

Les jeunes seront-ils des vieux comme les autres ?

MIREILLE BOULEAU

À l'occasion de la semaine de la mobilité 2022, Bordeaux Métropole et l'université de Bordeaux ont organisé une journée de conférences relatives à la mobilité des jeunes sur le territoire métropolitain. Chercheurs et professionnels ont été invités à réfléchir et débattre des pratiques de mobilité de la nouvelle génération, notamment celles des étudiants, et à partager des initiatives en leur faveur.

S'il est connu que les jeunes ont une conscience assez aiguë de l'urgence climatique, comment celle-ci se traduit-elle dans leurs habitudes quotidiennes de mobilité ? Il serait évidemment confortable que, écœurés par les véhicules polluants, ils ne se déplacent qu'à vélo et en trottinette. Il suffirait alors d'attendre un renouvellement de générations pour atteindre la neutralité carbone.

Les 15-24 ans utilisent massivement les transports en commun (TC). Par rapport à leur poids démographique dans la population de la métropole bordelaise, ils sont trois fois plus nombreux dans les TC, d'après Aurélien Braud, directeur du marketing chez Keolis Bordeaux Métropole. Mais peut-être n'ont-ils pas encore le permis de conduire ce qui les rend captifs de ces modes de déplacements ? Cette sur-représentation est-elle liée à un effet de génération (les jeunes de 2022 ne sont pas comme ceux d'il y a 15 ans) ou à un effet d'âge (les comportements ne sont pas les mêmes à 20 et à 40 ans) ? Une fois motorisés, quand ils auront un

emploi, une famille, conserveront-ils leurs « bonnes » habitudes ? Les données présentées par Keolis montrent que le pic des abonnements se situe chez les jeunes âgés de 19 ans mais qu'il existe un réel décrochage avant la trentaine...

Un film projeté lors de la conférence, réalisé par BAM¹, montre les étudiants imaginant leur lieu d'études idéal « comme aux Pays-Bas », tout en espaces verts et pistes cyclables. Cependant, une récente enquête réalisée sur le campus de Bordeaux révèle qu'il s'agit de l'un des campus les plus motorisés des grandes métropoles.

Le sociologue Yoann Demoli souligne que le taux de détention du permis de conduire n'a jamais été aussi élevé : 94 % des moins de 34 ans. Seule une fraction plus diplômée et citadine passe l'examen un peu plus tard mais n'y renonce pas. Le taux d'équipement en automobile progresse également toujours, « jamais les générations précédentes n'ont été aussi socialisées à la voiture qu'aujourd'hui », même si l'acte d'achat s'est un peu décalé dans le temps. « Le plaisir de conduire reste important chez les jeunes gens, même s'ils en reconnaissent le caractère polluant et la considèrent moins souvent indispensable que leurs aînés. »

Une enquête menée par Keolis en 2021 montre que la première préoccupation des jeunes est de fonder une famille, suivie de près par l'urgence climatique. Les jeunes sont dans une

situation de vie transitoire. Ils décohabitent progressivement de chez leurs parents, s'installent plus ou moins, pour certains, dans une relation amoureuse, alternent entre les bancs de l'université et des périodes de stage, cumulent parfois des petits boulots. Ils doivent composer avec un budget restreint, tout en étant souvent non motorisés. Alors ils s'adaptent. Ils marchent, font du vélo, prennent les TC, covoiturent. Mais n'est-ce pas ce que faisaient déjà leurs parents à leur âge ? Si leur trajectoire familiale et professionnelle se stabilise, leurs convictions environnementales suffiront-elles à leur faire conserver leurs habitudes de déplacements ? Il est en effet difficile de quitter la route tracée dans un monde entièrement conçu pour l'automobile.

Car parallèlement, peu de solutions se mettent en place. Les plans de mobilités développés dans les campus améliorent la situation en proposant par exemple des parkings à vélos sécurisés ou une tarification avantageuse. Les métropoles réfléchissent à de nouveaux itinéraires cyclables et développent des applications numériques pour faciliter le covoiturage ou le calcul d'itinéraire.

Mais des politiques plus volontaristes, comme la limitation du stationnement, par exemple, peinent à s'imposer. Or, sans un changement de paradigme, malgré leurs préoccupations et leurs convictions, nos jeunes risquent peut-être de finir par nous ressembler. _

1 | Bicyclette et alternatives de mobilité est une association loi 1901 dont le but est de participer au changement sociétal par l'expérimentation d'actions alternatives de mobilité en Nouvelle-Aquitaine.