

KEO FLASH SCOPIE

IMAGINER
LA MOBILITÉ
DE DEMAIN

Pour aller à l'école :
moins de marche,
plus de voiture

La voiture, le permis
et les jeunes, une
histoire qui perdure

Les jeunes :
une génération
pro climat ?

La place de la voiture au fil de la jeunesse

L'usage de la voiture, ainsi que son image, tendent à perdre de la vitesse. Toutefois, même chez les jeunes générations, la voiture semble faire de la résistance, et être la principale option quand ils passent dans la vie active : faute d'alternatives séduisantes ? D'un urbanisme non adapté aux modes alternatifs ?

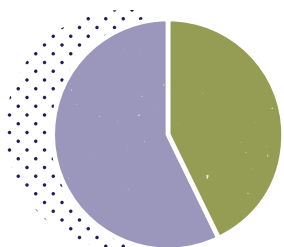
Le passage du permis de conduire reste toujours un sésame essentiel pour la majorité des 18-29 ans, même si, en raison de l'allongement des études pour une partie d'entre eux, ils repoussent l'âge de le passer.

De même, les considérations environnementales liées à l'usage de la voiture ne semblent pas influencer cette génération, d'autant qu'il n'y aurait pas de spécificité « jeunes » en matière de sensibilité à l'écologie.

Malgré les difficultés d'utiliser les transports en commun pour les loisirs, les jeunes sont conscients de ses avantages et inconvénients. Si certains choisissent la voiture quand ils ont la possibilité de la prendre, ils effectuent tout de même des choix sur les modes qu'ils préfèrent : les transports en commun sont préférés à la marche et au vélo, même en centre-ville.



Enfin, la vigilance à l'égard des jeunes (et jeunes filles particulièrement) dans l'espace public, pour faire face à un (sentiment) d'insécurité, incite à une forte utilisation de la voiture précocement (dont par les parents), au détriment des transports en commun.



43 % des 15-27 ans
associent le mot
pollution à la voiture,
contre environ 9 %
pour les TCU

(Source : UTPF)

62 %

des « 18-29 ans » n'imaginent
pas vivre toute leur vie sans
voiture (même pourcentage
que pour les plus de 30 ans)

(Source : Observatoire Cetelem)

Pour aller à l'école : moins de marche, plus de voiture

Depuis plusieurs dizaines d'années, nos territoires sont conçus pour et autour de la voiture. La place de plus en plus importante accordée à la voiture s'est faite, entre autre, au détriment du piéton. Ainsi, dans nos sociétés occidentales, l'enfant a progressivement désinvesti l'espace urbain extérieur pour devenir un « enfant d'intérieur ». Par exemple, pour aller à l'école, la voiture a rem-

placé progressivement la marche à pied et le vélo. D'après une enquête Keoscopie de 2024, les enfants sont de moins en moins nombreux à se rendre à pied ou en vélo dans leur établissement ; environ 50 % pour l'école « élémentaire » et 40 % pour le collège, soit 17 points de moins que leurs propres parents, au profit de la voiture (+16 points). 



Pour se rendre au collège,

42 %

des collégiens actuels déclarent prendre les TC, soit un pourcentage proche de leurs parents (quand ils étaient collégiens)

(Source : Keoscopie)

Quel(s) mode(s) utilisé(s) pour se rendre au collège ?

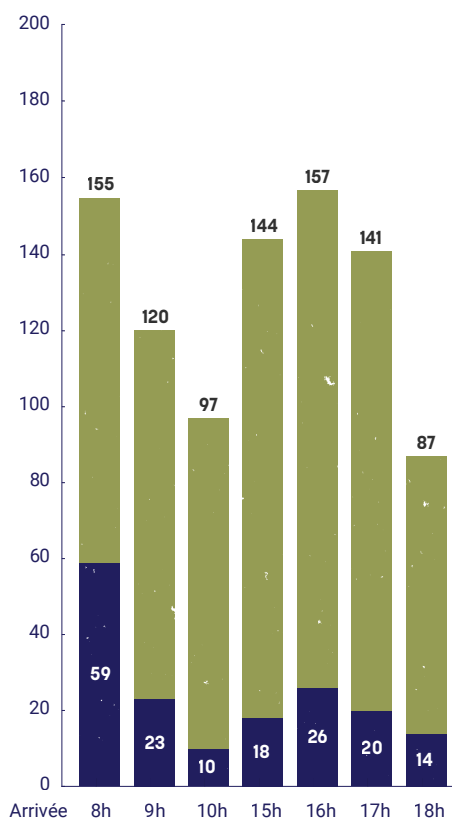
	Enfants (actuels)	Parents (quand ils étaient collégiens)	Écart (en points)
Transports en commun	42 %	40 %	+2
Marche à pied	34 %	46 %	-12
Vélo/trot	5 %	10 %	-5
VP	37 %	21 %	+16
2R motorisés	2 %	3 %	-1

(Filtre : couples avec enfant(s) et parents seuls avec enfant(s))

Source : Keoscopie 2024

1 enfant sur 2

est accompagné en voiture à l'école, même pour de courtes distances (Source : Ademe)



■ Nombre moyen d'abonnés par jour

■ Nombre d'abonnés différents vus au cours du mois

(Source : Ademe)

Les collégiens et lycéens ont aussi des horaires irréguliers

Un des premiers contacts avec les transports en commun se fait à l'occasion des déplacements pour se rendre / repartir de son établissement scolaire. Comme pour une partie des actifs, les collégiens et lycéens ont aussi des rythmes hétérogènes. Selon les jours, certains vont commencer leur cours à 8 h, 9 h, voire 10 h, et les terminer en dehors des traditionnelles heures de fin de cours. Et ce ne sont jamais les mêmes élèves qui sont concernés d'un jour sur l'autre.

Sur des lignes à dominante scolaire, offrant une grande diversité d'horaires, au cours d'un mois d'observation, il y a quasiment autant d'abonnés scolaires qui auront utilisé au moins une fois la course arrivant pour la rentrée de 8 h (155 dans l'illustration jointe), que d'abonnés scolaires qui auront utilisé la course de 15 h (144). Et même si la course permettant une arrivée pour 10 h est peu fréquentée au quotidien (dix abonnés en moyenne), ils sont quasiment 100 (97) à l'avoir utilisée au moins une fois au cours du mois. Peu de monde quotidiennement, ne signifie pas peu de monde concerné.

Pour que l'expérience des transports en commun soit vécue positivement, il est important d'apporter des solutions en dehors de l'heure principale d'entrée et de sortie des établissements. Sinon, dès qu'ils le pourront, les jeunes chercheront à s'en affranchir et cela durablement. 

La voiture, le permis et les jeunes, une histoire qui perdure

Totalement révolu le temps de la voiture ? Même si son image est tombée de son piédestal, et qu'elle fait probablement moins rêver, elle reste encore synonyme de liberté pour quatre jeunes sur dix. Le taux de permis de conduire des 25-30 ans a peu évolué depuis 40 ans. Ce dernier est vu comme une compétence qu'il est utile d'avoir. De plus, la dépendance marquée des parents à la voiture constitue un élément détermi-

nant dans l'influence qu'ils exercent sur leurs adolescents. Dans l'ensemble, les parents voient dans l'obtention du permis, l'occasion de se décharger du poids des trajets pour accompagner leurs enfants au lycée ou dans les loisirs. Par ailleurs, ils voient le permis comme indispensable à l'insertion professionnelle, et « répond » aussi à une de leur préoccupation majeure : la sécurité de leur enfant dans l'espace public. 

92 %

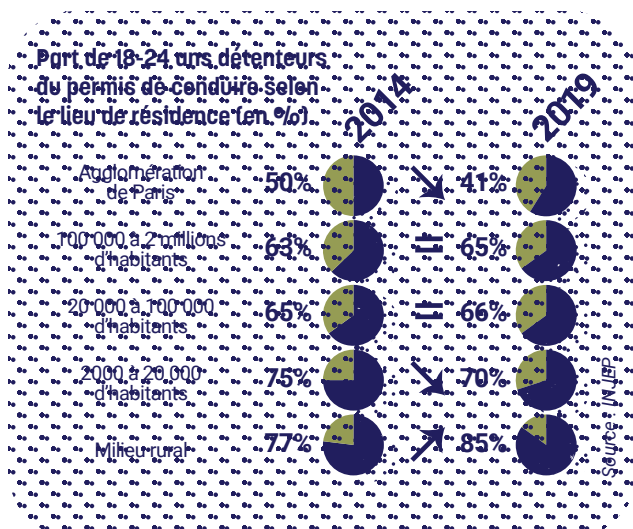
des 18-29 ans ont le permis de conduire, et/ou envisagent de le passer

(Source : Keoscopie 2022)

62 %

des 18-24 ans ressentent un sentiment de fierté à posséder une voiture (contre moins de 50 % des 55 ans et +)

(Source : Ademe)



En 2008, dans la tranche « 30-34 ans », **91 %** de la population française possédaient le permis de conduire (ils étaient 88 % en 1993)

(Source : Métropolitiques)

Parmi les utilisateurs des TCU, les 15-29 ans sont

2 fois plus nombreux

à « modifier leur itinéraire » et/ou à « modifier leur arrêt » (45 %) pour des raisons d'insécurité, que les « 30 ans et + » (21 %)

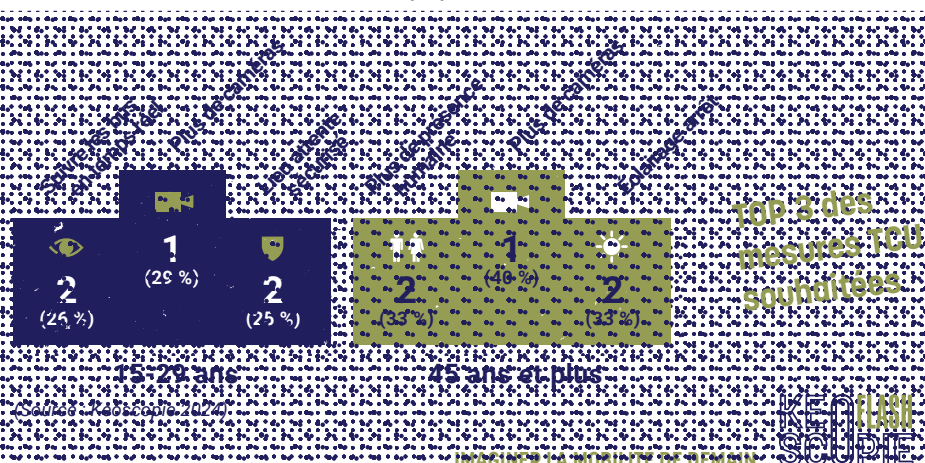
Pour **27 %**

des 15-27 ans (contre 18 % pour les 30 ans et +), l'insécurité est un frein à l'utilisation des TC du quotidien

Parmi les mesures futures, quelles sont celles que vous souhaitez voir introduites en priorité dans les transports en commun, afin d'en améliorer l'usage pour lutter contre le sentiment d'insécurité ?

Sentiment d'insécurité dans les transports en commun : accélérateur de futurs automobilistes ?

Dans son étude Keolis sur « Genre et mobilité », les participants reconnaissent tous une différence entre les expériences féminines et masculines de la mobilité, en mentionnant presque immédiatement la question de l'insécurité dans les transports en commun. Ce sentiment d'insécurité se développe fortement dès l'adolescence, période où les jeunes (hommes comme femmes) prennent de plus en plus leur indépendance. Toutefois, dans les transports en commun, cette jeunesse a des comportements, des attentes, voire des tactiques mises en œuvre, différentes du reste de la population. 



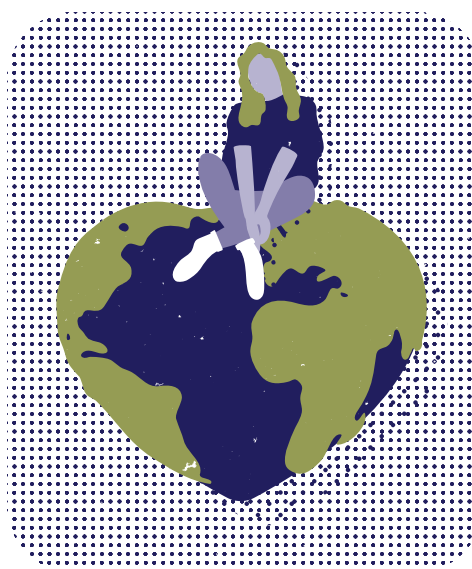
Les jeunes : une génération pro climat ?

L'idée d'une jeunesse uniforme, en rupture totale avec les générations précédentes, constitue un leurre. Ringard le rêve de la maison individuelle ? 70 % y aspirent. Quant à savoir si tous nos enfants sont des Greta Thunberg dans l'âme, seuls 28 % des jeunes citent le changement climatique parmi l'une de leurs trois premières priorités, derrière la santé, le pouvoir d'achat et la pauvreté.

Les « jeunes militants » conscients des défis écologiques sont par contre très visibles par leurs actions souvent fortement médiatisées. Mais ils ne représentent qu'une petite partie de la génération des 18-29 ans (moins de 20 %).

Lorsqu'on leur pose directement la question, les adolescents se disent concernés par les enjeux écologiques. Pour autant, dans leur vie quotidienne, cela ne les préoccupe pas vraiment : les seuls gestes qu'ils évoquent sont le tri des déchets.

Pour certains, le simple fait de jeter un déchet à la poubelle (sans trier) constitue un geste écologique suffisant. Par ailleurs, ils ne font que très peu le lien entre leurs choix de mobilité et les enjeux environnementaux, bien qu'ils reconnaissent que l'usage de la voiture puisse être plus polluant que les transports en commun.



79 %

des 18-29 ans jugent urgente la lutte contre le réchauffement climatique

(Source : Keoscopie)

4e

La lutte contre le réchauffement climatique n'arrive qu'en 4e position des préoccupations des 18-29 ans

(Source : Keoscopie)

Enseignements et principales recommandations



L'image des modes se forge dès l'enfance.

Tous les trois ans, les lycéens se renouvellent. Une occasion de ne pas les décevoir avec nos offres scolaires.



Faire des jeunes des co-auteurs des services

et offres proposés, via des panels de jeunes permanents, des tests utilisateurs avant lancement, pour bénéficier de leurs expertises et attentes.



Accompagner l'autonomie des jeunes

et repousser l'acquisition de la première voiture, avec des solutions tenant compte de leur diversité et de leur rythme de vie (le soir, le WE, en vacances, pour les étudiants en alternance, ceux qui vivent sur 2 territoires, qui travaillent...).



Pour ceux qui ont le permis, valoriser la complémentarité avec les transports en commun

: des abonnements combinés parking-relais + transport, une communication qui valorise le « mix modal » plutôt que l'opposition voiture/TC.



Renforcer le sentiment de sécurité du réseau

et de l'espace public (éclairage, propreté, arrêt à la demande, présence humaine, formation des agents), pour rendre le réseau hospitalier, et non hostile.

KEO
SCOPIE

UN OBSERVATOIRE
POUR IMAGINER LA MOBILITÉ DE DEMAIN

L'approche de Keoscopie est fondée sur l'observation des modes de vie dans les territoires et leur impact sur les usages en matière de mobilité sur un temps long. Nous conduisons des études auprès de tous les citoyens - qu'ils soient ou non utilisateurs des transports en commun - et dans tous les types de territoires. Celles-ci interrogent aussi bien les habitudes de vie, que des usages et attentes en matière de mobilité et apportent un éclairage inédit sur les besoins de mobilité.

IMAGINER LA MOBILITÉ DE DEMAIN

KEO
FLASH
SCOPIE