

Les questions de mobilité quotidienne sont omniprésentes mais les logiques comportementales demeurent peu comprises. Pourquoi et comment nous déplaçons-nous ? Quels sont les freins au changement ? Comment percevons-nous l'offre de transport et quelles sont nos attentes ? La construction d'une mobilité durable nécessite de répondre à ces questions et de tenir compte de la diversité des acteurs qui vivent cette mobilité au quotidien.

Chapitre 1

La mobilité quotidienne : analyse des comportements des ménages²

Depuis une trentaine d'années, on observe une croissance continue de la mobilité. Elle s'explique par des interactions complexes entre facteurs socio-économiques, technologiques et d'affectation du sol. La forte croissance économique et les changements démographiques ont entraîné l'augmentation du niveau de vie. Les progrès technologiques ont par ailleurs permis d'améliorer les performances de transport et d'en diminuer le coût. L'automobile se démocratise et le gain de temps dégagé est souvent mis à profit pour permettre un choix plus vaste de lieux de résidence, de lieux de travail ou d'activités personnelles. Les nouveaux temps de loisirs disponibles dans nos sociétés et l'augmentation du nombre d'usagers potentiels engendrent également des déplacements supplémentaires. En particulier, la participation croissante des femmes au marché du travail entraîne un recours accru à la voiture et les groupes de population plus âgés conduisent davantage que par le passé (Orfeuill, 2001).

LES MOTIFS ET MODES DE DÉPLACEMENT

Durant ces dernières décennies, les trajets domicile-travail n'ont cessé d'augmenter. Avec les déplacements professionnels, ils représentent une part essentielle des kilomètres parcourus. Ces déplacements sont particulièrement importants en raison de leur caractère structurant et habituel, susceptible d'influencer d'autres choix modaux. En Belgique, plus de deux tiers de ces trajets sont effectués en voiture. Les parts des modes alternatifs sont assez faibles et seul le train, sur des distances importantes, concurrence réellement la voiture (Hubert et Toint, 2002). Outre la démocratisation de la voiture, le marché de l'emploi est de plus en plus complexe et concurrentiel : pression du chômage, contrats à durée déterminée, temps partiels et horaires décalés contribuent à expliquer les comportements de mobilité. Dans ce contexte, la séparation des sphères de travail et de vie privée est habituelle et les migrations alternantes sont socialement acceptées, voire appréciées par certains (Salomon *et al.*, 1998).

Les individus se déplacent souvent d'une activité à l'autre. Les déplacements domicile-travail sont l'occasion de réaliser un accompagnement, des achats ou une visite (Hubert et Toint, 2002). Certains parents conduisent ainsi leurs enfants à l'école en voiture avant

² Sophie De Coninck – UCL - CREAT

d'aller travailler alors qu'ils pourraient les y accompagner à pied. Si cette pratique permet une certaine synergie, la voiture a néanmoins amplifié le phénomène, créant des chaînages et déplacements nouveaux, modifiant ainsi considérablement les logiques quotidiennes.

L'école et l'accompagnement constituent un deuxième motif important de déplacement. De plus en plus de jeunes utilisent la voiture pour se rendre à l'école ou à l'université : en 1999, deux tiers des écoliers du primaire sont concernés. Si la distance croissante à l'école primaire constitue un facteur explicatif, on observe également une croissance de l'usage de la voiture chez les étudiants de l'enseignement secondaire et supérieur, ces derniers se rapprochant pourtant de leur lieu d'étude. Plus largement, plus de 70% des déplacements d'accompagnement sont réalisés en voiture (Hubert et Toint, 2002). Les premières raisons de l'accompagnement seraient l'insécurité due au trafic et la peur des inconnus. Dans ce contexte, les effets systémiques de l'accompagnement en voiture sont assez évidents : plus on conduit les enfants à l'école, plus le trafic augmente et plus les parents sont encouragés à conduire leurs enfants à l'école... Aller dans la même direction que l'école et l'habitude sont aussi des explications courantes de cette pratique. Certains parents apprécient en outre le fait de rencontrer d'autres parents ou les professeurs et d'accompagner leurs enfants, notamment lorsqu'ils travaillent beaucoup (Sissons *et al.*, 1995). On peut enfin rappeler que la liberté du choix de l'école et la centralisation de certaines activités parascolaires induisent une augmentation des distances. Les amis des enfants n'habitent plus dans le même quartier et le choix des lieux de loisirs en est affecté.



Cliché : Y. Hanin

Comme celles associées à l'accompagnement, les distances dues aux achats augmentent très rapidement. Les dernières décennies ont vu l'émergence et le développement de grands centres commerciaux en périphérie des villes aux dépens des petits commerces centraux. Les trois quarts des déplacements pour des achats se font en voiture et environ 20% à pied (Hubert et Toint, 2002). Les objets lourds ou encombrants sont souvent cités comme raison de prendre la voiture mais certaines études révèlent qu'une majorité des automobilistes pourraient souvent s'en passer (CE, 1999). La distraction et la détente que peut procurer cette activité expliquent également certains déplacements « excessifs » (Salomon *et al.*, 1998).

Les visites et les loisirs constituent un dernier motif fréquent. En Wallonie, 7% des distances parcourues un jour ouvrable scolaire et 14% de celles réalisées un jour férié sont attribuables à des visites rendues à des proches. Les loisirs représentent quant à eux respectivement 4% et 14% de ces distances (Hubert et Toint, 2002). Les encombrements et le stationnement ne posant généralement pas de problème lors de ces déplacements, la voiture est choisie dans près de 80% des cas.

Les déplacements s'expliquent enfin par l'utilité ou la désutilité associée au déplacement en tant que tel. Se déplacer peut contribuer à la recherche d'indépendance, de statut ou de contrôle et permettre de nouvelles expériences. Les sociétés occidentales confèrent en effet à la mobilité une valeur symbolique et les publicités automobiles ou de voyage l'illustrent abondamment. Le déplacement permet aussi de profiter des paysages et de l'environnement. A l'inverse, il peut entraîner une désutilité en raison de difficultés physiques ou psychologiques, comme le stress, la monotonie, le sentiment de perdre son temps, ou encore de considérations environnementales. Le degré de satisfaction des usagers se traduit donc par un état de mobilité équilibré ou déséquilibré, qui offre alors un potentiel de changement de comportements (Salomon *et al.*, 1998).

LES LOGIQUES COMPORTEMENTALES

Connaissance, perceptions et attitudes

La connaissance des impacts environnementaux peut engendrer des modifications de comportements. Mais le degré de connaissance des conséquences du trafic sur la santé ou l'environnement serait de façon générale insuffisant (Nilsson *et al.*, 2000). Si environ 70% des Belges pensent que le trafic automobile contribue au réchauffement climatique, les causes exactes du phénomène ne sont pas toujours connues. D'ailleurs, plus d'un répondant sur deux estime ne pas être assez informé au sujet des changements climatiques et de la pollution de l'air (CE, 2002 a).

Lorsqu'on leur parle d'environnement, près de 27% des Belges évoquent la pollution des villes, attribuant une grande partie de la dégradation de la qualité de l'air aux automobiles (CE, 2002 a). Selon une enquête menée à Bruxelles, 38% des répondants mentionnent la pollution de l'air comme le problème d'environnement le plus préoccupant et 49% qualifient la qualité de l'air de mauvaise ou de très mauvaise. 72% d'entre eux estiment par ailleurs que la circulation routière est la cause principale de la pollution de l'air (IBGE, 1998). Dans le même esprit, 63% des Belges trouvent les effets de la circulation automobile dans les centres urbains difficilement supportables ou insupportables (CE, 1999).

Se préoccuper de l'environnement et de ses conséquences sur la santé favorise également les actions respectueuses de l'environnement (Nilsson *et al.*, 2000). Selon l'eurobaromètre de 2002, seuls 20% à 30% des Belges sont très inquiets pour l'environnement, les changements climatiques ou la pollution de l'air. Il apparaît néanmoins que plus d'un sur deux pense que l'on peut arrêter de détériorer l'environnement en changeant notre façon de vivre ou pense que ses actions peuvent faire une réelle différence pour l'environnement. En revanche, près d'un Belge sur trois pense que l'environnement est un problème sur lequel il ne peut pas agir et près de 80% rappellent qu'il faut agir ensemble...

Par conséquent, la prise de conscience des problèmes de trafic et de leurs impacts sur l'environnement et les attitudes qui en résultent ne suffit pas à entraîner des modifications de comportements.

Dissonance cognitive, dilemme et approbation sociale

Ce décalage entre attitudes et comportements est connu sous le terme de dissonance cognitive (Rienstra *et al.*, 1999 ; Nilsson *et al.*, 2000 ; Schade *et al.*, 2003 ; Wright *et al.*, 2000). La dissonance cognitive se définit comme un « état de tension intérieure dû au fait que l'on est partagé entre deux ou plusieurs idées contradictoires » (Silamy, 1980). Cette situation peut créer une tension psychologique d'autant plus importante que l'incohérence est mise en évidence, par le biais d'une campagne d'information par exemple.

L'individu cherche donc à réduire cette dissonance psychologiquement inconfortable en changeant de comportements ou, plus souvent, d'attitudes. On préfère souvent nier, remettre en cause le sérieux des problèmes environnementaux ou rejeter les mesures mises en place. Pour faire face à cette incohérence, on justifie également son comportement de façon à se convaincre et à convaincre ses pairs du bien-fondé de ses actions (Jensen, 1999). On justifie d'ailleurs plus facilement ses comportements que ceux des autres. Et puisque ces derniers sont moins bons, c'est aux autres de changer...

Les usagers se trouvent également face à un dilemme social (Nilsson *et al.*, 2000). Celui-ci survient lorsqu'il faut choisir entre l'intérêt collectif et l'intérêt personnel. Certains facteurs, comme des considérations morales ou la pression du groupe d'appartenance, peuvent cependant pousser les gens à collaborer. L'utilisateur qui modifie son comportement accepte alors que des « passagers clandestins » qui n'agissent pas comme lui bénéficient de son action. Il faut donc aussi en général que les individus s'attendent à la coopération d'autres personnes.

Les normes sociales et la pression sociale dépendent des opinions perçues des proches et de l'importance accordée à ces proches par l'individu (Schade *et al.*, 2003 ; Jensen, 1999). La plupart des gens s'efforceraient d'atteindre consonance et intégration sociale (Silamy, 1980 ; Schade *et al.*, 2003). Dans ce contexte, la pression à se conformer est l'un des facteurs les plus forts pour influencer les opinions personnelles, les sentiments élémentaires et les intentions de comportement. Les jeunes et les enfants seraient également largement influencés par l'approbation sociale de leurs pairs (Wright *et al.*, 2000).

LA PERCEPTION DE L'OFFRE DE TRANSPORT

La voiture

La voiture est le mode de déplacement le plus fréquemment utilisé. Pour beaucoup d'utilisateurs, elle est rapide, flexible et confortable. Toujours disponible et fiable, elle permet de ne pas devoir attendre, de contrôler ses itinéraires et son temps, sans avoir à partager un espace commun ou à s'organiser avec d'autres (Hiscock *et al.*, 2002). Parmi ces avantages, l'indépendance, le confort et le gain de temps sont essentiels. Mais

malgré la congestion croissante, on continue d'amplifier ces avantages. L'usage de la voiture ne peut donc être uniquement justifié par des exigences fonctionnelles comme le manque d'alternatives ou le transport de biens.

Symbole de liberté et d'indépendance, la voiture fait partie intégrante de la culture et de la société occidentale (Jensen, 1999 ; Polk, 2003). Elle incarne aussi le prestige, la consommation, la puissance et la maîtrise. La marque, le modèle, la couleur, et les options de la voiture sont autant de signes qui permettent d'affirmer son statut socio-économique (Kaufmann ; 1999). Même ne pas posséder de voiture devient une manière d'affirmer un statut ou un style de vie. La voiture répond par ailleurs à certains besoins émotionnels. Elle permet de nouer des liens sociaux, d'expérimenter des sensations de vitesse ou de prise de risque et satisfait un besoin de pouvoir et de supériorité (Jensen, 1999).

Certains inconvénients de l'automobile font référence à des expériences personnelles, comme le stress, le coût ou la dépendance à la voiture (Hiscock *et al.*, 2002). La plupart des désavantages font cependant appel à ce que disent « les autres », les scientifiques, les hommes politiques ou encore les groupes de défense de l'environnement. L'information de ces sources, souvent transmise par les médias, peut être généralisée et sortie du contexte à l'inverse de l'information personnelle relative aux avantages de l'automobile. Fréquemment soumis à des sources diffuses et contradictoires sur ces sujets, les citoyens peuvent facilement interpréter et remettre en question les désavantages de l'automobile.

Les modes alternatifs

Les transports publics et les modes lents sont souvent appelés modes alternatifs : l'expression même rappelle que la voiture est « la » référence dans notre société.



Collection SRWT-TEC

Dans cet état d'esprit, les déplacements en transport public dépendent fortement des attitudes envers l'automobile (Nilsson *et al.*, 2000). Ce n'est que quand les avantages des transports publics sont importants qu'ils prennent le pas sur une approche par défaut (Cullinane, 2003). De façon générale, on entend souvent que les transports publics sont lents, inefficaces et contraignants en termes d'itinéraires, d'horaires et de temps d'attente. On parle aussi de manque de confort, de promiscuité et de faible statut social.

Mais tous les transports publics ne sont pas perçus de la même manière. Le train est perçu comme relativement confortable et pratique pour des déplacements à longue distance. Malgré de « mauvaises » connexions, il bénéficie d'une cote de sympathie assez forte (Kaufmann, 1999). De même, les transports publics par réseau ferré léger sont perçus comme fréquents et rapides et constituent une alternative pratique et acceptable aux yeux des automobilistes. Leur conduite plus souple offre un certain confort et les passagers s'y sentent relativement en sécurité (CE, 2002 b). Des différentes alternatives à la voiture, le bus est le plus présent. Cependant, selon les expériences des usagers ou l'image qu'ils en ont, le bus ne rencontre pas suffisamment leurs besoins (CE, 2002 b). De manière générale, les critiques couvrent la densité du réseau, la fréquence, la variabilité des temps de transport, la lenteur, l'insécurité, l'état des véhicules ou encore l'inconfort du voyage, particulièrement pendant les heures de pointe. A l'inverse des autres transports publics, le bus serait aussi associé à un statut inférieur (Hiscock *et al.*, 2002).

46% des déplacements effectués en Wallonie sont inférieurs à 4 kilomètres. Mais la part des modes lents pour les courtes distances reste insuffisante : plus d'un tiers des trajets de moins d'un kilomètre sont par exemple réalisés en voiture (Hubert et Toint, 2002). La marche et le vélo sont souvent considérés comme des modes de loisirs ou destinés à préserver sa santé. Mais dans la vie quotidienne leur utilisation reste assez limitée en raison de la prédominance des modes motorisés et de considérations relatives à la sécurité, à la vitesse, à l'effort requis, au confort, au mauvais temps et au statut social (Mackett, 2001). Dans ce cadre, on peut identifier une série d'éléments qui influencent la pratique des modes lents : le trafic, la configuration des rues, croisements et traversées, les infrastructures de marche ou cyclables, la sécurité et l'environnement traversé sont autant de facteurs qui en influencent la pratique (Pikora *et al.*, 2002). La mixité fonctionnelle et la densité jouent un rôle positif (Cervero *et al.*, 1996). Si le vélo offre une flexibilité appréciée, la topographie et le climat sont très souvent mentionnés dans les enquêtes comme barrières à son utilisation. On observe pourtant une part modale du vélo importante aux Pays-Bas et dans certaines villes froides ou humides comme en Scandinavie ou au Royaume-Uni (CE, 1999). Outre l'aménagement des voiries et les questions de sécurité, la pratique du vélo se heurterait donc chez nous à des obstacles socio-culturels.

La réduction de choix

Les modes alternatifs subissent également différents niveaux de réduction de choix. Peu liés à des valeurs et préférences fondamentales, les comportements de mobilité sont plutôt le fait d'habitudes et de circonstances. L'ancrage dans des habitudes constitue le premier niveau de réduction de choix.

Les avantages comparatifs des différents modes peuvent en outre être affectés par les perceptions. Dans bien des cas, les usagers sous-estiment la capacité des alternatives à

satisfaire leurs besoins ou surestiment les avantages de leurs modes actuels, comme la rapidité de la voiture. Ils ont alors l'impression de n'avoir pas d'autre possibilité que d'agir comme ils le font et sont confrontés à un deuxième niveau de réduction de choix (Jensen, 1999).

Enfin, les choix modaux et les habitudes de vie sont de plus en plus imbriqués de telle sorte qu'un changement de mode implique une remise en question des habitudes, voire du style de vie. Par ailleurs, la plupart des déplacements faits en voiture n'existaient pas sans celle-ci et n'ont jamais été réalisés en transport public. Certains déplacements ne sont donc tout simplement pas faisables par des modes alternatifs : la réduction de choix s'autoréalise.

LES DÉTERMINANTS DE LA DEMANDE DE TRANSPORT

Les décisions de consommation sont complexes et affectées par de multiples critères. Les préférences et les choix d'un individu placé dans des situations identiques peuvent dès lors varier. Une série de critères apparaissent néanmoins de façon récurrente dans le cadre du transport des personnes.

Critères de temps et flexibilité : des exigences de base

Plus que les distances, ce sont les durées des trajets qui importent aux usagers. Mais les durées ne suffisent pas à expliquer les choix des usagers. Lorsque les transports publics sont effectivement plus rapides que la voiture, la majorité ne les utilise pas pour autant. A l'inverse, certains utilisent les transports publics même lorsque la voiture est perçue comme plus rapide. Il convient donc de prendre en compte d'autres critères de temps que la seule durée des déplacements.

La fiabilité des horaires constitue un second critère de satisfaction (Hiscock *et al.*, 2002). Manque de ponctualité, variabilité des durées des trajets et grèves sont autant de composantes qui affectent la perception de la fiabilité des transports publics. Parmi ceux-ci, le bus est considéré comme le moins fiable (Hine *et al.*, 2000). C'est ce que révèle l'étude de Kenworthy et Laube (1999) réalisée dans 46 villes à travers le monde (Cullinane, 2003). Une des raisons provient des problèmes de congestion. Les automobilistes, qui font aussi face à ces problèmes, ont en effet davantage l'impression de contrôler la situation et supportent donc mieux ce manque de fiabilité. Il existe différentes explications à l'importance de la fiabilité. Les usagers sont sensibles aux conséquences, comme de rater sa correspondance ou d'être en retard au travail. Le manque de fiabilité et de certitude peut aussi causer un stress ou irriter. Le manque de fiabilité donnerait également l'impression de moins contrôler sa vie (Hiscock *et al.*, 2002).

Enfin, les transports publics impliquent souvent des horaires et des temps d'attente. Ces derniers sont perçus de deux à trois fois plus négativement que le temps passé dans le véhicule (Rietveld *et al.*, 2001). On comprend donc l'importance de les réduire et de limiter ou faciliter les correspondances.

La voiture est perçue comme très flexible (Jensen, 1999). Les usagers des transports publics doivent en revanche préalablement s'informer sur les horaires, les conditions du service et préparer leur déplacement (Hine *et al.*, 2000). La densité du réseau, la capacité

d'accueil, les fréquences et les correspondances influencent largement la flexibilité offerte (Hine *et al.*, 2000). La proximité et le temps pour se rendre à la gare ou à l'arrêt sont aussi essentiels (Hine *et al.*, 2000 ; Cullinane, 2003). Selon une étude néerlandaise, les usagers marchent au maximum 1,2 kilomètres entre le domicile et la gare et 2,2 kilomètres entre la gare et la destination. Pour les distances supérieures, la bicyclette peut constituer une option intéressante (Rietveld, 2000). De même, le park and ride mérite d'être approfondi.



Le tram à Strasbourg
Cliché : J.P. Herter

Dans le cas des transports publics, l'information et le service sont essentiels pour faciliter la préparation ou le déplacement (Mackett, 2001). Le confort, lors de l'attente et dans les véhicules, est aussi crucial. C'est en particulier le cas pendant les heures de pointe ou lorsque l'on voyage avec des enfants (CE, 2002 b ; Mackett, 2001). La sécurité routière et personnelle s'avère également importante pour les usagers des transports publics et des modes lents (CE, 2002 b ; Hiscock *et al.*, 2002). L'environnement et la santé ne semblent en revanche revêtir une réalité concrète que chez une minorité d'usagers (CE, 2002 b).

L'importance du rapport qualité - prix

Les coûts liés au transport peuvent être subdivisés en coûts fixes et variables. Les premiers correspondent à l'abonnement de transport public ou comprennent, pour la voiture, l'achat ou les remboursements d'emprunts, les taxes annuelles, l'assurance et les entretiens. Les coûts variables comprennent essentiellement les tickets de transport ou l'essence.

Ces deux types de frais ne sont pas appréhendés de la même façon par les ménages. Les frais variables, comme l'essence, font ainsi généralement partie du budget mensuel du ménage. Les frais fixes sont quant à eux « rentabilisés » sur une période plus longue (Salomon *et al.*, 1998 ; Hine *et al.*, 2000). Une fois la voiture acquise, on observe donc souvent un transfert modal à son profit, même pour les trajets à distance de marche. Orienter le choix du véhicule lors de l'achat ou développer de nouveaux modèles de comportements comme le car-sharing s'avère donc nécessaire (Wright *et al.*, 2000).

Un second frein à l'abandon de la voiture réside dans la diminution des coûts réel et relatif du transport privé en comparaison aux prix des transports publics (EEA, 2001). Malgré cela, plusieurs auteurs s'accordent à dire que maintenir le prix des transports publics bas sans augmenter significativement les coûts réels ou perçus de la voiture ne peut avoir qu'un effet minime sur le choix modal (Hilmann, 1996). Le prix des transports publics serait secondaire par rapport aux autres exigences de la plupart des consommateurs : à moins de rencontrer la demande, le prix risque donc d'être toujours perçu comme trop élevé (Mackett, 2001). En revanche, une fois satisfaits, certains groupes de clients seraient prêts à payer davantage (Rietveld *et al.*, 2001). En parallèle, il faut néanmoins veiller à préserver des tarifs préférentiels pour certains segments de population et encourager la tarification intégrée.

LES DIFFÉRENTS SEGMENTS DE POPULATION

De façon générale, les comportements de mobilité s'expliquent par les styles de vie. Une fois leurs orientations professionnelles, privées et de consommation définies, les ménages prennent des décisions, à court et moyen terme, comme celui d'un emploi, d'un logement ou l'achat d'une voiture. Ils effectuent ensuite des choix de mobilité pour motifs privés, selon les activités, durées de déplacement, itinéraires et modes de transport. La mobilité relie donc les différentes sphères de vie et des modifications de comportements nécessitent de remettre en cause l'organisation de vie.

Dans ce cadre, on comprend que les caractéristiques socio-démographiques jouent un rôle important. Les étapes familiales (mariage, cohabitation, naissance, déménagement, ...) et professionnelles (études, changement de travail, retraite, ...) modifient ainsi généralement les habitudes et les programmes d'activités, voire le mode de vie. Et ces changements entraînent à leur tour des changements de pratiques modales (Kaufmann, 1999).

Les enfants et les adolescents

Les enfants et les adolescents sont reconnus comme des groupes importants dans une optique de développement durable (Nilsson *et al.*, 2000). Ils représentent tout d'abord une part significative de la population : en 2002, 24% des Wallons étaient âgés de 0 à 19 ans (INS, 2002). Les attitudes envers l'environnement se développent en outre assez tôt dans l'enfance. Leurs habitudes sont également moins marquées et dès lors plus faciles à modifier. On observe aussi que les habitudes de mobilité des adultes sont marquées par les expériences de l'enfance. L'enfant accompagné en permanence en voiture a ainsi de fortes chances d'être plus dépendant de la voiture une fois adulte



Source : H&D

(Mackett, 2001). Il ne développe par ailleurs pas les aptitudes de comportements propres aux modes lents et risque de surestimer leurs dangers.

Bien que la présence d'enfants renforce le souci environnemental des parents, elle tend aussi à augmenter l'usage de la voiture, notamment pour se rendre à l'école (Polk, 2003). Certaines enquêtes révèlent toutefois que beaucoup d'enfants ne sont pas satisfaits de cette situation et préféreraient se rendre à l'école à vélo. On observe aussi que ces préférences tendent à disparaître avec l'âge.

Interrogés sur ce qui leur déplaît sur le chemin de l'école, les enfants et les adolescents citent en priorité le trafic et la vitesse des voitures. Dans ce contexte, les plans de déplacement scolaire peuvent offrir certaines réponses. Il ne faut néanmoins pas oublier les autres sphères d'activités des enfants et des jeunes dont la moitié des déplacements ne sont pas liés à l'école (CE, 2002 c).

Les femmes

En Belgique, les femmes réalisent plus de déplacements que les hommes mais parcourent moins de kilomètres et utilisent des voitures de plus petite cylindrée (Hubert et Toint, 2002).

Les femmes, qui travaillent davantage à temps partiel ou dont les horaires sont plus flexibles, accompagnent souvent les enfants (Hubert et Toint, 2002). Elles apprécient en particulier la souplesse et le confort de la voiture lorsque l'enfant ne sait pas marcher ou pour lui éviter les désagréments des transports publics, notamment souterrains. Elles réalisent aussi plus fréquemment les achats et leur mobilité se traduit souvent en chaînes de déplacements (Root *et al.*, 1999). Les distances parcourues pour ces motifs augmentant rapidement, les déplacements des femmes motorisées risquent aussi de continuer à croître (Prédali, 2002).

Les femmes seraient plus inquiètes et se sentiraient moins informées que les hommes à propos des problématiques liées au transport et à l'environnement (Rienstra *et al.*, 1999 ; CE, 2002 a). Elles critiquent aussi davantage la voiture dont l'usage est moins habituel et spontané chez elles et à laquelle elles ont traditionnellement moins accès (Polk, 2003).

Dans ce contexte, elles accepteraient plus facilement des restrictions à leur liberté dans le but de respecter l'environnement et seraient plus susceptibles de diminuer kilométrage, vitesse et fréquence d'utilisation de la voiture et d'utiliser les transports publics ou de marcher (Polk, 2003).

Les jeunes adultes

Plusieurs recherches ont mis en évidence que les jeunes conducteurs (de moins de 25 ans) conduisent moins que les générations précédentes (Nilsson *et al.*, 2000 ; Hubert et Toint, 2002). Les raisons sous-jacentes et les choix futurs ne sont néanmoins pas univoques (Nilsson *et al.*, 2000). Certaines études mettent en évidence un engagement environnemental plus fort chez les moins de 30 ans ainsi qu'un regard plus critique vis-à-vis de l'automobile (Polk, 2003). Mais les plus jeunes disent aussi davantage qu'ils ne font pas d'effort en matière d'environnement car les autres n'en font pas (CE, 2002 a). Cette prise de conscience partielle ne peut donc, seule, expliquer la tendance qu'ont les jeunes conducteurs à moins conduire et il y a de bonnes raisons de croire que d'autres facteurs, notamment économiques, l'influencent aussi. En quelques années, on peut d'ailleurs observer des changements de comportements importants : en Belgique, c'est en effet le groupe des 26 à 35 ans qui utilise le plus la voiture et développe les chaînes de déplacements les plus complexes (Hubert et Toint, 2002). La mobilité des jeunes adultes mérite donc aussi une attention particulière.

Les personnes plus âgées

De façon générale, on observe une diminution du nombre de déplacements et des distances parcourues avec l'âge, en particulier au-delà de 75 ans (Hubert et Toint, 2002 ; Hubert *et al.*, 2003). Les personnes plus âgées se déplacent en outre moins pendant les heures de pointe ou lorsqu'il fait noir.

Le premier motif de déplacement des plus de 65 ans est d'effectuer des achats, raison pour laquelle plus d'une personne sur deux se déplace au moins une fois, un jour ouvrable scolaire, en Belgique (Hubert et Toint, 2002). Ils se déplacent ensuite surtout pour se promener, les loisirs et les visites. Si les activités professionnelles génèrent encore certains déplacements, ce motif diminue de façon significative au-delà de 60 ans (Hubert *et al.*, 2003).

De façon générale, le mode de prédilection est à nouveau la voiture, suivi de la marche (Hubert et Toint, 2002). Les personnes plus âgées qui sont limitées dans leur mobilité en raison de problèmes de santé arrêtent d'ailleurs souvent de marcher ou de prendre les transports publics avant d'abandonner la voiture (OCDE, 2001). Selon une étude suédoise, plus d'un tiers des personnes âgées trouvent d'ailleurs difficile d'être piéton. Les modes alternatifs doivent donc être conçus de façon à répondre à leurs besoins si l'on espère un transfert modal.

Les catégories sociales plus élevées

Les personnes plus aisées et éduquées seraient plus soucieuses de l'environnement mais elles ne critiquent ou n'abandonnent pas pour autant l'automobile (Polk, 2003). Les catégories sociales plus élevées parcourent en effet davantage de distances que les catégories plus modestes et se déplacent plus rapidement (Kaufmann, 1999). Ces observations illustrent la relation qui existe dans nos sociétés entre mobilité et prestige social, une relation qui se traduit notamment par le biais de privilèges comme le stationnement réservé ou les voitures de fonction. Par contre, le revenu est inversement corrélé à l'usage des transports publics, des biens inférieurs au sens économique du terme. Les comportements observés dans certains pays comme les Pays-Bas ou le Danemark suggèrent toutefois que les modes alternatifs peuvent atteindre tous les groupes de population.

Les individus aux revenus élevés tendent aussi à être moins affectés par des mesures économiques que les autres groupes. La valeur qu'ils accordent au temps est en effet comparativement plus importante et la valeur marginale de leurs revenus est par ailleurs inférieure (Rienstra *et al.*, 1999 ; Cullinane, 2003).

Etant donné ses spécificités, il est aussi nécessaire d'intégrer ce groupe de population dans une politique durable de mobilité.