

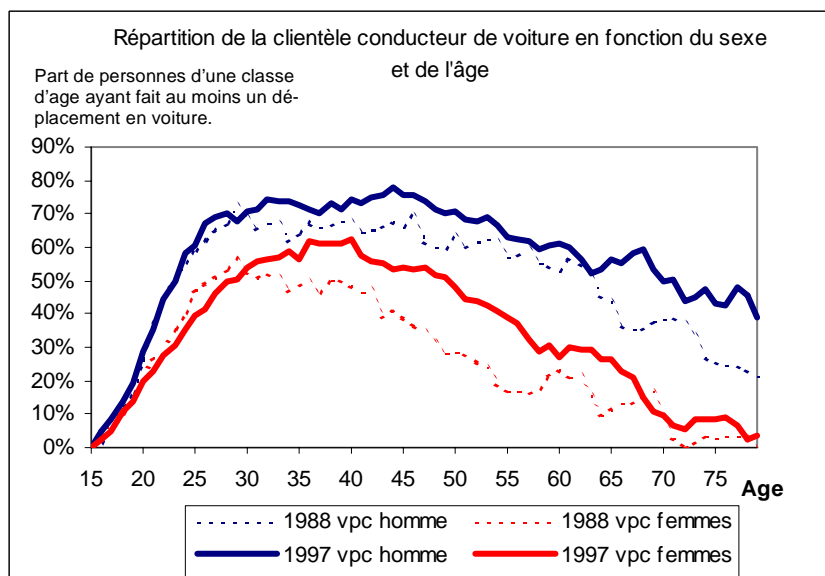
Synthèse Enquête Ménages Déplacements 1997

PROFILS DES USAGERS DES DIFFERENTS MODES

PROBLEMATIQUE

La fréquence des déplacements, la façon et les raisons de se déplacer varient fortement selon les différentes périodes de la vie, notamment en fonction de la structure du ménage et de la place occupée par l'individu dans ce ménage.

On observe également, que le choix du mode de déplacement est fortement déterminé par le fait de disposer d'une voiture ou non. Ainsi, l'usage des transports en commun est principalement le fait des jeunes qui ne sont pas en âge d'avoir le permis, ou des conjoints dans des ménages qui ne disposent que d'une seule voiture.



PRINCIPAUX RESULTATS ET ENJEUX

Selon les différentes périodes de la vie, les individus se déplacent pour des motifs qui varient tant en quantité qu'en qualité..

De l'enfance ...

Jusqu'à l'âge de 12 ans environ, les déplacements des enfants sont fortement dépendants de ceux des parents, d'où un usage important de la voiture en tant que passagers et de la marche à pied.

Puis, avec l'acquisition d'une plus grande indépendance, les enfants utilisent moins ces modes de déplacement, privilégiant les transports en commun et le vélo. C'est ainsi qu'à 18 ans, près d'un jeune sur deux a fait au moins un déplacement en transports en commun dans la journée, et 20 % des jeunes hommes au moins un déplacement en vélo. Ils sont également 50 % (hommes ou femmes) à avoir effectué au moins un déplacement à pied.

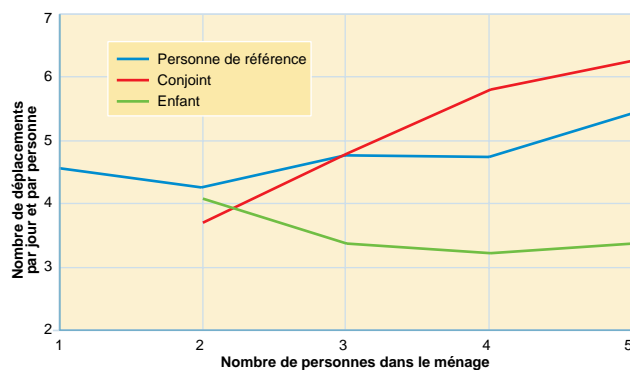
... à l'âge adulte...

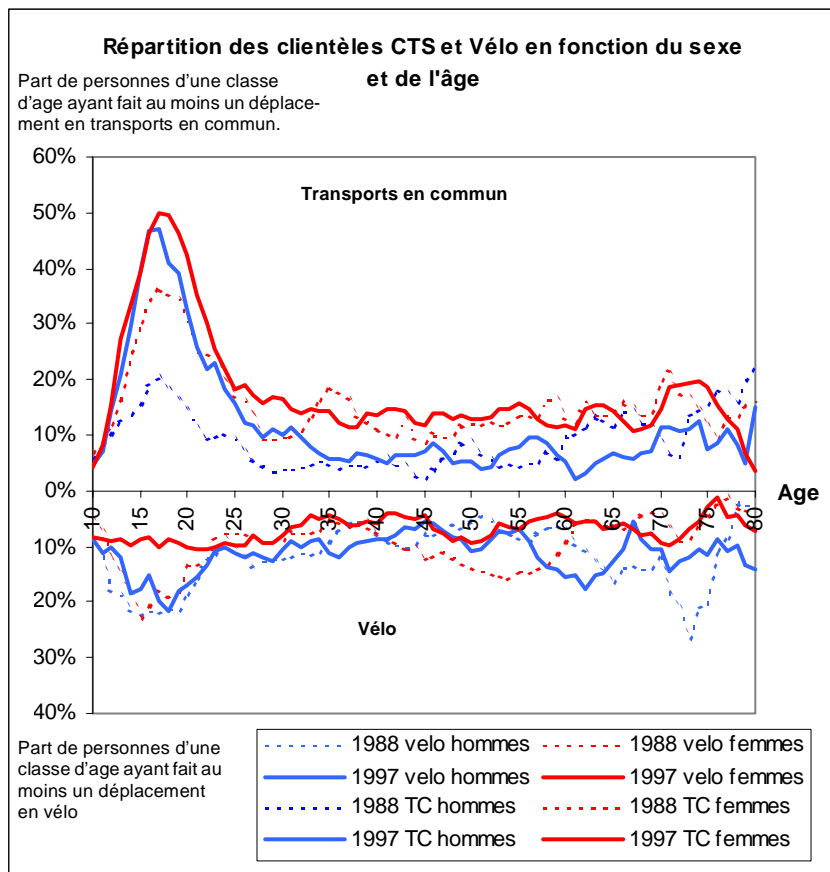
Dès 18 ans, on observe un accroissement très rapide de l'usage de la voiture, plus particulièrement chez les hommes. Cette phase de transition, où les jeunes adultes utilisent différents modes de transports, est celle où les individus ont les motifs les plus diversifiés, l'utilisation de la voiture leur permettant d'accéder à cette diversité.

Vers 35 ans, lorsqu'un foyer familial est constitué de manière assez durable, avec des enfants en bas âge, les individus atteignent la période de la vie où ils se déplacent le plus. Dans les ménages avec enfants, les femmes se

déplacent d'autant plus que le nombre d'enfants est élevé, au contraire des autres membres du ménage (voir graphique ci dessous). En effet, elles réalisent non seulement des déplacements pour des motifs qui sont personnels, mais aussi pour des motifs qui concernent l'ensemble du ménage (accompagnement des enfants et achats notamment).

Le taux élevé de ces femmes utilisant la voiture traduit cette réalité. Ce phénomène de «surmobilité» féminine est récent et en partie lié à l'acquisition, par de nombreux ménages, d'un deuxième véhicule. Quand il n'y a





Enfin, l'augmentation du taux de motorisation des ménages induit une croissance du nombre de clients de la voiture, principalement chez les femmes, entre 30 et 50 ans, et dont les analyses sur les motifs de déplacements montrent qu'elles réalisent, outre les déplacements qui les concerne en propre, des déplacements pour le ménage dans son ensemble.

qu'un véhicule dans le ménage, celui-ci n'est pratiquement utilisé que par l'homme.

Jusqu'à 50 ans, l'usage de la marche à pied ne cesse de se faire plus rare, seuls 25 % des hommes et 40 % des femmes l'utilisant au moins une fois dans la journée.

Après 50 ans, quand les enfants sont plus indépendants, la mobilité des femmes baisse sensiblement, tandis que celle des hommes reste stable.

... et à la retraite.

Cette tendance se poursuit à la retraite, avec un usage de plus en plus important de la voiture depuis 1988.

L'arrivée à la retraite de la génération du «baby boom» pourra de ce fait produire des volumes de déplacements en voiture importants en dehors des heures de pointe.

Enjeux

L'usage des transports en commun, bien qu'en forte augmentation pour les personnes relativement jeunes, reste, comme en 1988, beaucoup plus réduit pour les personnes plus âgées. En outre, on constate que les personnes âgées sont de moins en moins clientes des transports en commun, ce qui, avec l'arrivée à la retraite de la génération du baby boom n'est pas sans incidence. Cette population qui aura du temps libre, qui se déplacera plus que les générations de retraités précédentes, constitue donc une cible à ne pas négliger en matière de développement des transports en commun.

De la même façon, les variations des clientèles vélo et transports en commun montrent que ces deux modes sont au moins partiellement en concurrence. Ce n'est pas sans poser de problèmes par rapport aux objectifs poursuivis par la collectivité dans le cadre du Plan de Déplacements Urbains.

