



54ème colloque
ASRDLF

5-7 juillet 2017, Athènes, Grèce



15th conference
ERSA-GR



Les défis de développement pour les villes et les régions dans une Europe en mutation

La voiture dans la mobilité des adolescents en Europe. Pratiques et représentations.

Mr Emmanuel RAVALET

LaSUR EPFL Collaborateur scientifique
Batiment BP, station 16 1015 Lausanne Suisse
emmanuel.ravalet@epfl.ch

Mr Guillaume DREVON

LaSUR EPFL Collaborateur scientifique
Batiment BP, station 16 1015 Lausanne Suisse
guillaume.drevon@epfl.ch

Mr Vincent KAUFMANN

LaSUR EPFL professeur
Batiment BP, station 16 1015 Lausanne Suisse
vincent.kaufmann@epfl.ch

Référence à la session / reference to the session

B3 ou B7

Résumé / Summary

Plusieurs recherches récentes suggèrent qu'il existe une diminution de l'attrait des jeunes pour la voiture individuelle (Delbosc et Curry, 2013). Cette communication s'inscrit dans cette perspective en interrogeant plus largement les adolescents sur leur mobilité quotidienne. Souvent considérée comme une période de transition entre dépendance aux parents et autonomie à l'âge adulte, l'adolescence est relativement peu prise en compte dans les politiques publiques de transport. Les données disponibles au sujet des pratiques et des comportements de mobilité des jeunes demeurent limitées d'autant plus à l'échelle européenne. Pourtant, la connaissance fine de la mobilité des adolescents permet d'une part de répondre à la question de leurs besoins actuels et d'autre part d'établir une vision prospective des pratiques et des comportements de mobilité à moyen terme (Birna et al. 2013). Plusieurs enjeux sont associés à cette connaissance. Tout d'abord, les rapports à la voiture, aux transports en commun et aux nouveaux services de mobilité permettent de mieux envisager l'appétence modale à l'âge adulte et ainsi d'évaluer les politiques publics d'éducation en faveur d'une mobilité plus durable (Kopnina 2014). Ensuite, la connaissance des pratiques de mobilité permet également de mieux comprendre le niveau d'autonomie des adolescents ainsi que leurs aspirations futures (Clifton 1995). Il s'agit également de comprendre comment les adolescent utilisent les TIC dans leurs

déplacements quotidiens (Aguiléra et al. 2012). Les préoccupations des jeunes quant à leur mobilité permettent aussi de mettre en perspective les différences et les inégalités entre les filles et les garçons (Brown et al. 2017). Enfin, la collecte d'informations en matière de mobilité pour les adolescents implique de traiter un certains nombres d'enjeux d'ordre méthodologiques (Vulbeau et al. 2006) dès lors que le taux de participation aux enquêtes traditionnelles demeure faible et que les mesures de protection des adolescents sont importantes. L'enjeu méthodologique renvoie donc à la nécessité d'imaginer de nouveaux protocoles pour favoriser la participation des jeunes. Pour répondre à l'ensemble de ces enjeux, cette communication propose de présenter une partie des résultats issus d'un programme de recherche réalisé en partenariat avec le constructeur automobile Toyota. Ces résultats s'appuient notamment sur une enquête ad hoc déployée dans cinq pays européens (France, Allemagne, Italie, Espagne, Royaume-Uni) entre mai et septembre 2016.

Dans le cadre du projet de recherche, la collecte d'informations au sujet de la mobilité des adolescents s'est appuyée sur trois outils. La collecte de traces numériques à partir des réseaux sociaux a permis de dégager les expressions associées à la mobilité chez les adolescents afin de mettre en place un questionnaire quantitatif. Enfin, la démarche d'enquête est complétée par 18 entretiens semi-directifs auprès d'adolescents résidents dans l'agglomération de Grenoble. La communication se focalisera principalement sur les résultats issus du questionnaire quantitatif. Sont alors considérées les pratiques modales, les activités hors-domicile, les représentations des modes, la connaissance et pratique des nouveaux services de mobilité ; les accès (aux) et utilisation (des) TIC, les activités pendant les temps de déplacement et les représentations du permis de conduire. Etant donnée la fréquentation assidue des réseaux sociaux par les adolescents, ce canal de diffusion est apparu comme le plus pertinent. Ainsi, le questionnaire a été diffusé via Facebook dans cinq pays européen à l'aide d'une page dédiée sur ce réseau social. Cette méthode a permis d'enquêter environ 8 200 adolescents âgés de 14 à 17 ans.

Les résultats des analyses permettent de mettre en évidence d'importantes différences, suivant les pays, au niveau des pratiques modales entre le lieu de résidence et l'établissement scolaire. Ces pratiques se déclinent également au niveau des activités extrascolaires et mettent en évidence des cultures de mobilité propre à chaque pays. La voiture conserve une image très positive. Associée au permis de conduire et à l'autonomie, l'acquisition d'une voiture apparait comme une priorité pour les adolescents. L'enquête indique également d'importantes différences selon le genre. La mobilité des jeunes filles est marquée par la recherche de sécurité. En effet, celles-ci tendent à éviter les risques d'agressions et à utiliser les modes de transport les plus sûrs sur le plan de la sécurité routière. Les technologies de l'information et plus particulièrement les smartphones jouent un rôle important pour la planification et la gestion de la mobilité. Ils garantissent aussi aux adolescents un lien social entre eux et avec leurs parents. Le smartphone assure également une fonction de protection vis-à-vis des autres usagers. La mobilité des adolescents est largement encadrée par leurs parents. Bien qu'ils se considèrent relativement autonomes vis-à-vis, les adolescents enquêtés aspirent à davantage d'autonomie notamment à travers l'obtention du permis B et l'acquisition d'une voiture individuelle. Ainsi les adolescents européens tendraient plutôt à se projeter comme de futurs automobilistes, même si la réalité de leurs besoins à partir de la majorité amènera certainement certains d'entre eux à reconsidérer cette position. La localisation résidentielle, plus ou moins urbaine joue également un rôle à ce niveau.

Bibliographie / Bibliography

Aguiléra, A., Guillot, C. & Rallet, A., 2012. Mobile ICTs and physical mobility : Review and research agenda. *Transportation Research Part A*, 46, pp.664–672.

Birna, S. et al., 2013. Understanding adolescents ' intentions to commute by car or bicycle as adults. *Transportation Research Part D*, 24, pp.1–9.

Brown, B. et al., 2017. Children ' s Geographies Gender differences in children ' s pathways to independent mobility Gender differences in children ' s pathways to independent mobility. Children's Geographies, 3285(January), p.385–401 Gender.

Clifton, K.J., 1995. Exploration of Travel to After-School Activities. Transportation Research Record, (3), pp.74–80.

Delbosc, A., Currie, G., 2013. Causes of Youth Licensing Decline: A Synthesis of Evidence. Transport Reviews.

Kopnina, H., 2014. Revisiting Education for Sustainable Development (ESD): Examining Anthropocentric Bias Through the Transition of Environmental Education to ESD. Sustainable Development, 83(November 2011), pp.73–83.

Vulbeau, A. et al., 2006. d ' enfants et de jeunes : objets , méthodes et terrains  de recherche en sciences sociales. Revue française de pédagogie, 156, pp.178–181.