

# Impact du budget étudiant sur l'obtention du permis de conduire et l'acquisition d'un véhicule personnel

Guy DUBOIS, Romain DELAFOSSE, Victor BLANC

**Le permis B est massivement perçu comme indispensable. En fonction de la catégorie socio-professionnelle et l'investissement financier de leurs parents, leur sexe ou encore leur lieu d'habitat, les étudiants ne sont pas égaux face à l'obtention du permis et l'acquisition d'une voiture. Cette enquête met en évidence ces différences, sous le prisme des ressources des étudiants.**

## Encadré 1 - L'enquête :

Se déroulant sur l'année 2023-2024 et portant sur le rapport des étudiants à l'argent, l'enquête que nous menons vise à saisir les pratiques budgétaires, notamment les ressources et les dépenses des étudiants et leurs modes de gestion. A grande échelle, cette étude nationale réalisée à l'aide du collectif POF qui réunit dix universités de France (Paris-Nanterre, Vincennes-Saint-Denis, Brest, Le Havre, Nantes, Tours, Caen, Saint-Étienne, Saint-Quentin-en-Yvelines, l'École Normale Supérieure de Paris-Saclay) a permis d'interroger des milliers d'étudiants de France grâce à la méthode du questionnaire, à propos de leurs potentielles situations de précarité, de leurs organisations budgétaires, de leurs priorités et de leur maintien dans leurs études. Le remplissage des questionnaires était auto-administré, mais les enquêteurs étaient tout de même présents sur le terrain.

L'enquête menée auprès de 12 233 étudiants en France a permis de définir une problématique, axée sur la question des transports, et plus particulièrement sur le permis de conduire et la voiture, en lien avec les ressources économiques des étudiants. Bien que le caractère symbolique du permis soit difficile à appréhender dans une enquête quantitative, son importance est soulignée, car la passation du permis B est considérée comme une étape cruciale dans la transition vers l'âge adulte, symbolisant l'accès à l'autonomie

(MASCLET, 2002). Les travaux sociologiques sur ce sujet ont mis en avant les motivations affectives et symboliques de l'utilisation de la voiture, le permis étant perçu comme une étape nécessaire à l'insertion sociale et économique des jeunes (RAVALET, DREVON, KAUFMANN, 2019 ; LARSENEUR, 2022).

Concernant l'attrait pour la voiture concernant les jeunes, une première hypothèse est avancée par Yoann Demoli : actuellement, les jeunes manifestent un moindre engouement pour la voiture par rapport aux générations précédentes. Cette hypothèse se traduirait par une baisse des détentions du permis de conduire et un report de l'obtention d'une voiture individuelle. Cette tendance observable depuis les années 1980 peut s'expliquer par plusieurs facteurs, tels que la sensibilisation croissante aux enjeux environnementaux ou l'allongement de la durée des études retardant l'accès à la conduite (DEMOLI, 2017).

L'obtention du permis est étroitement liée au contexte familial, le coût élevé du permis et sa précocité dans le parcours des jeunes impliquant souvent une contribution financière significative des parents. Cependant, malgré cette aide, de nombreux jeunes affirment financer leur permis par leurs propres moyens, que ce soit grâce à leur épargne personnelle ou à des revenus provenant de jobs étudiants (LARSENEUR, 2022). Cette situation soulève des questions sur les inégalités sociales, notamment le fait que les enfants d'ouvriers obtiennent souvent leur permis plus tard que ceux des classes moyennes et supérieures (MASCLET, 2002).

Par ailleurs, des différences significatives sont observées selon les contextes géographiques, les

jeunes des milieux urbains tendant à repousser l'âge du permis en raison de la disponibilité des transports en commun, tandis que les jeunes ruraux ont des taux de détention du permis plus élevés, souvent motivés par la nécessité de se déplacer pour étudier en ville (DEMOLI, 2017).

Malgré le mouvement de baisse générale de l'obtention du permis, une tendance à la hausse est observée chez les jeunes femmes, contribuant à homogénéiser les pratiques de mobilité entre les sexes. Enfin, il est souligné que le taux de détention du permis reste élevé chez les jeunes, étant perçu comme indispensable par une grande majorité d'entre eux (LARSENEUR, 2022).

En somme, ces premières recherches mettent en évidence plusieurs paradoxes qu'il nous appartiendra d'expliquer grâce aux réponses récoltées. En se penchant sur des variables telles que le sexe, l'origine géographique, le revenu des parents ou encore la nature des aides financières, il conviendra d'étudier les logiques sous-jacentes au permis de conduire et à la voiture chez les étudiants en France, logiques que nous nous emploierons à mettre en lien avec les potentielles situations de précarité étudiante et leurs stratégies de gestion de budget. Alors qu'un mouvement de baisse progressive de détention du permis B s'observe dans la tranche jeune depuis les années 1980, en quoi les inégalités socio-économiques influencent-elles l'accès au permis de conduire et à la possession d'une voiture chez les étudiants ?

### Encadré 2 - Quelques limites :

Les méthodes collectives d'enquête ne nous permettent pas de développer l'aspect symbolique du permis et de la voiture. En effet, le désir d'autonomie procuré par le permis, la préférence de la conduite des jeunes d'aujourd'hui ou encore les considérations environnementales liées à la voiture ne peuvent être démontrés.

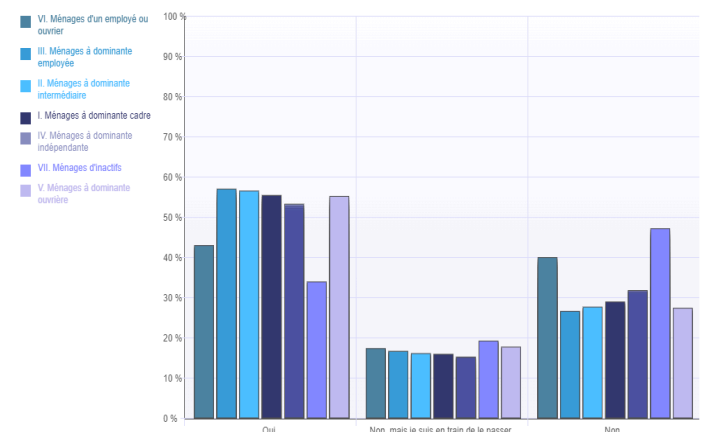
Concernant le lieu géographique, nous manquons en représentativité : parmi les dix universités du POF, quatre sont en région parisienne.

Le sociologue doit aussi prendre en compte la possibilité d'un écart significatif entre les discours (en l'occurrence les réponses aux questionnaires) et les pratiques sur le sujet de l'argent.

## L'influence de la classe sociale des parents sur l'accès au permis de conduire

L'accès au permis de conduire est inégalement réparti en fonction de la classe sociale des parents. Nous pouvons commencer par analyser les ménages inactifs qui ont le taux d'accès au permis le plus bas avec 20 points de pourcentage en dessous de la moyenne qui est à 52%. De plus, seulement 41,6% des étudiants issus de ménages d'un employé ou ouvrier détiennent le permis B. Les autres catégories qui correspondent en majorité aux classes supérieures sont égales ou au-dessus de la moyenne. Enfin, nous pouvons notifier que les ménages d'inactifs possèdent le plus haut taux de « non, mais je suis en train de le passer » avec 20,3% contre une moyenne de 16,6% (Figure 1).

**Figure 1 : Fréquence d'obtention du permis de conduire en fonction des PCS groupées des parents.**



**Note de lecture :** 32% des étudiants issus de ménages d'inactifs possèdent le permis de conduire. **Champ et source :** « Faire ses comptes » : Les étudiant-es et l'argent, (ETUBUD), collectif POF, 2024. **Test du Khi2 :** <0.001 (au seuil de 1%).

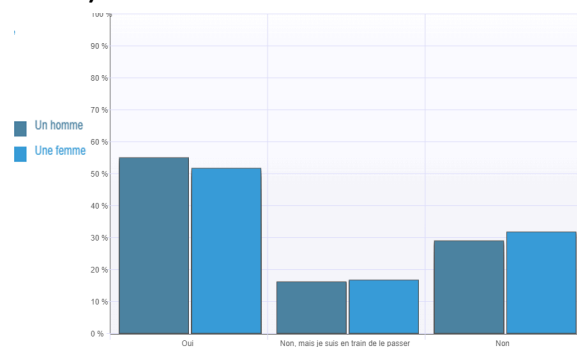
Nous pouvons dire que les répondants qui ont des parents issus de classes sociales élevées ont un meilleur accès à une voiture contrairement aux classes sociales populaires. Cela pourrait s'expliquer par la différence de capital économique utile pour payer le permis et le véhicule, ainsi que pour entretenir le véhicule. Olivier Masclat affirme que les enfants d'ouvriers sont souvent contraints d'attendre quelques années de plus, faute de ressources financières (2002). On peut aisément ajouter les ménages d'inactifs car ils sont eux aussi

dans des situations financières fragiles. Les 20,3% de « non, mais je suis en train de le passer » parmi les ménages d'inactifs sont explicables par le fait que le permis est plus souvent passé à dix-huit ans, donc en partie avant l'entrée dans les études supérieures. Les enquêtés issus de ménages d'inactifs attendent plus longtemps et passent alors leur permis plus tard, pendant les études supérieures. L'accession au permis des étudiants semble donc bien étroitement liée au contexte familial.

### Les différences d'accès au permis de conduire entre hommes et femmes

Nous observons que 54,9% des hommes détiennent le permis contre 51,6% pour les femmes. Cependant, pour la réponse « non, mais je suis en train de le passer », les résultats sont quasiment identiques autour de 16% (Figure 2).

**Figure 2 : Fréquence d'obtention du permis de conduire en fonction du genre (homme ou femme).**



**Note de lecture :** En moyenne, environ 53% des hommes et femmes étudiants réunis possèdent le permis de conduire. **Champ et source :** « Faire ses comptes » : Les étudiant-es et l'argent, (ETUBUD), collectif POF, 2024. **Test du Khi2 :** <0.001 (au seuil de 1%).

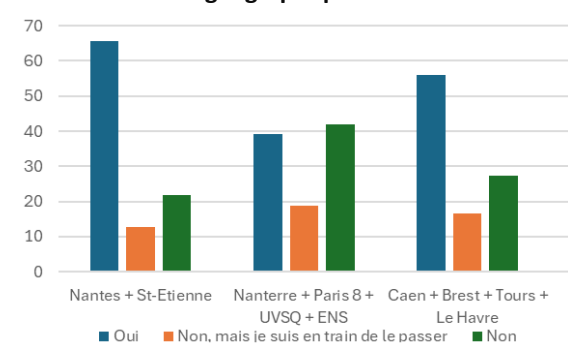
L'écart entre hommes et femmes est très faible (DEMOLI, 2017). On sait que pour les jeunes femmes, il y a une très forte croissance de l'obtention du permis entre 1980 et les années 2000, ce qui permet de réduire un écart ancien. Cet écart persistant peut tout de même s'expliquer par un rapport plus fréquent aux transports en commun de la part des femmes, tandis que les hommes se tournent plus volontiers vers la voiture. En somme,

on peut tout de même affirmer qu'aujourd'hui, la différence d'accès au permis entre étudiants et étudiantes est très faible.

### L'influence de la ville universitaire sur l'obtention du permis de conduire

Nous remarquons directement que pour le cas des universités de la région parisienne, seuls 35,2% des répondants affirment détenir le permis, par rapport à une moyenne de 52%. *A contrario*, les autres universités sont largement au-dessus des 50% avec Caen, Brest, Tours et Le Havre. Pour le cas de Nantes et de Saint-Étienne, elles sont à 65,3%. Cependant, les universités parisiennes sont celles où il y a le taux d'individus qui passent le permis qui est le plus haut. Pour cette analyse, notons que les universités parisiennes ont été rassemblées entre elles, c'est-à-dire Nanterre, Paris 8, UVSQ et l'ENS. Ensuite, les universités de Caen, Brest, Tours et Le Havre ont été regroupées car ces villes ne dépassent pas les 300 000 habitants. Enfin, Saint-Étienne et Nantes sont regroupées ensemble car ce sont des villes de plus de 300 000 habitants (Figure 3).

**Figure 3 : Fréquence d'obtention du permis suivant les zones géographiques.**



**Note de lecture :** Les universités parisiennes sont celles où le taux d'obtention du permis est le plus bas avec moins de 40%. **Champ et source :** « Faire ses comptes » : Les étudiant-es et l'argent, (ETUBUD), collectif POF, 2024. **Test du Khi2 :** <0.001 (au seuil de 1%).

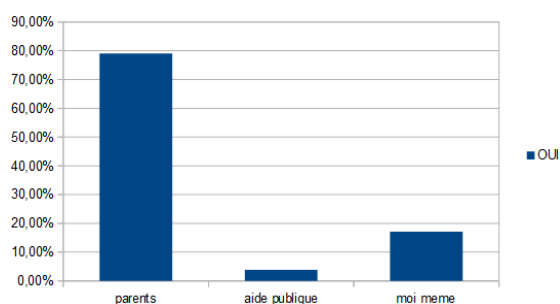
Avec ces données, on peut conclure que le fait d'habiter en région parisienne affecte le taux d'accès au permis de conduire. Cela est explicable par le fait que Paris est une grande métropole et qu'elle est très bien desservie par les différents transports en commun. C'est pourquoi Emmanuel Ravalet, Guillaume Drevon et Vincent Kaufmann

affirment que les jeunes urbains tendent à repousser l'âge de passage du permis (2019). D'ailleurs, la part importante des « Parisiens » qui sont en train de passer le permis illustre, si l'on corrèle cette information avec les résultats des autres universités. En effet, les répondants membres des universités extérieures à Paris montrent un taux de « oui » supérieur à la moyenne pour la détention du permis de conduire. Une partie de ces répondants sont originaires de la région et ils rejoignent la capitale régionale. Étant donné les distances et les moyens de transport disponibles, l'utilisation de la voiture semble plus justifiée. Il semble donc qu'une part importante de jeunes a obtenu le permis avant le début de leurs études. En somme, le permis est largement associé à une fonction utilitaire, puisque les étudiants qui en éprouvent le moins le besoin sont effectivement ceux qui le passent plus tard.

### Le permis de conduire est accessible majoritairement grâce aux aides familiales.

Tout d'abord, nous pouvons observer que le permis de conduire est majoritairement financé par les parents, avec près de 80%. De plus, le permis peut également être financé par l'étudiant lui-même dans environ 17% des cas. Enfin, 3% affirment pouvoir le payer avec des aides publiques (Figure 4).

**Figure 4 : Fréquence de provenance du financement pour les étudiants titulaires du permis de conduire.**



**Note de lecture :** 80% des étudiants détenant le permis de conduire l'ont eu grâce aux financements de leurs parents.

**Champ et source :** « Faire ses comptes » : Les étudiant-es et l'argent, (ETUBUD), collectif POF, 2024. **Test du Khi2 :** <0.001 (au seuil de 1%).

Le fait que l'accès au permis de conduire soit autant déterminé par les apports financiers des parents joue sur l'inégalité de l'obtention du permis de conduire. En effet, les étudiants qui ont des parents plus à l'aise financièrement auront en moyenne un accès anticipé au permis. Le fait que le permis de conduire dépende autant des parents augmente les inégalités quant à son obtention.

### Conclusion :

Nous pouvons ainsi conclure que cette étude approfondie sur le lien entre les étudiants, l'argent et la mobilité (à travers l'obtention du permis et de la voiture) met en lumière l'influence déterminante de la classe sociale des parents sur l'accès au permis de conduire, tout en soulignant une tendance à l'égalisation des pratiques de mobilité entre hommes et femmes. De plus, elle souligne l'impact significatif du contexte géographique sur l'accessibilité au permis, avec des disparités marquées entre les régions urbaines et rurales (DEMOLI, 2017) ou même au sein des villes universitaires selon la densité urbaine et les alternatives de transports, souvent corrélées au besoin de le passer. Il serait d'ailleurs intéressant d'élargir ce sujet à la mobilité en générale, en prenant notamment en compte les transports en commun ou encore les différentes stratégies de mobilité.

### Bibliographie :

- Couet, C. 2006. « La mobilité résidentielle des jeunes », *Logement*.
- Demoli, Y. 2017. « Les jeunes et la voiture : un désir contrarié ? », *Métropolitiques*.
- Larseneur, B. 2022. « Du permis à l'emploi: roulez jeunesse », Institut Montaigne.
- Masclat, O. 2002. « Passer le permis de conduire: la fin de l'adolescence », *Agora Débats/Jeunesse*, vol. 26, n°2, p. 46-56.
- Ravalet, E. Drevon G. Kaufmann, V. 2019. « Des pratiques et représentations genrées de la voiture chez les adolescents : Le cas européen », RTS. *Recherche, transports, sécurité*.