

Quel imaginaire de la voiture chez les adolescents européens ?

Résumé :

Pointée du doigt depuis plusieurs décennies, pour ses émissions polluantes et pour la consommation d'espace qui lui est associée, la voiture et la limitation de son usage se situe au cœur de la majorité des politiques publiques de mobilité en Europe. Ce positionnement semble aujourd'hui renforcé par un présumé désamour de la voiture de la part d'une partie de la population comme les jeunes adultes, pour lesquels on observe un net recul de l'âge d'obtention du permis de conduire. A partir d'une enquête menée auprès de 8 193 adolescents dans 5 pays européens, l'article propose d'étudier l'image de la voiture chez les jeunes âgés de 14 à 17 ans. Dans les années qui viennent, ils devront se poser la question du passage du permis et de leur motorisation, il est donc utile de savoir comment ils se positionnent vis-à-vis de la voiture. Les résultats montrent que les adolescents européens présentent majoritairement une bonne image de la voiture. La construction de cette image s'appuie sur des registres très variés qui touchent aux dimensions fonctionnelles, sécuritaires, environnementales ou encore esthétiques. Nous discutons notamment des effets que peuvent avoir le genre, l'âge, le niveau de revenu ou encore le contexte résidentiel sur la valorisation de la voiture.

Mots clés : automobile, adolescents, représentations, Europe

Abstract:

From several decades, the car is spotted for its polluting emissions and for the consumption of space. The limitation of car use is at the heart of the majority of public mobility policies in Europe. This positioning seems today strengthened by a presumption of dislike of the car from a part of the population like the young adults. Recent publications show a clear reduction of the age of the driving license obtaining. Based on a survey of 8,193 adolescents in 5 European countries, the paper proposes to analyse the car perception among teenagers aged 14 to 17 years old. In the coming years, teenagers will have to cope with the question of the driving license. It is then useful to better know how they position themselves in relation to the car. The results show that most European teenagers have a good perception of the car. The construction of this perception is based on a variety of registers: functional, safety, environmental or aesthetic dimension. We also discuss in particular the effects of gender, age, incomes and place of residence on the image car have.

Key words: car, teenagers, perception, Europe

Introduction

Plusieurs recherches récentes montrent qu'en Europe les jeunes repoussent l'apprentissage de la conduite automobile [Delbosc et Currie 2014]. Ce phénomène est parfois interprété comme l'amorce d'un désamour de la part des jeunes vis-à-vis de la voiture [Ortar et al. 2018]. Le présent article vise à vérifier cette hypothèse en s'appuyant sur l'analyse d'une enquête *ad hoc* menée auprès de 8 193 adolescents âgés de 14 à 17 ans dans cinq pays européens (Royaume-Uni, Italie, Allemagne, Espagne, France). Souvent considérée comme une période de transition entre dépendance aux parents et autonomie, l'adolescence est peu abordée par les politiques publiques de transport au-delà des formations variées préparant les jeunes à leur future auto-mobilité et à la pratique de la conduite [Mitra 2013]. L'acquisition progressive de l'indépendance spatiale et temporelle est pourtant une thématique très importante à l'adolescence, ainsi que l'aspect symbolique du permis de conduire, qui a longtemps été considéré comme une forme de rite de passage à l'âge adulte. Les données disponibles au sujet des pratiques et des comportements de mobilité des jeunes demeurent limitées, en particulier 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. Mieux connaître leur rapport à la voiture et aux autres modes de transport permettrait ainsi d'appréhender leur appétence modales à l'âge adulte [Kopnina 2011; Sigurdardottir et al. 2013]. Cet article propose de décrire les imaginaires de la voiture chez les adolescents européens. Il s'agit également d'en dégager les déterminants individuels et socio-environnementaux [Zwerts et al. 2010].

Dans cet article, nous présentons d'abord l'état des connaissances relatives aux déterminants de l'orientation modale chez les jeunes. Dans un deuxième temps, nous présentons les données, la méthodologie ainsi que les principaux résultats de l'analyse en insistant sur les facteurs qui influencent les imaginaires positifs et négatifs vis-à-vis de la voiture. La dernière partie de l'article est dédiée aux conclusions et à la discussion.

1. Les déterminants de l'orientation modale chez les jeunes

L'adolescence est devenue un âge de la vie à part entière. Age de l'acquisition de l'indépendance sociale et spatiale, c'est une période durant laquelle se forment les futures pratiques et comportements de mobilité, à travers, notamment, la familiarisation avec les différents modes de transport [Kaufmann et Widmer 2006]. Durant l'adolescence, le processus d'autonomisation amène les jeunes à explorer et expérimenter de nouvelles pratiques [Abbott-Chapman et Robertson 2001]. Cette démarche d'expérimentation participe au processus d'émancipation qui va amener l'adolescent à acquérir une forme d'auto-mobilité [Massot et Zaffran 2007]. L'adolescent oriente ses choix de mobilité en fonction de motifs particuliers (se rendre à son établissement scolaire, visiter des amis) dans des contextes spatiaux (espaces urbain, périurbain et rural) et temporels spécifiques (pendant les horaires d'études, en dehors des horaires scolaires).

Les recherches au sujet de la mobilité des adolescents traitent essentiellement de trois objets. Elles interrogent d'abord l'appétence de cette population pour les différents modes de transport afin d'anticiper les comportements à l'âge adulte [Baslington 2009; Line et al 2012;

Sigurdardottir et al. 2013]. Ces recherches suggèrent que les adolescents développent une culture de la voiture qui les prédisposerait à son utilisation à l'âge adulte [Sigurdardottir et al. 2013]. Ensuite, des recherches dans le domaine de la santé ont exploré l'utilisation des modes actifs par les adolescents [Black et al 2001; T. McMillan et al. 2006; Martin et al 2007; Trapp et al. 2012; Emond et Handy 2012]. En effet, les politiques de santé publique tendent à favoriser l'adoption de la marche ou du vélo par les jeunes en particulier pour lutter contre l'obésité dans les pays occidentaux [Ogden et al. 2006; Wang et Lobstein 2006]. La troisième catégorie de recherche correspond au choix modal chez les enfants et les jeunes. Elle a fait l'objet de nombreux travaux dont l'objectif est d'identifier les déterminants des pratiques modales [T. E. McMillan 2005; Panter et al 2008]. Ces recherches montrent que les pratiques modales des enfants et des adolescents sont liées à plusieurs facteurs qui forment généralement un système : les caractéristiques individuelles, les caractéristiques du ménage et les caractéristiques de l'environnement de déplacement [Mitra 2013]. Nous proposons d'analyser ces trois dimensions afin d'en dégager les principaux déterminants.

1.1 Caractéristiques individuelles

Les caractéristiques individuelles constituent le premier ensemble de facteurs d'orientation modale. Les capacités physiques et cognitives, différentes selon les jeunes. Elles influencent les possibilités pour eux d'adopter tel ou tel mode de transport. La confiance en soi quant aux déplacements est également un facteur qui favorise la propension à expérimenter les différents modes de transport à disposition [Robertson-Wilson et al 2008a]. L'âge qui peut également correspondre au niveau de maturité du jeune renvoie à sa capacité à se déplacer dans son environnement familial [Prezza et al. 2001]. Cette maturité tend à favoriser l'indépendance et plus particulièrement dans les contextes urbains caractérisés par une importante offre de transport alternative aux parents. Ainsi, plus l'adolescent est âgé et plus il aura tendance à utiliser les modes de transport différents de ceux proposés par les parents. Le genre apparaît également comme un facteur important de l'orientation modale [Yarlagadda et Srinivasan 2008; Sigurdardottir et al. 2013]. En effet, en comparaison aux jeunes filles, les jeunes garçons auraient davantage tendance à utiliser les modes actifs [Robertson-Wilson et al 2008b; Sirard et Slater 2008].

1.2 Implications des caractéristiques du ménage

L'appétence modale des adolescents est également dépendante des caractéristiques du ménage auquel ils appartiennent. Ainsi, les styles éducatifs familiaux vont avoir un impact important sur ce que les adolescents ont le droit de faire ou non en termes de mobilité, mais aussi d'utilisation des modes de transport [Kellerhals et al. 1992; Flamm 2004; Kaufmann et Widmer 2006]. Ils vont en particulier définir les modalités de l'indépendance spatiale de l'adolescent et l'âge auquel cette indépendance est effective. La composition du ménage joue aussi un rôle important dans l'indépendance des adolescents. Les familles monoparentales et recomposées se caractérisent en particulier par une indépendance spatiale plus précoce et plus marquée [Thierry, 1997]. En outre, l'expérience, les imaginaires des modes de transport du ménage influencent l'orientation modale des jeunes. Si la voiture est considérée comme efficace et socialement acceptable au sein du ménage, les adolescents auront davantage tendance à s'orienter vers elle [McMillan et al., 2006 ; Faulkner et al. 2010; Lang et al 2011]. La conscience écologique au sein du ménage est aussi susceptible d'orienter le choix modal et d'influencer les imaginaires associés aux différents modes de transport [Black et al 2001]. Les caractéristiques

socio-économiques du ménage tendent aussi à orienter les pratiques modales des jeunes. En effet, la motorisation du ménage est dépendante du niveau de revenu. Ainsi des ménages mieux dotés économiquement et disposant de plusieurs véhicules auraient davantage tendance à accompagner leur enfants et les orienter vers l'utilisation de la voiture individuelle [Black et al 2001; Grize et al. 2010; Sidharthan et al. 2011]. Il existe également un lien important entre la possibilité d'un accompagnement parental en voiture (par exemple entre le domicile et le lieu de travail de l'un des deux parents) et les pratiques modales des enfants. Si l'accompagnement est possible, alors les jeunes utiliseront la voiture avec leurs parents. Dans le cas contraire, ils s'orienteront davantage vers les autres modes de transport dont ils disposent (marche, vélo, bus) [Emond et Handy 2012].

1.3 Configuration et environnement du déplacement

Le contexte résidentiel joue en tant que tel un rôle sur l'appétence des jeunes à l'égard de l'automobile. Habiter un quartier urbain central, un quartier pavillonnaire éloigné du centre ou un village de montagne est associé à des usages modaux spécifiques [Kaufmann et al 2001; Didier-Fèvre 2015], de même que le pays de résidence en tant que tel car les accessibilités offertes par les modes de transports au territoire diffèrent fortement d'un pays à l'autre, dans les zones extérieures aux agglomérations, le weekend et la nuit en particulier [Pucher et Lefevre 1996]. La distance entre le domicile et l'établissement scolaire est un élément-clé déterminant l'orientation modale de l'adolescent. Plus cette distance est importante et plus les jeunes s'orientent vers les modes de transport motorisés et plus particulièrement l'accompagnement par les parents [Babey et al. 2009; Emond et Handy 2012; Mitra et Buliung 2012; Panter et al. 2010]. La littérature suggère une opposition importante entre les espaces ruraux et urbains quant aux orientations modales. Les jeunes qui résident dans les espaces urbains auront davantage tendance à orienter leurs pratiques modales vers les modes actifs et les transports en commun. En revanche, ceux qui résident dans les espaces ruraux ou non urbains s'appuieront plutôt sur leurs parents et l'utilisation de la voiture [Martin et al 2007; Robertson-Wilson et al 2008b; Babey et al. 2009; Grize et al. 2010]. Les conditions de circulation et la sécurité du déplacement considéré apparaissent également comme des facteurs importants de l'orientation modale chez les jeunes. Un trafic important et un manque de connectivité des réseaux cyclables et piétons participerait à limiter l'utilisation des modes actifs dans les espaces urbains [Lin et Chang 2010; Trapp et al. 2012; Zwerts et al. 2010]. La présence d'importantes infrastructures routières constitue également un frein à l'utilisation des modes actifs étant donné les implications de ces infrastructures en termes de sécurité pour les jeunes [Trapp et al. 2012]. Les imaginaires des jeunes issus du même quartier tendent également à influencer leurs orientations modales. Ainsi l'environnement social encourage la pratique d'un mode de transport dès lors que l'ensemble des membres de la communauté juge ce mode positivement [Timperio et al. 2006; Mitra 2013].

1.4 Objectifs et hypothèse

Dans le prolongement de cet état de l'art, le présent article propose une double contribution :

Il vise tout d'abord à explorer les imaginaires que les adolescents associent à la voiture. Les imaginaires assument une fonction d'orientation des pratiques [Abric, 2011]. Sur la base de la littérature, l'hypothèse que nous posons est que les adolescents ont un imaginaire globalement positif de la voiture (Hp 1).

L'article vise par ailleurs à identifier les facteurs qui influencent les imaginaires de l'automobile chez les adolescents. L'imaginaire est défini comme « l'expérience humaine telle qu'elle s'exprime avant sa conceptualisation par la pensée logique » [Ferréol, 2011]. Les imaginaires permettent de dépasser la pensée rationnelle des individus en dégageant les éléments qui relèvent du commun chez une population particulière à savoir ici les adolescents européens [Vincent-Geslin et Ravalet, 2015]. En accord avec la littérature précédemment mentionnées, la deuxième hypothèse, stipule que les imaginaires associés à la voiture par les adolescents dépendent à la fois des caractéristiques individuelles (âge, genre), de celles de leur ménage (capital économique) et de la configuration spatiale (rural, périurbain, urbain) dans laquelle les jeunes habitent et se déplacent (Hp 2).

2. Données et méthodologie

2.1 Enquête mobilité des adolescents en Europe

La recherche s'appuie sur une enquête ad hoc menée auprès d'un panel d'adolescents européens. La collecte des données quantitatives a été réalisée auprès d'une population représentative d'adolescents âgés de 14 à 17 ans dans cinq pays européens : la France, l'Allemagne, l'Espagne, l'Italie et le Royaume-Uni. Le protocole de collecte a pris la forme d'une enquête web. Les informations collectées concernent les pratiques effectives de mobilité et les imaginaires des adolescents quant aux différents modes de transport. Le questionnaire a été rédigé dans cinq langues. Afin de toucher les adolescents, le questionnaire a été diffusé via le réseau social Facebook. Le recours à la publicité a été nécessaire pour recruter le nombre de répondants nécessaire [Fenner et al. 2012 ; Batterham 2014]. La phase de collecte s'est déroulée d'avril à septembre 2016. Les caractéristiques de l'échantillon (Tableau 1) témoignent d'une certaine diversité de l'échantillon. En dehors de la Grande-Bretagne, légèrement sous-représentée, l'échantillon est caractérisé par une certaine équirépartition du pays de résidence des adolescents enquêtés. Toutefois et en nous basant sur des données de recensement disponibles dans les cinq pays, nous avons pu mettre en évidence la surreprésentation de certains profils sociodémographiques. Notre échantillon est plutôt féminin (60,2%). Les plus âgés (16-17 ans ; 69,5%) ont également plus répondu comparativement aux plus jeunes (14-15 ans ; 28,2%). Ces deux tendances s'expliquent par un équipement en smartphones et un accès aux réseaux sociaux plus important pour les filles que pour les garçons à l'adolescence, et pour les 16-17 ans en comparaison aux 14-15 ans, ce que confirment l'enquête « baromètre numérique » (Albérola et al, 2017) réalisée en 2014 et 2015 par le Centre de recherche pour l'étude et l'observation des conditions de vie (CREDOC). Un coefficient de pondération a été construit de manière à corriger l'échantillon du point de vue de ces deux variables. Il existe également une légère surreprésentation des répondants qui vivent en milieu urbain (33.1%) vis-à-vis des résidents des zones intermédiaires et rurales. Du fait d'un manque de données de référence sur la population des 14-17 ans par zone définie par les degrés d'urbanité, nous n'avons pas été en mesure de redresser l'échantillon sur la base de la localisation résidentielle.

Genre	
Garçons	39,8%
Filles	60,2%
NA	0,1%
Âge	
14 ans	8,4%
15 ans	19,9%
16 ans	31,4%
17 ans	38,1%
NA	2,2%
Dotation du ménage	
Modeste	11,3%
Intermédiaire	70,6%
Aisé	11,1%
NA	7,0%
Contexte résidentiel	
Urbain	33,1%
Intermédiaire	20,4%
Rural	23,1%
NA	23,4%
Pays de résidence	
Allemagne	20,6%
Espagne	20,9%
France	23,8%
Grande-Bretagne	12,9%
Italie	21,7%
NA	0,0%

Source : Enquête mobilité des adolescents,
LASUR 2016

Tableau 1 : Caractéristiques de l'échantillon

2.2 Méthodologie d'analyse

La méthodologie vise à vérifier les hypothèses formulées dans la partie 1.4 de l'article. L'analyse s'organise à partir de 4 niveaux. Elle s'appuie sur les techniques de la statistique descriptive.

Le premier niveau d'analyse vise à comprendre le rapport entretenu par les adolescents avec les différents modes de transport. Dans un second temps l'analyse porte plus spécifiquement sur le rapport à la voiture chez les adolescents. En pratique, l'analyse s'appuie d'abord sur la perception dominante des différents modes de transport selon une gradation du rapport : perception positive, perception neutre et perception négative (partie 3.1). L'analyse des résultats fait l'objet d'analyses descriptives des données qui montrent la répartition des réponses selon cette gradation.

Le deuxième niveau d'analyse explore le rapport à la voiture. Il tend à dégager les facteurs qui prédisposeraient les adolescents à adopter une opinion positive ou négative de la voiture (partie 3.2). Les facteurs testés sont issus de la revue de la littérature. L'analyse se base sur une régression logistique multinomiale pour mesurer les relations entre les gradations de la perception de l'automobile (positive versus négative) et les facteurs présumés.

Le troisième niveau d'analyse permet d'approfondir la compréhension du rapport à la voiture en se concentrant sur les imaginaires de la voiture à partir des adjectifs énoncés par les enquêtés à propos de l'automobile. Les adjectifs font d'abord l'objet d'une analyse descriptive de leur répartition selon le pays de résidence. Cette analyse descriptive permet d'identifier sept

registres d'adjectifs. A partir d'une série de régressions logistiques multinomiales, les registres sont mis en relation avec les facteurs qui tendraient à façonner l'imaginaire de la voiture afin de comprendre quelles sont les caractéristiques qui amènent les adolescents à employer les différents registres d'adjectifs.

Le quatrième niveau de l'analyse tend à pour but de mettre en perspective les facteurs qui amènent les adolescents à énoncer les différents registres recensés dans l'enquête. L'analyse est organisée en deux parties. La première partie tend à mettre en relation l'aspect positif des registres avec les facteurs issus de la littérature. La seconde partie est dédiée à l'analyse des aspects d'ordre négatif. La mesure des relations s'appuie également sur une régression logistique multinomiale.

3 Résultats

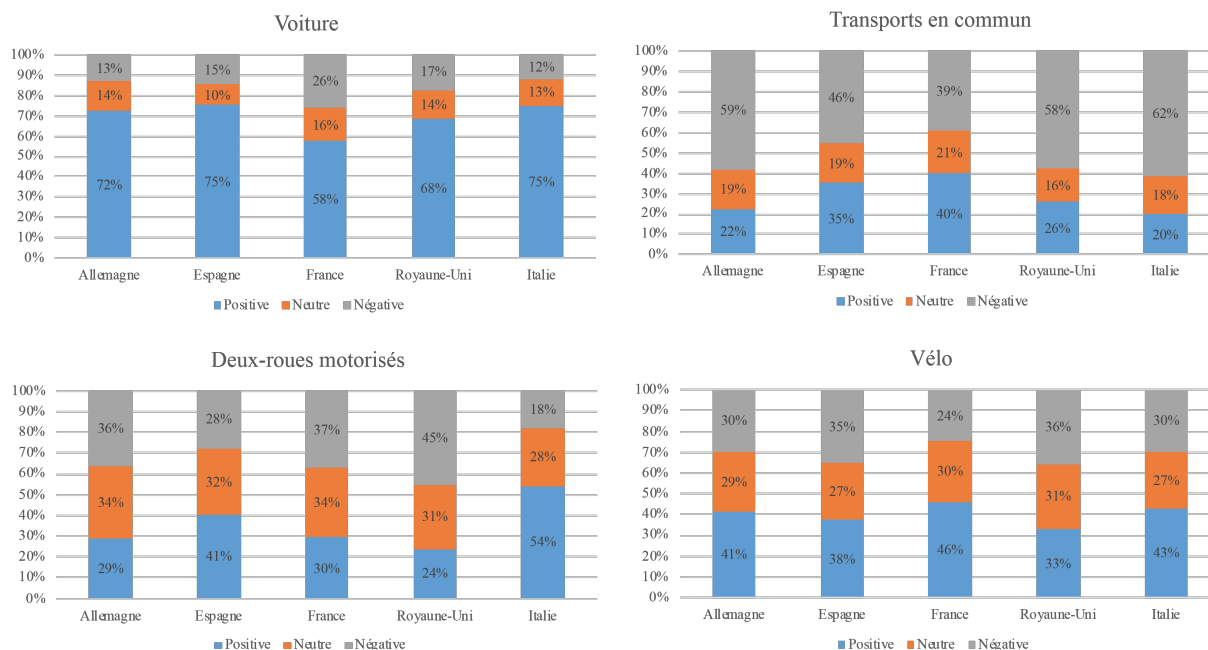
3.1 Un imaginaire globalement positif de la voiture

Dans l'enquête web, il était demandé aux adolescents d'associer trois adjectifs aux différents modes de transport selon la technique de l'association de mots [Hovardas et Korfiatis 2006]. Chacun des adjectifs a été réparti selon trois catégories : positif, négatif ou neutre. Comme l'illustre la figure 1, cette méthode a permis de mettre en évidence un premier résultat. Il témoigne des rapports, positif, négatif et neutre des adolescents vis-à-vis de la voiture en particulier et des autres modes de transport dans chacun des pays enquêtés. En comparaison avec les autres modes de transport, la voiture bénéficie de l'opinion la plus positive dans l'ensemble des pays enquêtés. En Espagne et en Italie 75% des adolescents considèrent positivement la voiture. Cette observation est également valable pour l'Allemagne (72%) et le Royaume-Uni (68%). Bien que la part des adolescents français qui considèrent positivement la voiture soit la moins importante des cinq pays, elle demeure néanmoins dominante avec 58%.

Les autres modes de transport sont caractérisés par un imaginaire plus négatif que celui de l'automobile, tout particulièrement pour les transports en commun. En effet, environ 60% des adolescents italiens, britanniques et allemands considèrent négativement les transports en commun. Pour les espagnols et les français la répartition est plus partagée. 46% des adolescents espagnols présentent une image négative des transports en communs contre 35% qui les considèrent positivement. L'image des transports en commun par les adolescents français est répartie de manière équivalente entre les considérations positives et négatives des transports en commun.

L'image du cyclomoteur est moins contrastée dans les trois autres pays enquêtés. En Allemagne (positive = 40%, neutre = 34%, négative = 36%) et en France (positive = 30%, neutre = 34%, négative = 37%) la répartition de l'échantillon entre les citations d'adjectifs positifs, neutres et négatifs du cyclomoteur est quasiment équivalente. Les adolescents britanniques considèrent plutôt le cyclomoteur de manière négative (45%). La part de perception neutre est également importante (31%) au Royaume-Uni.

A l'instar du cyclomoteur, l'image du vélo est également moins contrastée en comparaison à la voiture ou aux transports en commun. En dehors du Royaume-Uni (Positive = 33%), le vélo est globalement considéré positivement dans l'ensemble des autres pays : Allemagne (41%), Espagne (38%), France (46%), Italie (43%). La part de perception neutre au sujet du vélo occupe une place importante et concerne environ 30% des adolescents dans les cinq pays enquêtés.



Source : Enquête mobilité des adolescents, LASUR 2016

Figure 1 : imaginaire positif, négatif ou neutre des modes de déplacement

Au regard de ce premier niveau d'analyse descriptif, la voiture bénéficie d'une opinion particulièrement positive chez la grande majorité des adolescents européens (70%). Cette image contraste fortement avec la perception globale des transports en communs. En effet, 53% des adolescents interrogés présentent une image négative des transports en communs. Toutefois, il importe de signaler qu'au niveau du rapport des adolescents vis-à-vis des transports en communs d'importantes différences apparaissent entre les pays. Ces différences peuvent notamment s'expliquer par une répartition contrastée de l'échantillon selon les contextes résidentiels (urbain, intermédiaire, rural) et les pays. Les imaginaires associés au cyclomoteur et au vélo sont moins contrastés avec une répartition des adolescents relativement équivalente entre les perceptions positive, négative et neutre. Le rapport particulièrement positif des adolescents européens à la voiture constitue le résultat le plus saillant de cette première analyse. Un examen comparatif des citations d'adjectifs dans notre enquête avec les résultats de la recherche de Kaufmann et al. [2010] qui utilisent strictement les mêmes questions, suggère pour le cas de la France que l'image de l'automobile, des transports publics et du vélo est stable parmi les 14-17 ans depuis le début des années 2000, dans la mesure où les résultats de cette recherche mettent en évidence les mêmes pourcentages de citations d'adjectifs positifs, négatifs et neutres.

Afin de mieux comprendre ce phénomène, il s'agit d'approfondir la compréhension de ce résultat à partir des déterminants identifiés dans la littérature.

3.2 Les déterminants des imaginaires positifs et négatifs de la voiture

Le tableau 2 présente les résultats des régressions logistiques multinomiales qui mettent en relation d'une part les perceptions positives et d'autre part négative de la voiture avec les caractéristiques des adolescents enquêtés.

Dans l'objectif de comprendre les relations entre la perception positive de la voiture et les caractéristiques des adolescents, la première régression utilise les modalités neutre et négative comme référence (Tableau 2 (a)). Dans le cadre de la compréhension du rapport négatif, la seconde régression utilise les modalités neutre et positive comme référence (Tableau 2 (b)). Les modalités de référence des variables explicatives (genre, âge, dotation du ménage, contexte résidentiel) sont sélectionnées si elles occupent une position médiane (exemple : ref = revenu moyen) ou si elles sont les plus représentées dans leurs variables respectives.

Les résultats du modèle (a) suggèrent plusieurs relations significatives entre l'imaginaire positif de l'automobile et les caractéristiques des adolescents. En premier lieu, un effet de genre apparaît de manière saillante. En comparaison aux filles, les garçons auraient davantage tendance à présenter un imaginaire négatif de la voiture. Ce résultat est corroboré par les deux régressions ($OR(a) = 0,81$; $OR(b)=1,18$). Il signifie également que les jeunes filles auraient un rapport plutôt positif à la voiture. Ce résultat pourrait notamment s'expliquer par la recherche de sécurité qui incombe encore plutôt aux filles en comparaison aux garçons. Bien que moins saillantes, des relations apparaissent entre l'âge et l'imaginaire de l'automobile. En effet et en comparaison aux adolescents âgés de 17 ans, les plus jeunes et en particulier les adolescents âgés de 16 ans auraient moins tendance à présenter un imaginaire positif de la voiture. Cette tendance concerne les deux régressions (14 ans $OR(a) = 0,81$; 15 ans $OR(a) = 0,86$; 16 ans $OR(a) = 0,81$; 16 ans $OR(b) = 1,17$). L'appétence des adolescents les plus âgés pour la voiture pourrait notamment être associée à la recherche d'indépendance qui renvoie à l'obtention du permis de conduire à l'âge de 18 ans. Le niveau de dotation du ménage qui est déterminé sur une base déclarative (question : dirais-tu que tu vis dans une famille : aisée, dans la moyenne, modeste) apparaît également comme un facteur qui influence l'imaginaire associé à la voiture par les adolescents. En comparaison aux adolescents dont le revenu de la famille est moyen, les adolescents modestes tendent à présenter un imaginaire plutôt négatif de la voiture. Cette tendance se confirme au niveau des deux régressions ($OR(a) = 0,81$; $OR(b)=1,33$). Ce résultat pourrait par exemple suggérer que la voiture est considérée comme un mode de transport cher. Enfin, le contexte résidentiel semble également influencer les imaginaires de l'automobile chez les adolescents. En comparaison aux adolescents qui vivent dans les espaces intermédiaires, les jeunes issus des espaces urbains auraient davantage tendance à présenter un imaginaire négatif de la voiture comme en témoigne les deux régressions ($OR(a) = 0,80$; $OR(b)=1,41$). En d'autres termes, les jeunes qui résident dans les espaces intermédiaires mal desservis par les transports publics présenteraient un imaginaire plutôt positif de la voiture. Cette tendance pourrait confirmer la recherche de l'indépendance et de l'autonomie chez ces adolescents. Par ailleurs, les nuisances liées à la voiture qui incombent davantage aux espaces urbains pourraient expliquer la tendance des jeunes qui résident dans ces espaces à présenter un imaginaire plutôt négatif de la voiture.

Perception de l'automobile				
	(a) Positive. Ref= Neutre et négatif		(b) Négative. Ref= Neutre et positif	
	OR	Sig.	OR	Sig.
Genre. Ref = Filles				
Garçons	0,81	***	1,18	!!
Age. Ref = 17 ans				
14 ans	0,81	*	1,23	
15 ans	0,86	*	1,10	
16 ans	0,83	***	1,17	*
Dotation du ménage. Ref = Moyen				
Modeste	0,81	**	1,33	***
Aisé	1,06		0,86	
Contexte résidentiel. Ref = Intermédiaire				
Urbain	0,80	***	1,41	***
Rural	0,89		1,14	

Source : Enquête mobilité des adolescents, LASUR 2016

Méthode : Régression logisitique multinomiale

Seuils de significativité : ***<=0,001 ; **<=0,05 ; *<=0,1

Tableau 2 : Analyse des facteurs influençant des imaginaires de la voiture

L'analyse des relations entre les imaginaires associés à la voiture et les caractéristiques des adolescents a permis de mettre en perspectives plusieurs pistes explicatives liées au genre, à l'âge, à la dotation du ménage et au contexte résidentiel. Les résultats tendent à confirmer l'état des connaissances actuelles. Dans la suite de l'analyse, il s'agit maintenant d'approfondir la compréhension des registres de l'imaginaire associé à la voiture par les adolescents à partir de l'analyse fine des adjectifs et d'en dégager les facteurs influençant.

3.2 La voiture : un mode de transport rapide, pratique et confortable

Bien que la voiture revête une image plutôt positive chez les adolescents européens, l'automobile est également marquée par des images négatives. Cette partie de l'article est dédiée à affiner la compréhension des éléments qui composent les imaginaires positifs et négatifs de la voiture chez les adolescents. L'analyse s'appuie sur la fréquence de citation des adjectifs positifs et négatifs les plus cités dans chaque pays. Les adjectifs sont organisés selon un ordre décroissant de fréquence de citation (Tableau 3). Concernant la dimension positive d'importants points communs apparaissent entre les pays. En dehors de l'Italie et pour l'ensemble des pays, la voiture est d'abord associée à la rapidité en Allemagne (67,7%), en Espagne (67,7%), en France (50,7%), au Royaume-Uni (55%). Ensuite, la voiture est également considérée comme un véhicule pratique (Allemagne=37,4%, Espagne=23%, France=44,2%, Royaume-Uni=53,7%, Italie=31%) et confortable (Allemagne=33,3%, Espagne=55,7%, France=27%, Royaume-Uni=28%, Italie=70%). Une part moins importante des adolescents enquêtés considère que la voiture constitue un gage d'autonomie (Allemagne=11,7%, Espagne=4,5, 6%, France=7,6%, Royaume-Uni=6,1%, Italie=6.6%). Bien que secondaire, l'aspect sécuritaire apparaît comme un élément important de l'imaginaire positif associé à la voiture (Allemagne=6,8%, Espagne=19,6%, France=5,8%, Royaume-Uni=6,4%, Italie=12%). Pour une partie limitée des adolescents allemands (3,6%), espagnols (3,4%) et italiens (4,1%) la voiture est nécessaire voire essentielle. Enfin, 5,6% des adolescents français, 3,7% des

britanniques et enfin 3% des italiens considèrent que l'automobile est un mode de transport relaxant.

Concernant la dimension négative de l'imaginaire associé à la voiture, d'importantes similitudes apparaissent également entre les pays. En dehors du Royaume-Uni (9,9%), l'aspect polluant de la voiture occupe la première position dans l'ensemble des pays (Allemagne=17,1%, Espagne=25,3%, France=31,5%, Italie=10,6%). Chez les adolescents des cinq pays enquêtés, la voiture est également considérée comme onéreuse (Allemagne=12,7%, Espagne=11,7%, France=11,7%, Royaume-Uni=14%, Italie=10,6%). L'inconfort est également associé à l'automobile, particulièrement en France (13,2%), au Royaume-Uni (12,7%) et en Espagne (9,2%). Cet aspect apparaît de manière moins saillant en Allemagne et en Italie (5,1%). Parmi les autres aspects négatifs qui sont associés à la voiture, le manque de praticité apparaît dans plusieurs pays. En Espagne, il concerne 3,5% des adolescents espagnols, 7,2% des français, 6,7% des britanniques et 5,1% des italiens. La voiture est également associée à la dépendance vis-à-vis des parents pour les adolescents français (5,5%) et britanniques (3,7%). Elle est considérée comme restrictive par les allemands (4,5%), les italiens (3,2%) et les français (3,6%). 3,6% des adolescents espagnols et 3,7% de britanniques associent la voiture à la dangerosité. Elle est aussi fatigante pour les adolescents allemands (2,6%) et français (5%).

Imaginaire positif de la voiture									
Allemagne		Espagne		France		Royaume-Uni		Italie	
Rapide	67,7%	Rapide	67,7%	Rapide	50,7%	Rapide	54,9%	Confortable	69,6%
Pratique	37,4%	Confortable	55,7%	Pratique	44,2%	Pratique	53,7%	Rapide	52,2%
Confortable	33,3%	Pratique	23,1%	Confortable	27,0%	Confortable	28,1%	Pratique	31,1%
Rend autonome	11,7%	Securisante	19,6%	Autres adjectifs positifs	7,7%	Autres adjectifs positifs	16,7%	Securisante	12,1%
Autres adjectifs positifs	10,6%	Autres adjectifs positifs	9,4%	Rend autonome	7,6%	Securisante	6,4%	Rend autonome	6,6%
Securisante	6,8%	Rend autonome	4,5%	Securisante	5,8%	Rend autonome	6,1%	Autres adjectifs positifs	5,6%
Relaxante	6,0%	Bon marché	3,9%	Relaxante	5,6%	Relaxante	3,7%	Essentielle, nécessaire	4,1%
Nécessaire	3,6%	Essentielle, nécessaire	3,4%	-	-	-	-	Belle	3,4%
-	-	-	-	-	-	-	-	Relaxante	3,0%

Imaginaire négatif de la voiture									
Allemagne		Espagne		France		Royaume-Uni		Italie	
Polluante	17,1%	Polluante	25,3%	Polluante	31,5%	Chère	14,1%	Polluante	16,3%
Chère	12,7%	Chère	11,7%	Inconfortable	13,2%	Inconfortable	12,7%	Chère	10,6%
Inconfortable	5,1%	Inconfortable	9,2%	Chère	11,7%	Polluante	9,9%	Pas pratique	5,1%
Restrictive	4,5%	Dangereuse	3,6%	Pas pratique	7,2%	Pas pratique	6,7%	Inconfortable	4,9%
Bruyante	3,0%	Pas pratique	3,5%	Dépendance aux parents	5,5%	Autres adjectifs négatifs	6,7%	Restrictive	3,2%
Fatigante	2,6%	Autres adjectifs négatifs	3,4%	Fatigante	5,1%	Dépendance aux parents	3,7%	-	-
-	-	-	-	Restrictive	3,6%	Dangereuse	3,7%	-	!

Source : Enquête mobilité des adolescents, LASUR 2016

Tableau 3 : Classement décroissant des catégories d'adjectifs selon les pays

La voiture fait l'objet d'un imaginaire ambivalent. L'analyse des adjectifs laisse apparaître sept grands registres qui façonnent l'imaginaire de la voiture chez les adolescents. Le premier est d'ordre fonctionnel. Pour la dimension positive, le registre fonctionnel correspond à la rapidité, à la praticité et à la nécessité. Ensuite, pour la dimension négative il renvoie au manque de praticité. Le second registre est d'ordre économique et correspond au coût abordable dans sa dimension positive et à l'aspect onéreux dans sa dimension négative. Le troisième registre concerne la sécurité dans sa dimension positive et à la dangerosité dans sa dimension négative. Le quatrième registre renvoie à l'environnement. Le cinquième est d'ordre subjectif et concerne le confort. Dans sa dimension positive, il s'agit du confort et de la dimension relaxante du véhicule et dans sa dimension négative il renvoie à l'inconfort. Le sixième registre correspond

à l'autonomie qui est associée à la liberté dans la dimension positive et à la dépendance vis-à-vis des parents dans la dimension négative. Enfin le septième registre concerne les considérations esthétiques associées à la voiture. La suite de l'analyse propose d'approfondir la compréhension des registres d'adjectifs à partir de leurs relations avec les facteurs influençant identifiés dans la littérature.

3.3 Facteurs explicatifs des registres de l'imaginaire de la voiture

La suite de l'analyse tend à identifier les facteurs qui prédisposeraient les adolescents à évoquer les différents registres identifiés précédemment (Tableau 4). L'analyse s'appuie sur sept régressions logistiques multinomiales qui correspondent à chacun des registres. La variable à expliquer correspond au fait d'avoir cité tel ou tel registre. Les modalités de référence des variables explicatives sont sélectionnées si elles occupent une position médiane ou si elles sont les plus représentées dans leurs variables respectives.

L'analyse suggère que le registre fonctionnel est moins associé à la modalité garçon (OR=0,71) en comparaison aux filles. Ce résultat montrerait que les jeunes filles tendent davantage à évoquer les aspects fonctionnels de la voiture. Selon les relations identifiées dans l'analyse, le registre fonctionnel concernerait moins les plus jeunes (OR 14 ans=0,79 ; OR 15 ans=0,80) en comparaison aux jeunes âgés de 17 ans. Le registre économique est moins souvent utilisé par les adolescents les plus jeunes (OR 14 ans=0,60 ; OR 15 ans=0,70) également. Les adolescents qui déclarent être issus de ménages modestes (OR=1,28) tendraient davantage à évoquer le registre économique. Le registre de la sécurité est davantage utilisé par les garçons en comparaison aux filles (OR=1,22). La sécurité serait une considération plutôt citée dans les contextes résidentiels ruraux en comparaison aux espaces intermédiaires (OR=1,28). L'environnement apparaît comme une considération principalement urbaine (OR=1,14). Ce registre est d'ailleurs moins cité dans les espaces ruraux (OR=0,82). Le registre du confort constitue un élément moins important pour les garçons (OR=0,87) en comparaison aux jeunes filles. Le confort serait susceptible d'être moins évoqué dans les espaces urbains (OR=0,90) et surtout ruraux (OR=0,72) en comparaison aux espaces intermédiaires. L'analyse suggère que le registre de l'autonomie est moins évoqué principalement chez les adolescents les plus jeunes en comparaison aux jeunes âgés de 17 ans. Ce registre concernerait particulièrement les adolescents qui résident dans les espaces ruraux (OR=1,47). Le registre de l'esthétique touche les jeunes garçons (OR=3,27). Ce dernier registre concernerait moins les adolescents qui résident dans un contexte urbain.

Registres de l'imaginaire de la voiture														
Fonctionnel Ref = Autres registres		Economique Ref = Autres registres		Sécurité Ref = Autres registres		Environnement Ref = Autres registres		Confort Ref = Autres registres		Autonomie Ref = Autres registres		Esthétique Ref = Autres registres		
OR	Sig.	OR	Sig.	OR	Sig.	OR	Sig.	OR	Sig.	OR	Sig.	OR	Sig.	
Genre. Ref = Filles														
Garçons	0,71	***	1,04		1,22	**	0,93		0,87	**	1,10		3,27	***
Age. Ref = 17 ans														
14 ans	0,79	*	0,60	***	0,65	***	1,03		1,05		0,59	***	0,80	
15 ans	0,80	**	0,70	***	0,57	***	1,11		1,08		0,75	***	0,92	
16 ans	0,91		0,90		0,74	***	1,09		1,01		0,81	**	1,06	
Dotation du ménage. Ref = Moyen														
Modeste	0,93		1,28	**	1,16		1,12		0,96		1,01		1,01	
Aisé	1,13		0,93		0,92		0,95		1,01		1,06		1,00	
Contexte résidentiel. Ref = Intermédiaire														
Urbain	0,97		0,98		0,88		1,14	**	0,90	*	1,03		0,54	**
Rural	0,92		0,84	*	1,28	**	0,82	**	0,72	***	1,47	***	0,94	

Source : Enquête mobilité des adolescents, LASUR 2016

Méthode : Régression logisitique multinomiale

Seuils de significativité : ***<=0,001 ; **<=0,05 ; *<=0,1

Tableau 4 : Facteurs influençant de l'énonciation des registres

Les régressions mettent en évidence plusieurs oppositions dans les résultats. Le contexte urbain favoriserait les considérations environnementales liées à la voiture. Les espaces ruraux sont plutôt associés aux registres de la sécurité et de l'autonomie. Les jeunes filles seraient davantage prédisposées à évoquer le registre fonctionnel et celui du confort. Les garçons sont plutôt portés sur la sécurité et la dimension esthétique de la voiture. En dehors des adolescents modestes qui abordent davantage le registre économique, la dotation économique apparait peu explicative. Le contexte résidentiel semble influencer l'évocation de plusieurs registres. Les registres économique, environnemental et de confort concerneraient moins les jeunes qui résident dans un contexte rural. Ces mêmes adolescents auraient par contre davantage tendance à citer des adjectifs associés au registre de l'autonomie. Les adolescents urbains associent plutôt la voiture à l'environnement et moins au registre du confort et de l'esthétique. L'analyse a permis de mieux comprendre les facteurs qui influencent l'énonciation des différents registres identifiés. Il s'agit de poursuivre l'analyse dans l'objectif de mettre en perspective les facteurs qui influencerait les orientations positive ou négative de ces différents registres.

3.4 Facteurs influençant l'orientation des registres

Le quatrième niveau de l'analyse a pour but de mettre en perspective les facteurs qui prédisposeraient les adolescents à évoquer les différents registres selon une orientation négative ou positive (Tableau 5 et 6). L'analyse s'appuie sur 14 régressions logistiques multinomiales qui testent l'effets des facteurs sur les dimensions positives et négatives des registres. La variable à expliquer correspond au fait d'avoir cité tel ou tel registre selon une orientation positive d'une part et négative d'autre part. A l'instar des analyses précédentes, les modalités de référence des variables explicatives sont sélectionnées si elles occupent une position médiane ou si elles sont les plus représentées dans leurs variables respectives.

La première analyse tend à identifier les relations entre l'orientation positive des registres et les caractéristiques des adolescents (Tableau 5). L'orientation positive du registre fonctionnel (rapidité, praticité, nécessité) est moins mise en avant par les garçons (OR=0,69) en comparaison aux jeunes filles. Ce premier résultat témoignerait d'une orientation positive de ce premier registre plutôt chez les filles. Les plus jeunes adolescents enquêtés (14 et 15 ans)

tendraient moins à présenter une orientation positive du registre fonctionnel qui concernerait plutôt les adolescents âgés de 17 ans et/ou issus d'un ménage aisé. Les garçons associeraient davantage la sécurité à la voiture (OR=1,40). L'aspect sécuritaire est également plutôt évoqué par les jeunes de 17 ans de même que par ceux qui résident dans les espaces ruraux (OR=1,28). En comparaison aux filles, les garçons (OR=0,70) auraient moins tendance à évoquer les qualités environnementales supposées de la voiture de même que les jeunes issus de ménages aisés (OR=0,67) et/ou ruraux (OR=0,85). Les garçons (OR=0,69) associeraient moins l'automobile à la dimensions positive du registre du confort, idem pour les adolescents qui résident dans les espaces ruraux et urbains. L'aspect positif de l'autonomie (indépendance vis-à-vis des parents) est clairement associé à la modalité rural (OR=1,30). Cet aspect est moins présent chez les plus jeunes adolescents comparativement à ceux âgés de 17 ans. Enfin la dimension positive du registre de l'esthétisme est très fortement liée à la modalité garçon (OR=3,38).

Registres de l'imaginaire de la voiture selon une orientation positive														
	Fonctionnel Ref = Autres registres		Economique Ref = Autres registres		Sécurité Ref = Autres registres		Environnement Ref = Autres registres		Confort Ref = Autres registres		Autonomie Ref = Autres registres		Esthétique Ref = Autres registres	
	OR	Sig.	OR	Sig.	OR	Sig.	OR	Sig.	OR	Sig.	OR	Sig.	OR	Sig.
Genre. Ref = Filles														
Garçons	0,69	***	1,13		1,40	***	0,70	***	0,85	***	1,16		3,38	***
Age. Ref = 17 ans														
14 ans	0,81	*	0,69		0,58	***	0,97		0,89		0,50	***	0,84	
15 ans	0,85	**	0,97		0,59	***	0,91		1,05		0,55	***	0,91	
16 ans	0,93		0,89		0,71	***	0,93		0,95		0,65	***	1,08	
Dotation du ménage. Ref = Moyen														
Modeste	0,92		1,04		0,95		1,00		1,01		0,97		0,95	
Aisé	1,23	**	0,57		0,93		0,67	**	1,01		0,85		1,05	
Contexte résidentiel. Ref = Intermédiaire														
Urbain	0,93		0,76		0,83	*	0,97		0,81	***	0,89		0,50	***
Rural	0,95		0,94		1,28	**	0,62	***	0,66	***	1,30	**	0,97	

Source : Enquête mobilité des adolescents, LASUR 2016

Méthode : Régression logisitique multinomiale

Seuils de significativité : ***<=0,001 ; **<=0,05 ; *<=0,1

Tableau 5 : Facteurs influençant de l'énonciation des registres vers une orientation positive

La seconde analyse (Tableau 6) s'appuie sur la même méthodologie que l'analyse précédente et tend à confirmer les résultats identifiés. L'aspect négatif du registre fonctionnel (lenteur, pas pratique) concernerait plutôt les adolescents qui résident dans les espaces urbains (OR=1,5). La dimension négative du registre économique qui renvoie au coût est plutôt mise en perspective par les adolescents issus des ménages modestes. L'orientation négative du registre sécurité (dangerosité) concernerait moins les garçons en comparaison aux filles (OR=0,65). Ainsi les filles associeraient plutôt la voiture à la dangerosité. L'aspect polluant (registre environnement) de la voiture serait davantage évoqué par les adolescents de 15 (OR=1,23) et 16 ans (OR=1,19) et ceux issus d'un milieu modeste (OR=1,18). Par ailleurs cet imaginaire de l'automobile concernerait plutôt les adolescents qui résident dans les espaces urbains. L'orientation négative du registre de l'autonomie (dépendance aux parents, dimension restrictive) concernerait plutôt les adolescents âgés de 15 à 16 ans et ceux issus de ménages aisés (OR=1,40). L'imaginaire de la dépendance vis-à-vis des parents s'exprime particulièrement chez les adolescents résidents des espaces ruraux (OR=1,70) mais aussi des urbains même si la significativité est moins important. L'aspect négatif de la dimension esthétique tendrait à beaucoup moins concerner les garçons en comparaison aux jeunes filles. Dans cette mesure les filles auraient davantage

tendance à présenter une vision inesthétique de la voiture. Cette considération concerne également les plus jeunes individus de l'échantillon (14 et 15 ans) de même que les plus aisés.

Registres de l'imaginaire de la voiture selon une orientation négative														
	Fonctionnel Ref = Autres registres		Economique Ref = Autres registres		Sécurité Ref = Autres registres		Environnement Ref = Autres registres		Confort Ref = Autres registres		Autonomie Ref = Autres registres		Esthétique Ref = Autres registres	
	OR	Sig.	OR	Sig.	OR	Sig.	OR	Sig.	OR	Sig.	OR	Sig.	OR	Sig.
Genre. Ref = Filles														
Garçons	1,18		1,02		0,65	**	1,10		1,17	*	1,03		0,00	***
Age. Ref = 17 ans														
14 ans	0,79		0,59	***	1,09		1,06		2,15	***	0,80	***	1,16	***
15 ans	0,85		0,67	***	0,64	*	1,23	**	1,32	**	1,23	***	2,32	***
16 ans	1,03		0,90		0,93		1,19	**	1,36	***	1,17	***	0,00	***
Dotation du ménage. Ref = Moyen														
Modeste	0,92		1,31	**	1,87	***	1,18	*	0,84		1,06		0,95	***
Aisé	0,73	*	1,00		0,86		1,12		0,85		1,40	**	1,05	***
Contexte résidentiel. Ref = Intermédiaire														
Urbain	1,50	***	1,02		1,10		1,24	***	1,56	***	1,31	*	0,50	***
Rural	0,93		0,83	*	1,20		1,03		1,31	**	1,70	***	0,97	

Source : Enquête mobilité des adolescents, LASUR 2016

Méthode : Régression logistiquie multinomiale

Seuils de significativité : ***<=0,001 ; **<=0,05 ; *<=0,1

Tableau 6 : Facteurs influençant de l'énonciation des registres vers une orientation négative

L'analyse conjointe des déterminants des adjectifs positifs et négatifs permet de mettre en lumière des rapports différenciés à l'automobile chez les adolescents. Le contexte résidentiel joue un rôle important dans la structuration de l'imaginaire de la voiture. Pour les jeunes urbains la voiture est peu pratique, polluante et peu confortable et est dans une moindre mesure associée à la dépendance vis-à-vis des parents. Pour les adolescents qui résident dans les espaces ruraux, la voiture est synonyme de sécurité, d'autonomie mais aussi de dépendance vis-à-vis des parents et d'inconfort. En comparaison aux garçons, les jeunes filles apparaissent plus enclines à associer la voiture à la praticité. Les analyses montrent un effet de genre au niveau de la sécurité. En effet, bien que pour les garçons la voiture soit synonyme de sécurité, les filles évoqueraient plutôt la dangerosité. Les garçons associeraient plus volontiers la voiture à la dimension esthétique et mettraient davantage en avant sa dimension polluante en comparaison aux jeunes filles. La dotation économique des ménages apparaît relativement déterminante dans le rapport à la voiture. Les adolescents issus de ménages modestes mettent l'accent sur le coût, la dangerosité et la dimension polluante de la voiture. Les adolescents aisés insisteraient davantage sur les qualités fonctionnelles de la voiture. Ces derniers tendent davantage à mettre en avant la dépendance aux parents.

Les résultats suggèrent une certaine opposition entre les adolescents les plus jeunes et les plus âgés. Les plus jeunes (14 ans) tendent à considérer que la voiture est inconfortable et inesthétique. Les adolescents plus âgés associent plus volontiers la voiture à sa dimension polluante et à la dépendance par rapport aux parents.

4. Conclusions

Au terme de l'analyse développée, il ressort clairement que la citation ouverte de corpus d'adjectifs pour qualifier les moyens de transport constitue une méthodologie permettant de faire ressortir les contours précis de l'image des moyens de transports et leurs différenciations. C'est en particulier le cas lorsque l'on regroupe les adjectifs suivant la connotation positive ou négative qu'elles contiennent ou suivant le registre de justification qui les caractérisent au sens de Boltanski et Thévenot [2006].

Au-delà de ces considérations méthodologiques, plusieurs résultats ressortent de façon assez saillante.

Notons tout d'abord que les imaginaires de l'automobile sont globalement positifs, tout en apparaissant ambivalents. Cette première observation n'est pas anodine dans la mesure où les enquêtes précédentes menées avec la même méthodologie sur des échantillons représentatifs de la population en France, en Suisse ou en Italie, ont mis en évidence une image similaire de l'automobile, mais sur l'ensemble de la population [Kaufmann et al. 2010 ; Munafò et al 2015 ; Nessi 2013]. Nos résultats suggèrent donc que l'image de l'automobile est très positive auprès des nouvelles générations, même s'il faut rester prudent sur l'interprétation de cette tendance, car nous ne sommes pas en mesure d'identifier ce qui relève de l'effet de génération. Nous pouvons en déduire que l'automobile demeure, même chez les jeunes, un artefact à l'imaginaire puissant, et qu'en conséquence, il est faux de parler de désamour général de l'automobile parmi les jeunes pour expliquer l'utilisation déclinante de ce moyen de transport chez les jeunes, et le fait qu'ils ne passent moins le permis de conduire.

Deuxième résultat important sur lequel débouche notre analyse : les différences d'imaginaire entre garçons et filles sont manifestes. Plusieurs recherches ont déjà mis en évidence de telles différences [Espinasse et Buhagiar 2001], notre analyse sur les 14-17 ans montre que les jeunes filles ont une image plus positive de l'automobile et que celle-ci est associée à ses qualités fonctionnelles, tandis que les garçons ont une vision plutôt sécuritaire de l'automobile et plus esthétique. Mais c'est sans doute autour de l'imaginaire de l'accessibilité de l'automobile que les résultats sont les plus importants : les jeunes garçons significativement plus que les jeunes filles, estiment que l'automobile est un moyen de transport auquel ils auront facilement accès à l'avenir. On retrouve donc au plan des imaginaires des dynamiques d'inégalités d'accès qui se font jour dans les enquêtes de mobilité européennes.

Le troisième résultat important concerne les différences entre les cadres de vie et les pays. Si, bien sûr, nous avons observé des différences entre les habitants des régions urbaines et les habitants des régions plus périphériques. Il convient cependant de relever que ces différences restent confinées à quelques adjectifs. Le résultat qui indique que l'imaginaire de l'automobile chez les jeunes européens est très consensuel renvoie de facto à une sorte de définition anthropologique de l'automobile. Sans doute faut-il l'interpréter à la fois à partir de l'impact de la publicité, qui exploite largement les registres mis en évidence dans les citations d'adjectifs, mais aussi plus fondamentalement par le fait que l'artefact automobile constitue une objectivation d'un certain nombre de grandes valeurs constitutives des sociétés occidentales démocratiques : la possession privée, l'affranchissement des contraintes de lignes et d'horaires propres aux transports en communs, la maîtrise du véhicule par sa conduite et la privacité de l'espace de déplacement.

Même si l'utilisation de l'automobile est déclinante chez les jeunes, notre enquête auprès des 14-17 ans montre qu'elle reste associée à des imaginaires puissants dont rien n'indique que la force soit en déclin.

Bibliographie

- ABBOTT-CHAPMAN J, ROBERTSON M, 2001, Youth, Leisure and Home: Space, Place and Identity, *Loisir et Société / Society and Leisure*, Vol. 24. N° 2, pp. 485-506.
- ALBÉROLA E. et al, 2017 *Baromètre du numérique*, CREDOC.
- BABEY S. H, HASTERT T. A, HUANG W, RICHARD-BROWN E, 2009, Sociodemographic, Family, and Environmental Factors Associated with Active Commuting to School among US Adolescents., *Journal of Public Health Policy*, Vol. 30. N°1, pp. 3-20.
- BASLINGTON, H, 2009. Children's perceptions of and attitudes towards, transport modes: why a vehicle for change is long overdue., *Children's Geographies*, Vol. 7. N°3, pp. 305-322.
- BATTERHAM P.J, 2014. Recruitment of Mental Health Survey Participants Using Internet Advertising: Content, Characteristics and Cost Effectiveness., *International Journal of Methods in Psychiatric Research*, Vol. 23. N°2, pp. 184-191.
- BLACK C, COLLINS A, SNELL M, 2001, Encouraging Walking: The Case of Journey-to-School Trips in Compact Urban Areas., *Urban Studies*, Vol 38. N°7, pp. 1121-1141.
- BOLTANSKI L et THÉVENOT L (1991). De la justification les économies de la grandeur. Paris : Gallimard.
- DELBOSC A, CURRIE G. 2014. Changing Demographics and Young Adult Driver License Decline in Melbourne, Australia (1994–2009), *Transportation*, Vol 41. N° 3, pp. 529-542.
- DIDIER-FEVRE C, 2015, The place to be ? Vivre et bouger dans les entre-deux : jeunesse et mobilités dans les espaces périurbains. Thèse de doctorat : Géographie : Paris, Université Paris Ouest, 372 p.
- EMOND C.R, HANDY S.L, 2012, Factors associated with bicycling to high school: insights from Davis, CA, *Journal of Transport Geography*, Special Section On Child & Youth Mobility, Vol. 20 . N°1, pp.71-79.
- FAULKNER G, RICHICHI V, BULIUNG R.N, FUSCO C, MOOLA F, 2010, What's "quickest and easiest?": parental decision making about school trip mode, *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, Vol 7. N°62,.
- FENNER Y, Garland M.S, ELYA M, MOORE E, JAYASINGHE Y, FLETCHER A, TABRIZI S. N, GUNASEKARAN B, WARK J.D, 2012, Web-Based Recruiting for Health Research Using a Social Networking Site: An Exploratory Study., *Journal of Medical Internet Research*, Vol 14. N°1.
- FERREOL G. (2011), *Dictionnaire de sociologie*, Paris, Éditions Armand Colin.
- FLAMM M, 2004, Comprendre le choix modal les déterminants des pratiques modales et des représentations individuelles des moyens de transport. Thèse de doctorat : Sociologie : Lausanne: Ecole polytechnique fédérale de Lausanne, 301 p.
- GRIZE L, BRINGOLF-ISLER B, MARTIN E, BRAUN-FAHRLÄNDER C, 2010, Trend in active transportation to school among Swiss school children and its associated factors: three cross-sectional surveys 1994, 2000 and 2005, *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity* Vol 7. N° 28.

HOVARDAS T, KORFIATIS J.K, 2006, Word associations as a tool for assessing conceptual change in science education, *Learning and Instruction*, Vol 16. N° 5, pp. 416-432.

KAUFMANN V, JEMELIN C, GUIDEZ J-M, 2001, *Automobile et modes de vie urbains: quel degré de liberté ?* Paris, La documentation française, 167 p.

KAUFMANN V, Widmer E.D, 2006, Motility and family dynamics: Current issues and research agendas. *ZfF – Zeitschrift für Familienforschung / Journal of Family Research*, Vol 18. N° 1.

KAUFMANN V, GUIDEZ J-M, Tabaka K, LOUVET N (2010) Et si les français n’avaient plus seulement une voiture dans la tête ?. Collections du CERTU, Lyon.

KELLERHALS J, Montandon C, RITSCHARD G, SARDI M, 1992, Le style éducatif des parents et l’estime de soi des adolescents. *Revue française de sociologie*, Vol 33. N° 3, p. 313-333.

KOPNINA H, 2011. Kids and cars: Environmental attitudes in children, *Transport Policy*, Vol 18. N° 4, pp. 573-578.

LANG D, COLLINS D, KEARNS R, 2011, Understanding modal choice for the trip to school, *Journal of Transport Geography*, Vol 19. N° 4, pp. 509-514.

LIN J-J, Chang H-T, 2010, Built Environment Effects on Children’s School Travel in Taipei: Independence and Travel Mode, *Urban Studies*, Vol 47. N° 4, pp. 867-889.

LINE T, CHATTERJEE K, LYONS G, 2012, Applying behavioural theories to studying the influence of climate change on young people’s future travel intentions, *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, Vol 17. N° 3, pp. 270-276.

MARTIN S.L, LEE S.M, LOWRY R, 2007, National Prevalence and Correlates of Walking and Bicycling to School, *American Journal of Preventive Medicine*, Vol 33. N° 2, pp. 98-105.

MASSOT M-H, ZAFFRAN J. 2007, Auto-mobilité urbaine des adolescents franciliens, *Espace populations sociétés. Space populations societies*, n° 2007/2-3, pp. 227-241.

MC MILLAN T, DAY K, BOARNET M, ALFONZO M, ANDERSON C, 2006, Johnny Walks to School—Does Jane? Sex Differences in Children’s Active Travel to School, *Children, Youth and Environments*, Vol 16. N° 1, pp. 75-89.

MC MILLAN T.E, 2005, Urban Form and a Child’s Trip to School: The Current Literature and a Framework for Future Research, *CPL Bibliography*, Vol 19. N° 4, pp. 440-56.

MITRA R. 2013. Independent Mobility and Mode Choice for School Transportation: A Review and Framework for Future Research. *Transport Reviews*, Vol 1. N° 33, pp. 21-43.

MITRA R, BULIUNG R.N, 2012, Built environment correlates of active school transportation: neighborhood and the modifiable areal unit problem, *Journal of Transport Geography*, Special Section On Child & Youth Mobility, Vol 20. N°1, pp. 51-61.

NESSI H. (2013) Influences du contexte urbain et du rapport au cadre de vie sur la mobilité de loisir. *Les Annales de la recherche urbaine*, N°108, pp. 128-132.

OGDEN C.L, CARROLL M.D, CURTIN L.R, MC DOWELL M.A. TABAK C.J, FLEGAL K.M, 2006, Prevalence of Overweight and Obesity in the United States, 1999-2004, *JAMA*, Vol 295. N°13, pp. 1549-1555.

- ORTAR N, VINCENT-GESLIN S, BOUDREAU J-A, 2018, The youth on the move: French and Canadian young people's relationship with the car, *Applied Mobilities* pp. 1-15.
- PANTER J.R, JONES A.P, VAN SLUIJS E.M-F, 2008, Environmental determinants of active travel in youth: A review and framework for future research, *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, Vol 5. N°34.
- PANTER J.R, JONES A.P, VAN SLUIJS E.M-F, GRIFFIN S.J, 2010, Neighborhood, Route, and School Environments and Children's Active Commuting, *American Journal of Preventive Medicine*, Vol 38. M°3, pp. 268-78.
- PREZZA M, PILLONI S, MORABITO C, SERSANTE C, ALPARONE F.R, GIULIANI M.V, 2001, The Influence of Psychosocial and Environmental Factors on Children's Independent Mobility and Relationship to Peer Frequentation, *Journal of Community & Applied Social Psychology*, Vol 11.N°6, pp. 435-50.
- PUCHER J, LEFEVRE C, 1996, *The Urban Transport Crisis in Europe and North America*. Springer.
- ROBERTSON-WILSON J.E, LEATHERDALE S.T, WONG S.L, 2008a, Social–Ecological Correlates of Active Commuting to School Among High School Students, *Journal of Adolescent Health*, Vol 42. N° 5, pp. 486-95.
- ROBERTSON-WILSON J.E, LEATHERDALE S.T, WONG S.L, 2008b, Social–Ecological Correlates of Active Commuting to School Among High School Students, *Journal of Adolescent Health*, Vol 42. N° 5, pp. 486-95.
- SIDHARTHAN R, BHAT C, RAM P, GOULIAS K, 2011, Model for Children's School Travel Mode Choice, *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, Vol 22. N°13 pp. 78-86.
- SIGURDARDOTTIR S.B, KAPLAN S, MØLLER M, TEASDALE T.W, 2013, Understanding adolescents' intentions to commute by car or bicycle as adults., *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, Vol 24, pp. 1-9.
- SIRARD J.R, SLATER M.E, 2008, Walking and Bicycling to School: A Review., *American Journal of Lifestyle Medicine*, Vol 2. N° 5, pp. 372-396.
- THIERRY X, 1997, L'après divorce. Lien familial et vulnérabilité., *Population*, Vol 52. N°52, pp. 1253-1254.
- TIMPERIO A, BALL K, SALMON J, ROBERTS R, GILES-CORTI B, SIMMONS D, BAUR L.A, CRAWFORD D, 2006, Personal, Family, Social, and Environmental Correlates of Active Commuting to School., *American Journal of Preventive Medicine*, Vol 30. N° 1, pp. 45-51.
- TRAPP G.S, GILES-CORTI B, HAYLEY E, BULSARA C.M, TIMPERIO A.F, MCCORMACK G.R, VILLANEUVA K.P. 2012. Increasing Children's Physical Activity: Individual, Social, and Environmental Factors Associated With Walking to and From School., *Health Education & Behavior*, Vol 39. N°2, pp. 172-82.
- VINCENT-GESLIN S et RAVALET, 2015, La mobilité dans tous ses états. Représentations, imaginaires et pratiques, *Sociologies*, Dossiers, « La mobilité dans tous ses états. Représentations, imaginaires et pratiques », [en ligne] sur <http://sociologies.revues.org/5134>, mis en ligne le 02 novembre 2015 (consulté le 12 novembre 2017).

WANG Y, LOBSTEIN T. 2006. Worldwide Trends in Childhood Overweight and Obesity. *International Journal of Pediatric Obesity*. Vol 1. N° 1, pp. 11-25.

YARLAGADDA A.K, SRINIVASAN S, 2008, Modeling Children's School Travel Mode and Parental Escort Decisions., *Transportation*, Vol 35. N° 2, pp. 201-218.

ZWERTS E, ALLAERT G, JANSSENS D, WETS G, WITLOX F, 2010, How children view their travel behaviour: a case study from Flanders (Belgium). *Journal of Transport Geography*, Special

MUNAFO S, KAUFMANN V, CHRISTIE D, VINCENT-GESLIN S, RAVALET E. (2015), Dispositions et usages de l'automobile et des transports publics en 1994 et 2011. *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, 753-782.