

Permis de conduire, chômage, niveaux de vie : quelles relations ? **Xavier Coudert¹, Marc Fontanes², Jean-Pierre Orfeuil³**

Introduction

La question du permis de conduire a été abordée ces dernières années sous deux angles différents. Les associations qui travaillent avec des publics précaires ont attiré l'attention des pouvoirs publics sur le handicap que représente l'absence de permis de conduire dans la recherche et l'obtention d'un emploi. La plateforme « mobilité pour l'insertion » de l'Institut pour la ville en mouvement a donné une visibilité nationale à ces actions d'aide à la mobilité, dont l'aide au passage du permis fait partie. À l'autre extrémité du spectre des préoccupations, des acteurs investis dans le champ de la mobilité durable, notamment en ville, ont avancé l'idée que les jeunes urbains diplômés étaient plus intéressés par les téléphones portables et les réseaux sociaux que par la voiture (ce qui est probable), et que dans un contexte où les solutions innovantes de mobilité se multiplient, ils tendaient à se passer de passer le permis. Cette hypothèse (les statistiques sur le permis en France sont assez pauvres) a été notamment formulée à la suite des travaux Sivak et Schoettle⁴ sur la baisse du nombre de passages du permis de conduire chez les jeunes américains (rappelons que l'âge minimum pour la présentation à l'examen est de 16 ans aux Etats-Unis) et des observations dans 15 pays du monde (8 avec une baisse, 7 avec une hausse de la détention de permis dans les jeunes générations). Une des conclusions des auteurs, sur la base d'une comparaison de l'accès à internet est que : « une proportion plus importante d'utilisateurs d'internet est associée à une moindre détention de permis. Les résultats de l'analyse sont cohérents avec l'hypothèse que l'accès aux contacts virtuels réduit le besoin de contacts dans le monde physique parmi les jeunes ⁵ ».

Cet article se propose de répondre à quelques questions clés liées à la détention du permis, sur la base essentiellement des résultats de l'enquête nationale transport et déplacements de 2008 (Ent 2008 dans la suite).. La propension à passer le permis baisse-t-elle en France ? Les catégories les plus éduquées de la population se détournent-elles du permis ? L'absence de permis est-elle un handicap pour sur le marché de l'emploi, et plus généralement concourt-elle à vivre avec des niveaux de vie inférieurs ?

1 La détention du permis est-elle en baisse en France ?

La comparaison des résultats des enquêtes transport de 1994 et de 2008 donne une réponse clairement négative. On est passé de 32,7 millions de détenteurs en 1994 à 38,8 millions en 2008. Le tableau 1 montre qu'il n'y a ni progrès, ni régression des taux de détention chez les jeunes, et que les fortes croissances de taux de détention s'expliquent essentiellement par la disparition de ceux qui n'avaient jamais passé le permis dans les générations les plus âgées et leur remplacement aux âges avancés par des générations plus récentes : ainsi, les « jeunes seniors » de 1994 deviennent des retraités « confirmés » en 2008, en gardant leur permis en poche ! De même, une analyse par territoire montre que ces taux de détention ne baissent sur

¹ Auxilia

² Auxilia

³ Institut pour la Ville en mouvement

⁴ Sivak M. et Schoettle B. 2011 Recent changes in the age composition of drivers in 15 countries, Traffic injury prevention 13 pp 126 132

⁵ « Of particular note was the finding that a higher proportion of Internet users was associated with a lower licensure rate. Implications: The results of the analysis are consistent with the hypothesis that access to virtual contact reduces the need for actual contact among young people »

aucun territoire, y compris à Paris intra muros où l'on passe de 71,3 à 73,2 % de détention chez les 18 ans et plus.

Tableau 1
Détention du permis selon l'âge

	1994	2008
Moins de 25 ans	64,9	65,1
25-34 ans	86,5	87,1
35-49 ans	87,8	90,6
50-64 ans	77,5	88,6
65-74 ans	57,7	79,0
75 ans et plus	40,0	62,1
(étudiants de 18 ans et plus)	61,3	62,7

Source : Ent 2008 et 1994

Le tableau 2 montre même que la population qui détient le permis en 2008 l'a obtenu plus jeunes que la population détentrice de 1994. depuis 2008, on ne dispose que des statistiques de permis délivrés : 962 000 en 2011 contre 932000 en 2009 (au plus noir de la crise) et 932 000 en 2000. Pour les seuls permis B (voiture, 7770 contre 746 000 et 773 000... Il n' y a nouveau pas d'évidence d'effondrement.

Tableau 2
Âge à l'obtention du permis

	18-19 ans	20-25 ans	26-35 ans	36 ans et plus	Non déclaré	Ensemble
1994	47,3 %	30,1 %	14,6 %	7,4 %	0,6 %	100 %
2008	55,4 %	27,7 %	11,0 %	4,2 %	1,7 %	100 %

Source : Ent 2008 et 1994

Une étude récente de la prévention routière⁶ menée par enquête auprès de 1009 jeunes français de 18 à 24 ans est riche d'éclairages sur le passage du permis des jeunes aujourd'hui, même si elle ne permet pas de comparaison dans le temps. Elle estime le taux de détention dans cette classe d'âge de 65,8 %, avec en outre 16,7 % des jeunes en cours de préparation et 17,5 % qui ne le préparent pas ou ont abandonné. Le taux de détention est très proche du taux donné en 2008 par l'enquête transport pour cette classe d'âge (65,1 %). L'âge moyen d'obtention dans cette classe d'âge est de 19 ans (19,5 pour ceux dont le niveau scolaire est inférieur au bac, 18,8 pour ceux qui ont un niveau bac ou supérieur). 53 % l'ont obtenu dans leur dix-huitième année. Cette performance s'explique notamment par le développement de la conduite accompagnée dès 16 ans. Ceux qui ont eu recours à cette formule sont 76 % à l'avoir obtenu l'année de leur majorité.

Les jeunes ont été interrogés sur leurs motivations. Plusieurs réponses étaient possibles. 61 % ont avancé que « c'est normal à cet âge », 42 % que c'était un besoin pour le travail, 32 % que c'était une sollicitation des parents, 29 % un besoin pour les études, et 15 % que les amis le passaient... Seul 10 % des enquêtés mettent en avant des motivations telles que « Pouvoir se déplacer librement », « être indépendant », « aimer la conduite ». Il semble donc qu'on puisse avancer que l'indépendance et le plaisir ne sont pas les motivations premières du passage du permis, ce qui a peut-être été le cas dans le passé, et que dominent les motivations en termes

⁶ L'accès des jeunes français au permis B , La prévention routière, 2013a menée par enquête auprès de jeunes français de 18 à 24 ans

de « normalité » et de « besoin ». Cette dimension psychologique, réelle et importante, ne doit être assimilée avec une régression de la détention du permis, qui est de fait en hausse.

2 La détention du permis diminue t-elle quand on s'élève dans l'échelle sociale ?

C'est ce que suggèrent certains propos sur le désintérêt des jeunes urbains pour le permis et la mobilité automobile. La dernière ligne du tableau 1 apporte une réponse assez nuancée pour les jeunes : les étudiants de 18 ans et plus ont un taux de détention légèrement inférieur à celui de l'ensemble des jeunes de 18 à 24 ans. L'écart est de 2,4 %, il était de 3,6 % en 1994. Il y a donc bien un écart, il est faible, et il tend à se réduire. On aurait même pu penser qu'il soit « naturellement » plus fort, puisque les étudiants ont des ressources limitées et vivent plus souvent dans les grandes villes où la voiture n'est pas indispensable que dans l'ensemble des villes. La faiblesse de l'écart est sans doute imputable à des phénomènes compensatoires : capacité à faire projet (s'engager dans des études, passer un permis qui n'est pas immédiatement utile), compétences donnant confiance dans la capacité à réussir une formation dont le coût moyen est de 1500 euros, proportion plus importante de jeunes pouvant bénéficier d'aides parentales pour la conduite accompagnée et pour le financement de la formation. L'étude de la prévention routière est éclairante sur ce point : seuls 30 % des jeunes ont financé seuls leur permis, mais cette proportion passe à 46 % pour ceux qui en avaient besoin pour le travail et à 59 % pour ceux dont le niveau d'études est inférieur au bac.

De façon plus globale, ce qu'on observe pour la population active (tableau 3 : actifs occupés et chômeurs) est un lien très significatif entre la détention du permis par les adultes et leur niveau d'études : 27 % des personnes n'ayant connu que la scolarité obligatoire, 4 % des actifs qui se sont engagés dans des études supérieures n'en disposent pas. Il est très peu probable qu'on renverse un tel contexte sociologique en quelques années...

Tableau 3

Proportion (%) de personnes actives (actifs occupés et chômeurs) n'ayant pas le permis de conduire selon le niveau d'études

	Scolarité obligatoire seule	Brevets généraux et professionnels	Baccalauréat	Études jusque Bac +2	Études supérieures à Bac +2	Ensemble
%	27,0	9,0	7,5	4,3	4,0	9,2

Ent exploitation des auteurs. Actifs des ménages dont la personne de référence a entre 25 et 65 ans et n'est pas étudiante

Le tableau 4, établi pour tous les adultes, va dans le même sens : la détention du permis croît avec le niveau de vie, ce qui n'est pas surprenant, et il a cru entre 1994 et 2008 dans toutes les catégories de niveau de vie, et de façon plus prononcée lorsqu'on est encore loin du seuil de saturation.

Tableau 4

Détention du permis selon le niveau de vie du ménage⁷

⁷ Le niveau de vie d'un ménage est défini par l'Insee comme le quotient de l'ensemble des revenus (d'activité, de remplacement, du patrimoine, allocations, etc.) divisé par un nombre d'unités de consommations (uc). Le

	1994	2008
Premier quartile : ménages très modestes	57,2	65,5
Second quartile : ménages modestes	71,2	80,4
Troisième quartile : ménages aisés	82,8	89,4
Quatrième quartile : ménages très aisés	90,5	93,7

Source : Ent 1994 et 2008

3 Tout se joue t-il dans le jeunesse ? Les parcours scolaires et la détention du permis conditionnent-ils les positions sur le marché du travail tout au long de la vie ?

Les études classiques de mobilité sont confrontées, comme dans d'autres domaines, à des phénomènes de causalité circulaire. Pour certains (majoritaires), un « bon » niveau de revenu permet l'accès de tous les adultes à la voiture, à la conduite, voire à l'usage quotidien du train sur de longues distances. Le revenu est alors une variable explicative. Pour d'autres (minoritaires), la capacité de mobilité (exprimée notamment par la capacité à utiliser un véhicule personnel) concourt à des revenus plus élevés, parce que les opportunités (de contacts, de formation, d'occupation d'emplois intéressants) sont plus élevées. Le revenu devient une variable expliquée. On se propose ici de réagencer ces déterminants dans une logique suivant l'histoire des personnes. Ce qui est premier est leur parcours scolaire, largement déterminé par leurs parcours d'enfants et d'adolescents, lui-même d'ailleurs dépendant de la position sociale des parents. Ce qui vient après, c'est l'éventuel passage et l'éventuelle réussite à l'examen du permis de conduire. Ce qui vient après enfin, c'est la vie adulte, avec des succès ou des échecs sur le marché du travail, et la formation de familles dont le niveau de vie est déterminé par les positions occupées sur ce marché.

En cohérence avec cette logique où les causes précèdent les effets dans le temps des individus, on confronte la situation des personnes au moment de l'enquête à ce qui s'est passé, pour une grande majorité d'entre eux, aux derniers moments de l'adolescence et aux premiers moments de l'âge adulte, la conclusion d'un parcours scolaire et l'obtention éventuelle du permis de conduire⁸. On ne s'intéressera pas ici à la mobilité, mais à deux indicateurs clé : la position sur le marché de l'emploi (en emploi, chômeur) et le niveau de vie du ménage d'appartenance, défini par de grandes catégories (quartiles allant des ménages du quart le plus modeste au quart le plus aisé) .

La position sur le marché de l'emploi (actif occupé ou chômeur) est très structurée par le niveau de diplôme : la probabilité d'être au chômage est trois fois plus importante pour les personnes n'ayant accompli que la scolarité obligatoire que pour celle qui a suivi des études universitaires. C'est un fait connu et reconnu, lié pour partie aux offres d'emploi, pour partie à la concurrence entre actifs dans une situation globale de sous emploi, avec des diplômés venant concurrencer les autres pour des postes sous qualifiés par rapport à leurs diplômes. La surprise vient du caractère très déterminant, au sens statistique, de la détention du permis de conduire, avec un écart global de 1 à 4 des probabilités d'être au chômage selon qu'on en dispose ou pas. Un écart de 1 à 3 (des taux de chômage trois fois plus élevés en l'absence de

premier adulte compte pour 1, les autres pour 0,5, un enfant pour 0,3. Ainsi un ménage de 2 adultes et 2 enfants a 2,1 (1+0,5 + 2X0,3) unités de consommation Un ménage appartient au premier quartile si son niveau de vie s'il fait partie des 25 % des ménages les plus modestes. Il appartient au quatrième quartile s'il appartient aux 25 % de ménages les plus aisés.

⁸ Ce n'est pas tout à fait exact : un diplôme peut être acquis en formation permanente, le permis peut être obtenu à tout âge, mais pour la grande majorité des gens, le niveau de diplôme et le permis de conduire sont des acquis de la jeunesse.

permis) s’observe à tous les niveaux de diplôme. On observe même un taux de chômage plus faible pour ceux qui n’ont pas fait d’études et qui ont le permis (11 %) que pour ceux qui ont fait des études universitaires longues et n’ont pas le permis (15 %) !

Tableau 5
Taux de chômage selon le niveau d’études et la détention du permis

	Scolarité obligatoire seule	Brevets généraux et professionnels	Baccalauréat	Études jusque Bac +2	Études supérieures à Bac +2	Ensemble
Actifs sans permis	33,0	23,4	23,6	12,6	15,1	25,0
Actifs avec permis	11,0	6,9	6,6	4,6	4,5	6,4
Ensemble	16,7	8,3	8,3	5,0	4,9	8,1

Source ; Ent exploitation des auteurs. Actifs des ménages dont la personne de référence a entre 25 et 65 ans et n’est pas étudiante

La puissance du lien entre chômage et absence de permis conduit à s’interroger sur les mécanismes sous jacents à cette relation. On peut d’abord évoquer la nature des emplois et des lieux d’emploi. Certains emplois sont inaccessibles lorsqu’on n’a pas le permis : emplois impliquant la conduite de véhicules à 4 roues, à titre principal (livreurs) ou secondaire (aide à domicile par exemple). Certains lieux d’emplois ne sont souvent pas accessibles en transport collectif (zones industrielles et artisanales hors des villes), ou ne sont pas desservis par les transports collectifs du fait d’horaires décalés. On peut ensuite penser aux caractéristiques du déplacement entre domicile et travail, pour un actif dans une localisation résidentielle donnée. Le déplacement potentiel vers le travail peut être jugé trop long (en durée) sans voiture et conduire l’actif à attendre de trouver un emploi plus proche. Cette migration, en l’absence de voiture, peut s’avérer incompatible avec des contraintes familiales (cas des familles monoparentales en particulier). D’autres déterminismes peuvent enfin être évoqués, lorsque l’absence de permis est un marqueur de handicaps « factuels » (handicaps, absence de maîtrise de la langue par exemple), ou psychologiques (manque de confiance en soi) du côté de l’employé, et lorsqu’elle est un critère de sélection implicite pour l’employeur potentiel, même si le poste n’implique pas de conduite effective de véhicule. Une enquête quantitative lourde sur les transports ne permet pas de répondre à ces questions, que seules des enquêtes plus qualitatives et ciblées sur les populations sans permis permettraient d’aborder.

On peut toutefois apporter un éclairage partiel en comparant les situations des habitants des centres des grandes villes (où de nombreux emplois sont accessibles sans véhicule), de leurs banlieues (il reste des emplois aisément accessibles, mais en nombre plus restreint) et des autres territoires, où le nombre d’emplois accessibles sans voiture se réduit très fortement.

Dans les villes centre des grandes agglomérations, on observe, à niveau scolaire comparable, des écarts de taux de chômage assez variables selon le niveau de diplôme (assez faibles aux niveaux bac et bac +2, pouvant aller jusque dans un rapport de 1 à 3 pour les scolarités les plus longues). L’écart moyen est conséquent, mais il est plus faible que sur l’ensemble des territoires. Dès qu’on passe dans les banlieues de ces villes, l’écart moyen est plus important et les écarts par niveau de diplôme se creusent (de 1 à 2 en dessous du bac, de 1 à 4 pour le bac et au dessus). En dehors des grandes villes, l’écart moyen est encore plus important (de 5,9 % à 31 %, soit un écart supérieur à 5 !) Il est lié à la fois à des niveaux scolaires moins avancés et à des écarts très importants au centre de l’échelle des niveaux scolaires (niveau brevet et bac).

En conclusion, l'absence de permis est effectivement plus pénalisante dans les parties moins denses et moins bien desservies du territoire, ce qui va dans le sens de plus grandes difficultés pour atteindre les emplois disponibles. En revanche, l'absence de permis est pénalisante partout, ce qui suggère que les explications liées aux seules difficultés ou impossibilités de migrations sont insuffisantes.

Tableau 6
Taux de chômage (%) selon le niveau d'études, la détention du permis et le lieu de résidence

	Scolarité obligatoire seule	Brevets généraux et professionnels	Baccalauréat	Études jusque Bac +2	Études supérieures à Bac +2	Ensemble
Agglomérations de plus de 100.000 habitants, en ville centre						
Actifs sans permis	35,7	24,7	14,9	12,2	16,4	24,1
Actifs avec permis	20,1	10,7	12,0	7,6	5,4	9,0
Agglomérations de plus de 100.000 habitants, en banlieue						
Actifs sans permis	29,0	19,6	24,4	13,3	15,5	22,1
Actifs avec permis	12,9	8,0	6,0	4,3	3,9	6,4
Hors agglomérations de plus de 100.000 habitants						
Actifs sans permis	36,4	29,0	35,7	9,1*		31,0
Actifs avec permis	14,6	6,2	5,9	4,2	4,6	5,9

Source ; Ent exploitation des auteurs. Actifs des ménages dont la personne de référence a entre 25 et 65 ans et n'est pas étudiante

* On a regroupé les deux catégories de diplôme du fait d'effectifs faibles

4 Tout se joue t-il dans le jeunesse ? Les parcours scolaires et la détention du permis conditionnent-ils les niveaux de vie tout au long de la vie ?

Le niveau de vie (voir note 3) n'est pas une propriété des individus (comme un salaire), mais une caractéristique du ménage auquel la personne appartient. Il dépend des apports de revenus des différents membres du ménage et de la composition du ménage (vie en couple ou non, présence d'enfants...). Il y a donc quelques raisons pour que la relation entre ce niveau de vie, le parcours scolaire d'un des adultes et son éventuelle détention de permis soit assez faible.

Le tableau 7 répartit les actifs par classes de niveau de vie en fonction de leur parcours scolaire et de leur détention éventuelle du permis de conduire. L'indice de niveau de vie, volontairement qualitatif, est obtenu en attribuant des valeurs 1,2,3 et 4 respectivement aux catégories très modestes, modestes, aisées et très aisées et en en faisant la moyenne pondérée pour les actifs selon leur niveau d'études et leur position par rapport au permis. Par exemple, une catégorie où 50% des actifs seraient dans des ménages très modestes et 50 % dans des ménages modestes aurait un indice de 1,5. À titre d'ordre de grandeur, un écart de 1 sur l'indice de niveau de vie équivaut à un écart de niveau de vie de 7900 euros (revenu par unité de consommation) et de 13400 euros pour le revenu global du ménage (indépendamment de sa composition) par an, soit un peu plus de 1000 euros par mois.

Il montre que les niveaux de vie moyens croissent régulièrement avec la durée des parcours scolaires. Le passage d'un niveau scolaire au niveau immédiatement supérieur se traduit par une croissance de l'indice de niveau de vie de 0,3 à 0,4 points (soit autour de 3000 euros de niveau de vie et 5000 euros en termes de revenu annuel du ménage). À niveau de scolarité donné, la détention du permis fait croître l'indice de niveau de vie de 0,5 à 0,6 points (soit un peu plus de 4000 euros en termes de niveau de vie et 7000 euros en termes de revenu du ménage) lorsque le niveau scolaire est inférieur ou égal au bac. Pour les niveaux supérieurs au bac, cette croissance est de 0,4 points (soit plus de 3000 euros pour le niveau de vie et environ 5000 euros pour le revenu du ménage). En paraphrasant les économistes, on peut dire que l'investissement dans le permis de conduire (en moyenne 1500 euros) est très rentable, puisqu'il permet des gains annuels ne niveau de vie plus de deux fois supérieurs, et qu'il est outre plus rentable qu'un allongement de deux ans de la scolarité, qui coûte plus de 10000 euros aux pouvoirs publics, sans compter l'effort des familles. !

Tableau 7

Niveau de vie du ménage de l'actif selon son niveau d'études et sa détention du permis

	Scolarité obligatoire seule	Brevets généraux et professionnels	Baccalauréat	Études jusque Bac +2	Études supérieures à Bac +2	Ensemble
Actifs sans permis						
% Ménages très modestes	53,8	37,1	33,5	21,6	10,3	38,7
% Ménages modestes	26,4	29,9	27,3	20,7	17,1	26,9
% Ménages aisés	13,6	22,1	19,3	28,8	28,1	20,1
% Ménages très aisés	6,1	11,0	19,9	28,8	44,5	14,3
Indice de niveau de vie	1,72	2,07	2,25	2,65	3,07	2,10
Actifs avec permis						
% Ménages très modestes	31,3	18,3	11,9	7,4	4,2	14,4
% Ménages modestes	31,3	28,8	23,4	18,1	9,4	23,1
% Ménages aisés	24,5	31,3	32,0	33,1	24,3	29,7
% Ménages très aisés	12,9	21,6	32,7	41,4	62,1	32,8
Indice de niveau de vie	2,19	2,56	2,85	3,08	3,44	2,81

Source ; Ent exploitation des auteurs. Actifs des ménages dont la personne de référence a entre 25 et 65 ans et n'est pas étudiante

Conclusion et perspective

Ce travail montre que détenir, ou non, le permis de conduire, a des conséquences tout au long de la vie en termes de positionnement sur le marché du travail et de niveau de vie. En revanche, une enquête comme l'enquête Transport et déplacement ne permet pas d'éclairer à fond les raisons pour lesquelles on le détient ou ne le détient pas. L'enquête de la prévention routière éclaire partiellement sur les motivations de le passer. Il resterait à élaborer une enquête sur les causes de non détention : choix délibéré, handicaps, manque de moyens financiers, manque d'assurance, échecs répétés à l'examen... L'analyse de ces causes permettrait peut-être de mieux identifier les progrès qu'on pourrait accomplir dans ce domaine.