

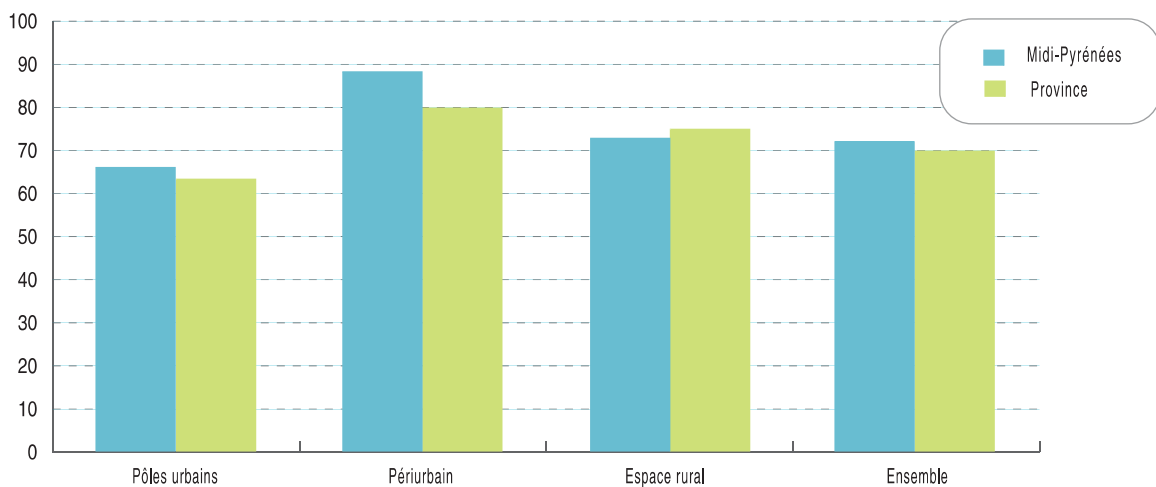


## Déplacements quotidiens en Midi-Pyrénées La voiture reste en pôle position

Les Midi-Pyrénéens privilégient la voiture pour leurs déplacements, plus que les habitants des autres régions de province : un jour de semaine, ils l'utilisent dans plus de 7 déplacements locaux sur 10. Les périurbains bougent plus que les autres et 9 fois sur 10 en voiture. Les distances parcourues par les actifs pour aller travailler interpellent les pouvoirs publics sur la nécessité de maîtriser la périurbanisation. L'usage des transports en commun comme des modes doux est moins répandu en Midi-Pyrénées qu'ailleurs. Il concerne principalement les habitants de l'agglomération toulousaine qui privilégient malgré tout la voiture.

### Plus de sept déplacements sur dix sont réalisés en voiture

Part des déplacements réalisés en voiture en Midi-Pyrénées et en Province selon le lieu de résidence



Source : Insee, SOeS, Inrets - enquête nationale transports et déplacements 2007 - 2008

Philippe Duprat

Se rendre au travail, récupérer ses enfants, faire les courses, passer chez le médecin, aller au cinéma ou simplement se promener ... autant de déplacements, petits ou grands, qui rythment le quotidien des habitants de la région.

Pour les réaliser, la voiture reste de loin le mode de transport privilégié : en Midi-Pyrénées elle est utilisée dans 72 % des cas. C'est plus que la moyenne des autres régions. Sans surprise, c'est en périphérie des agglomérations qu'on utilise le plus la voiture en Midi-Pyrénées encore plus souvent qu'ailleurs : près de 9 fois sur 10 contre 8 fois sur 10. Dans les autres régions, les périurbains se déplacent un peu plus à pied ou en vélo.

Dans l'ensemble des agglomérations de la région disposant d'un réseau urbain de transport en commun, la voiture reste dominante : elle est privilégiée dans 67 % des déplacements. Dans l'agglomération toulousaine, malgré une offre en transports en commun importante, l'usage de la voiture reste très répandu : dans 70 % des déplacements, contre 57 % en moyenne dans les deux agglomérations réunies de Bordeaux et Nantes.

### Les périurbains ont la bougeotte

Entre 1994 et 2008, la mobilité individuelle des périurbains de la région a fortement progressé, passant de 3,4 à 4,1 déplacements quotidiens pour les seules personnes mobiles. Cette augmentation accompagne l'arrivée en nombre dans ces espaces, au cours des dernières années, de ménages d'actifs accompagnés d'enfants : les déplacements y sont plus nombreux, du fait des modes de vie liés à ce type de ménage.

La mobilité des habitants de l'espace rural est restée stable avec 3,7 déplacements par jour pour les personnes mobiles. Par contre, celle des habitants du pôle urbain de Toulouse a sensiblement baissé, comme c'est le cas dans toutes les grandes agglomérations du pays. En 2008,

ces derniers se déplacent en moyenne 3,6 fois par jour contre 4,1 fois en 1994. Le moindre fractionnement des journées de travail ou d'étude explique en partie ce phénomène. Dans les pôles urbains des villes moyennes, les habitants se déplacent plus souvent que dans l'agglomération de Toulouse (4,6 déplacements quotidiens).

Au final, en 2008, qu'ils travaillent ou non, qu'ils vivent en ville ou à la campagne, les 80 % de Midi-Pyrénéens qui se déplacent le font en moyenne 3,9 fois par jour en semaine. Individuellement, ils ne se déplacent pas plus qu'auparavant mais ils sont plus nombreux à le faire car la population augmente. Entre 1994 et 2008, le nombre des déplacements locaux a augmenté de 9 %, pour atteindre près de 8 millions de mouvements. Cette hausse est deux fois moins élevée dans l'ensemble des régions hors Île-de-France (+ 4,6 %), dont la population augmente aussi moins vite.

Au quotidien, 40 % des déplacements que font les Midi-Pyrénéens sont « contraints », soit un peu plus que la moyenne des régions : 37 %. Ces déplacements ont des motifs précis : se rendre sur son lieu de travail ou d'étude et faire garder ses enfants. Les déplacements contraints sont plus nombreux en Midi-Pyrénées, quel que soit le lieu de résidence. Ce phénomène s'explique en

partie par une proportion un peu plus importante d'actifs ayant un emploi. Dans les territoires périurbains, où résident beaucoup de familles d'actifs avec enfants, cette proportion est encore plus grande, atteignant 43 % des déplacements.

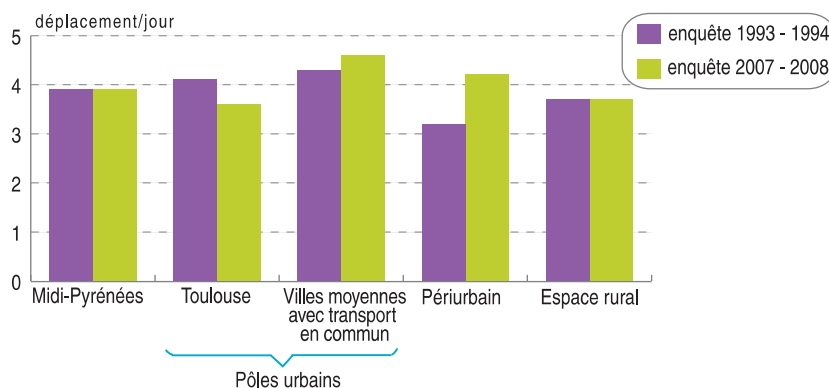
### Un périurbain sur deux parcourt plus de 40 km par jour

Les périurbains parcourent quotidiennement les distances les plus longues. En Midi-Pyrénées, la moitié d'entre eux effectuent plus de 40 km chaque jour, contre respectivement 16 km et 20 km pour les habitants des pôles urbains et de l'espace rural. Dans le rural, la proportion de personnes qui parcourent chaque jour de longues distances est plus importante qu'ailleurs : 5 % des ruraux de Midi-Pyrénées font ainsi plus de 125 km par jour.

Mais si les différences sont grandes d'un espace à l'autre en termes de distances parcourues, elles le sont beaucoup moins dès lors qu'on mesure le temps passé dans les transports. Comme dans l'ensemble des régions hors Île-de-France, la moitié des personnes mobiles consacrent 55 minutes par jour aux déplacements quotidiens. Cette durée médiane varie de 50 minutes dans les pôles urbains à 60 minutes dans le périurbain ou 58 minutes dans le rural. Dans cet espace, l'écart avec

### La mobilité augmente fortement dans les zones périurbaines

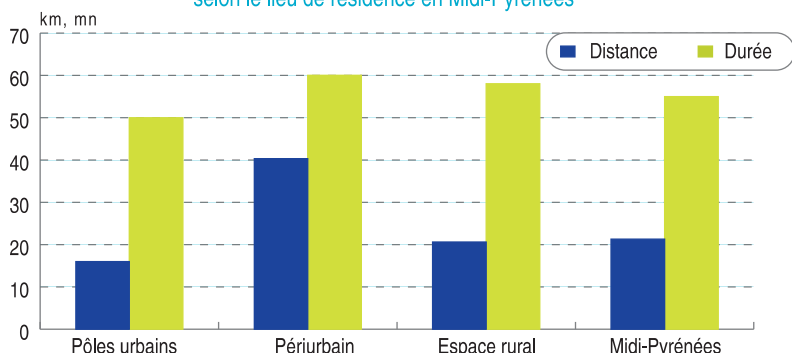
Évolution de la mobilité quotidienne des personnes mobiles entre 1994 et 2008 selon le lieu de résidence



Source : Insee, SOeS, Inrets - enquête nationale transports et déplacements 2007-2008

## Un périurbain sur deux parcourt plus de 40 km par jour

Durées et distances médianes des déplacements selon le lieu de résidence en Midi-Pyrénées



**Note de lecture :** la moitié des habitants des pôles urbains parcourent plus de 16 km par jour et consacrent plus de 50 mn à leur déplacement quotidien.

Source : Insee, SOeS, Inrets - enquête nationale transports et déplacements 2007 - 2008

l'ensemble des régions, dont la durée des déplacements quotidiens est de 47 minutes, est important.

### Les déplacements domicile-travail, un enjeu de taille pour la région

Se rendre au travail directement depuis son domicile, ou indirectement en passant par la garderie ou la boulangerie par exemple, constitue de loin le premier motif de déplacement quotidien : en Midi-Pyrénées, il explique 30 % des déplacements, contre 27 % en moyenne dans l'ensemble des régions. En 2006, quel que soit leur lieu de résidence, les Midi-Pyrénéens font plus de kilomètres qu'en 1999 pour se rendre au travail. La part des actifs parcourant des distances supérieures à 15 km augmente et passe de 39 % en 1999 à 43 % en 2006.

Rapprocher emplois et lieux de résidence, mieux maîtriser les déplacements pour aller au travail en favorisant l'urbanisation à proximité des des-

sertes de transports en commun constituent de véritables enjeux pour les pouvoirs publics. C'est un défi pour la région et un objectif essentiel des Schémas de Cohérence Territoriaux (SCoT).

Car la géographie de ces navettes quotidiennes est intimement liée à l'organisation des territoires et influence fortement l'ensemble de la chaîne des déplacements. L'allonge-

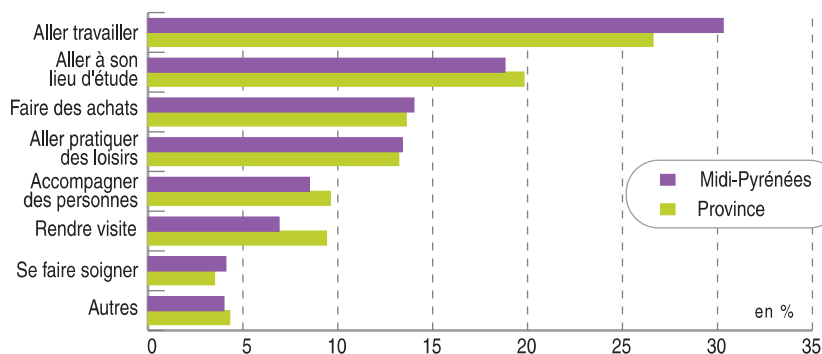
ment des distances parcourues pour rejoindre son lieu de travail, combiné au recours fréquent à la voiture individuelle est source de nuisances environnementales multiples, au premier rang desquelles les émissions de gaz à effet de serre.

En effet, pour aller travailler, les Midi-Pyrénéens comme les autres prennent majoritairement la voiture : dans 81 % des cas, contre 68 % pour les autres motifs de déplacements. Dans les zones périurbaines, cette proportion dépasse 90 % et elle est même plus élevée en Midi-Pyrénées que dans l'ensemble des régions. Plus de 60 % des actifs en emploi qui utilisent la voiture pour se rendre au travail déclarent ne pas avoir le choix : ils sont 75 % dans l'espace rural et les zones périurbaines et un peu moins de 50 % dans les pôles urbains.

Largement privilégiée pour aller au travail, la voiture ne cède pas de terrain aux autres modes de transport : 40 % des actifs qui l'utilisent disposent d'une offre alternative, à la-

### Se rendre au travail : près d'un déplacement sur trois en Midi-Pyrénées

Les motifs de déplacement en Midi-Pyrénées et en Province



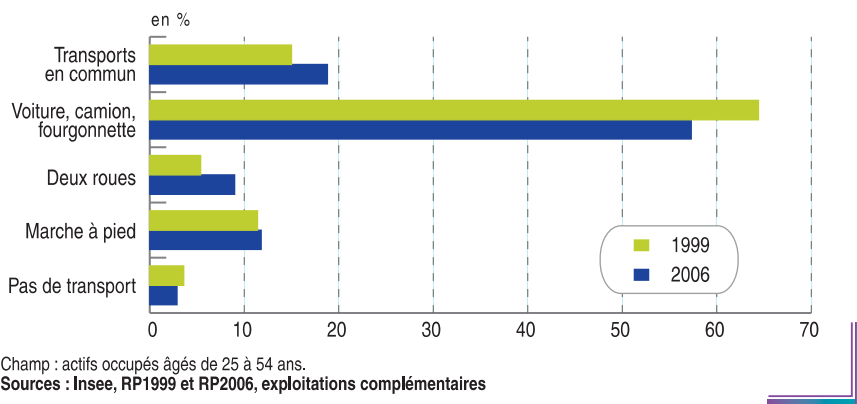
Source : Insee, SOeS, Inrets - enquête nationale transports et déplacements 2007 - 2008

## D es déplacements à budget-temps constant

Pour choisir son lieu de résidence, on tient compte du temps de trajet pour se rendre à son travail, pas forcément de la distance, comme si les résidents raisonnaient à temps de trajet constant. Cette théorie, développée par l'économiste Y. Zahavi dans les années 70, semble se vérifier. Le développement des infrastructures permet de se déplacer plus vite et donc d'aller plus loin dans le même temps, rendant ainsi accessibles des territoires toujours plus éloignés. Il est fréquent de quitter la ville, où l'on travaille, pour s'installer à la campagne, sans pour autant consacrer plus de temps à ses déplacements quotidiens. Combiné aux coûts du foncier, c'est là un facteur explicatif du phénomène d'étalement urbain, constaté partout, particulièrement en Midi-Pyrénées.

## En 2006, un habitant sur cinq qui réside et travaille à Toulouse utilise les transports en commun

Évolution des modes de transport des actifs qui résident et travaillent à Toulouse



quelle 15 % recourent seulement quelquefois et 25 % jamais. La raison la plus souvent invoquée est la lenteur des autres modes de transport et donc la durée du déplacement (citée par 32 % des personnes), loin devant les horaires inadaptés (21 %). Sont aussi citées la fatigue et la sécurité par 15 % des personnes. Il est vrai qu'à distance égale, tous motifs confondus, un trajet est deux fois plus long en transport en commun qu'en voiture, en Midi-Pyrénées comme ailleurs (35 minutes contre 16 minutes en voiture).

### Aller au travail en transports en commun : l'apanage des Toulousains

Dans le pôle urbain de Toulouse, les efforts en faveur des transports en

commun se sont traduits, entre 1999 et 2006, par une hausse sensible de leur utilisation comme mode de transport principal pour se rendre au travail. En 2006, 11 % des personnes résidant dans le pôle urbain les utilisent pour aller travailler contre 8 % en 1999. Si l'on se limite aux seules personnes qui résident et travaillent dans la commune de Toulouse, la progression est encore plus forte, passant de 15 % en 1999 à 19 % en 2006.

L'usage croissant des transports en commun a contribué, avec celui des deux roues (motorisés ou pas) à réduire l'utilisation de la voiture pour les habitants du pôle urbain de Toulouse. Le recul du recours à la voiture est plus fort pour les actifs résidant à Toulouse que pour les

banlieusards. Il s'accroît pour ceux qui résident et travaillent dans Toulouse, passant de 64 % à 57 % entre 1999 et 2006, tout en restant à un niveau élevé.

En dehors du pôle urbain de Toulouse, l'usage des transports en commun pour se rendre au travail reste très marginal, bien qu'en léger progrès par rapport à 1999. En 2006, il varie de 1,5 % dans l'espace rural de Midi-Pyrénées à 2,7 % dans les pôles urbains des villes moyennes.

En plus des déplacements pour aller au travail, les Midi-Pyrénéens sortent aussi en semaine pour faire leurs achats, pour leurs loisirs ou accompagner un tiers, et peu de choses les distinguent alors des autres habitants de métropole. La voiture est cependant davantage utilisée pour les courses, le premier motif de ces déplacements « non contraints » : 8 fois sur 10, contre seulement 7 fois sur 10 dans l'ensemble des régions. À l'inverse elle n'est utilisée qu'1 fois sur 2 pour les loisirs, en Midi-Pyrénées comme ailleurs.

### Bus, vélo, marche : la route est encore longue

En 2008, l'usage des transports en commun comme des modes doux (marche à pied, vélo) est moins répandu en Midi-Pyrénées que dans les autres régions. Avec 2,3 millions de déplacements locaux quotidiens,

## L'intermodalité, une voie de progrès encore peu développée

Les enjeux de développement durable, l'objectif de réduction des émissions des gaz à effet de serre liés au transport des personnes, mais aussi le renchérissement du coût du carburant, conduisent les pouvoirs publics à promouvoir les modes de déplacement alternatifs à la voiture. Favoriser les déplacements qui combinent l'usage des transports en commun avec la voiture ou un autre transport en commun est un de leurs objectifs, surtout pour les déplacements domicile-travail. Diverses réalisations récentes vont dans ce sens, parmi lesquelles des parkings-relais. Le recours à l'intermodalité étant encore peu développé, il est difficilement mesurable à une échelle territoriale fine. Il n'est par ailleurs pas identifié dans l'enquête, en dehors des déplacements contraints.

En Midi-Pyrénées, comme dans l'ensemble des régions hors Île-de-France, les déplacements multimodaux représentent 5 % de l'ensemble des déplacements contraints. À l'échelle de l'ensemble des régions, 2 déplacements multimodaux sur 3 en transport en commun sont combinés avec un mode de transport individuel (voiture ou deux roues avec ou sans moteur) et 1 déplacement sur 3 est réalisé en combinant plusieurs modes de transports en communs successifs.

## Les Midi-Pyrénéens ont davantage de voitures

Le niveau d'équipement en voitures particulières et en véhicules utilitaires légers est plus élevé en Midi-Pyrénées que dans les autres régions, avec en moyenne 1,4 véhicule par ménage (contre 1,3 en métropole, hors Île-de-France). Ramené au nombre de personnes par ménage, l'écart est encore plus marqué : 69 véhicules pour 100 personnes dans la région, contre 64 dans l'ensemble des régions. En Midi-Pyrénées, seulement 14,7 % des ménages n'ont pas de véhicule contre 16,3 % ailleurs.

Le taux d'équipement est plus élevé en zone périurbaine, où près de 7 ménages sur 10 sont équipés d'au moins deux véhicules. La majorité des ménages (6 sur 10) y résidant déclarent avoir besoin de leur voiture pour se rendre au travail, alors qu'ils ne sont que 4 sur 10 dans les autres territoires de la région. Les habitants des agglomérations ont en effet davantage accès aux modes de déplacements alternatifs, particulièrement aux transports en commun. Dans les territoires ruraux, où la part des personnes de plus de 60 ans est plus importante, le niveau d'équipement en voiture est intermédiaire entre celui observé dans les agglomérations et dans les territoires périurbains : 0,83 véhicule par adulte.

la part des modes de transport alternatifs est de 30 %. Privilégiée dans 20 % des déplacements, la marche à pied occupe la première position, très loin devant les transports en commun et le vélo. Ce dernier est principalement utilisé pour la promenade mais, dans les pôles urbains, 1 cycliste sur 3 l'utilise pour aller au travail ou faire ses courses.

S'ils y recourent moins, les Midi-Pyrénéens ne boudent pas pour autant les transports en commun. En 2008, 35 % d'entre eux les ont utilisés au moins une fois au cours des douze derniers mois : c'est plus que dans l'ensemble des régions (32 %). Et lorsqu'ils ne les utilisent pas, deux motifs principaux sont avancés :

67 % déclarent ne pas en avoir besoin tandis que 27 % citent l'inadéquation de l'offre. Ce dernier motif est davantage mis en avant dans l'espace rural, où 80 % des habitants déclarent n'avoir pas utilisé les transports en commun au cours des douze derniers mois.

Dans cette région peu densément peuplée, l'éloignement des habitants à une gare SNCF est plus important qu'ailleurs. La moitié des ménages de l'espace rural déclarent résider à plus de 12 km d'une gare, contre 9 km en moyenne dans l'ensemble des régions. Les gares sont néanmoins plus proches dans le périurbain, en Midi-Pyrénées comme ailleurs : la moitié des ménages pé-

riurbains résident à moins de 6 km d'une gare. Les pouvoirs publics agissent en faveur du développement de l'usage du train en augmentant l'offre ferroviaire, en investissant dans le développement et le renouvellement de l'infrastructure, en améliorant les conditions d'accueil, d'intermodalité, et d'information en gares...

Pour l'accès aux autres transports en commun, la région ne se différencie pas de ses homologues. Plus de 7 ménages sur 10 déclarent habiter à moins de 1 km ou à moins de 15 minutes à pied d'un arrêt de bus (réseaux urbains et interurbains) ou d'une station de métro. Cette proportion dépend évidemment du lieu de résidence : elle va de 95 % dans les

## Pour comprendre ces résultats :

L'enquête nationale Transports et déplacements est réalisée tous les 8-10 ans en France métropolitaine, auprès de 20 000 ménages. En 2008, 1 100 ménages ont répondu à la dernière enquête en Midi-Pyrénées. La Région Midi-Pyrénées et la direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (Dreal) ayant financé une extension de l'échantillon, l'enquête fournit des résultats régionaux. Elle donne une vision globale et cohérente des habitudes et des pratiques de déplacement des ménages, ainsi que de leur usage des moyens de transport tant collectifs qu'individuels. C'est la seule enquête sur la mobilité réalisée à cette échelle qui décrit tous les déplacements, quels que soient le motif, la longueur, la durée, le mode de transport, la période de l'année ou le moment de la journée.

Les résultats de l'enquête Ménages et déplacements (EMD) ne peuvent pas être comparés directement avec ceux de l'enquête nationale Transports et déplacements (ENTD). Ces deux enquêtes diffèrent à la fois par la méthodologie retenue pour leur réalisation et par leur champ. Il est néanmoins possible de comparer entre eux les résultats de deux EMD successives ou de deux ENTD successives.

Cette étude utilise également les données relatives aux déplacements domicile-travail issues des recensements de la population de 1999 et 2006.

*La région Midi-Pyrénées est comparée dans cette étude à l'ensemble des régions de France métropolitaine hors Île-de-France, dont la situation en termes de déplacements est très spécifique. Cette zone de référence est libellée de façon abrégée dans la publication « ensemble des régions ».*

# Définitions

**Déplacement** : mouvement d'une personne sur la voie publique d'un lieu de départ à un lieu d'arrivée. Il se caractérise par un motif et un seul, mais peut recouvrir l'usage d'un ou plusieurs modes de transport. Tout changement de motif engendre un nouveau déplacement. Les déplacements professionnels des actifs dont l'exercice de la profession est entièrement consacrée aux déplacements ne sont pas pris en compte (ex : chauffeur de taxi, contrôleur ou conducteur de train, chauffeur routier ...).

**Déplacement quotidien un jour de semaine** : déplacement réalisé dans un rayon de 80 km à vol d'oiseau autour du domicile et sur le territoire national du lundi au vendredi. Au-delà, on parle de mobilité à longue distance.

**Zonage en aires urbaines** : il distingue les pôles urbains (agglomérations de 5 000 emplois ou plus, qui sont constituées d'une ou plusieurs ville(s)-centre(s) et de leur banlieue), l'espace périurbain (communes dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans un pôle urbain ou dans des communes attirées par celui-ci) et l'espace rural.

**Modes de transports alternatifs** : modes de transport autres que les voitures individuelles, les véhicules utilitaires légers ou les voiturettes. On distingue les modes doux, non motorisés (marche à pied, vélo), les autres modes individuels (cyclomoteur, moto, taxi ...) et les transports en commun (métro, tramway, bus urbain et interurbain, train express régionaux TER, transport scolaire...).

agglomérations à 47 % dans l'espace rural.

L'agglomération toulousaine se distingue de celles de Bordeaux et Nantes : les modes de transport doux sont moins utilisés qu'en moyenne dans les deux autres agglomérations réunies. Il est vrai que les Toulousains sont plus nombreux à parcourir des distances plus grandes : la moitié d'entre eux parcourent plus de 4 km par déplacement contre 3,4 km pour les Bordelais et les Nantais.

Moins enclins à marcher ou à prendre le vélo, les Toulousains ne prennent pas davantage le bus ou le

métro pour autant : 9 % des déplacements dans l'agglomération se font en transport en commun, comme dans les agglomérations de Bordeaux et de Nantes. C'est donc bien la voiture qui tire parti de cette moindre utilisation des modes de transport doux.

En dehors du pôle urbain de Toulouse, les transports en commun sont aussi relativement peu utilisés dans la région, y compris dans les villes moyennes disposant d'un réseau de transport collectif urbain. Dans l'espace rural, ce mode de déplacement est très peu utilisé.

## Les étudiants utilisent les modes de transport alternatifs

Sans surprise, les élèves et les étudiants utilisent largement les modes de transport autres que la voiture (ramassage scolaire, transports en commun, deux roues, marche...) : 65 % de leurs déplacements contraints, pour se rendre à l'université ou à l'école, sont effectués de cette façon, plus que dans les autres régions (60 %). Trois collégiens ou lycéens sur quatre utilisent un mode alternatif pour se rendre dans leur établissement. Ces déplacements ne représentent néanmoins que 8 % de l'ensemble des déplacements de la région.

## Pour en savoir plus

- « Dans les grandes agglomérations, la mobilité quotidienne des habitants diminue, et elle augmente ailleurs », Insee Première n° 1 252, juillet 2009.
- « Près d'une heure quotidienne de transport : les disparités se réduisent mais demeurent », France, portrait social édition 2009, Insee.
- « Séquences piétonnières et mobilité en transports en commun », Économie régionale & urbaine n° 5, 2009.
- « Voiture : entre choix et contraintes », Les cahiers transport aménagement en Languedoc-Roussillon n° 60, août 2009.
- « Les habitants des Pays de la Loire se déplacent près d'une heure chaque jour », Insee Pays de la Loire n° 78, septembre 2009.
- « Les déplacements à Nantes Métropole : la pôle position de la voiture contestée », Insee Pays de la Loire n° 80, novembre 2009.
- « Les transports et déplacements des habitants des Pays de la Loire », Insee Pays de la Loire, Dossier n° 35, avril 2010.

INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE  
ET DES ÉTUDES ÉCONOMIQUES  
DIRECTION RÉGIONALE  
DE MIDI-PYRÉNÉES

Téléphone : 05 61 36 61 36  
Télécopie : 05 61 36 62 00  
Adresse : 36, rue des Trente-Six-Ponts  
BP 94217  
31054 TOULOUSE CEDEX 4

Directeur de la publication :  
**Jean-Philippe Grouthier**  
Rédacteur en chef : **Bernard Nozières**  
Maquettiste : **Agnès Itier**

Imprimeur : **Escourbiac**  
Dépôt légal : septembre 2010  
ISSN : 1262-442X  
CPPAP : 183AD