pour cela qu'il semble l'utiliser plus régulièrement que la voiture.

Il arrive que leurs parents leur permettent d'emprunter leurs voitures lorsqu'ils peuvent en avoir besoin. Cela signifie que même s'ils ressentent par moment la nécessité d'avoir une voiture, ils peuvent compter sur celles de leurs parents pour y répondre. Selon les disponibilités de ces voitures, les jeunes adultes peuvent plus ou moins souvent les utiliser. Malgré tout, la tendance chez ces personnes est de conduire une voiture dans certaines situations seulement, à savoir pour leurs loisirs et pour certaines sorties où d'autres moyens de transport ne sont pas des plus pratiques (notamment les transports publics qui n'ont pas la desserte et l'offre adéquates selon le lieu et l'heure où ils veulent se rendre). Ils l'utilisent principalement le week-end, soit parce qu'ils empruntent les transports publics, le vélo et la marche dans leur mobilité quotidienne en

semaine, soit parce qu'ils ne sont pas de la région de Lausanne et rentrent le week-end chez leurs parents où des voitures sont à disposition, voire les deux. Certains jeunes adultes peuvent même avoir une grande habitude à utiliser la voiture dans leur vie, mais depuis qu'ils sont aux études à l'Université de Lausanne et qu'ils vivent à proximité, les transports publics et le vélo ont pu devenir les moyens de transport les plus intéressants en termes d'efficacité dans leur quotidien dans ce contexte-là. Ce sont malgré tout des personnes qui vivent dans des lieux accessibles où les transports publics semblent être suffisants pour répondre à leurs besoins et à rendre la voiture pas plus avantageuse qu'ils ne le sont.

Une autre manière pour eux d'utiliser la voiture sans en posséder une est à travers la pratique du covoiturage et de l'autopartage. Peu de personnes l'utilisent parmi les étudiants possesseurs du permis de conduire, mais ils conviennent que ce sont des alternatives intéressantes à la possession de la voiture. Le covoiturage semble être plus populaire auprès de ces jeunes que ne l'est l'autopartage, notamment parce qu'ils le pratiquent parfois lors de soirées avec des amis pour éviter de prendre plusieurs voitures. C'est pour eux une manière plus économique de se déplacer que d'être seul dans une voiture, et surtout plus économique que d'en posséder une. Ils estiment toutefois que ce n'est pas forcément facile de s'organiser de la sorte avec les gens au quotidien. Ils sont plus sceptiques quant à l'autopartage parce qu'ils y connaissent moins de choses et que cela leur paraît plus obscure que le covoiturage. Cela leur paraît plus cher que de posséder une voiture s'ils doivent souvent en louer une.

Pour ce qui est des jeunes adultes possesseurs du permis de conduire qui ont fait ou sont en pleine formation professionnelle, la tendance est qu'ils possèdent une voiture. La première qu'ils ont acquise est généralement d'occasion qu'ils ont payée eux-mêmes en entier ou en partie avec l'aide des parents. Parfois, les parents ou d'autres membres de la famille ont même pu la leur offrir, comme c'est le cas de Sylvie :

« Alors mes parents m'en ont plus ou moins offerte une qu'ils ont récupérée je sais pas trop comment. Pis du coup après elle avait juste été au garage passer l'expertise et pis après moi j'avais pu...Du coup je faisais l'auto-école privée avec. Et pis voilà après j'avais ma voiture quand j'ai eu mon permis. [...] Ouais, enfin mon beau-père l'a rachetée de quelqu'un. Je pense que c'était une de ses connaissances qui voulait la débarrasser. Parce qu'elle avait pas beaucoup de kilomètre mais elle était assez vieille quand même. Pis voilà je pense qu'il a juste fait les réparations et pis il a dû l'acheter pour pas trop cher. » (Sylvie)

Les parents de Sylvie ne l'ont pas aidée financièrement pour le permis de conduire et l'ont laissée se débrouiller pour se déplacer quotidiennement dès sa majorité atteinte. On pourrait se dire qu'ils ne l'ont pas soutenue avec cela, mais finalement, ils ont quand même réussi à lui trouver une voiture pour qu'elle puisse apprendre à conduire et avec leur aide. Il s'agissait là d'une voiture d'occasion qu'ils ont pu récupérer d'une connaissance, mais cela leur a sans doute permis d'économiser sur la voiture et d'éviter d'en acheter une neuve. On peut se demander alors si leur manque de soutien financier et dans la mobilité de Sylvie n'était pas dû à une situation financière des parents. Malgré cela, ils ont cherché un moyen de la soutenir et de l'aider dans sa formation de la conduite.

Comme Sylvie, la tendance chez les jeunes adultes issus du milieu professionnel est d'avoir acquis leur première voiture lorsqu'ils étaient en plein apprentissage de la conduite. Cela leur a permis d'apprendre à conduire sur leur propre voiture et de continuer à l'utiliser après l'obtention du permis, mais aussi de ne pas risquer d'abîmer les voitures des parents. D'autres jeunes adultes ont obtenu leur voiture après avoir passé le permis de conduire mais semblent l'avoir payée de leur poche. Il y a une petite part de ces jeunes adultes qui ne possèdent pas de voiture parce qu'ils ne sont pas dans une situation financière leur permettant l'achat et qu'ils ne souhaitent pas faire face à l'entièreté des frais d'utilisation ainsi que d'entretien d'une voiture. De plus, ils peuvent se trouver dans un contexte entre leur domicile et leur travail où l'utilisation de la voiture ne semble pas vraiment plus avantageuse que celle d'autres moyens de transport. C'est ce que la situation de Marie traduit. Elle souhaite acquérir une voiture maintenant qu'elle vient d'obtenir son permis de conduire. Toutefois, elle estime que le contexte d'Yverdon n'est pas suffisamment propice pour qu'elle puisse utiliser la voiture. Bien que contraignants et ayant une faible offre, les transports publics entre cette ville et son domicile lui apparaissent comme plus avantageux que la voiture, puisque cela lui coûterait moins cher de les utiliser que d'aller en voiture jusqu'à son travail :

« Alors toujours en bus en fait. Faudrait... que j'vois pour une voiture, c'est un peu la seule chose qui m'manque. Mais... actuellement en fait à Yverdon, ils sont en train de faire un... changement dans les rues. Ils créent des zones où en fait on doit avoir des macarons. Et les macarons en fait, donc faut les payer, hein, hein, c'est 270 francs (CHF) à l'année, c'qu'est pas excessif quand on voit que c'est entre 120 et 150 francs par mois, la place, à Lausanne, mais genre pas couvert, rien. Voilà, donc j'trouve ça pas excessif. Le problème, c'est qu'en fait, dans les rues principales, ce sont pour les habitants. Et les gens qui viennent

travailler sur Yverdon, y doivent aller... En fait y a deux parkings qui sont prévus, mais y sont genre à... 'fin y en a un qui est quasiment en dehors d'la ville, à Y parc... dans la zone industrielle. Donc... faut prendre le bus, pis après, bah voilà. Donc moi, de là où j'suis, ça fait quand même bien un quart d'heure en tout cas. Donc c'est pas forcément un avantage. Pis y en a un autre qui est un peu plus proche vers la patinoire, mais... la même chose. En fait on doit payer un macaron pis marcher 10 minutes. Donc... Mes collègues sont assez dégoûtés en fait, donc moi j'me dis, j'vais p't-être pas investir tout de suite dans une voiture (rire), à voir, parce qu'pour l'moment, le bus... m'amène où j'veux, pis... pis voilà, quoi. »
(Marie)

Marie vit une situation où les transports publics sont difficiles à utiliser puisque leur fréquence n'est pas vécue comme optimale. La voiture pourrait être une solution à cela comme pour d'autres jeunes adultes. Mais dans son cas, la voiture est peut-être tout aussi compliquée et chère à utiliser que les transports publics. Elle l'est même plus selon elle. Malgré tout, les difficultés dont elle parle ne sont pas encore complètement d'actualité dans la ville d'Yverdon ; il est possible que la situation change et que cela lui paraisse plus intéressant pour la voiture par la suite.

Ces jeunes adultes possédant une voiture l'utilisent quotidiennement dans leurs déplacements. Ils l'utilisent donc plus régulièrement que les étudiants ayant passé leur permis de conduire et qui ne possèdent pas de voiture. Cela ne signifie pas qu'ils ne prennent jamais d'autres moyens de transport. Cela dépend de l'offre de transport public qu'ils ont à disposition et des possibilités d'utilisation d'autres moyens de transport. Il faut aussi prendre en considération la proximité de leur domicile aux communes centrales ainsi qu'entre leur domicile et lieu de travail ou de formation. On note donc que les personnes qui vivent dans des communes périurbaines et agraires-mixtes, lesquelles sont faiblement desservies par les transports publics et sont donc éloignées du centre urbain, utilisent leur voiture pour leur mobilité quotidienne. Mais il en va de même pour des jeunes adultes vivant dans le centre de l'agglomération Lausanne-Morges qui utilisent leur voiture tout autant que les précédents. Les personnes qui vivent dans ces communes centrales peuvent toutefois préférer utiliser les transports publics comme alternatives à la voiture dans leur quotidien, ce qui fait qu'il arrive que ces jeunes adultes utilisent les transports publics s'ils en ont la possibilité avec l'offre entre leur domicile et leur lieu de travail ou de formation.

Il est à noter que ces jeunes adultes ayant une voiture semblent être une partie à utiliser le covoiturage avec des collègues ou des amis dans leur mobilité. Les jeunes adultes avec permis et voiture perçoivent le covoiturage comme une manière de se déplacer qui est intéressante du point de vue économique, puisque cela leur permet d'économiser une partie des dépenses des déplacements en partageant les frais avec d'autres personnes. Cela leur donne aussi la possibilité de réaliser des déplacements de manière plus conviviale et sociale que s'ils étaient tout seuls dans leur voiture : ils peuvent discuter, partager leurs expériences et se changer les idées. Toutefois, l'autre partie de ces jeunes adultes considère le covoiturage de la même manière que les étudiants avec permis et sans voiture, à savoir que ce peut être une méthode plus contraignante que l'utilisation de la voiture de manière individuelle, parce qu'ils estiment qu'il est nécessaire de connaître les gens avec qui l'on fait du covoiturage mais aussi de connaître des gens motivés à faire cela. C'est aussi contraignant pour le fait qu'il faille s'organiser avec d'autres personnes, respecter les horaires des différentes personnes, qu'il y ait des risques de retard des autres personnes ou qu'elles soient même malades, ce qui peut compliquer cette pratique, ne serait-ce que parce que les coûts financiers seraient alors ceux d'une utilisation individuelle de la voiture.

L'autopartage n'est pas très attractif pour les personnes ayant une voiture du fait qu'elles en ont une, mais aussi parce que ce sont des personnes qui ont finalement besoin d'avoir une voiture pour réaliser leurs déplacements quotidiens. S'ils devaient compter sur les systèmes d'autopartage pour le faire, ils estiment que cela leur coûterait probablement plus cher que de posséder une voiture et de l'utiliser à cause de l'abonnement et des frais de location. De plus, ils voient l'utilité de cette pratique pour de courtes durées parce qu'ils estiment que cela deviendrait vite cher s'ils devaient louer une voiture sur une journée ou pour plusieurs trajets dans une même journée. Le prix pour utiliser ce moyen de transport ainsi que la durée d'utilisation d'une voiture louée sont deux éléments que les jeunes adultes avec permis et voiture considèrent comme contraignants pour eux s'ils devaient l'utiliser dans leur mobilité quotidienne. De plus, ils considèrent que c'est un moyen de transport qui n'est pas suffisamment développé en dehors de l'agglomération et donc dans les communes périurbaines et agraires-mixtes. Néanmoins, ils voient cela comme une possibilité de dépannage dans le cas où ils auraient des problèmes avec leur propre voiture.

Les jeunes adultes sans permis de conduire se sont aussi prononcés sur la question de la possession d'une voiture. Ils ne sont pas forcément motivés à passer leur permis de conduire,

mais s'ils doivent le faire, la majorité d'entre eux ne souhaitent tout de même pas acquérir une voiture, et ce pour différentes raisons.

Ils ne considèrent pas que le passage du permis de conduire signifie qu'ils doivent faire l'achat d'une voiture par la suite. Au contraire, ils pensent qu'il y a des alternatives suffisamment intéressantes pour qu'ils puissent se déplacer dans leur quotidien sans nécessairement avoir besoin d'une voiture. Le permis et la voiture sont vus comme deux éléments à part entière et le permis comme ayant sa propre valeur, puisqu'il peut déjà leur rendre service dans certaines situations.

La voiture a beau être considérée comme pratique dans certains cas, ces jeunes adultes sans permis de conduire peuvent la considérer comme plus contraignante que d'autres moyens de transport. Effectivement, ils mettent en avant son coût lors de son achat alors qu'ils auraient déjà payé beaucoup selon eux pour le permis de conduire. La voiture est perçue comme chère aussi et surtout dans son entretien ainsi que son utilisation, puisqu'il faut prendre en compte le coût des assurances, des réparations, de l'essence, des places de parking, etc. Elle leur paraît d'autant plus chère qu'ils ne souhaitent pas utiliser une voiture au quotidien, ce qui leur donnerait probablement le sentiment de payer en trop par rapport à l'usage qu'ils en feraient. Ils auraient la sensation de payer pour un moyen de transport qui resterait immobile chez eux. Il y a aussi l'idée que la voiture est un moyen de transport que l'on utilise finalement peu dans la journée, puisqu'en dehors des trajets que l'on fait entre son domicile et son lieu de travail ou de formation chaque jour, elle reste finalement immobile sur une place de parking une grande partie du temps. La voiture est perçue comme plus chère que les transports publics mais cette perception est d'autant plus forte avec la sensation de payer pour une faible utilisation.

Une raison supplémentaire évoquée par quelques jeunes sans permis de conduire, lors d'un focus groupe, est intéressante à considérer : la dépendance des conducteurs à leur voiture. Ces jeunes-là appréhendent l'idée d'avoir le permis de conduire puis peut-être une voiture par la suite parce qu'ils pourraient en devenir dépendants. Cette dépendance pourrait survenir à la suite d'une prise de conscience qu'ils ont accès à un moyen de transport dont eux seuls décident des horaires, des itinéraires et de sa disponibilité. C'est un élément qui inquiète Julie parce qu'elle ne souhaite pas tomber dans un engrenage qui la ferait utiliser la voiture plus fréquemment que ce qu'elle souhaiterait :

« J'ai toujours un peu peur que de passer le permis, ça pousse à une certaine dépendance. Je vois mes amis qu'ont le permis, y (accentuation) adorent leur

voiture. C'est pour eux, c'est le moyen principal de se déplacer, parce que c'est pratique, etc. Mais... j'ai (accentuation) peur qu'en passant le permis, on s'dit, 'ah ouais, c'est pratique, j'peux prendre la voiture plus souvent', pis qu'on passe dans une sorte d'habitude... plus comme ça, 'fin. Ça c'est une question que je me pose assez souvent. » (Julie)

De part cette prise de conscience de la flexibilité offerte par la voiture ou tout simplement ne serait-ce que par le permis donnant accès à la voiture des parents, il y aurait alors un besoin qui se créerait pour utiliser la voiture. Cela pousserait les jeunes à l'utiliser plus facilement et plus souvent alors même qu'ils pourraient s'en passer dans certaines situations. Limiter l'accès à une voiture en refusant d'en posséder une serait alors une manière de réduire le risque de dépendance à la voiture qui pourrait se créer.

Les jeunes adultes sans permis de conduire sont plutôt satisfaits des moyens de transport publics. L'abonnement leur permet de faire la quantité de trajet qu'ils souhaitent durant sa période de validité. L'autopartage est perçu dans la même logique d'utilisation, à savoir que l'on paie un abonnement pour pouvoir utiliser une voiture de location quand on en a le besoin. C'est perçu comme une alternative plutôt intéressante à la possession d'une voiture personnelle et ce dans une logique plus économique et de partage :

« Alors non. Moi, l'autopartage, c'est vraiment quelque chose que j'envisage fortement, pour (accentuation) moi en fait à l'avenir, au-delà des transports publics. Les moments où j'aurais besoin d'avoir une voiture, c'est ce mode-là que... 'fin j'ai pas envie de posséder une voiture. J'suis plus intéressée, ok, de payer un abonnement même si je l'utilise pas pis de dire, ok, le jour où j'en ai besoin, je sais que j'ai une voiture à disponibilité. Et pis... et pis c'est tout. Pis y a beaucoup moins de frais du coup avec tout ça parce qu'il y a pas besoin de place de parkings et de ce genre de choses. Ça c'est vraiment... quelque chose qui est... vraiment très bien, selon moi. Même si on peut se dire 'ah ça, ça résout pas justement la problématique de la voiture', c'est quand même très pratique, quoi. Ponctuellement. » (Julie)

Même si les jeunes adultes tels que Julie paient un abonnement et qu'ils n'utilisent pas souvent une voiture dans le cadre de l'autopartage, ils estiment que c'est toujours moins cher que d'en posséder une avec ses frais d'entretien et d'utilisation. De plus, comme Julie l'évoque, ils peuvent considérer l'autopartage comme un moyen de transport plus communautaire, moins

individualiste et qui permet de faire avancer la société vers un système moins problématique en termes d'émissions de gaz à effet de serre, déchets, recyclages, etc.

Ne souhaitant pas avoir de voiture, le covoiturage trouve moins d'intérêt auprès de ces jeunes adultes que l'autopartage parce qu'il nécessite au moins une personne possédant une voiture personnelle. Cela dit, ils ne sont pas contre ce moyen de transport puisque cela reste une alternative à la voiture personnelle et individuelle, ce qui revient à moins cher aux personnes qui le pratiquent entre elles.

4.3.5. Impacts environnementaux des modes de transport

La question de l'impact environnemental des moyens de transport s'est faite discrète dans les entretiens menés pour ce travail de mémoire. Elle ne semble pas être considérée comme un élément important pour les jeunes adultes dans leur décision à faire le permis de conduire ou non puisqu'elle n'apparaît que peu dans leurs réflexions. Pour les personnes qui ont passé le permis, cette thématique ne semble en tout cas pas être aussi importante que leurs besoins de pouvoir se véhiculer et d'acquérir leur indépendance dans leur mobilité. Elle est parfois apparue dans certains propos des jeunes adultes possédant le permis mais qui n'ont pas de voiture personnelle ainsi que chez ceux qui ne possèdent ni l'un ni l'autre. On peut noter chez ces dernières que cette thématique est relativement forte et importante dans leur choix de ne pas faire le permis de conduire. Pour rendre compte de cela, il est intéressant de revenir sur leurs propos concernant les différents modes de transport considérés par les jeunes adultes.

Les jeunes adultes toutes catégories confondues voient la marche à pied et le vélo comme deux moyens de transport qui sont écologiques. C'est-à-dire que leur pratique ne produit pas d'émissions de gaz à effet de serre et de ce fait, elle n'impacte pas l'environnement. Ils en sont plus respectueux par leur fonctionnement qui se repose sur les efforts des utilisateurs plutôt que sur des ressources naturelles limitées. Des jeunes adultes avec permis de conduire et une voiture considèrent même que c'est un moyen de transport « *intelligible* », puisqu'il permet de respecter l'environnement pour les gens qui en sont soucieux. Il peut être l'un des moyens de transport à développer et à favoriser pour permettre à la société de fonctionner plus durablement.

Peu d'éléments ont été donnés concernant les transports publics et leur impact sur l'environnement. Malgré tout, des jeunes adultes avec et sans permis voient ces moyens de transport comme écologiques, ou tout du moins, plus que la voiture.

Pour ces trois types de moyens de transport, les jeunes adultes semblent les considérer comme de moins grands producteurs d'émissions de gaz à effet de serre que la voiture. Lorsque l'imaginaire des étudiants avec et sans permis est exploré, ils associent plus facilement les transports publics et la mobilité active avec leur idéal de la société qui n'impacterait pas l'environnement. On note qu'ils voient ces moyens de transport comme suffisamment propres pour permettre d'avoir une meilleure qualité de l'air et moins de problèmes sur la santé puisqu'ils n'utilisent pas ou peu de ressources naturelles dont les rejets dérèglent l'environnement.

Ils considèrent également que les transports publics, le vélo et la marche demandent des infrastructures plus concentrées et moins importantes que celles nécessaires pour le bon fonctionnement de la voiture. De ce fait, l'environnement naturel est moins impacté par cela. Si la voiture n'existait pas comme moyen de transport, la nature aurait plus d'espace pour se développer, ce qui permettrait d'avoir plus de surface de végétation, la possibilité à la faune et à la flore de se développer davantage et d'avoir potentiellement une plus grande biodiversité. Certains vont même jusqu'à imaginer une nature qui serait sauvage et non contrôlée par l'homme.

Par la concentration de ces infrastructures et la flexibilité de ces moyens de transport perçue comme plus faible qu'avec la voiture, ces jeunes étudiants s'imaginent que pour les utiliser dans leur potentiel maximal, il est nécessaire que la population et les emplois, services, etc., se concentrent là où ils se trouvent. Cela signifie qu'ils considèrent que l'utilisation de ces moyens de transport révèle une société dont l'organisation et le fonctionnement se font sur des distances plus courtes et des lieux plus proches les uns des autres pour optimiser l'espace, ce qui renvoie à l'idée de la ville compacte aux fonctions mixtes prônée par le développement durable.

Cette vision écologique des moyens de transport alternatifs à la voiture ne se retrouve pas nécessairement chez les jeunes qui sont en ou ont fait une formation professionnelle, qu'ils possèdent ou le permis de conduire. Ce n'est pas qu'ils ne se préoccupent pas de l'environnement, puisque certains ont évoqué le caractère écologique et non polluant de ces moyens de transport. Mais on note qu'ils ne les associent pas à la biodiversité, à la nature ni au

développement durable de la société comme le font les étudiants avec et sans permis. Ils ne les associent pas non plus à un idéal de la société. Contrairement aux étudiants, ces jeunes adultes idéalisent les moyens de transport en général, la voiture en faisant partie. On peut observer cela dans leur façon d'imaginer la relation entre la voiture et le monde. Dans son état actuel, la voiture est considérée comme polluante par les émissions et les déchets produits dus aux matériaux qui ne peuvent être recyclés selon eux. De ce fait, ils se rendent compte des problèmes que cela peut causer à l'environnement et à la santé de la population. Certains conducteurs et possesseurs d'une voiture pensent même qu'il est égoïste de l'utiliser et de ne pas faire l'effort de s'adapter aux nécessités de la société qui sont de réduire les impacts par une réduction de l'utilisation de la voiture. Ils considèrent le covoiturage et l'autopartage comme des manières intéressantes d'utiliser la voiture tout en étant moins individualiste. Cela est toutefois contradictoire avec leur forte utilisation de la voiture de manière individuelle dans leur quotidien alors même qu'ils disent pouvoir se déplacer autrement. Les jeunes adultes issus du milieu professionnels comptent sur les nouvelles technologies pour permettre à la voiture de ne plus produire d'émissions de gaz à effet de serre et de ne plus impacter l'environnement. Ils imaginent une efficacité et des technologies semblables entre la voiture et les transports publics. La voiture a donc tout autant sa place que les autres moyens de transport dans le futur et leur idée d'une société idéale. Elle serait même le vecteur du développement de la société, contrairement aux autres moyens de transport. Cependant, ce souhait d'avoir une voiture plus écologique dans le futur présente quand même l'idée que ces jeunes adultes avec permis et voiture ne sont pas prêts à limiter ou arrêter leur utilisation de cette dernière en faveur de l'environnement.

L'opinion des étudiants sur la voiture est plus négative puisqu'ils la voient comme problématique pour l'environnement, voire comme le vecteur principal des impacts sur ce dernier. Ils l'associent à un monde sale et sans couleur du fait des émissions et pollutions qu'elle produit dans l'atmosphère rendant l'air moins propre et moins clair, ainsi que des infrastructures bétonnées et dans des teintes de gris qui sont nécessaires pour son bon fonctionnement. Du fait de la forte présence de ces infrastructures, le territoire est grandement bétonné, ce qui laisse moins d'espace pour que la flore et la faune puissent exister et se développer. Ils estiment donc que le peu de nature qui existe aux côtés de ces infrastructures est pauvre en diversité et limitée dans son développement. Il s'agit pour eux du monde actuel qui est sans vie par ce manque de nature. A travers ces propos, on sent que les jeunes adultes aux études sont lassés par la présence de la voiture et de ce que cela implique pour

l'environnement, à savoir un monde qui présente de la beauté qu'ils parviennent encore à observer lors de promenades, mais qui est terni par la présence de la voiture et de sa forte utilisation. Ils perçoivent ce monde comme « *moche* » et « *triste* ».

Pour les jeunes étudiants sans permis de conduire, les problèmes environnementaux et principalement climatiques sont des raisons majeures pour ne pas avoir fait le permis de conduire jusqu'à aujourd'hui et de ne pas vouloir posséder une voiture à l'avenir. Ils ne ressentent pas le besoin de passer le permis de conduire tout comme ils n'en ressentent pas pour posséder une voiture personnelle. Ils s'imaginent que s'ils détiennent le permis et une voiture, ils risqueraient de les utiliser sans en avoir réellement la nécessité et que cela impacterait d'autant plus l'environnement. Ils se rendent malgré tout compte que l'acquisition du permis de conduire ne signifie pas qu'ils vont automatiquement acheter une voiture et l'utiliser quotidiennement. Mais posséder le permis de conduire peut mener à une certaine utilisation d'une voiture, même rarement, ce qui leur donnerait déjà la sensation d'impacter l'environnement plus qu'ils ne souhaiteraient. C'est pour cette raison qu'ils disent alors préférer compter sur les transports publics et pratiquer l'autopartage quand il est nécessaire d'avoir la flexibilité de la voiture ; cela permet de soutenir la cause environnementale et être cohérent avec leurs principes écologiques.

Maurice est la personne dont la position en faveur de l'environnement semble la plus forte puisqu'il critique plus intensément la voiture et qu'il va même jusqu'à critiquer le fonctionnement de la société basée sur la voiture qu'il qualifie d' « *irrationalité collective* » tant au niveau social qu'au niveau environnemental :

« Euhm... Enfin plus sérieusement, oui, y a tout ce côté de... 'fin... ça a aussi l'intérêt à faire (accentuation) sans. Enfin apprendre à savoir bien ce que c'est de 'vivre sans' dans le sens où c'est quand même un... c'est un modèle qui... à mon sens, est voué à l'échec, quoi. Quand on voit les bouchons en centre-ville, sur l'autoroute, n'importe où. Bah moi, le premier truc que j'ai marqué, ben 'irrationalité collective'. C'est tout le monde se dit 'la bagnole, c'est plus pratique, c'est plus, 'fin... c'est ok, c'est mieux'. Et pis ben quand on est coincé dans les bouchons pis qu'on s'fait dépasser par des piétons, (bruit de la bouche montrant l'incompréhension) Moi, je... (C'est clair ! (Julie)) (Rires de tous) j'm'excuse, j'demande à voir ! Alors c'est un peu exagéré, mais 'fin, j'trouve que dans les contextes, au-delà p't-être des grands voyages ou courriers de longues distances

ou comme ça, les gens qui sont plantés dans leur bagnole en centre-ville, j'ai envie de dire 'mais... (T'as pas envie quoi. (Axel)) mais sérieux quoi, sérieusement !'. Sauf s'ils ont un frigo dans leur coffre à balader pour aller emménager, ok. Mais 'fin, j'suis un peu cru, j'm'excuse, voilà. » (Maurice)

Il appelle cela une irrationalité parce qu'il ne comprend pas qu'on puisse préférer la voiture aux transports publics en prétextant qu'elle offre plus de liberté aux gens alors qu'ils sont bloqués dans le trafic une bonne partie du temps et que les autres modes de transport permettent finalement de se déplacer quand la voiture ne le permet pas, à savoir que l'on n'est pas contraint et bloqué comme avec la voiture sur la route. Cela signifie aussi que d'utiliser un mode de transport qui impacte autant l'environnement que la voiture pour finalement se retrouver contraint dans ses déplacements est quelque chose qui ne vaut pas la peine selon lui. Il lie également la voiture au fonctionnement de la société, puisque l'utilisation de la voiture y est valorisée, ce qui provoque le problème de l'étalement urbain étant donné sa flexibilité, sa liberté et sa vitesse. La voiture est donc un vecteur de problèmes environnementaux.

Ces jeunes adultes peuvent se permettre de prendre cette position et de s'y tenir parce qu'ils ne ressentent pas la nécessité d'acquérir le permis de conduire. Ils considéreraient peut-être autrement cette thématique environnementale s'ils vivaient des difficultés à se déplacer entre leurs domicile et lieu d'études ou de travail. Pour ce qui est des autres jeunes adultes, leur préoccupation pour l'environnement et sa protection existe puisqu'on peut l'apercevoir dans les divers propos qu'ils ont tenus dans les entretiens. Seulement, elle ne semble pas être suffisamment importante pour toutes ces personnes dans leur décision d'acquérir le permis de conduire et une voiture. Les étudiants semblent en accorder une plus grande pour cette thématique lorsqu'il s'agit de faire le permis et surtout dans le choix de ne pas acquérir de voiture et de continuer à utiliser des moyens alternatifs pour se déplacer au quotidien. Pour les jeunes adultes issus du milieu professionnels, la thématique de l'environnement peut être relativement importante, mais elle passe dans la plupart des cas après les besoins d'indépendance, d'autonomie et de réponses aux contraintes des moyens de transport alternatifs à la voiture.

4.3.6. Synthèse

La concurrence entre les moyens de transport est un élément important à prendre en compte dans l'analyse des propos des jeunes adultes dans leur choix modal ainsi que dans leur décision

de passer le permis de conduire ou non. Avec leurs caractéristiques différentes, les moyens de transport n'intéressent pas de manière égale les jeunes adultes, parce qu'ils n'éprouvent pas les mêmes besoins de mobilité dans leur vie quotidienne. De ce fait, chacun d'entre eux procède à un choix modal différent de celui que d'autres peuvent faire. De plus, l'offre de transport public ainsi que les opportunités pour l'utilisation des moyens de transport actifs tels que la marche et le vélo peuvent être limitées. Ils peuvent alors ressentir de la facilité ou de la difficulté à se déplacer selon les caractéristiques des moyens de transport entre leurs domicile, lieu de formation, d'études ou de travail, et lieux d'activités en tout genre. Ces caractéristiques influencent également l'accessibilité des jeunes adultes aux différents moyens de transport. C'est de cette manière que des contraintes peuvent apparaître dans leur mobilité quotidienne.

La mobilité active est appréciée par la majorité des jeunes adultes, notamment pour sa grande adaptation au milieu urbain ainsi que pour sa flexibilité dans ses itinéraires. Toutefois, c'est une mobilité qu'ils qualifient d'agréable pour les promenades mais de non adéquate dans leur mobilité quotidienne. Le vélo et la marche ne sont pas faits pour de grandes distances du fait des efforts à fournir, des fluctuations topographiques du territoire et des variations de la météo. Ils sont alors considérés comme limités et perdent en rapidité par rapport aux autres moyens de transport sur des distances équivalentes. Ils présentent également des dangers supplémentaires par rapport aux autres moyens de transport dans lesquels ils peuvent être protégés par une carrosserie et un équipement plus solide. Les jeunes adultes voient ces deux moyens de transport comme leur demandant trop efforts pour s'organiser et se déplacer alors que d'autres existent qui leur imposent moins de difficultés, qui sont plus accessibles et plus rapides.

Pour ce qui est des transports publics, les jeunes adultes sont plus mitigés. Ceux qui ont passé le permis de conduire estiment qu'ils subissent suffisamment de contraintes dans leur mobilité quotidienne causées par un manque d'offre de transport public entre leurs lieux de domicile, de formation ou d'emploi et de loisirs. Cette offre est parfois inexistante ou jugée trop faible par ces jeunes adultes. Ces moyens de transport peuvent avoir des horaires trop contraignants avec leur faible fréquence, leur incompatibilité avec leurs horaires du travail ou de formation, un temps de parcours considéré comme trop grand et un manque de confort par la présence plus ou moins importante d'autres personnes, notamment aux heures de pointe. Ils estiment que ces moyens de transport n'offrent donc pas suffisamment de flexibilité, de liberté et de satisfaction dans leur usage, par rapport à leurs besoins.

L'avis des jeunes adultes avec permis de conduire, qui vivent dans un contexte où l'offre de transport public est jugée comme adéquate à leurs besoins, est plus positif. Ils voient les transports publics comme efficaces, rapides et suffisamment utiles dans leur vie. C'est ce que pensent aussi les jeunes adultes sans permis de conduire qui utilisent les transports publics au quotidien. Ils ne subissent pas suffisamment de contraintes dans leur mobilité pour nécessiter l'acquisition du permis de conduire. Ils jugent les transports publics comme agréables à utiliser pour le temps de transport qu'ils ont à disposition pour leurs loisirs et leur bien-être.

La perception des transports publics dépend de la qualité de leur offre et du contexte dans lequel vivent les jeunes adultes. Avec une offre de transport public adaptée à leurs besoins, les jeunes adultes sont plus enclins à les utiliser que dans une situation où l'offre est faible voire inexistante et qui doivent trouver une solution pour pouvoir répondre à leurs besoins. Cela influence donc les jeunes adultes dans le choix de passer le permis de conduire ou non.

La voiture présente elle-même des caractéristiques qui peuvent être jugées comme avantageuses mais aussi problématiques pour les jeunes adultes. Il y a premièrement la question de la formation au permis de conduire qui doit être réalisée sur une certaine période de temps et qui demande aux jeunes adultes un investissement dans leur vie quotidienne. Alors que les jeunes adultes avec permis de conduire ne semblent pas avoir été dérangés par cela, ceux qui ne l'ont pas encore passé perçoivent le permis de conduire comme une formation qui leur demande trop de temps et qui peut entrer en conflit avec leurs études, leur formation professionnelle et leurs loisirs. Les jeunes adultes n'ont pas les mêmes priorités entre ces différentes activités et le permis de conduire.

Le coût de la formation peut également poser un problème pour les jeunes adultes. La tendance chez les personnes qui sont aux études et en formation professionnelle est de considérer que la formation est chère. Cela est probablement lié au fait qu'ils n'ont soit pas d'activité lucrative, soit qu'elle ne les rémunère pas suffisamment pour qu'ils envisagent de passer le permis de conduire. En plus de cela, il y a la question de la priorité des activités et des loisirs sur le permis. Cet élément se retrouve aussi chez les jeunes adultes qui ont passé leur permis de conduire pendant qu'ils étaient en formation. Certains n'ont pu le passer qu'avec l'aide financière des proches ou qu'avec leurs économies à la fin de leur formation professionnelle.

Ce sont des limitations d'accès à la voiture que d'avoir une formation, un coût jugé comme important et d'avoir un accès à une voiture pour pouvoir pratiquer la conduite, alors que

d'autres moyens de transport ne demandent aucune formation et sont utilisables dès qu'ils le souhaitent.

Vient ensuite la question de la possession d'une voiture personnelle. Les jeunes adultes ne considèrent pas que le passage du permis de conduire implique l'acquisition d'une voiture par la suite. Ceux qui en possèdent une sont des jeunes issus du milieu professionnel qui avaient suffisamment de moyens et aides financiers pour l'acquérir, et qui jugeaient en avoir la nécessité pour leur mobilité quotidienne par manque de possibilité avec les autres moyens de transport. Les autres jeunes adultes avec permis mais qui n'en possèdent pas ne ressentent pas ce besoin, parce qu'ils peuvent accéder à des moyens de transport alternatifs pour réaliser leur mobilité quotidienne. Ces moyens de transport leur permettent de répondre à leurs besoins ; la voiture ne leur apporterait pas plus d'avantages. Sa nécessité est vue comme situationnelle. Les voitures de leurs parents et le système de l'autopartage sont à leur disposition pour cela. Parmi eux, les étudiants concernés peuvent avoir une activité lucrative en plus de leurs études, mais elle ne leur donne pas un salaire suffisant pour envisager l'achat d'une voiture. Les jeunes adultes sans permis de conduire expriment les mêmes propos. Ils n'éprouvent pas le besoin d'acquérir le permis de conduire et encore moins celui de posséder une voiture. Ils n'y voient pas son utilité alors même qu'il y a des moyens de transport alternatifs pour répondre à leurs besoins, et l'autopartage comme alternative à la possession d'une voiture. La voiture est un moyen de transport qu'ils perçoivent comme cher entre son achat, son utilisation et son entretien. Elle présente même un risque de dépendance pour eux.

Finalement, la thématique écologique sur les impacts des différents moyens de transport vient compléter les réflexions des jeunes adultes sur leur choix modal. Alors que les moyens de transport actifs sont considérés comme écologiques et respectueux de l'environnement par les jeunes adultes, leur avis est plus mitigé sur les transports publics. Les étudiants sont plus à même de les considérer comme écologiques que les jeunes issus du milieu professionnel. Les jeunes adultes semblent avoir une opinion plus négative sur la voiture. Les jeunes apprentis et employés à temps plein ne voient pas l'environnement comme suffisamment importants par rapport à leurs besoins de mobilité. C'est pourquoi cette thématique n'est pas entrée en considération dans leur choix de passer ou non le permis de conduire. Toutefois, cela ne signifie pas qu'ils ne s'en préoccupent pas puisqu'ils espèrent que les nouvelles technologies permettront à la voiture de ne plus polluer et que ceux qui ont une voiture pourront continuer à l'utiliser à l'avenir sans avoir à se limiter. L'environnement entre en considération chez les étudiants. Ils ont une vision négative et sombre de ce moyen de transport, ce qui justifie leur

décision de ne pas acquérir de voiture ou de ne pas passer le permis de conduire. Cette thématique est donc plus importante pour les étudiants qui prennent position en faveur de l'environnement à travers leur choix concernant le permis et la voiture. Cela se traduit aussi par leur volonté d'utiliser les transports publics et l'autopartage plutôt que la voiture individuelle.

4.4. Valeur du permis de conduire

4.4.1. Valeur symbolique

4.4.1.1. Introduction

Les normes sociales véhiculées par la société favorisent des comportements en termes de mobilité et peuvent être imposées aux jeunes adultes, et ce de manière consciente ou non. En effet, les normes sociales influencent la population dans sa perception des différents modes et moyens de transport et dans son choix modal. Ainsi, il est important de considérer ces normes sociales ou tout du moins l'influence que la société et les connaissances des jeunes adultes peuvent avoir sur eux dans la question du permis de conduire.

Les jeunes adultes ayant participé à l'enquête réalisée pour ce travail ont évoqué plusieurs éléments liés au permis de conduire, qu'ils considèrent ou non comme un rite de passage et un marqueur social. Que ce soit les personnes qui en possèdent un ou non, elles ont toutes évoqué ces thématiques soit pour abonder dans leurs sens, soit pour s'y opposer puisque c'est une vision que leurs proches et la société semblent également avoir, et que cela peut avoir une influence et des répercussions sur eux.

L'influence du genre sur les représentations du permis de conduire est également apparue de manière explicite ou implicite dans les propos d'une minorité de jeunes adultes.

4.4.1.2. Rite de passage

Le premier élément à prendre en considération dans les normes sociales associées au permis de conduire est la question du rite de passage. Il serait une manière de parvenir à l'âge adulte ou de prouver à la société que l'on est suffisamment responsable et indépendant pour se lancer dans la vie active, comme s'il s'agissait de la dernière étape pour y accéder.

Dans l'expérience des jeunes adultes ayant le permis de conduire, cela se traduit par exemple dans l'attitude des proches des jeunes adultes qui peuvent les influencer dans leur perception du permis de conduire, de la voiture et des autres moyens de transport, et les motiver à faire le choix de passer le permis de conduire. Un bon nombre de jeunes adultes ayant participé à cette étude semblent avoir été influencés par leur famille, soit parce que leurs parents leur ont conseillé ou dit de passer le permis de conduire, soit parce que les frères et sœurs l'ont passé et qu'ils ont voulu faire comme eux.

Parmi les jeunes adultes l'ayant passé, la tendance est que les parents les ont justement influencés dans leur choix. Plusieurs comportements ont été évoqués. Les parents peuvent refuser que leurs enfants soient dépendants d'eux pour leurs déplacements et leur imposer de trouver un autre moyen pour réaliser leur mobilité. Ils peuvent aussi considérer le permis de conduire comme une étape nécessaire dans la vie pour que leurs enfants puissent être autonomes et indépendants. Cela va même jusqu'à considérer le permis de conduire comme faisant partie de l'éducation de leurs enfants et qu'il est donc comme un passage presque obligé dans leur vie. De plus, ils peuvent aider financièrement leurs enfants pour qu'ils le passent soit en payant la totalité de la formation, soit en en payant une partie. Les frères et sœurs peuvent également avoir une influence puisqu'il a été évoqué que le fait qu'ils le possèdent ou qu'ils aident financièrement peut pousser les jeunes adultes à passer le permis de conduire. Malgré tout, il y a également l'influence inverse des parents qui est de contraindre leur enfant pour qu'il ne passe pas le permis de conduire, et cela parce qu'ils considèrent qu'il n'est pas suffisamment mature et apte à le posséder ainsi qu'à prendre la responsabilité de la conduite. Cela peut être observé dans le cas de Luc qui se voit limité dans l'accession au permis par sa mère et son beau-père, lesquels refusent de le soutenir financièrement ou de l'encourager pour le passer :

« Parce qu'elle dit que je suis irresponsable et que je fais pas attention à moi et que si j'ai le permis je vais surtout faire un gros accident. Ou que je vais commencer à rentrer bourré, des trucs comme ça. Elle a genre zéro confiance en moi avec le permis. Du coup, elle veut absolument pas que j'ai le permis. Genre si j'ai un permis, genre elle est constamment... je pense qu'elle serait constamment en train de m'appeler, 't'es où' dans la voiture... 'tu conduis...' 'tu conduis pas...' Alors que je vais pas commencer à conduire bourré et tout, mais elle, elle veut pas. Elle a peur. Parce que en fait dans la famille, on a eu aussi un... Enfin elle a eu son cousin qui est mort comme ça dans un accident de voiture, alors qu'il avait mon âge. Du coup, je pense que quelque part, elle associe ça pis

voilà. Mais elle veut absolument pas, du coup c'est de ma poche. Et mon beau-père aussi il veut absolument pas. Ils disent tu fais ça de ta poche et pis de toute façon tu vas pas avoir de voiture après, alors ça te sert à quoi et tout. » (Luc)

La mère de Luc ne le considère pas comme étant suffisamment responsable pour pouvoir acquérir le permis de conduire et pour la conduite même. Cela se traduit dans le manque de confiance qu'elle ressent envers son fils. Elle imagine que s'il possède le droit de conduire, il se retrouvera dans des situations dangereuses, et qu'il risquera sa vie par son comportement parce qu'elle le considère comme immature. Elle ne souhaite donc pas l'encourager à obtenir quelque chose qu'elle estime être dangereux pour lui. Son comportement vis-à-vis de Luc part d'une inquiétude pour lui à la suite de l'accident mortel de son cousin ; elle ne souhaite pas qu'il prenne des risques inutiles pour sa vie alors qu'il peut se déplacer autrement qu'avec une voiture. Cependant, Luc ne le comprend pas de cette manière et ressent un manque de confiance en lui de la part de sa mère, ce qui lui donne l'impression d'être un enfant aux yeux de sa mère et d'autrui. Son fort besoin du permis est alimenté par le manque de soutien de sa mère et de son beau-père, puisqu'il souhaite leur prouver qu'il est suffisamment apte, mature et responsable pour conduire sans risquer sa vie. On peut se demander si en dehors de la preuve de sa maturité que le permis peut lui apporter, il éprouve réellement un besoin pour acquérir ce dernier.

Les jeunes adultes semblent partir du principe que le permis doit être passé parce qu'il serait important dans leur vie par leur famille. Cela signifie peut-être aussi qu'une part des jeunes adultes qui a passé le permis de conduire ne l'a pas forcément fait à cause des contraintes qu'elle vivait, mais parce qu'elle voulait répondre aux attentes des parents ou ressembler aux frères et sœurs.

Finalement, Il s'agit là d'une étape par laquelle les jeunes se doivent de passer pour correspondre à une certaine normalité au sein de la famille mais aussi au sein de la société. Derrière cette idée que le permis de conduire est important dans la vie des jeunes adultes, il y a la question de sa symbolique. Le permis est en effet vu comme un rite de passage à l'âge adulte et qui se doit d'être passé. C'est-à-dire que les jeunes ne deviendraient adultes qu'au moment où ils auraient passé le permis de conduire, prouvant qu'ils sont aptes à avoir des responsabilités d'adultes et à se comporter comme tels. Il y a aussi l'idée que le permis de conduire n'était pas accessible tant qu'ils n'étaient pas majeurs, et que dès qu'ils le sont, ils peuvent accéder à une chose qui leur était interdite. C'est peut-être une des raisons pour laquelle certains jeunes

adultes l'ont fait dès leur majorité atteinte. Ils peuvent avoir cette joie de pouvoir accéder à cette étape de leur vie et il arrive qu'ils veuillent l'obtenir par leurs propres moyens, comme Thomas. Ce dernier ne mangeait que des sandwiches pour économiser pour la formation. C'est comme une ultime épreuve pour qu'ils puissent être fiers de l'avoir obtenu sans aucune aide. Certains font même la course avec leurs amis pour l'obtenir avant les autres.

Pour ce qui est des personnes sans permis de conduire, la symbolique du rite de passage à l'âge adulte associée au permis de conduire est apparue principalement pour s'y opposer. En effet, la grande majorité des jeunes adultes sans permis de conduire a évoqué cette symbolique soit parce qu'ils le perçoivent comme une étape importante de leur vie, soit parce qu'ils reconnaissent que cela peut être important pour certaines personnes, mais pas pour eux-mêmes. Pourtant, tous ces jeunes adultes s'accordent pour reconnaître que cela représente une attente de la société sur eux : ils doivent obtenir le permis de conduire pour marquer leur entrée dans le monde du travail et des adultes. Ils reconnaissent également que ce permis semble considéré comme obligatoire ou recommandé par la société et leurs connaissances, comme s'il s'agissait de la seule manière pour eux d'obtenir une certaine valeur à leurs yeux. Malgré tout, ils ne se reconnaissent pas dans cette vision du permis de conduire. La plupart ne voit pas pourquoi ils ne devraient pas être considérés comme des adultes à l'instar de ceux ayant passé le permis. Le permis de conduire a beau être considéré comme le symbole de l'indépendance, ils ne se sentent pas moins indépendants que les jeunes adultes le possédant pour les raisons évoquées dans les précédents chapitres. Ce n'est donc pas un argument pour eux pour prendre la décision de passer le permis de conduire.

Cependant, cette vision symbolique du permis de conduire peut impacter la vie des jeunes adultes notamment par les réactions que leurs connaissances ont lorsqu'elles apprennent qu'ils n'ont pas fait le permis de conduire. Ces jeunes adultes semblent souvent recevoir des commentaires quant à leur situation, parce que les gens sont surpris par le fait qu'ils ne le possèdent pas et font des réflexions à ce sujet. Une partie de ces jeunes adultes ne paraît que peu dérangée par ces remarques parce que ces jeunes ne se sentent pas forcés à passer le permis à cause d'elles. Malgré tout, ils peuvent en être agacés parce qu'ils se sentent jugés et parfois même remis en question. Dans certains cas, les gens peuvent se comporter de manière irrespectueuse et condescendante envers les jeunes adultes à cause de cela, parce qu'ils projettent leurs préférences et attentes sur des personnes qui ne les partagent pas comme si elles loupait quelque chose d'important en ne faisant pas le permis de conduire. Ainsi, les jeunes adultes peuvent considérer ces personnes comme hautaines et malsaines parce qu'elles

imposent leur opinion comme s'il n'y avait pas d'alternative possible au permis de conduire pour permettre de se déplacer. En réponse à cela, il arrive que les jeunes adultes profitent de la vision qu'ont leurs amis pour qu'ils les prennent en pitié et les véhiculent. C'est le cas de Julie qui dit profiter de son statut de non-conductrice :

« Pis c'est pratique aussi, les gens prennent un peu en pitié. Moi, mes amis me disent 'ah tu veux que je passe te chercher ?' (avec une petite voix) ». » (Julie)

Julie apprécie de profiter des représentations du permis de conduire qu'ont ses amis pour qu'ils la croient dans une situation difficile pour se déplacer. Comme les normes sociales et la population la jugent comme manquant une étape dans sa vie, ce qu'elle ne considère pas de la sorte, elle décide de profiter des gens pour se déplacer lorsqu'elle pourrait en avoir besoin. Toutefois, il ne s'agit pas là d'un comportement semblable à celui de Dorothée et Lily puisqu'elle refuse d'être dépendante d'autrui et qu'elle n'utilise cette méthode de déplacement que rarement.

Du fait de ce type de comportement d'autrui, les jeunes adultes peuvent ressentir une pression sociale à faire le permis et à se questionner sur leur image ainsi que la manière dont les autres les perçoivent. C'est ce que l'on peut remarquer chez une partie des jeunes adultes sans permis qui se disent qu'ils sont peut-être passés à côté de quelque chose d'important puisque la société et leurs connaissances semblent enthousiastes pour le permis de conduire alors que ce n'est pas leur cas. Pour la majorité des personnes sans permis, cette pression sociale n'est pas suffisante pour qu'elles décident de passer le permis de conduire. Cela ne les dérange pas non plus d'être différentes des autres personnes. Elles préfèrent passer le permis de conduire quand elles en auront la nécessité pour leurs déplacements que par la pression de la société. Malgré tout, cette pression peut les influencer. C'est le cas de Luc.

Luc est la personne qui semble le moins supporter de vivre sans permis de conduire. Cet étudiant partage la vision du permis de conduire des jeunes adultes l'ayant obtenu, à savoir qu'il le considère comme un symbole de l'âge adulte, de liberté et d'indépendance. Seulement, comme il ne le possède pas, il ne se sent pas comme un adulte. Il regrette aussi de ne pas l'avoir passé dès qu'il le pouvait. Ce sentiment est renforcé par la réaction des gens, qui le possèdent, lorsqu'ils apprennent qu'il ne l'a pas soit parce qu'ils se moquent de lui, soit parce qu'ils lui mettent une pression pour qu'il le passe :

« Y a deux réactions. Y a ceux qui essaient de me pousser et d'autres qui se foutent de ma gueule. Y en a qui disent 'ouais mais tu as même pas le permis, tu es un gamin, vas-y'. Et pis y a en d'autres qui disent 'mais non mais tu sais faut vraiment que tu fasses le permis, comme ça le road-trip aux USA dont on a parlé, on peut le faire. D'ici là, il faut absolument que tu fasses ton permis, genre si tu veux que ce soit l'année prochaine, faut aller maintenant. Genre si tu veux je te donne un site de samaritains.' Pis ils sont tout le temps en train de me pousser quoi. [...] C'est toujours entre ceux qui ont le permis et ceux qui l'ont pas dans certains contextes, c'est tout le temps des réactions différentes. » (Luc)

Luc a internalisé le fait que ce serait la source d'une grande gêne que de ne pas posséder le permis de conduire. Il a également remarqué que même lorsqu'il rencontre des autres personnes qui ne le possèdent pas et qui seraient dans la même situation que lui, ce n'est pas vraiment le cas parce qu'elles sont plus avancées que lui dans les démarches de formation à la conduite, ce qui amplifierait encore son sentiment d'être un enfant. Il ne supporte pas le jugement des autres et cette pression sociale pour qu'il le fasse. C'est pourquoi il n'apprécie pas de vivre sans permis de conduire. Il se sent alors forcé de le faire dans sa vie pour que ce malaise disparaisse. Ses sentiments et réactions envers ces remarques cachent peut-être également un manque de confiance en lui parce qu'il n'arrive pas à affirmer sa situation, ses choix et raisons pour ne pas avoir de permis de conduire.

Il dit avoir une forte motivation à posséder une voiture pour le paraître et pour son statut social, puisqu'il dit vouloir montrer sa voiture et montrer sa fierté. Cependant, on peut se demander si sa nécessité de faire le permis est tout de même animée par un besoin pour lui-même et sa mobilité. Mais vivant sur le campus de l'EPFL où il fait ses études et ne se rendant pratiquement qu'aux alentours, il ne paraît pas avoir besoin du permis de conduire pour ses déplacements. Ainsi, ses motivations pour faire le permis de conduire seraient principalement pour faire taire les réflexions des gens et être inclus dans le groupe des conducteurs, dans la société de manière générale et pour être considéré comme un adulte.

A la suite de cela, on peut se demander s'il considère réellement le permis de conduire comme un rite de passage ou s'il le considère comme tel par la pression sociale qu'il subit, comme s'il était forcé à le voir avec des valeurs dans lesquelles il ne se reconnaît pas. En effet, il exprime son désir de l'acquérir, mais il le repousse constamment, ce qui pourrait démontrer qu'il ne cherche pas réellement à l'obtenir ou qu'il n'en éprouve pas réellement un désir. C'est peut-

être pour cette raison qu'il passe surtout son temps à chercher des voitures qui lui plairaient sur des sites de leasing plutôt que de se renseigner sur le permis de conduire, en considérant en plus que le leasing lui permettrait de changer régulièrement de véhicule et donc d'image. C'est comme si le permis ne l'intéressait pas vraiment ou n'était qu'un moyen pour accéder au statut social recherché et à rien d'autre. De ce fait, le permis de conduire pourrait peut-être être considéré comme une contrainte à l'obtention de ce qu'il désire, puisqu'il ne peut obtenir de voiture directement.

A l'inverse de Luc qui cherche à correspondre à la norme sociale, d'autres jeunes adultes réagissent à cette pression sociale en faisant l'inverse de ce qu'elle leur impose. Cela peut être même vu comme un défi que de prouver à la société qu'il est possible de vivre sans faire le permis de conduire à l'aide des alternatives à la voiture. Cela peut être aussi considéré comme une preuve qu'il est possible d'être indépendant et responsable de ses déplacements sans forcément faire comme la norme. Cependant, il ne s'agit pas de considérer que la voiture ne sera jamais nécessaire dans la vie, mais plutôt de considérer qu'elle ne l'est peut-être pas à un moment donné de la vie et que le permis de conduire devrait être passé lorsqu'il le devient. C'est de cette manière que Maurice réagit aux remarques que les gens lui font :

« D'un point de vue plus personnel, moi c'est un p'tit peu une manière de se démarquer un p'tit peu des autres, de dire 'ouais bah non, je l'ai pas'. Comme je disais avant, 'je l'ai pas, je vis bien quoi, donc voilà'. C'est pas... Au-delà de la contrainte sociale qu'y a, parce que, 'fin, ça a été évoqué comme tu le disais, comme une obligation par rapport au regard aux autres, mais euh... au-delà de ça, moi l'élément qui me pose le plus problème par rapport à cet aspect de contrainte, c'est justement ce qui est relatif au travail, typiquement. De s'dire 'oui mais...' 'fin tous les gens, moi ça m'arrive très souvent et c'est là que j'ai réfléchi le plus, ces gens qui disent : 'oui mais si t'as un boulot, t'as pas d'bagnole, tu pourras pas aller à tel ou tel endroit', là ça devient... pour moi, là ça devient une contrainte justement, 'fin une contrainte sociale qui est assez lourde quand même. » (Maurice)

La contrainte, pour lui, n'est pas de vivre sans permis de conduire mais au contraire de devoir le faire un jour pour correspondre à la norme. Il se doute qu'il en aura peut-être la nécessité lorsqu'il trouvera un travail à la fin de ses études. Mais il ne s'en réjouit pas. Ne pas faire le permis de conduire est pour lui un moyen de refuser l'image de lui-même que la société essaie

de lui imposer et de refuser cette contrainte. Il refuse un mode de déplacement et de vie parce qu'il ne s'y reconnaît pas. C'est pour lui un moyen de s'affirmer, d'affirmer sa personne et sa personnalité, et de montrer qu'on n'a pas besoin de faire comme tout le monde pour être satisfait de sa vie et pour être indépendant.

4.4.1.3. *Marqueur social*

Le permis de conduire est souvent associé au statut social d'une personne, à sa valeur dans la société et à sa réussite. La question du rite de passage est importante à considérer puisque pour la plupart des jeunes ayant passé leur permis de conduire, c'est une étape jugée comme fondamentale dans leur vie par eux-mêmes ou par leurs parents pour qu'ils accèdent enfin à l'âge adulte, qu'ils puissent prouver qu'ils sont aptes à être indépendants et responsables dans leur vie. C'est aussi un élément qui leur permet de ne plus avoir à faire face aux contraintes territoriales. Il s'agit donc d'un premier élément comme marqueur social.

Derrière cette thématique du rite de passage et de l'accession à l'âge adulte, il y a l'idée que si on ne passe pas le permis de conduire, l'on est considéré comme un enfant ou tout du moins comme quelqu'un qui n'est pas prêt à être adulte. C'est ce que l'on peut voir chez certains jeunes adultes ayant le permis de conduire ou non qui estiment que sans lui, ils ne sont pas aussi bien considérés par autrui que s'ils le possédaient, comme c'est le cas de Luc que ses amis considèrent comme un « *gamin* » parce qu'il ne l'a pas.

C'est un problème d'image qu'ils renvoient à autrui mais aussi d'image de soi puisqu'ils peuvent avoir la sensation d'être exclus d'une part importante de la population, de la norme, voire de la société parce qu'ils ne correspondent pas à ce qu'ils devraient être. Un exemple intéressant est le cas de Simon qui a évoqué la perception qu'il avait de lui-même et qu'il renvoyait peut-être à autrui avant d'obtenir son permis de conduire. En effet, lorsqu'il a commencé son apprentissage à Lausanne, il ne l'avait pas encore et utilisait les transports publics qu'il avait à disposition depuis son domicile. Seulement, il ne jugeait pas l'offre comme suffisante. Pour se déplacer de son domicile à la localité voisine depuis laquelle il pouvait prendre le train jusqu'à Lausanne, il n'y avait que les cars postaux dont les horaires étaient coordonnés avec ceux des écoles et non pas des bureaux. Ce qui signifie qu'il n'y avait pas de cars en dehors de ces horaires. Ainsi, lorsque Simon empruntait les transports publics, il devait prendre le car en même temps que les enfants et adolescents, ou son père l'emmenait en voiture jusqu'à la commune voisine pour qu'il puisse y prendre son train sans devoir dépendre du car, mais cela induisait le problème de

la dépendance à autrui. Simon ne se sentait probablement pas suffisamment indépendant, et pouvait se sentir infantilisé puisqu'il prenait un moyen de transport destiné aux mineurs et qu'il avait besoin de son père dans certains cas. Lorsqu'il a obtenu son permis de conduire, il a dit s'être senti « *grand* » et « *adulte* ».

Au-delà du statut d'adulte qu'ils peuvent obtenir, les jeunes peuvent rechercher d'autres statuts sociaux par l'acquisition du permis de conduire puis par l'achat d'une voiture. D'après les jeunes adultes sans permis de conduire, les gens peuvent avoir tendance à vouloir acheter une voiture particulière qui leur permet de montrer leur réussite professionnelle ou de montrer le fait qu'elle soit imposante et puissante. Avec cette mentalité, les gens seraient alors fiers de montrer leur voiture à autrui. La voiture serait alors toujours considérée comme une extension d'eux-mêmes et même le pinacle de leur valeur sociale. Cela signifierait alors que le permis de conduire ne serait qu'une première étape pour accéder à un statut social respectable en acquérant ensuite une voiture que le monde pourrait apercevoir.

C'est une représentation symbolique de la voiture qui a été retrouvée dans les propos des jeunes adultes sans permis de conduire. Ces derniers critiquaient cette représentation chez leurs connaissances et, les gens qu'ils rencontrent et possèdent le permis ainsi qu'une voiture, parce qu'ils estiment qu'il est ridicule de les considérer comme des marqueurs sociaux et que pour eux, cela ne justifie pas le fait de faire le permis de conduire. Ils ont donc une représentation plus utilitaire de la voiture puisque s'ils considèrent qu'elle ne leur est pas utile dans leur mobilité actuelle, rien ne sert de faire le permis de conduire et d'en acquérir une.

Cette représentation symbolique a été observée chez les jeunes adultes avec permis de conduire par rapport à la question du rite de passage à l'âge adulte, mais la question d'un autre marqueur social n'a pas vraiment été observée chez eux, en dehors de l'aspect de puissance personnelle lorsqu'ils sont au volant d'une grosse voiture qui est imposante sur la route, au point qu'ils peuvent avoir la sensation d'être à la direction du trafic.

4.4.1.4. Normes sociales

Parmi les motivations des jeunes adultes derrière la décision de faire ou non le permis de conduire, la thématique du genre ne semble pas être très présente. En effet, cet élément n'est que très rarement apparu dans les discussions avec les jeunes adultes qui ont participé à l'enquête. Malgré tout, une petite part semble influencée par le genre comme si un statut social y était lié (et ce principalement aux hommes) et que les jeunes adultes pourraient obtenir grâce

au permis de conduire ainsi qu'à l'acquisition d'une voiture. Il y aurait alors un lien entre la masculinité et ces éléments. Un autre élément est la question de l'indépendance des femmes par l'obtention de ces mêmes choses qui est recherchée non pas par elles-mêmes mais par leur famille et leur copain qui ne supportent plus leur dépendance.

Il a été observé chez les jeunes adultes que les femmes ne recherchent pas nécessairement à faire le permis de conduire pour obtenir une indépendance parce qu'elles sont des femmes mais parce qu'elles en ont le besoin dans leur quotidien. Il s'agit donc d'une motivation pratique. Toutefois, on note que dans certains cas, ce sont les proches des femmes qui recherchent leur indépendance à leur place, parce qu'ils veulent qu'elles puissent se débrouiller par leurs propres moyens. C'est ce que l'on a pu observer chez Lily dont la famille et le copain souhaitent pour elle qu'elle fasse le permis pour qu'elle n'ait plus besoin d'autrui, et qu'elle puisse faire les choses par elle-même. Cependant, ces femmes n'éprouvent pas le besoin de faire le permis de conduire parce qu'elles n'en trouvent ou n'en trouvaient pas la nécessité. Elles sont à l'aise dans leur dépendance à autrui, et surtout dans leur dépendance à leur copain, dans leur mobilité. Cela va à l'encontre de l'idée que les femmes auraient une motivation liée à leur genre pour faire le permis de conduire, certaines se complaisant dans leur rôle de dépendance.

Cela rappelle l'idée des femmes qui sont dépendantes des hommes dans leur vie et dont ces derniers sont les seuls conducteurs du couple. La responsabilité de la conduite au sein du couple et surtout de la famille a été aperçue dans les propos de quelques jeunes adultes. Ces derniers pensent qu'il est important et même nécessaire d'acquérir le permis de conduire en vue de la fondation de leur future famille. Sans lui, les jeunes adultes imaginent qu'il serait difficile d'accomplir toutes les charges ménagères et familiales.

Lily est l'une de ces personnes, malgré le fait qu'elle apprécie de ne pas être complètement indépendante dans ses déplacements au quotidien. Elle désire avoir une famille dans le futur. Il s'agit donc d'une raison suffisamment importante pour elle pour prendre la décision de finalement passer le permis de conduire, puisque cela lui permettrait une plus grande liberté de mouvements pour son compagnon et elle, mais aussi une plus grande flexibilité dans les voyages.

« J'ai des amis de la famille qui maintenant ont des enfants et en fait il y a seulement la maman qui a le permis et le papa l'a pas. Et c'est vrai que dès que tu pars en vacances avec des petits et tout, je l'ai entendu se plaindre tellement d'années que c'était super pénible d'avoir qu'un seul du couple qui conduit, que

c'était vraiment hyper désagréable. Et là mon copain c'est vrai qu'il m'a fait plusieurs fois la remarque 'Ah mais tu vois là t'aurais pu prendre la voiture, t'aurais pu vite aller chercher le truc, et moi j'aurais pas eu besoin de bouger, j'aurais pas eu besoin de t'amener.' Donc c'est vrai que tu te sens pas tellement indépendant en fait. Après sans forcément l'utiliser tout le temps mais déjà de l'avoir ça peut être une bonne idée je pense, je me dis. Mais c'est vrai tu vois, c'est peut-être pas sensé, mais moi ça m'a fait cet écho-là. Je me suis dit que c'est vrai qu'avec des enfants et tout, si mon but c'est d'avoir ça, c'est peut-être mieux de l'avoir pour être équilibré dans le couple aussi. Donc mon avis a changé, et mes parents se rient bien de moi maintenant. Parce qu'ils m'ont saoulée pendant mon année sabbatique et ça me saoulait et maintenant je suis un peu dans la merde. Je vais devoir me taper 1h30 de transports publics chaque matin, chaque après-midi. » (Lily)

Il est important de pouvoir se déplacer individuellement et indépendamment d'autrui, mais il semble encore plus important pour ces personnes de pouvoir se déplacer en famille et pouvoir véhiculer les enfants par leurs propres moyens. Cela pourrait poser un problème dans un couple s'il n'y a qu'une des deux personnes qui puisse conduire. L'indépendance des deux personnes est donc importante pour Lily pour qu'il n'y ait pas toute la responsabilité des déplacements de la famille sur une seule personne. Cela part également du principe qu'il faudrait aussi une égalité au sein du couple en termes de responsabilité et de la répartition des tâches, mais aussi une égalité entre les genres.

On retrouve également la masculinité comme liée au permis et à la voiture chez les jeunes adultes rencontrés dans le cadre de l'enquête, non pas parce qu'ils considèrent que ce lien existe pour eux-mêmes et qu'il justifierait l'acquisition du permis de conduire, mais parce qu'ils ont observé cette vision symbolique de ce dernier chez leurs connaissances, et principalement chez les hommes. Ils évoquent en effet le comportement de certains hommes (et parfois de femmes) lorsqu'ils possèdent le permis et une voiture, à savoir que certains sont fiers, se vantent de leurs acquisitions auprès d'eux et veulent que les autres le sachent. Ces hommes semblent lier leur réussite sociale et leur masculinité à l'acquisition d'une voiture, à sa marque ou à son style pour se démarquer ou s'affirmer, mais aussi au permis de conduire. A cela sont associés également l'indépendance, l'autonomie et la responsabilité. C'est tout du moins ce que l'on peut observer dans les propos des jeunes adultes qui parlent de leurs connaissances. En effet, selon un ami de Jean comme ce dernier le cite :

« '[...] toute personne et particulièrement un homme, à 18 ans il doit avoir son permis, il doit avoir sa voiture, il doit pouvoir se déplacer et être autonome parce que sinon il se renie à moitié.' » (un ami de Jean cité par ce dernier)

Ce ne serait alors qu'au moment où ils détiendraient ces deux choses supposées leur apporter les qualités nécessaires pour être de vrais hommes qu'ils en deviendraient eux-mêmes. Sans ces deux éléments, n'importe quel homme n'en serait pas un véritable puisqu'il n'aurait pas accompli ce qu'il est supposé faire dans la vie. Ces hommes considèrent que le permis et la voiture sont importants pour tout le monde, mais qu'ils ont une importance plus grande pour les hommes, puisqu'ils ne pensent pas que les femmes se « *renient* » si elles vivent sans. Ainsi, le permis de conduire serait un passage à l'âge adulte pour tout le monde, mais il serait aussi un passage à la véritable masculinité pour les hommes.

Les jeunes adultes ayant fait le permis de conduire ont en partie une représentation symbolique de ce dernier comme un passage à l'âge adulte, mais cette représentation ne semble pas liée à la question du genre, que ce soit pour les hommes ou les femmes. Ce n'est tout du moins pas apparu comme une des explications à leur choix de passer ou non le permis de conduire sauf dans de rares cas, comme le démontre les expériences de Luc.

Luc est un jeune homme qui a beaucoup évoqué son mal-être vis-à-vis de son manque de permis de conduire qu'il qualifie d'émascation. Il a parlé de l'importance de le posséder pour son rôle d'homme et de conducteur dans la famille, ce qui est déjà lié à la question du genre. Il voit sa masculinité comme dépendante de l'obtention du permis de conduire et d'une voiture de marque ou de luxe, en évoquant la pression sociale qu'il ressent pour qu'il atteigne un statut social, son désir d'obtenir le statut de véritable homme et sa volonté de plaire aux femmes.

Il s'agit d'un homme qui semble vivre une forte pression sociale de la part de ses proches qui lui imposerait de passer son permis de conduire pour pouvoir acquérir de l'indépendance et être considéré comme un adulte. La question de son statut d'homme y est également liée puisqu'en accédant au statut d'adulte indépendant, il accéderait également à la masculinité valorisée par la société et telle qu'il l'imagine, à savoir un homme libre, autonome et entreprenant, mais surtout un homme complet. Il estime qu'il ne peut pas l'être sans permis de conduire parce qu'il se considère encore comme un garçon aux yeux d'autrui et ne peut accéder à tout le potentiel de l'homme dans la société. Il considère alors qu'il s'agit d'une pression sur les hommes que les femmes ne vivent pas puisque ce serait une attente qui n'existerait pas sur elles, et qu'elles ne

seraient pas impactées si elles ne passaient pas le permis de conduire ; les femmes ne seraient pas moins des femmes.

A cette question d'homme complet et véritable s'ajoute l'image de Luc en tant qu'homme auprès du genre féminin dans les rapports de séduction. Selon lui, posséder le permis de conduire et une voiture lui permettrait d'être plus attirant auprès des femmes :

« [...] C'est un petit plus en tant que mec de notre âge auprès du sexe opposé. Ouais moi j'ai le permis, c'est toujours... ça fait bien quoi. [...] C'est comme pour aller à la muscu... je vais pas en salle parce que j'ai du plaisir à prendre un poids comme ça pendant des heures quoi. C'est parce qu'on a envie d'être attirant. Et pour moi le permis, c'est un peu ça. » (Luc)

Il est intéressant de noter que pour Luc, la motivation derrière le permis de conduire est clairement liée à l'image qu'il renvoie à autrui et particulièrement aux femmes, puisqu'il estime que le permis est, au même titre que la musculation, une étape qu'il ne ferait que pour leur plaisir. C'est une manière de répondre à la pression sociale et pour correspondre à une certaine norme, parce qu'il ne supporte pas le fait de se sentir jugé et inférieur par les femmes :

« [...] Mais surtout aussi, pour moi en ce moment pour aller par exemple, si je vais à un rencart par exemple avec une fille et qu'elle me demande est-ce que tu as le permis, là je pense que je vais être mal à l'aise pendant tout le truc quoi. Parce que je vais dire non pis je suis là je suis mort. C'est fini parce que aussi les filles elles voient là-dedans une sorte d'indépendance ou de liberté ou je sais pas quoi. Et du coup quand elle demande tu as le permis, je sais que c'est mort le rencart. C'est fini. » (Luc)

Il projette ses peurs et la pression sociale qu'il vit sur le genre féminin en pensant que les femmes réagiront de la même manière que les personnes qui le jugent dans son entourage et qui le traitent d'enfant. Cela provient également du fait que ses amis masculins semblent penser de la sorte des femmes, et imaginent qu'il est problématique qu'un homme ne possède pas le permis alors qu'une femme oui, surtout s'ils sortent ensemble. Les femmes ne subiraient pas de pression quant au permis de conduire, mais elles en feraient vivre aux hommes si elles le possèdent. Les hommes seraient alors émasculés.

Un autre élément évoqué par les hommes est la question de leur position au sein de la famille. L'idée de ne pas avoir de permis est dérangeante pour eux parce qu'ils auraient l'impression de ne pas avoir accompli ce que tout homme se devrait de faire dans la vie. Ils pensent trouver leur place de l'homme et du conducteur principal au sein de leur famille par son acquisition. Il serait alors nécessaire de passer le permis de conduire avant d'avoir une famille comme s'il s'agissait d'un prérequis et pour acquérir ce statut de l'homme.

4.4.2. Valeur fonctionnelle du permis de conduire

Selon les jeunes adultes, le permis de conduire représente une certaine valeur en termes de services qu'il peut rendre. Il existe des situations dans lesquelles les gens considèrent qu'il peut être un avantage pour se déplacer en cas de besoin et pour ne pas être contraints dans ses mouvements s'ils dépendent d'autrui ou d'autres modes transports comme les transports publics. Ces situations sont généralement caractérisées par le fait que les jeunes adultes sans permis se disent qu'il leur aurait été bien utile de l'avoir passé pour leur faciliter leur mobilité dans ces moments.

Une bonne partie des jeunes adultes a évoqué cela en mentionnant la valeur assurantielle du permis. En effet, ce qui semble important à considérer dans la question du permis de conduire est la représentation fonctionnelle qu'en ont les jeunes adultes, à savoir qu'il offre la possibilité d'être autonome et flexible permettant aux gens de pouvoir se déplacer dans les cas où il serait nécessaire. Le permis est comme une solution de secours dans les situations où l'on ne pourrait se déplacer autrement. Ainsi, passer le permis peut être une solution pour se parer à toute situation difficile que l'on peut rencontrer dans la vie. Il est donc une solution fonctionnelle à un problème et non pas un symbole qu'ils se doivent d'acquérir.

Il y a des situations dans lesquelles le permis de conduire pourrait être pratique, et cela a surtout été évoqué par les jeunes adultes qui ne le possèdent pas mais qui se rendent tout de même compte qu'il pourrait avoir son utilité dans certaines situations. Elles pourraient justifier pour eux le fait de passer le permis de conduire. Ces situations sont les suivantes : les urgences, faciliter la recherche de travail ainsi que la réalisation du travail, le transport de matériel et d'objets lourds, et finalement, l'idée même de voyager.

La question des urgences est souvent revenue dans les propos des jeunes adultes sans permis de conduire comme une justification potentielle au passage de ce dernier. En effet, même si la

plupart d'entre eux semblent ne pas être contraints à le passer, ils estiment que le permis de conduire serait au moins utile lorsqu'ils se trouveraient dans des situations urgentes, telles que des proches et connaissances blessés ou faisant des malaises et qu'il faudrait emmener rapidement à l'hôpital. Il leur semble plus aisé et plus rapide de pouvoir utiliser une voiture que de devoir utiliser les transports publics qui ne seraient peut-être pas assez rapides et flexibles dans ce genre de situation. Il est intéressant de noter que leur perception des transports publics change alors selon la situation à laquelle ils feraient face.

Dans la société actuelle, posséder le permis de conduire peut aussi faciliter les jeunes adultes dans leur recherche d'emploi, notamment parce qu'il peut s'agir d'une compétence supplémentaire à écrire sur leur curriculum vitae. Ce peut être une compétence que les employeurs recherchent, mais elle peut également être pratique pour faciliter la réalisation de leur travail. Les jeunes qui ont évoqué les contraintes dans leurs déplacements parce qu'ils ne possédaient pas le permis à un moment donné expliquent que leur travail n'était pas impossible à réaliser, mais qu'il n'était pas non plus aisé parce qu'ils faisaient face à des complications qu'ils auraient pu, selon eux, facilement contourner par l'acquisition du permis de conduire. Ceux qui l'ont obtenu considèrent justement qu'il est plus facile maintenant pour eux de se déplacer dans le cadre de leur travail.

Pour Lily, ses stages et son embauchement dans une école près de Nyon lui ont fait prendre conscience qu'il était peut-être difficile d'être professeure et de devoir compter sur les transports publics alors qu'elle doit transporter une certaine quantité de matériel.

« Niveau boulot, c'est chaud en tant qu'enseignant de pas avoir de voiture je trouve. Parce que tu te retrouves toujours, moi en tous cas avec les stages je me suis cassé le dos dans les transports publics avec les sacs et tout. Bon après peut-être en tant que stagiaire tu transportes plus de choses vu que t'es pas vraiment avec l'école, t'es pas vraiment implanté, tu peux pas stocker tes affaires. Après dès le moment que tu dois faire une correction, tu ramènes à la maison, tu trimalles tes vingt cahiers. Je veux dire rien que ça, plus ton ordi et ton agenda, etc., je veux dire ça commence à faire beaucoup de choses. [...] C'est ça aussi, qu'est-ce que tu fais avec les manuels, est-ce que tu les prends ou pas ? Si tu dois prendre tous les manuels de français ça te fait déjà une belle pile, c'est lourd et tout. Ça c'est juste le français donc imagine t'enseignes plein de branches et tu veux préparer un truc pour le lendemain ben voilà... Ça te fait deux sacs Migros

pleins. Et dans les transports publics c'est vraiment pénible quoi. En plus après ta journée de boulot t'as pas envie de transporter tout ça, t'es crevé, t'as marché toute la journée dans la classe. » (Lily)

Pour elle, cette situation justifierait le fait de passer le permis de conduire pour lui faciliter son travail, mais aussi pour lui faciliter le transport de son matériel pour effectuer son travail de professeure.

Cela se complète par la thématique du transport d'objets lourds qui est revenue à plusieurs reprises chez les jeunes adultes. Tous ceux qui ne possèdent pas le permis reconnaissent qu'il est plus facile de transporter des meubles et autres objets encombrants par un véhicule qu'ils peuvent alors conduire. Suivant ce qu'ils achètent, il peut être extrêmement difficile de se déplacer en transports publics par la suite. Posséder le permis de conduire leur permettrait de pouvoir trouver une solution de déplacement sans avoir à compter sur autrui.

Finalement, l'idée de voyage est revenue comme situation dans laquelle le permis de conduire pourrait être pratique puisqu'au-delà de l'envie de voyager, l'idée est qu'il peut être parfois difficile de se déplacer sans voiture selon où l'on se trouve lorsque l'on voyage. Il y a aussi la possibilité de partager la tâche de la conduite avec les autres personnes.

4.4.3. Synthèse

Que ce soit pour justifier l'acquisition du permis de conduire, pour expliquer comment ils se sont sentis pressés de le passer ou au contraire comment ils s'opposent à la vision symbolique du permis, les normes sociales influencent encore les jeunes adultes dans le choix du passage du permis de conduire. Ils peuvent être influencés par cette représentation symbolique du permis.

Le permis de conduire peut être ressenti comme une obligation et une contrainte tout comme une étape nécessaire dans la vie, que ce soit auprès des jeunes ayant ou non le permis de conduire. Toutefois, on peut se rendre compte que le plaisir de passer le permis de conduire est vécu chez les personnes le possédant alors que le sentiment de pression et d'obligation est ressenti autant chez elles que chez celles qui ne le détiennent pas. Cette obligation de passer le permis peut être perçue comme une étape importante de la vie, comme une source d'éducation supplémentaire ou comme une réelle contrainte qui n'est pas souhaitée mais qui doit être faite. De plus, cette contrainte peut être éprouvée même chez les personnes n'ayant pas le permis de conduire puisque la société leur rappelle régulièrement qu'elles ne l'ont pas et qu'il leur manque

quelque chose. Cela va jusqu'au point où les personnes peuvent se sentir mal et honteuse, comme si leur statut social en souffrait.

Le genre semble jouer un rôle pour certains jeunes adultes, notamment sur le fait qu'il y a une attente sur les hommes pour qu'ils possèdent le permis de conduire. Cela s'ajoute à la question du statut social des personnes lié à l'obtention du permis de conduire et d'une voiture. Les femmes ne souffriraient pas trop du regard des autres si elles ne possèdent pas le permis, même s'il est souvent considéré que les personnes sans permis ne sont pas indépendantes et ne peuvent se débrouiller seules ou par leurs propres moyens. Les hommes souffriraient plus que les femmes du manque de permis de conduire parce que cela serait directement lié à leur valeur en tant qu'hommes au sein de la société et de leur famille.

Malgré tout, on remarque que la représentation symbolique du permis de conduire a tendance à perdre de son importance et qu'il s'agit plus d'une représentation fonctionnelle qui motive les jeunes adultes à faire le permis de conduire. Ce qui paraît les intéresser le plus dans le permis de conduire n'est plus nécessairement ce qu'il représente pour leur statut social aux yeux d'autrui, mais plutôt le service auquel il donne accès. Il leur offre la possibilité de conduire, de se déplacer par eux-mêmes et de répondre à leurs besoins qui peuvent être contraints par le manque d'accessibilité à d'autres moyens de transport. Il peut également leur permettre de répondre à des besoins situationnels qui peuvent apparaître par moment dans leur quotidien. Cela signifie que même s'ils ne considèrent pas que le permis de conduire leur est nécessaire comme c'est le cas chez les jeunes adultes sans permis de conduire, il existe des moments dans leur vie où le permis leur permet d'avoir une solution à une situation difficile à gérer sans lui.

4.5. Profils-types

Il est possible d'établir des profils-types sur la base des expériences des jeunes adultes dans leur mobilité quotidienne et par rapport au permis de conduire. Ces profils-types sont basés sur la (non-)possession du permis de conduire dans le but de répondre à la question de recherche. Les raisons qui ont poussé les jeunes adultes à passer le permis de conduire ou qui les ont freinés sont prises en considération pour la mise en place des profils-types. Toutefois, ce ne sont pas nécessairement ce qui déterminent leur nom, contrairement au permis de conduire.

La recherche de l'indépendance est un élément qui se retrouve dans tous les profils rencontrés. La grande majorité des jeunes adultes a besoin d'indépendance et c'est un premier élément qui influence son choix modal ainsi que sa décision de passer le permis de conduire ou non.

La concurrence des modes de transport joue aussi un rôle dans la définition des profils puisqu'en fonction des avantages et inconvénients que les jeunes adultes perçoivent dans les différents moyens de transport, cela peut les motiver à faire le permis de conduire mais aussi à le repousser voire le refuser. C'est selon leurs caractéristiques et la qualité de leur offre que les jeunes adultes peuvent subir plus ou moins de contraintes dans leur mobilité quotidienne, et influencer l'intensité de leur recherche d'indépendance.

La thématique environnementale est également prise en compte dans les profils-types puisque cela peut inciter une partie des jeunes adultes à ne pas faire le permis de conduire ou à ne pas posséder de voiture. La possession de la voiture est donc également importante pour une partie des profils-types.

Finalement, la question des valeurs symboliques et fonctionnelles vient compléter la définition de ces profils-types notamment avec la notion de rite de passage associée au permis de conduire, mais aussi pour la reconnaissance sociale des jeunes adultes dans la société qu'il peut leur apporter. La valeur plus fonctionnelle du permis de conduire est là pour définir des profils-types qui n'associent que peu ou pas de représentation symbolique au permis de conduire.

Certains éléments ne définissent toutefois pas tous les profils-types même lorsqu'ils sont pris en compte, comme c'est le cas du genre et de la formation des jeunes adultes. On peut remarquer que le genre peut définir une catégorie de personnes parce qu'il influence effectivement le sentiment de (non-)satisfaction sans permis de conduire. La formation professionnelle et les études peuvent peut-être influencer la vision des jeunes adultes, notamment celle des étudiants sur le permis de conduire et la voiture. La formation universitaire semble avoir une influence sur les représentations du permis de conduire qu'ont les jeunes adultes puisqu'on remarque une sensibilité à l'environnement plus prononcée pour les étudiants. Toutefois, le type de formation ne détermine pas nécessairement les profils-types, parce qu'il est difficile de constater l'influence de la formation professionnelle sur les jeunes adultes.

Pour la réalisation des profils-types, une distinction est à faire entre les jeunes adultes qui possèdent le permis de conduire et ceux qui ne le possèdent pas. Il y a donc les **possesseurs du permis** et les **non-possesseurs du permis**.

- Dans le premier groupe des **possesseurs du permis**, on peut constater qu'il y a des conducteurs qui ont passé leur permis de conduire dès que possible et que l'on peut nommer les **satisfaits du permis**. Ce profil-type est caractérisé par le fait que le permis de conduire était la priorité dans leur vie du fait qu'ils subissaient des contraintes suffisamment importantes dans leur mobilité quotidienne pour considérer que la formation à la conduite était la solution pour se sortir de ces complications. Ces contraintes étaient déjà préexistantes à leur passage à la maturité ou elles sont apparues à la suite d'un changement majeur tôt dans leur vie qui leur a valu une modification de leurs déplacements. Le permis était depuis lors une priorité à passer. Ces jeunes adultes sont caractérisés aussi par la recherche de leur indépendance dans leur mobilité, ce que la voiture semble leur apporter. Ils possèdent une vision du permis et de la voiture principalement fonctionnelle mais aussi symbolique pour certaines choses, notamment pour leur lien avec leur indépendance, le rite de passage à l'âge adulte et pour leur valeur sociale dans la société. Ce sont aussi des jeunes adultes qui ont reçu une aide financière de la part de leur famille pour les aider à faire la formation à la conduite. Ils peuvent être préoccupés par l'environnement et l'impact de la voiture sur ce dernier, mais ils ne vont pas nécessairement refuser d'utiliser la voiture pour autant. Ils ne refusent pas non plus l'acquisition d'une voiture personnelle puisqu'ils lui trouvent une utilité dans leur mobilité quotidienne.
 - Un sous-profil-type des satisfaits du permis est celui des **satisfaits du permis et sans voiture**. Il s'agit de jeunes adultes, majoritairement des étudiants, qui ont passé le permis de conduire et qui possèdent les mêmes caractéristiques que les satisfaits du permis. Cependant, ils se démarquent par leur conscience environnementale qui les poussent à faire un usage modéré à rare de la voiture pour réduire leurs impacts sur l'environnement. Dans cette même logique, ils ne désirent pas acquérir une voiture personnelle pour ne pas augmenter leur utilisation de la voiture et préfèrent compter sur les moyens de transport alternatifs, notamment les transports publics. Le coût de la voiture est pris en compte : du fait qu'ils sont majoritairement des étudiants, ils n'ont pas nécessairement les moyens financiers d'en faire l'achat. Contrairement aux

satisfaits du permis, ces jeunes adultes parviennent à se déplacer dans leur quotidien sans avoir à compter sur la voiture, parce qu'il existe une offre adaptée à la majorité de leurs besoins. Mais ce sont pour leurs loisirs ou une partie de leurs déplacements que le permis était nécessaire.

- Le deuxième profil-type est celui des **possesseurs du permis tardif**. Contrairement au profil-type précédent, les jeunes adultes compris dans celui-ci n'ont pas passé leur permis dès qu'ils ont atteint leurs 18 ans, mais quelques mois ou années plus tard. Les particularités de ces jeunes adultes sont qu'ils ont subi des contraintes territoriales mais qu'elles sont venues à la suite d'un changement majeur dans leur vie (nouveau lieu de formation, nouvelle place d'emploi, etc.) qui leur a valu des modifications importantes en termes de mobilité puisque leurs déplacements ont pu devenir plus contraignants et difficiles à réaliser. C'est alors dès ce moment que le permis de conduire est devenu une priorité et que le manque d'indépendance dans leurs déplacements s'est fait sentir (d'où leur recherche d'indépendance). Ce profil-type est caractérisé également par la vision fonctionnelle du permis et de la voiture puisqu'ils les ont obtenus dès qu'ils ont jugé en avoir la nécessité. Ils ne semblent pas vraiment préoccupés par les problèmes environnementaux.
- Finalement, un troisième profil-type dans ce groupe est celui **possesseurs du permis tardif par contrainte**. Ces jeunes adultes possèdent les mêmes caractéristiques que ceux du précédent profil-type à quelques exceptions : les contraintes dans leur mobilité quotidienne étaient significatives depuis longtemps et le permis était la priorité pour eux pour pouvoir réaliser leur mobilité. Seulement, ils n'avaient pas les moyens financiers pour le faire. Ils ont été contraints de se déplacer autrement qu'à l'aide de la voiture le temps d'acquérir les moyens suffisants pour pouvoir passer ensuite le permis de conduire. Ils possèdent une vision du permis et de la voiture qui est plutôt fonctionnelle.

Dans le groupe des **non-possesseurs du permis**, deux profils-types ont été établis selon les raisons pour lesquelles ils ont le permis ou pour lesquelles ils souhaiteraient le faire.

- Il y a premièrement le profil-type des **satisfaits sans permis**. Ces jeunes adultes sont caractérisés par le fait que ce sont majoritairement des étudiants qui ne subissent pas ou peu de contraintes territoriales dans leur mobilité quotidienne. Ce sont des jeunes

adultes qui parviennent à utiliser les alternatives de transport à la voiture. De ce fait, le permis de conduire n'est pas considéré comme nécessaire et comme une priorité, à l'instar de leurs études ou de leurs hobbies. Le passage du permis implique une concurrence avec ces activités ; il est perçu comme une contrainte pour le temps qu'ils devraient y investir. Contrairement aux profils-types précédents, ils ne considèrent pas que le permis soit un vecteur d'indépendance parce qu'ils se sentent déjà suffisamment indépendants dans leur mobilité. Ils n'ont donc pas de représentation symbolique du permis et de la voiture, mais plutôt une représentation fonctionnelle. Ils estiment que s'ils font un jour le permis, ce sera par besoin et non pas pour la dimension symbolique qu'il peut avoir auprès des autres jeunes adultes. Il ne leur paraît pas nécessaire. Les jeunes de ce profil-type considèrent que le coût de la formation comme la question environnementale sont des éléments suffisamment dissuasifs pour ne pas faire le permis. C'est pourquoi ils préfèrent utiliser d'autres moyens de transport que la voiture qui ne provoquent pas autant d'impacts pour se déplacer. Ils considèrent également qu'il n'y a pas d'intérêt à posséder une voiture personnelle alors que des alternatives existent qui sont jugées comme moins problématiques pour l'environnement.

- Le second profil-type est celui des **hommes non-satisfaits sans permis**. Les jeunes de cette catégorie voient le permis et la voiture pour leur symbolique surtout et peu pour leur aspect fonctionnel. Ils recherchent leur indépendance pour la symbolique qu'elle représente ainsi qu'un statut social et genré lié à l'acquisition du permis et à la voiture. Ils ne subissent d'ailleurs pas de contraintes territoriales dans leur mobilité. Malgré la représentation plus symbolique du permis que chez d'autres profils-types, le permis ne semble malgré tout pas une priorité parce que les études et hobbies semblent plus importants que lui. De plus, ces jeunes adultes considèrent la formation au permis comme chère, ce qui est un frein à son acquisition.

5. Conclusion

Une grande variété de raisons a été évoquée par les jeunes adultes rencontrés dans le cadre de ce mémoire pour expliquer ce qui les a motivés à passer le permis de conduire ou empêchés et dissuadés de le faire. Ces raisons ont été répertoriées et classées selon les différentes thématiques repérées pouvant répondre aux hypothèses posées dans la problématique de cette étude. Ainsi, on peut revenir sur ces hypothèses et contre-hypothèses pour répondre à la question de recherche sur la baisse du permis de conduire chez les jeunes adultes en Suisse romande qui était de comprendre les raisons qui poussent ou restreignent les jeunes adultes à passer le permis de conduire, et de saisir comment elles influencent la baisse du permis de conduire chez les jeunes adultes de 18 à 25 ans.

Hypothèse 1 : L'indépendance des jeunes adultes passe par l'acquisition du permis de conduire.

Contre-hypothèse : L'indépendance des jeunes adultes ne dépend pas de la possession du permis de conduire.

Cette hypothèse sur la recherche d'indépendance par le passage du permis de conduire chez les jeunes adultes est vérifiée. En effet, on a pu constater que les possesseurs du permis de conduire ressentaient un manque d'autonomie et d'indépendance dans leur mobilité avant de l'obtenir, et qu'ils se retrouvaient dépendants des transports publics et du bon vouloir de leurs connaissances qui pouvaient les véhiculer. Le permis de conduire représentait à ce moment et représente encore leur liberté et leur indépendance ; ils peuvent enfin se déplacer comme ils le souhaitent sans contrainte. Les hommes non-satisfaits sans permis renforcent également cette hypothèse que le permis de conduire est un vecteur d'indépendance et que cette dernière ne peut être obtenue autrement.

Toutefois, la contre-hypothèse est également vérifiée par les non-possesseurs du permis de conduire. Les satisfaits sans permis ne considèrent pas ce dernier comme un vecteur d'indépendance et de liberté, parce qu'ils se considèrent déjà comme ayant ces caractéristiques. Les moyens de transport alternatifs à la voiture sont pour eux déjà un moyen pour les acquérir. Ainsi, le fait qu'ils n'en aient pas besoin pour des besoins d'indépendance est une raison pour ne pas acquérir le permis de conduire.

Hypothèse 2 : Les contraintes territoriales poussent les jeunes adultes à passer le permis de conduire.

Contre-hypothèse : Les contraintes territoriales n'influencent pas le choix de faire le permis de conduire chez les jeunes adultes.

L'hypothèse est vérifiée chez tous les jeunes adultes ayant participé à ce travail. On a pu constater que les possesseurs du permis de conduire vivaient des contraintes territoriales qu'ils considéraient comme trop importantes parce qu'elles leur posaient de grandes difficultés dans leur mobilité quotidienne. C'est-à-dire qu'ils n'avaient pas accès à des moyens de transport qui soient suffisamment efficaces pour répondre à leurs besoins de mobilité au quotidien. Ces contraintes sont dues à la localisation de leur domicile et de leurs lieux de travail, de formation ou d'études, et d'activités dans des lieux qui sont perçus comme difficilement accessibles par les transports publics et la mobilité active. Ils ne pouvaient donc se déplacer que difficilement. Ils peuvent aussi avoir vécu des changements importants (changements de lieux d'école, de formation et d'emploi) qui ont modifié leurs besoins de mobilité au quotidien. Ces contraintes figurent comme la raison principale pour laquelle ils ont décidé d'acquérir le permis de conduire.

A l'inverse, les non-possesseurs du permis ne sont pas soumis à des contraintes aussi fortes car il existe des moyens de transport alternatifs à la voiture, comme les transports publics, là où ils vivent et doivent se rendre. De plus, ces jeunes adultes ne semblent pas avoir vécu de changements qui leur aient imposé de modifier drastiquement leurs habitudes de mobilité. De ce fait, ils justifient leur décision de ne pas le faire parce qu'il y a un manque de nécessité. Cela peut provoquer un report dans le temps puisque les jeunes adultes pourraient le passer lorsqu'ils en ressentiraient le besoin. La contre-hypothèse est infirmée par cela puisque les contraintes territoriales sont donc ce qui influence en grande partie les jeunes adultes et ce peu importe leur choix.

Hypothèse 3 : Le permis de conduire n'est pas une priorité pour les jeunes adultes.

Contre-hypothèse : Le permis est une priorité pour les jeunes adultes.

L'hypothèse comme la contre-hypothèse peuvent être vérifiées avec ce travail. La contre-hypothèse est affirmée par les possesseurs du permis de conduire. Comme ces derniers subissaient des difficultés en termes de déplacements quotidiens dues aux contraintes territoriales, le besoin de passer le permis de conduire est devenu suffisamment fort pour être considéré comme une priorité chez ces personnes, et ce peu importe le temps et les coûts

nécessaires pour suivre la formation. Elles se sont concentrées sur la réalisation de cette formation. Cela peut s'observer également chez les deux profils-types qui ont passé le permis de conduire plus tard que les satisfaits du permis. Qu'ils aient été contraints de le passer tardivement ou non, le permis de conduire est devenu à un moment ou à un autre une formation prioritaire pour eux pour pouvoir continuer à se déplacer jusqu'à leurs lieux de formation, d'études et de travail.

L'hypothèse est validée par les non-possesseurs du permis parce que premièrement, ne subissant pas des contraintes territoriales élevées, ils ne ressentent pas le besoin de le passer puisqu'ils n'en ont pas l'utilité. Deuxièmement, leurs études et leurs hobbies leur paraissent plus importants que le permis de conduire et ils sont donc prioritaires sur ce dernier. Cela se traduit par leur manque d'intérêt pour le permis de conduire, l'hésitation qu'ils pourraient avoir, et le fait que c'est une formation qui a un certain coût financier jugé comme trop élevé par ces jeunes adultes, mais aussi qui leur demande d'investir de leur temps pour pouvoir la passer. Le coût et leur temps sont deux éléments qu'ils préfèrent alors mettre dans leurs loisirs et leurs études. Cette dimension de priorités dans la vie peut également provoquer un report dans le temps du passage du permis de conduire. Ces activités sont jugées comme plus importantes et intéressantes parce qu'elles leur rapportent plus de plaisir et de satisfaction que le permis.

Hypothèse 4 : Le coût du permis de conduire retient les jeunes adultes de le passer.

Contre-hypothèse : Le coût du permis de conduire n'empêche pas les jeunes adultes de passer le permis de conduire.

L'hypothèse et la contre-hypothèse sont toutes deux valides selon l'étude réalisée puisque le coût du permis de conduire a régulièrement été mentionné par une majorité des jeunes adultes toute catégorie confondue comme ayant été un inconvénient de la formation. Le coût est considéré comme élevé par ces personnes et cela peut les avoir dissuadés de faire cette formation ou retardés dans le passage du permis, mais cela dépend aussi beaucoup des contraintes territoriales auxquelles ils ont fait et font face actuellement ainsi que de s'ils considèrent cela comme une priorité ou non. Ainsi, même s'ils estiment que le permis est cher, les possesseurs du permis subissaient des contraintes suffisamment importantes pour justifier sa nécessité et qu'il est devenu la haute priorité à ce moment de leur vie. De ce fait, ils sont passés outre le prix du permis parce qu'ils estimaient devoir le faire. Toutefois, les possesseurs du permis tardif par contrainte ont été limités par les coûts de la formation et ont ressenti un désagrément important. A l'inverse, les non-possesseurs du permis de conduire estiment qu'il

est cher et dissuasif, et que c'est une raison suffisamment importante pour justifier leur choix, tout du moins pour les satisfaits sans permis. Mais cela est dû au fait qu'ils ne subissent pas de contraintes territoriales aussi importantes que ceux qui l'ont passé et qu'il n'est alors pas jugé comme une priorité dans leur vie. De ce fait, il est jugé comme cher de faire une formation donnant le droit de conduire s'il s'agit de ne pas ou peu l'utiliser par la suite.

Hypothèse 5 : La préoccupation environnementale n'est pas un élément décisif dans le choix de passer le permis de conduire.

Contre-hypothèse : La préoccupation environnementale est un élément décisif dans le choix de passer le permis de conduire.

Une partie des jeunes adultes a mentionné sa préoccupation environnementale en parlant des avantages écologiques des moyens de transport alternatifs à la voiture par rapport à cette dernière. Ce sont majoritairement les non-possesseurs du permis de conduire qui ont fait part de leur volonté d'impacter le moins possible l'environnement par leur mobilité en décidant de ne pas passer le permis de conduire, et dans le cas où ils le feraient, de ne pas acquérir de voiture. Ils ne souhaitent pas que leur acquisition leur donne l'envie de conduire un véhicule plus que nécessaire et que cela leur crée un besoin qu'ils n'avaient pas auparavant. Cela provoquerait des émissions de gaz à effet de serre plus que nécessaires, ce qui leur donnerait la sensation d'impacter grandement l'environnement. Ces jeunes adultes ont une position forte en faveur de l'environnement et de ce fait, contre la voiture à cause de ses impacts environnementaux.

Une part des possesseurs du permis en a également parlé, mais il ne s'agit pas pour elle d'une raison suffisamment importante pour ne pas acquérir le permis. Toutefois, cela peut encourager ces jeunes à faire un usage modéré de la voiture. Les satisfaits du permis et sans voiture ne souhaitent pas en posséder une pour des raisons écologiques en plus du coût de cette dernière et du manque d'utilité qu'ils y trouveraient. Ils n'estiment pas vivre des contraintes suffisamment importantes pour les pousser à devoir acquérir une voiture puisqu'ils peuvent emprunter celles de leurs parents lorsqu'ils en ont besoin, et que la majorité du temps, les moyens de transport publics et actifs leur suffisent dans leur quotidien. Ils préfèrent donc valoriser les moyens de transport alternatifs à la voiture pour leurs caractéristiques jugées comme plus écologiques que celles de la voiture. On peut en conclure que l'importance de la dimension environnementale dépend des contraintes territoriales vécues par les jeunes adultes, et que plus elles sont importantes, moins l'environnement est dissuasif dans le choix du passage

du permis de conduire. Ainsi, l'hypothèse comme la contre-hypothèse peuvent être vraies dans le sens où elles dépendent du degré d'importance des contraintes territoriales.

Hypothèse 6 : Il y a une différence entre les hommes et les femmes dans le choix de faire ou non le permis de conduire.

Contre-hypothèse : Il n'y a pas de différence entre les hommes et les femmes dans le choix de faire ou non le permis de conduire.

Ces hypothèses et contre-hypothèse sont difficiles à vérifier avec cette étude parce que c'est une thématique qui s'est faite timide dans les propos des jeunes adultes. Au vu des résultats, la contre-hypothèse pourrait être validée ou en tout cas, ne pourrait être infirmée. La grande majorité des jeunes adultes ne semblent pas être influencée par la question du genre dans sa décision de passer le permis de conduire ou non. Quelques éléments ont pu être décelés parmi les autres jeunes adultes, à savoir la question du statut d'homme véritable associé au permis et à la voiture, où un homme ne peut être considéré comme tel s'il ne les détient pas. Cela renvoie au profil-type des hommes non-satisfaits sans permis de conduire pour qui l'association de leur genre au permis de conduire et à la voiture est forte. Il y a également la question des femmes qui ne remettent pas en question leur dépendance envers leur copain et leurs proches alors que ces derniers souhaitent qu'elles soient indépendantes. Cette thématique influence ces hommes et femmes dans leur représentation du permis de conduire. Ces hommes voient son acquisition comme une preuve de leur valeur, de leur masculinité et de leur statut d'adulte, alors que ces femmes se complaisent dans leur dépendance à autrui, principalement à leur copain, et ne désirent pas passer le permis de conduire sauf si elles en sont forcées.

Il est difficile de prouver ou de refuser l'hypothèse comme la contre-hypothèse avec les résultats de ce travail. Il peut exister des différences entre les hommes et les femmes, parce qu'une part des hommes associent plus facilement le permis de conduire à leur genre, ce qui les pousseraient à l'obtenir, alors que cela ne semble pas être le cas de certaines femmes. Ceci tendrait vers la validation de l'hypothèse.

Hypothèse 7 : Les jeunes adultes ont une représentation fonctionnelle de la voiture et du permis de conduire.

Contre-hypothèse : Les jeunes adultes ont une représentation symbolique de la voiture et du permis de conduire.

D'après les résultats obtenus, les jeunes adultes qui ont passé le permis de conduire en ont une représentation symbolique. En effet, il semble toujours associé à un rite de passage à l'âge adulte, à l'indépendance et à la liberté. Il est également associé au statut et à la valeur sociale des gens dans la société, ainsi qu'à la masculinité. La contre-hypothèse peut donc être vérifiée. Malgré tout, cette représentation dite symbolique semble de moins en moins importante chez les jeunes adultes en général et encore moins chez les non-possesseurs du permis de conduire parce qu'ils rejettent cette représentation. Ils définissent leur refus du permis de conduire par ce rejet. L'hypothèse que les jeunes adultes ont plutôt une représentation fonctionnelle est validée également, mais sa validation semble bien plus forte que la contre-hypothèse. En effet, les jeunes adultes toute catégorie confondue semblent avoir une représentation plus fonctionnelle du permis de conduire, et cette représentation gagne en importance par rapport à la symbolique. Dans les raisons qu'ils ont évoquées pour avoir passé ou non le permis, on remarque que ce sont principalement la question des contraintes territoriales, et donc de la nécessité du permis et de la voiture qui ont décidé les jeunes à suivre la formation, comme le manque de nécessité est ce qui a décidé les jeunes sans permis à ne pas le faire. Malgré tout, ces derniers notent qu'il existe des situations (transport d'objets lourds, urgences, voyages, ...) pour lesquelles le permis serait intéressant de posséder parce qu'elles représenteraient des difficultés importantes pour se déplacer.

Ce que l'on peut remarquer également, c'est que comme les jeunes adultes ont une représentation plus fonctionnelle du permis de conduire, ils décident de se former à la conduite quand ils estiment en avoir la nécessité. Cela signifie également que dans le cas des non-possesseurs du permis de conduire, la formation à la conduite n'est pas forcément une priorité et donc une nécessité pour le moment dans leur vie et ce, peu importe leur âge. On a pu également voir que dans les possesseurs du permis de conduire, les possesseurs du permis tardif ont pu aussi le passer après leurs 20 ans parce qu'ils en ont eu la nécessité bien après la majorité atteinte. Il est peut-être possible de voir ici un report dans le temps, mais il n'est pas nécessairement marqué chez les personnes ayant participé à ce travail. Cela peut s'observer dans les propos des gens qui expliquent vouloir faire le permis quand ils en auront la nécessité (pour leur travail, lorsqu'ils vivront des difficultés à se déplacer, etc.) et chez ceux qui l'ont passé lorsqu'ils en ont eu besoin. S'il y a donc report dans le temps, c'est lié à la question des besoins puisque les jeunes semblent avoir de plus en plus une représentation fonctionnelle de la voiture et du permis.

6. Discussion

Il est important de revenir sur les éléments présentés dans l'état de l'art concernant la baisse d'intérêt du permis de conduire observée par différents chercheurs dans les pays industrialisés dont la Suisse. Cela permet de voir comment se situe ce travail de mémoire par rapport à ceci : les explications communes, différentes ou juste non prouvées. Plusieurs facteurs pouvant expliquer ce phénomène dans ces pays ont été observés par les recherches précédentes.

Il y a d'abord les éléments communs entre ces recherches effectuées dont on peut retrouver certains éléments dans l'analyse de ce mémoire. Premièrement, il y a les facteurs économiques qui ont été mentionnés par les chercheurs. Ces derniers ont évoqué les coûts du permis, de la voiture et de son entretien, du prix de l'essence (Lefranc-Morin, 2016 ; Goodwin & Van Dender, 2013 ; Kaufmann et al., 2017 ; Kuhnimhof et al., 2012 ; Metz, 2013), du bas revenu (Kuhnimhof et al., 2012 ; Rérat et al., 2017), de l'augmentation des prix de logement (Grimal et al., 2013) ainsi que du chômage chez les jeunes adultes (Rérat et al., 2017) comme des facteurs pouvant potentiellement expliquer cette baisse d'intérêt pour le permis et la voiture. Dans le cas de la Suisse, cette baisse est apparue principalement entre les années 2000 et 2005 (Rérat et al., 2017), ce qui peut exclure cette explication de la situation dans ce pays. Dans le cadre de ce mémoire, les jeunes adultes n'ont évoqué que les coûts du permis, de la voiture et de son entretien comme étant des explications au fait qu'ils n'aient pas le permis de conduire ou pour lesquelles les possesseurs du permis tardif par contrainte ne l'ont pas passé plus tôt. Le prix de ces éléments est dissuasif pour les jeunes adultes et c'est ce qui a retenu ceux qui n'avaient pas nécessairement les moyens. Derrière cela, on a pu constater qu'il y a l'idée des bas revenus, donc que les jeunes adultes n'ont pas forcément des revenus élevés, d'autant plus s'ils sont en apprentissage ou encore aux études avec un job d'étudiant. Il n'est pas possible de confirmer la question du chômage chez les jeunes adultes parce que tout le panel rencontré avait une activité, que ce soit une formation professionnelle ou universitaire, ou un emploi, et qu'il n'y a eu aucun élément explicite comme implicite pour confirmer cette explication.

Deuxièmement, il y a la qualité de l'offre des transports alternatifs à la voiture évoquée par les chercheurs. Ils parlent du fait que ces transports alternatifs, principalement les transports publics, ont une plus forte présence et efficacité en zone urbaine (Lefranc-Morin, 2016 ; Goodwin & Van Dender, 2013 ; Kaufmann et al., 2017). Il y aurait donc une baisse d'intérêt pour le permis principalement dans les lieux qui ont une offre suffisante et qui sont suffisamment accessibles avec ces alternatives de transport (Goodwin & Van Dender, 2013 ; Grimal et al.,

2013). Dans le cadre de ce mémoire, on a pu constater que les propos des jeunes adultes abondent dans ce sens puisque ceux qui ont passé le permis de conduire en avaient la nécessité parce qu'il n'existait que peu d'alternatives à la voiture pour pouvoir se déplacer depuis leur domicile, et que ceux qui ne l'ont pas passé ont accès à des alternatives suffisantes. Cela dépend donc de l'offre de transports publics et de la possibilité de pratiquer les moyens de transport actifs. En fonction du contexte où les jeunes adultes vivent et se rendent, il leur est alors plus ou moins facile et accessible de se déplacer avec les moyens de transport alternatifs à la voiture, ce qui va dans le sens des chercheurs parlant de l'importance du contexte territorial dans la nécessité de passer le permis de conduire (Delbosc & Currie, 2013 ; Grimal et al., 2013 ; Kuhnimhof et al., 2013). Les non-possesseurs du permis de conduire vivent dans des communes qui sont centrales, proches du centre ou qui sont accessibles avec des transports publics qu'ils jugent comme suffisamment efficaces et intéressants pour répondre à leurs besoins. C'est l'inverse pour les possesseurs du permis de conduire.

Troisièmement, il y a des changements dans les modes de vie ainsi que dans les étapes par lesquelles les gens passent, comme constaté par les chercheurs. Il s'agit là de changements entre les générations passées et les jeunes adultes actuels qui ont des valeurs différentes (Delbosc & Currie, 2013 ; Lefranc-Morin, 2016 ; Goodwin & Van Dender, 2013 ; Grimal et al., 2013 ; van der Waard et al., 2013). Les jeunes adultes semblent passer par certaines étapes plus tard que les générations précédentes (entrée dans le monde actif, mariage, formation d'une famille, prolongement des études, ...) (Billari & Liefbroer, 2010, cité dans Metz, 2013, p.264 ; Metz, 2013 ; Rérat, 2015). Il semblerait également que le niveau d'études influencerait l'intérêt pour le permis et la voiture (Delbosc & Currie, 2013 ; Goodwin & Van Dender, 2013 ; Kuhnimhof et al., 2012), et que plus il est haut, moins cet intérêt serait important. De plus, selon Delbosc & Currie (2013), il y aurait une baisse du taux de jeunes adultes employés à temps plein et sur le marché du travail en général (Kuhnimhof et al., 2012), ce qui peut réduire la probabilité que les jeunes adultes possèdent le permis (Delbosc & Currie, 2013). Dans ce mémoire, on constate que le type de formation et le niveau d'études peut influencer les jeunes adultes dans leur appréhension du permis de conduire et de la voiture. Les différences que l'on note entre les étudiants et les jeunes issus du monde professionnel sont leur préoccupation pour l'environnement et sa sauvegarde. Les étudiants peuvent justifier leur refus du permis de conduire parce qu'ils ne souhaitent pas avoir par la suite accès à un moyen de transport qui est source d'impacts environnementaux qu'ils jugent comme conséquents. Ils refusent le système qui attend d'eux qu'ils passent le permis de conduire. Les étudiants qui décident de passer le

permis le font pour l'utilité qu'il peut leur apporter et pour répondre à une certaine nécessité de leur part puisqu'ils ne pouvaient se déplacer dans certains lieux sans lui. Mais de la même manière que les étudiants sans permis de conduire, ils ne souhaitent pas utiliser un moyen de transport qui pose autant d'impacts sur l'environnement. Ces deux groupes d'étudiants se regroupent avec leur volonté de ne pas posséder de voiture pour être cohérents avec leurs principes et leur préoccupation environnementale. Il pourrait donc y avoir une influence des études sur les jeunes adultes dans leur décision de passer le permis de conduire ou non. Toutefois, il ne faut pas oublier qu'il y a une part de jeunes issus du monde professionnel parmi les possesseurs comme les non-possesseurs du permis qui se préoccupent de l'environnement et justifient aussi leur décision par cela.

On note également une différence entre les jeunes étudiants et ceux issus du monde professionnel par le fait que ce sont majoritairement des étudiants qui ne possèdent pas le permis de conduire. Cela peut être lié au coût de l'apprentissage de la conduite, mais il y a aussi la question des besoins et contraintes dans leur mobilité qui entre en jeu, puisque ce sont des jeunes adultes qui ont accès à des alternatives de transport à la voiture. De ce fait, ils n'estiment pas avoir la nécessité d'obtenir leur permis de conduire parce qu'ils peuvent se déplacer sans son aide. Et parce qu'ils n'en ont pas besoin, la thématique environnementale est importante pour eux et justifie leur refus de le passer. Alors que pour les possesseurs du permis de conduire, principalement ceux qui ont suivi un apprentissage, le permis de conduire était une nécessité pour leur mobilité quotidienne et l'environnement n'était donc pas suffisamment important pour les dissuader de le passer.

Avec cela, les chercheurs (Lefranc-Morin, 2016 ; Rérat et al., 2017) ont évoqué la question de la représentation fonctionnelle du permis de conduire et de la voiture pouvant avoir pris le pas sur la représentation symbolique comme un changement de valeurs chez les jeunes adultes. Ils ont également un changement de rapport au permis de conduire et à la voiture (Lefranc-Morin, 2016 ; van der Waard et al., 2013). C'est en effet ce que l'on a pu constater dans l'analyse de ce document, puisque les jeunes adultes semblent pour la plupart attendre du permis de conduire un service qui peut leur apporter plus qu'un statut et une valeur au sein de la société. Ils se concentrent alors plus sur le fait que le permis de conduire puisse les débloquent dans des situations où il serait difficile de se déplacer sans lui.

Avec cette vision du permis de conduire ainsi que les éléments présentés par les différents chercheurs (contexte territorial, offre de transports alternatifs à la voiture, les changements de

mode de vie ainsi que les coûts), Rérat et al. (2017) parlent d'un report dans le temps du passage du permis de conduire des jeunes adultes qui le feraient alors quand ils en auraient la nécessité. C'est ce que l'on observe dans ce mémoire puisque les jeunes adultes semblent se décider à passer le permis de conduire quand ils en ressentent la nécessité.

Quatrièmement, certains chercheurs ont également parlé de la valorisation du temps de déplacement passé dans les différents moyens de transport. Selon eux, c'est une des raisons qui pourraient pousser les jeunes adultes à préférer emprunter les transports publics où ils sont plus passifs et peuvent faire d'autres activités (Delbosc & Currie, 2013 ; Goodwin & Van Dender, 2013 ; Kaufmann et al., 2017). Dans le travail ici présent, une minorité des jeunes adultes a évoqué ce temps passé dans les transports publics comme étant une des raisons pour ne pas avoir passé le permis de conduire, parce que ces personnes ont un gain de temps sur leurs hobbies (lecture, écouter de la musique, discuter avec leurs connaissances) et leur emploi du temps (réviser des cours). Cette étude peut conforter les résultats des précédentes recherches. Cependant, ce temps de déplacement peut être jugé différemment. On a pu constater qu'il pouvait également être une raison pour avoir passé le permis de conduire parce qu'elles ne supportaient plus de perdre leur temps dans les déplacements (les transports publics jugés comme prenant plus de temps que la voiture). C'est une thématique qu'il conviendrait d'approfondir dans de futures recherches.

Certains chercheurs lient la valorisation du temps de déplacement à la question des nouvelles technologies de communication (Delbosc & Currie, 2013 ; Grimal et al., 2013 ; Kaufmann et al., 2017 ; van der Waard et al., 2013). En effet, ils considèrent que l'avènement des réseaux sociaux et des applications de messagerie peut avoir une influence sur les comportements de mobilité, notamment parce que cela serait une autre manière que la voiture pour se connecter au monde et réaliser des activités qui ne requièrent pas de déplacement (Delbosc & Currie, 2013 ; Goodwin & Van Dender, 2013 ; Grimal et al., 2013 ; Kaufmann et al., 2017 ; van der Waard et al., 2013). Mais tous les chercheurs ne sont pas d'accord sur cette thématique. Dans le présent mémoire, aucun jeune adulte n'a évoqué la question des réseaux sociaux en lien avec leur mobilité. De ce fait, le rôle des technologies de communication reste flou puisqu'il n'y a ni affirmation, ni rejet de cette hypothèse. Pour étudier la question, il serait peut-être intéressant de lier les technologies de communication avec les technologies et applications de médias telles que Netflix, YouTube, les jeux sur smartphone et tablette, et les consoles de jeux portables (le succès du Game Boy de Nintendo dans les années 90 jusqu'au dernier en date de la Nintendo Switch montre qu'il y a une demande importante pour des consoles portables que l'on peut transporter

avec soi) qui peuvent également influencer la perception du temps de déplacement dans les moyens de transport. Il serait même également intéressant de parler de l'influence des journaux quotidiens gratuits qui sont mis à disposition aux gares et arrêts de bus. L'utilisation du temps dans les transports publics a été mentionné par les jeunes adultes dans le cadre de ce mémoire. Il y a les possesseurs du permis de conduire qui ont la sensation de perdre leur temps dans ces transports et qu'ils perdent du temps sur leur emploi du temps. Mais les non-possesseurs du permis voient ce temps-là comme une occasion pour eux de réviser pour des examens pour leurs études, de lire des livres, d'écouter de la musique en observant le monde qui bouge sous leurs yeux et de discuter avec leurs connaissances ou des inconnus. Il y a matière à étudier cette question du temps passé dans les transports publics, mais il serait peut-être nécessaire d'élargir cette thématique pour ne pas inclure uniquement les technologies de communication.

Finalement, les chercheurs ont constaté que la thématique de l'environnement n'est pas une considération suffisamment importante chez les jeunes adultes pour qu'ils puissent renoncer à faire le permis de conduire (Lefranc-Morin, 2016 ; Delbosc & Currie, 2013). En considérant cela, il est intéressant de noter que c'est un élément qui a été évoqué chez les non-possesseurs du permis de conduire comme une raison majeure quant à leur choix de ne pas le passer, au contraire de ce que pensent les chercheurs. Les étudiants qui possèdent le permis de conduire considèrent également que la thématique environnementale est suffisamment importante pour justifier leur choix de ne pas souhaiter acquérir de voiture personnelle et de continuer à utiliser des alternatives de transport. Même si cette importance donnée à la dimension environnementale se retrouvent chez des jeunes adultes qui n'ont pas la nécessité d'avoir le permis et/ou la voiture dans leur mobilité quotidienne, et qu'ils penseraient peut-être autrement si c'était le cas, cette thématique vaut la peine d'être prise en considération dans les raisons qui poussent les jeunes adultes dans leur choix de ne pas passer le permis de conduire et de ne pas acquérir de voiture.

D'autres éléments ont été mentionnés par les différentes recherches mais n'ont pas été observés dans l'étude réalisée pour ce mémoire. En effet, les chercheurs ont noté que le règlement du permis de conduire selon les différents pays étudiés peut influencer le choix de faire le permis de conduire (Delbosc & Currie, 2013 ; Kuhnimhof et al., 2012), notamment parce que les complications et changements peuvent être dissuasifs pour les jeunes adultes. Cependant, Rérat et al. (2017) ont constaté que les changements dans le règlement du permis de conduire en Suisse n'ont probablement pas ou que peu influencé les jeunes adultes puisque la problématique de la baisse du permis de conduire obtenu dans cette catégorie de la

population a été observé déjà avant la complexification des règles en Suisse. On note que dans ce travail de mémoire, les règlements n'ont pas été mentionnés comme étant une contrainte ou une dissuasion au passage du permis. Les seuls éléments qui ont été évoqués sont le prix de la formation et de ses différentes étapes, ainsi que le temps qu'elles prennent.

Pour terminer, le dernier élément constaté dans les précédentes recherches est celui de la différence entre les hommes et les femmes. Les hommes vivraient une baisse plus importante que les femmes en matière d'acquisition du permis de conduire (Kuhnimhof et al., 2012 ; Rérat et al., 2017), lesquelles en vivraient une moins importante (Kuhnimhof et al., 2012 ; Stokes, 2013) parce qu'il y aurait un effet de compensation du fait que les générations de femmes précédentes n'ont acquis le droit de passer le permis que tardivement par rapport aux hommes (Demoli, 2015). C'est une hypothèse qu'il est difficile de prouver ou contredire avec le présent mémoire parce qu'il n'y a pas assez d'éléments pouvant aller dans ce sens. Selon les résultats obtenus, les hommes chercheraient à faire le permis de conduire pour correspondre à une masculinité reconnue dans la société. Les femmes se complairaient dans leur dépendance à leur copain et n'éprouveraient alors pas la nécessité d'acquérir le droit de conduire. Ce seraient donc les hommes qui chercheraient le plus à obtenir le permis de conduire. Seulement, parmi ces personnes qui ont mis en avant leur genre de manière explicite ou implicite, aucune ne possède le permis. C'est une thématique qu'il conviendrait d'approfondir chez les jeunes adultes pour connaître les multiples influences du genre de chacun sur leur décision de faire ou non le permis de conduire.

L'étude réalisée dans le cadre de ce mémoire permet d'affirmer un certain nombre d'hypothèses et de compléter les recherches effectuées par d'autres auteurs, notamment concernant l'influence que peuvent avoir : la valorisation du temps de déplacement dans les différents moyens de transport ; le coût du permis et de la voiture ; le revenu des jeunes adultes ; le contexte territorial dans lequel ils vivent ; l'offre des différents moyens de transport dans ce contexte ; le mode de vie et les valeurs qui sont propres à cette nouvelle génération de jeunes adultes ainsi que les représentations plus fonctionnelles que symboliques du permis et de la voiture. Cependant, il y a la question de l'environnement qui semblait non pertinente dans les recherches précédentes et qui s'est révélée avoir une certaine importance dans cette étude. Cette dimension mériterait d'être reconsidérée comme une explication possible dans la problématique de la baisse du permis de conduire chez les jeunes adultes.

La dimension du genre dans ce contexte semble être importante pour une partie des jeunes adultes. Mais il est difficile de voir quelles peuvent être toutes les différences existantes entre les hommes et les femmes dans leur vision du permis de conduire et leur décision de le passer. C'est une dimension qu'il serait nécessaire d'approfondir dans de nouvelles recherches sur cette problématique.

D'autres dimensions restent sans élément nouveau suite à ce travail de recherche: le chômage chez les jeunes adultes ; le prix de l'essence ; l'évolution du prix des logements ; les modes de vie ; l'influence du niveau d'étude sur la décision de faire ou non le permis de conduire ; l'état du marché du travail actuellement ; les nouvelles technologies de communication qui semblent avoir un lien flou avec le permis mais qui pourrait avoir une certaine importance si on reconsidère la question autrement en prenant en compte l'importance des médias (Netflix, YouTube, Twitch, les jeux vidéo et les consoles portables) et en incluant d'autres éléments qui permettent de passer le temps dans les transports publics comme les journaux quotidiens gratuits qui sont mis à la disposition des usagers.

Il serait intéressant de voir comment la situation du permis de conduire évoluera au fil des années chez les jeunes adultes. La vision plus fonctionnelle du permis semble déjà bien amorcée et l'on peut imaginer qu'elle ne fera que gagner en importance, peut-être jusqu'au point où les représentations symboliques du permis de conduire n'existeront plus. Le permis ne serait alors plus associé au passage à l'âge adulte et il ne serait plus la preuve de la réussite sociale des jeunes adultes dans la société. Ils ne se sentiraient plus réduits au statut d'enfants immatures sans sa possession, et ils ne seraient plus considérés comme adultes autonomes et indépendants avec son acquisition. Les hommes ne se sentiraient plus honteux de ne pas être en sa possession ; ils auraient la sensation d'être des hommes aussi accomplis qu'en l'obtenant. Pour ce qui est des femmes, elles pourraient être considérées comme indépendantes et responsables de leurs déplacements, qu'elles le possèdent ou non. Elles ne subiraient pas de pression de la part de leurs connaissances pour le passer. Le permis serait donc perçu selon son utilité et ce qu'il peut apporter aux jeunes adultes, à savoir un droit d'utiliser un moyen de transport. Les jeunes adultes ne se sentiraient alors plus poussés et influencés pour faire le permis de conduire. Au contraire, ils le feraient si et quand ils estimeraient qu'il pourrait être nécessaire. On note déjà que les jeunes adultes possesseurs du permis l'ont passé pour son utilité dans leurs déplacements quotidiens. Ce sont les difficultés d'utilisation des moyens de transport alternatifs qui les ont poussés à chercher à acquérir le permis de conduire. On peut donc imaginer que si l'offre et les possibilités d'utilisation de ces moyens de transport se développent à l'avenir, il y

aurait moins de nécessité pour les jeunes adultes à faire le permis de conduire puisqu'ils pourraient avoir accès à des moyens de transport disponibles et efficaces.

L'indépendance pourrait rester associée au permis, mais plus de manière fonctionnelle que symbolique ; les jeunes adultes le considèrent plus comme un vecteur d'indépendance pour le service qu'il peut leur apporter que comme une preuve symbolique de leur indépendance. Le besoin d'indépendance est motivé par leurs difficultés à se déplacer au quotidien avec les moyens de transport alternatifs et les contraintes que ces jeunes perçoivent. Mais si ceux-ci se développent avec le temps, le permis perdrait de son intérêt comme seul accès à l'indépendance. Les non-possesseurs du permis ainsi que les satisfaits du permis et sans voiture sont deux preuves qu'il est possible de se déplacer sans voiture et même sans avoir le permis grâce aux alternatives de transport et qu'ils peuvent se sentir tout aussi indépendants que les possesseurs du permis de conduire. Avec le développement de ces moyens de transport, les jeunes adultes pourraient avoir une perception plus positive de ces derniers. Ils pourraient également les utiliser plus fréquemment puisqu'ils répondraient mieux à leurs besoins de déplacements dans leur quotidien.

Finalement, l'intérêt croissant pour l'environnement dans la société actuelle pourrait sensibiliser encore plus les jeunes adultes. On note qu'ils se posent tout de même tous la question de l'impact environnemental qu'ont les différents modes de transport publics dans leur utilisation, même s'ils ne peuvent pas nécessairement modifier leurs habitudes si les moyens de transport alternatifs à la voiture ne le permettent pas. Les étudiants sont particulièrement sensibles à la thématique environnementale. Tous ces jeunes adultes peuvent être à l'aube d'un changement de fonctionnement des différents moyens de transport, et principalement de la voiture, pour qu'ils soient plus respectueux de l'environnement et qu'ils répondent mieux à la demande pour influencer la population à emprunter les moyens alternatifs. Mais ce sont aussi les satisfaits du permis et sans voiture ainsi que les satisfaits sans permis qui peuvent pousser la société dans cette direction-là parce qu'ils refusent de posséder le permis ou une voiture et préfèrent favoriser les moyens alternatifs pour soutenir la cause environnementale. Ils créent une tendance chez les jeunes adultes qui est de se soucier de l'environnement au point de se déplacer de manière consciente de l'environnement. Par leur forte utilisation des moyens de transport alternatifs, la société pourrait devoir être adaptée pour répondre à la demande de cette nouvelle population qui désirent de tels moyens. Ils font partie d'une jeune génération de la population chez qui il semble que la diminution du taux de permis de conduire est la plus importante. Leurs comportements, modes de vie et choix modaux peuvent annoncer une

nouvelle manière de se déplacer et de considérer les différents moyens de transport selon leur usage, leur efficacité et leurs impacts environnementaux.

7. Bibliographie

Akoun, A. & Ansart, P. (1999). *Dictionnaire de sociologie*. Paris : Le Seuil.

Beaud, S. et Weber, F. (2012). *Guide de l'enquête de terrain : produire et analyser des données ethnographiques*, Paris : La Découverte.

Bertrand, J.-M. (2005, 25 janvier). *Faciliter l'accès des jeunes au permis de conduire, Etude et propositions*, Rapport parlementaire, pp. 11-18.

Bourdages-Sylvain, M.-P. & Rioux, J. (2005). *L'automobile et les jeunes ; entre symbolisme et utilitarisme, Les attitudes des jeunes de 16 à 24 ans de la région de Québec face à l'automobile*. (rapport final), Université Laval, Département de sociologie, Laboratoire de recherche, Québec, Canada. Repéré à <http://www.cms.fss.ulaval.ca/upload/soc/fichiers/riouxbourdagesauto2.pdf>

Bourdieu, P. (1979). *La distinction : critique du changement social*. Paris : Editions de Minuit.

Brun, G. (2001-2002). La mobilité urbaine : questions récurrentes et réponses de la recherche, *Economie & Humanisme*, 359, pp.10-15. Disponible sur : <http://www.revue-economie-et-humanisme.eu/bdf/revues/revue-50.html>

ch.ch (2016). *Coûts du permis de conduire*. Repéré à <https://www.ch.ch/fr/couts-du-permis-de-conduire> (consulté le 2 mars 2018)

Connell, R. (2014). *Masculinités. Enjeux sociaux de l'hégémonie*. Paris : Editions Amsterdam.

D'Alessio, E. (2018). Chez les jeunes, l'indépendance ne passe plus par le permis. *Revue Automobile*, (4), p. 4-5.

Da Cunha, A. (2015). *Formes et structures de la ville contemporaine* [support de cours]. Université de Lausanne, Institut de Géographie et de Durabilité.

Da Cunha, A. (2016). *Urbanisme durable et espace public – concepts, pratiques* [support de cours]. Université de Lausanne, Institut de Géographie et de Durabilité.

Delbosc, A. & Currie, G. (2013). Causes of Youth Licensing Decline: A Synthesis of Evidence, *Transport Reviews*, 33:3, 271-290, doi : 10.1080/01441647.2013.801929. Disponible sur : <http://dx.doi.org/10.1080/01441647.2013.801929>

Demoli, Y. (2015). *Automobile et stratification sociale. Diffusion, caractéristiques et coûts de l'équipement automobile en France depuis les années 1980*. Ecole doctorale de sciences po, Institut d'études politiques de Paris, France.

Dubois, N. (2004). *L'automobile : un espace vécu comme un autre chez-soi* (thèse de doctorat). Université de Nanterre – Paris X, Sciences de l'Homme et Société, Paris, France. Disponible sur <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00004639/document>

Goffman, E. (1973). *La mise en scène de la vie quotidienne*, Paris : Editions de Minuit.

Goodwin, P. et Van Dender, K. (2013). 'Peak Car' – Themes and Issues, *Transport Reviews*, 33 :3, 245-254, doi : 10.1080/01441647.2013.804133

Grimal, R., Collet, R. et Madre, J.-L. (2013). Is the Stagnation of Individual Car Travel a General Phenomenon in France? A Time-Series Analysis by Zone of Residence and Standard Living, *Transports Reviews*, 33:3, 291-309, DOI: 10.1080/01441647.2013.801930. Disponible sur : <http://dx.doi.org/10.1080/01441647.2013.801930>.

Headicar, P. (2013). *The Changing Spatial Distribution of the Population in England: Its Nature and Significance for 'Peak Car'*, *Transport Reviews*, 33:3, 310-324, doi : 10.1080/01441647.2013.802751. Disponible sur : <http://dx.doi.org/10.1080/01441647.2013.802751>

Haegel, F. et Duchesne, S. (2008). *L'enquête et ses méthodes : l'entretien collectif*. Armand Colin [Support électronique ePub]

Jeekel, H. (2015, 13 avril). Quel avenir pour la voiture ? *Forum Vies Mobiles*. Repéré à <http://fr.forumviesmobiles.org/video/2015/04/13/quel-avenir-pour-voiture-2813> (consulté le 16 mars 2017).

- Lefranc-Morin, A. (2016, 20 septembre). EVOLMOB – Evolution du rapport des jeunes à la voiture. *Forum Vies Mobiles*. Repéré à <http://fr.forumviesmobiles.org/projet/2016/09/20/evolmob-evolution-rapport-des-jeunes-voiture-2424> (consulté le 7 mars 2017).
- Kaufmann, J.-C. (2007) *L'entretien compréhensif*. L'enquête et ses méthodes. Armand Colin, 3^e édition [Support électronique ePub]
- Kaufmann, V. & Doherty, C. (2016, 7 juin). Motilité et viscosité : de nouveaux concepts pour comprendre et agir sur la mobilité. *Forum Vies Mobiles*. Repéré à <http://fr.forumviesmobiles.org/regards-croises/2016/06/07/motilite-et-viscosite-nouveaux-concepts-pour-comprendre-et-agir-sur-mobilite-3257> (consulté le 9 mars 2017).
- Kaufmann, V., Flonneau, M. et Papon, F. (2017, 13 janvier). L'avenir de l'automobile : triomphe ou déclin ? *Forum Vies Mobiles*. Repéré à <http://fr.forumviesmobiles.org/controverse/2017/01/13/lavenir-lautomobile-triomphe-ou-declin-3410> (consulté le 8 mars 2017)
- Kuhnimhof, T., Armoogum, J., Buehler, R., Dargay, J., Denstadli, J. M. et Yamamoto, T. (2012). Men Shape a Downward Trend in Car Use among Young Adults – Evidence from Six Industrialized Countries, *Transport Reviews*, 32:6, 761-779, doi :10.1080/01441647.2012.736426
- Kuhnimhof, T., Zumkeller, D. et Chlond, B. (2013). Who Made Peak Car, and How? A Breakdown of Trends over Four Decades in Four Countries, *Transport Reviews*, 33:3, 325-342, doi : 10.1080/01441647.2013.801928
- Masclat, O. (2002). Passer le permis de conduire : la fin de l'adolescence. *Agora débats/jeunesses*. (28), 46-56, doi : 10.3406/agora.2002.1975
- Metz, D. (2013). *Peak Car and Beyond: The Fourth Era of Travel*, *Transport Reviews*, 33:2, 255-270, doi : 10.1080/01441647.2013.800615. Disponible sur : <http://dx.doi.org/10.1080/01441647.2013.800615>
- Munafò, S., Kaufmann, V., Christie, D., Vincent-Geslin, S. et Ravalet, E. (2015). Dispositions et usages de l'automobile et des transports publics entre 1994 et 2011. Analyse des cas de

- Berne, Genève et Lausanne. *Revue d'Economie Régionale & Urbaine*, 753-782, doi : 10.3917/reru.155.0753
- Naess, P. (2005). Residential location affects travel behavior – but how and why?: The case of Copenhagen Metropolitan Area. *Progress in Planning*, 63 (2), doi :10.1016/j.progress.2004.07.004
- Office fédéral de la statistique (OFS) et Office fédéral du développement territorial (ARE). (2017). Microrecensement mobilité et transports 2015. Neuchâtel : Confédération Suisse.
- Pervanchon, M. (1999). *Du monde de la voiture au monde social*. Paris : L'Harmattan.
- Pervanchon, M. (2005). Apprendre à conduire, apprendre à se conduire : un objectif familial de la mobilité au quotidien. *NETCOM*, 19 (3-4), pp. 229-240.
- Pini, G. (2012-2013) *Géographie des Transports I et II* [support de cours]. Université de Lausanne, Institut de Géographie et de Durabilité.
- Rérat, P. (2015). *Densités urbaines et mobilités résidentielles* [support de cours]. Université de Lausanne, Institut de Géographie et de Durabilité.
- Rérat, P., Vincent-Geslin, S., Giacomel, G., Martin, A. et Baehler, D. (2017). La baisse du permis de conduire chez les jeunes adultes : simple report ou désamour de la voiture ? *Géo-Regards, L'habitabilité inattendue*, (9).
- Rocci A. (2007). *De l'automobile à la multimodalité ? Analyse sociologique des freins et leviers au changement de comportements vers une réduction de l'usage de la voiture. Le cas de la région parisienne et perspective internationale*. (thèse de doctorat). Université René Descartes - Paris V, Faculté de sociologie, France. Repéré à <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00194390/document>
- RTS (modifié le 3 juin 2016). *Près de 600 millions dépensés en dix ans pour valider les permis de conduire*. Repéré à <https://www.rts.ch/info/suisse/7219558-pres-de-600-millions-depenses-en-dix-ans-pour-valider-les-permis-de-conduire.html> (consulté le 2 mars 2018)
- RTS (modifié le 26 septembre 2016). *Le permis de conduire en deux phases : arnaque ou solution adéquate ?* Repéré à <https://www.rts.ch/info/suisse/7775452-le-permis-de-conduire-en-deux-phases-arnaque-ou-solution-adequate-.html> (consulté le 2 mars 2018)

Stokes, G. (2013). *The Prospects for Future Levels of Car Access and Use*, *Transport Reviews*, 33:3, 360-375, doi : 10.1080/01441647.2013.800614. Disponible sur : <http://dx.doi.org/10.1080/01441647.2013.800614>

Trachman, M. (2014, 10 juillet). Les vrais hommes et les autres. *La Vie des idées*. Repéré à <http://www.laviedesidees.fr/Les-vrais-hommes-et-les-autres.html> (consulté le 12 février 2016).

van der Waard, J., Jorritsma, P. et Immers, B. (2013). *New Drivers in Mobility; What Moves the Dutch in 2012?*, *Transport Reviews*, 33:3, 343-359, doi : 10.1080/01441647.2013.801046. Disponible sur : <http://dx.doi.org/10.1080/01441647.2013.801046>

8. Annexes

Annexe 1. Guide entretien – sans permis

A 1.1. Temps 1 – Tour de table

Présentation des participants

- Prénom
- Age
- Lieu de résidence
- Mode de déplacement principal
- Anecdote en lien avec transports ou déplacements

A 1.2. Temps 2 – associations d'idées spontanées

Nous allons maintenant vous distribuer des post-its de couleurs avec des mots en lien avec les transports.

Il n'y a pas de bonne ou de mauvaise réponse, il s'agit simplement de savoir ce que vous imaginez autour de ces mots.

Pour chacun, pouvez-vous indiquer un objet, une idée, un adjectif qui vous vient spontanément à l'esprit ?

Permis de conduire	Vert clair
Voiture	Bleu clair
Transports en commun	Bleu foncé
Vélo	Rouge
Marche à pied	Jaune
Covoiturage	Vert foncé
Autopartage	Rose

- ⇒ Ramasser les post-its
- ⇒ Restitution collective (si temps)

A 1.3. Temps 3 – le jeu de la planète

Principe : il s'agit ici de construire une planète idéale afin que les participants expriment leurs imaginaires et projections autour de la voiture et des modes de transports en commun.

Nous allons essayer d'imaginer ensemble deux planètes : une planète voiture et une planète sans voiture.

A 1.3.1. La planète voiture

- Comment pourriez-vous décrire cette planète ? Quels sont ses traits marquants ? A quoi ressemble-t-elle ?
- Que trouve-t-on sur cette planète ?
- **Temporalités / activités** : Qu'est-ce qui se passe sur la planète le matin, l'après-midi, le soir ? Que s'y passe-t-il le week-end ?
- **Comment y sont les paysages, les bâtiments ?**
 - Est-ce qu'ils sont hauts, bas ?
 - Quand et comment ont-ils été construits ?
 - A quoi servent ces bâtiments ?
 - Est-ce qu'on y habite ?
- **Quels habitants trouve-t-on sur cette planète ?**
 - Que font-ils ?
 - Des hommes, des femmes ?

- Des enfants ? Des jeunes ? Des adultes ? Des personnes âgées ?
- Des pauvres ? Des riches ?
- Comment sont-ils ?
- **Quels sont les avantages de cette planète ? Ses inconvénients ?**
 - Est-on en sécurité sur cette planète ? A quelle heure ? Où ? Qui ?
 - Facile de se déplacer ?
 - Santé ?
- Qu'est-ce qui y est agréable ? Désagréable ? Gênant ?
- Quels sont les problèmes que l'on y rencontre ?

A 1.3.2. La planète sans voiture

- Comment pourriez-vous décrire cette planète ? Quels sont ses traits marquants ? A quoi ressemble-t-elle ?
- Que trouve-t-on sur cette planète ?
- **Temporalités / activités** : Qu'est-ce qui se passe sur la planète le matin, l'après-midi, le soir ? Que s'y passe-t-il le week-end ?
- **Comment y sont les paysages, les bâtiments ?**
 - Est-ce qu'ils sont hauts, bas ?
 - Quand et comment ont-ils été construits ?
 - A quoi servent ces bâtiments ?
 - Est-ce qu'on y habite ?
- **Quels habitants trouve-t-on sur cette planète ?**
 - Que font-ils ?
 - Des hommes, des femmes ?
 - Des enfants ? Des jeunes ? Des adultes ? Des personnes âgées ?
 - Des pauvres ? Des riches ?
 - Comment sont-ils ?
- **Quels sont les avantages de cette planète ? ses inconvénients ?**
 - Est-on en sécurité sur cette planète ? A quelle heure ? Où ? Qui ?
 - Facile de se déplacer ?
 - Santé ?
- Qu'est-ce qui y est agréable ? Désagréable ? Gênant ?
- Quels sont les problèmes que l'on y rencontre ?

- Y a-t-il des déplacements difficiles sur cette planète ? Où on voudrait une voiture ? Pourquoi ?
- Usage/possession
- Responsabilité

A 1.4. Temps 4 – Retour au réel

Pour finir, nous allons revenir à la réalité de vos vies personnelles.

Autour de cette table, vous n'avez pas le permis de conduire.

- Quelles en sont les raisons ?
- Envisagez-vous de le passer ?
- Quels sont les avantages/inconvénients de cela ?
- Comment vous déplacez-vous ?
- Pensez-vous que les jeunes passent moins le permis de conduire aujourd'hui à Lausanne et aux alentours ? Lesquels en particulier ?
- Pour quelles raisons d'après vous ?
- Comment voyez-vous l'évolution de la mobilité et des transports dans l'avenir à Lausanne ?

A 1.5. Remerciements et formalités

Merci pour votre participation ! pour vous remercier, chèque cadeau Manor de 20 CHF.

Pour cela, signez le document « reçu ».

Pour la poursuite de l'enquête, nous aimerions pouvoir vous recontacter dans les semaines qui arrivent. Etes-vous d'accord pour cela ? Connaissez-vous, dans votre entourage, quelqu'un qui pourraient participer à notre enquête ? Merci !

Annexe 2. Guide entretien – avec permis

A 2.1. Temps 1- Tour de table

Présentation des participants

- Prénom
- Age
- Lieu de résidence
- Mode de déplacement principal
- Anecdote en lien avec transports ou déplacements

A 2.2. Temps 2- associations d'idées spontanées

Nous allons maintenant vous distribuer des post-its de couleurs avec des mots en lien avec les transports.

Il n'y a pas de bonne ou de mauvaise réponse, il s'agit simplement de savoir ce que vous imaginez autour de ces mots.

Pour chacun, pouvez-vous indiquer un objet, une idée, un adjectif qui vous vient spontanément à l'esprit ?

Permis de conduire	Vert clair
Voiture	Bleu clair
Transports en commun	Bleu foncé
Vélo	Rouge
Marche à pied	Jaune
Covoiturage	Vert foncé
Autopartage	Rose

- ⇒ Ramasser les post-its
- ⇒ Restitution collective (si temps)

A 2.3. Temps 3 – Le jeu de la planète

Principe : il s'agit ici de construire une planète idéale afin que les participants expriment leurs imaginaires et projections autour de la voiture et des modes de transports en commun.

Nous allons essayer d'imaginer ensemble deux planètes : une planète voiture et une planète sans voiture.

A 2.3.1. La planète voiture

- Comment pourriez-vous décrire cette planète ? Quels sont ses traits marquants ? A quoi ressemble-t-elle ?
- Que trouve-t-on sur cette planète ?
- **Temporalités / activités** : Qu'est-ce qui se passe sur la planète le matin, l'après-midi, le soir ? Que s'y passe-t-il le week-end ?
- **Comment y sont les paysages, les bâtiments ?**
 - Est-ce qu'ils sont hauts, bas ?
 - Quand et comment ont-ils été construits ?
 - A quoi servent ces bâtiments ?
 - Est-ce qu'on y habite ?
- **Quels habitants trouve-t-on sur cette planète ?**
 - Que font-ils ?
 - Des hommes, des femmes ?
 - Des enfants ? Des jeunes ? Des adultes ? Des personnes âgées ?
 - Des pauvres ? Des riches ?
 - Comment sont-ils ?
- **Quels sont les avantages de cette planète ? ses inconvénients ?**
 - Est-on en sécurité sur cette planète ? A quelle heure ? Où ? Qui ?
 - Facile de se déplacer ?
 - Santé ?
- Qu'est-ce qui y est agréable ? Désagréable ? Gênant ?
- Quels sont les problèmes que l'on y rencontre ?

A 2.3.2. La planète sans voiture

- Comment pourriez-vous décrire cette planète ? Quels sont ses traits marquants ? A quoi ressemble-t-elle ?
- Que trouve-t-on sur cette planète ?
- **Temporalités / activités** : Qu'est-ce qui se passe sur la planète le matin, l'après-midi, le soir ? Que s'y passe-t-il le week-end ?

- **Comment y sont les paysages, les bâtiments ?**
 - Est-ce qu'ils sont hauts, bas ?
 - Quand et comment ont-ils été construits ?
 - A quoi servent ces bâtiments ?
 - Est-ce qu'on y habite ?
- **Quels habitants trouve-t-on sur cette planète ?**
 - Que font-ils ?
 - Des hommes, des femmes ?
 - Des enfants ? Des jeunes ? Des adultes ? Des personnes âgées ?
 - Des pauvres ? Des riches ?
 - Comment sont-ils ?
- **Quels sont les avantages de cette planète ? ses inconvénients ?**
 - Est-on en sécurité sur cette planète ? A quelle heure ? Où ? Qui ?
 - Facile de se déplacer ?
 - Santé ?
 - Qu'est-ce qui y est agréable ? Désagréable ? Gênant ?
 - Quels sont les problèmes que l'on y rencontre ?
- Y a-t-il des déplacements difficiles sur cette planète ? Où on voudrait une voiture ? Pourquoi ?
- Usage/possession
- Responsabilité

A 2.4. Temps 4 – Retour au réel

Pour finir, nous allons revenir à la réalité de vos vies personnelles.

Autour de cette table, vous avez tous le permis de conduire.

- A quel moment l'avez-vous passé ?
- Pour quelles raisons ?
- Quels sont les avantages/inconvénients de cela ?
- Possédez-vous une voiture ? Si non, à quelle fréquence en utilisez-vous une ?
- Comment vous déplacez-vous ?

- Pensez-vous que les jeunes passent moins le permis de conduire aujourd'hui à Lausanne et aux alentours ? Lesquels en particulier ?
- Pour quelles raisons d'après vous ?
- Comment voyez-vous l'évolution de la mobilité et des transports dans l'avenir à Lausanne ?

A 2.5. Remerciements et formalités

Merci pour votre participation ! pour vous remercier, chèque cadeau Manor de 20 CHF.

Pour cela, signez le document « reçu ».

Pour la poursuite de l'enquête, nous aimerions pouvoir vous recontacter dans les semaines qui arrivent. Etes-vous d'accord pour cela ? Connaissez-vous, dans votre entourage, quelqu'un qui pourraient participer à notre enquête ? Merci !

Annexe 3. Guide d'entretiens individuels

A 3.1. Perspectives biographiques

- Est-ce que vous pouvez commencer par vous présenter, quelle formation, etc. ? *Rouvrir sur les éléments donnés dans les petits questionnaires → avoir des données de base et mettre en confiance. Permet de mieux amener les questions suivantes.*
- De quel endroit êtes-vous originaire ? *Combien de temps vous y avez passé ?*
- Quel est le métier de vos parents ? *Pour renseigner sur l'appartenance sociale de la personne.*
- Comment vous déplacez-vous à ce moment ? *Anecdote/souvenir ?*
 - *Ecoles*
 - *Ecole enfantine ?*
 - *Ecole primaire ?*
 - *Autres écoles ?*
 - *Différents âges ?*
 - *Loisirs ?*
 - *Vacances ? → marqueur social*

- Comment vos parents se déplaçaient-ils ? Anecdote/souvenir ?
- Comment vous déplacez-vous actuellement ? Anecdote ?

A 3.2. Lieu d'habitation

Être attentif au type d'habitation (chez les parents, seul, collocation, déplacements entre semaine et week-end, environnement autour (urbain, périurbain, rural), est-ce qu'il y a des accès ?)

- Est-ce qu'il y avait une voiture disponible à la maison lorsque vous viviez avec vos parents ?
 - A qui appartenait-elle ?
 - Comment cela se passait-il avec vos parents, et frères et sœurs pour l'utiliser ?
- Avec qui vivez-vous actuellement ?

A 3.3. Permis de conduire

- **Avez-vous le permis de conduire ?**

A 3.3.1. Avec permis

Mettre des sous-thématiques (possession du permis, de la voiture, ...)

A 3.3.1.1. Possession du permis de conduire

- A quel moment avez-vous passé le permis ?
- Qu'est-ce qui vous a motivé à passer le permis de conduire ?
- Dans quelles conditions ?
 - Combien de temps cela vous a-t-il pris ?
 - Qui a payé ?
 - Qu'est-ce vous avez pensé de cette formation ?
 - Anecdote ?

A 3.3.1.2. Expériences de conduite

- Comment se sont passées vos premières expériences avec le permis temporaire ?
Sachant que les gens sont accompagnés ?
 - Avec qui conduisiez-vous ?
 - Anecdotes sur les premières expériences ?
- Comment se sont passées les premières expériences lorsque vous avez commencé à conduire seul(e) ?
- Comment cela se passe-t-il maintenant ?
 - Est-ce qu'il y a des choses dans lesquelles vous n'êtes pas à l'aise lorsque vous conduisez ?
- Sur quels véhicules avez-vous conduit lors de votre apprentissage ou même après ?

A 3.3.1.3. Organisation et famille

- Est-ce que cela a été discuté dans la famille et comment ?
- Est-ce que vous avez reçu du soutien de leur part ? Comment ?
- Comment cela s'est passé pour vos frères et sœurs ?
- Etes-vous satisfait d'avoir passé le permis de conduire ? Pourquoi ?

A 3.3.1.4. Possession de voiture

- A qui appartenait les véhicules que vous avez utilisés ?
- Est-ce que vous possédez une voiture ou avez accès à une voiture ?
 - A qui appartient-elle ?
 - Comment ?
 - Pour quel type d'activités ?
 - Est-ce que vous pouvez l'utiliser seul(e) ?

A 3.3.2. Sans permis

A 3.3.2.1. Raisons pour ne pas avoir le permis

- Comment ça s'est fait que vous n'avez pas le permis de conduire ?
- Qu'est-ce qui a pu vous freiner/vous empêcher de faire le permis de conduire ?
- Qu'est-ce qui vous motiverait à le passer ?

A 3.3.2.2. Organisation et famille

- Comment cela s'est passé avec vos parents ?
 - Comment ont-ils réagi/réagissent-ils ?
- Comment ça s'est passé pour vos frères et sœurs ? Est-ce qu'ils ont fait leur permis ?

A 3.3.2.3. Expériences sans permis

- Comment vivez-vous le fait de ne pas avoir de permis de conduire ?
- Est-ce qu'il y a des situations dans lesquelles vous vous sentez limités dans vos mouvements ?

A 3.3.2.4. « Possession » de voiture

- Est-ce qu'il y a un véhicule à la maison ?

A 3.4. Pratiques des mobilités / Usages

A 3.4.1. Déplacements et moyens de transport

- Décrivez vos déplacements sur une semaine. *Imprimer un calendrier pour que les gens prennent des notes.*
- Comment vous déplacez-vous ?
 - Formation ?
 - Travail ?
 - Courses ?
 - Loisirs ?
 - Anecdote ?
- [Personnes sans permis] Est-ce que des personnes vous amènent en voiture ?
- Est-ce que ça vous arrive d'utiliser le vélo, une trottinette, les rollers, skate pour les déplacements ?
- Est-ce que ça vous arrive d'utiliser le covoiturage ?

A 3.4.2. Sentiments : lieux, temporalité et transports

- Où aimez-vous vous rendre ?
 - Pourquoi ?
 - Anecdote ?
- Où n'aimez-vous pas vous rendre ?
 - Pourquoi ?
 - Anecdote ?
- Quand aimez-vous vous déplacer et vous rendre dans ces lieux ?
 - Pourquoi ?
 - Anecdote ?
- Quels modes de transport n'aimez-vous pas utiliser ?

A 3.4.3. Influence du genre

- Est-ce que le fait d'être un homme ou une femme influence vos mobilités ? *Attendre la fin de la thématique pour poser cette question !*
 - Est-ce que vous évitez des lieux du fait de votre genre ?
 - Pourquoi ?
 - Anecdote ?

A 3.4.4. Accessibilité

Faire le point sur les différents accès.

- Est-ce que vous avez un vélo ?
- Est-ce que vous avez un abonnement de train ?
- Est-ce que vous avez un abonnement à l'autopartage ?
- Quels sont les moyens de transport les plus faciles d'accès pour vous ?

A 3.5. Perceptions et représentations des différents moyens de transport

- Que pensez-vous de la voiture ?
 - A Lausanne ?
 - Et dans le canton ?
 - *Pour relancer : pouvez-vous me donner trois adjectifs associés à la voiture ?*

- Que pensez-vous des transports en commun ?
 - A Lausanne ?
 - Et dans le canton ?
 - *Pour relancer : pouvez-vous me donner trois adjectifs associés aux transports en commun ?*
- Que pensez-vous du vélo ?
 - A Lausanne ?
 - Et dans le canton ?
 - *Pour relancer : pouvez-vous me donner trois adjectifs associés au vélo ?*
- Que pensez-vous de la marche à pied ?
 - A Lausanne ?
 - Et dans le canton ?
 - *Pour relancer : pouvez-vous me donner trois adjectifs associés à la marche à pied ?*
- *A demander si ça ne vient pas : Comment percevez-vous le temps passé dans le(s) transport(s) que vous utilisez ?*
- **Terminer avec la question de recherche : est-ce que vous avez l'impression que les jeunes passent moins le permis de conduire et pourquoi ? Quels jeunes ?**