



# Les déplacements d'accompagnement

## L'enquête Ménages Déplacements (EMD)

Cette publication s'appuie sur l'exploitation de la 5<sup>e</sup> EMD réalisée dans l'agglomération par le SMTc-Tisséo, avec le partenariat financier de l'État et technique du CEREMA, d'octobre 2012 à avril 2013.

Cette enquête a permis de recueillir les pratiques de déplacements d'un échantillon représentatif de près de 7 000 ménages résidant dans un périmètre de 179 communes.

## L'accompagnement : un important volume de déplacement

Un déplacement d'« accompagnement » a pour but d'amener ou d'aller chercher quelqu'un en un lieu qui peut être de différente nature : mode de transport, lieu de soin, établissement scolaire, loisirs, travail, etc.

Ce motif génère en 2013 une mobilité conséquente : près de 400 000 déplacements journaliers, soit en moyenne 10 % des destinations quotidiennes au sein de la grande agglomération toulousaine. Si le volume global de ce motif a augmenté entre 2004 et 2013 (+ 10 %), le nombre de déplacements d'accompagnement par habitant est resté stable.

## CHIFFRES-CLÉS

Le motif accompagnement génère :

- près de **400 000** déplacements par jour ;
- **10 %** des destinations des habitants ;
- **17 %** des activités réalisées ;
- **0,41** déplacements par jour et par personne en 2013.

La mobilité pour ce motif est restée stable entre 2004 et 2013.

Le motif accompagnement est un enjeu important pour la grande agglomération :

- il s'inscrit dans un enchaînement d'activités de plus en plus complexe et souvent réalisé sur un temps court ;
- il se réalise en majorité en voiture et en heures de pointe, participant à la congestion routière et à la dégradation de la qualité de l'air ;
- lorsqu'il concerne l'accompagnement scolaire, il représente un enjeu pour la santé de l'enfant et son apprentissage de l'autonomie et des mobilités actives.

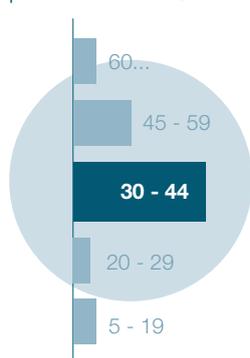
## Un enjeu de report modal

L'importance de l'accompagnement dans les activités quotidiennes est fortement liée au cycle de vie et aux caractéristiques de l'accompagnant. Ainsi, les déplacements d'accompagnement sont **davantage réalisés** :

... par une femme,  
plus de **60%**



... pour les personnes âgées de 30 à 44 ans,  
plus de **50%**



... dans les ménages de plus de deux personnes,  
plus de **80%**

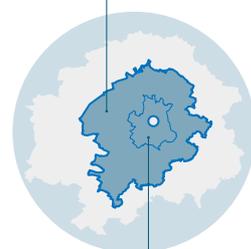


... par un actif,  
plus de **65%**



... vers la proche périphérie

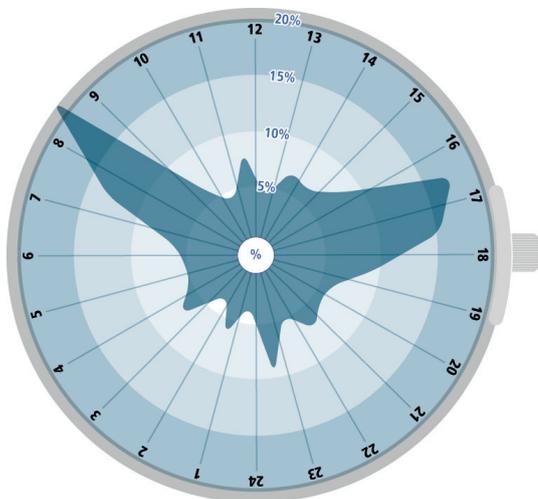
plus de **50%**



... ou les faubourgs toulousains.

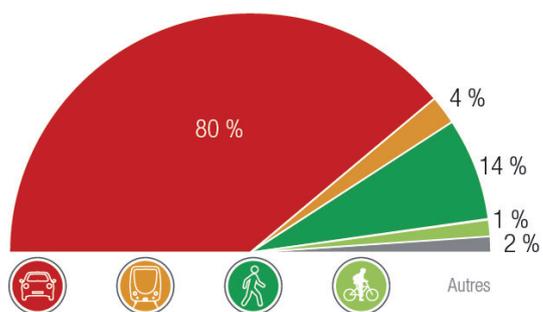
environ **30%**

Les déplacements pour le motif accompagnement sont majoritairement effectués sur 3h de la journée : la moitié se réalise sur les tranches 8h-9h et 16h-18h. Entre 8h et 9h, l'accompagnement représente 21% des déplacements de l'ensemble des habitants, pour 16% entre 16h et 18h.



Cette forte concentration en heures de pointe participe à la congestion routière puisque la répartition modale montre une forte prépondérance de la voiture personnelle :

- 80% de l'accompagnement est réalisé en voiture ;
- La marche représente 14% des pratiques ;
- Les transports en commun seulement 4% ;



Un déplacement pour le motif accompagnement dure en moyenne entre 13 et 14 minutes, pour une distance de 4 à 5 km. Cependant, la majorité de ces déplacements sont réalisés sur de courtes distances. Près de 60% des déplacements pour motif accompagnement font moins de 3 km, et près de la moitié sont inférieurs à 1 km.

### Déplacement moyen

13 à 14 minutes

4 à 5 km

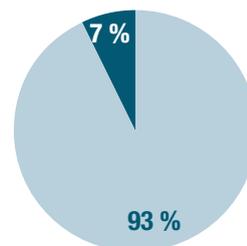


## L'accompagnement à un mode de transport : pratique émergente ?

La dépose / reprise à un mode de transport représente 7% du motif accompagnement (soit environ 30 000 déplacements par jour à l'échelle de la grande agglomération toulousaine). Cette pratique reste faible mais a fortement progressé ces 10 dernières années (+65% entre 2004 et 2013), notamment du fait du fort développement des réseaux de transports en commun et des logiques de rabattement en lien avec les modes lourds.

Majoritairement réalisées à destination de la proche périphérie (50%) et des faubourgs toulousains (30%), les déposes et reprises à un mode de transport concernent essentiellement les principaux pôles d'échanges du réseau métro, la gare Matabiau ou l'aéroport Toulouse-Blagnac. Par ailleurs, quelques pratiques semblent également émerger en rabattement sur des gares et arrêts moins importants du réseau T.C.

Accompagnement à un **mode de transport** (arrêt de bus, gare, aéroport...)



Accompagnement à une **activité** ou un **domicile** (école, docteur, loisir...)

Bien que ces distances soient favorables à la marche et au vélo, la voiture y reste majoritaire :

- moins de 1 km : 51% de voiture, 45% de marche, 2% de vélo ;
- entre 1 et 3 km : 87% de voiture, 7% de marche, 1% de vélo.



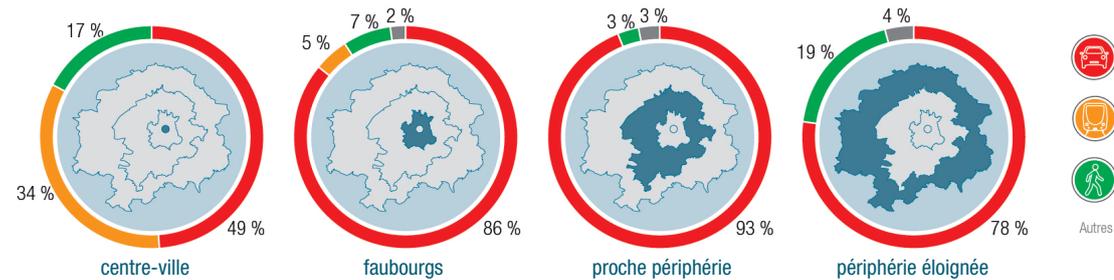
**Réalisés en grande majorité en voiture et aux heures de pointe, les déplacements d'accompagnement participent aux phénomènes de congestion alors que les distances parcourues montrent un potentiel de report vers les modes actifs.**

Si la voiture est utilisée dans près de 9 déplacements sur 10, les parts modales varient selon les territoires :

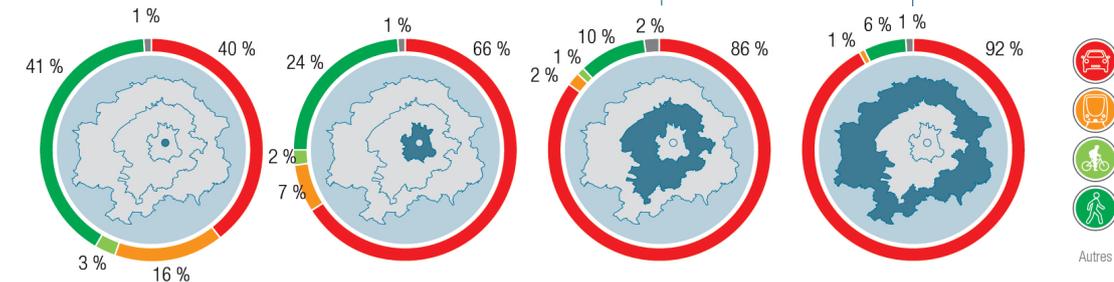
- au **centre-ville de Toulouse**, la moitié des déposes / reprises à un T.C. se fait en voiture, 34% en T.C. et 17% à pied ;
- dans les **faubourgs toulousains** et la **proche périphérie**, territoires aux déposes / reprises les plus élevées, la voiture est majoritaire (9 déplacements sur 10) ;

- en **périphérie éloignée**, la voiture représente 78% des déplacements d'accompagnement à un T.C. Néanmoins, sur ce territoire, la part de l'accompagnement à pied apparaît importante avec près de 20% des déplacements. On peut supposer que cette part élevée concerne l'accompagnement d'enfants vers les cars scolaires.

### Répartition modale par territoire pour l'accompagnement à un mode de transport



### ... pour l'accompagnement à une activité



## L'accompagnement à une activité : un effet de territoire ?

93% des déplacements pour accompagnement ont pour objet d'amener quelqu'un à une activité (établissement scolaire, lieu de soin, loisir, etc.), soit environ 370 000 déplacements par jour.

Le lieu d'étude concerne la moitié de ces déplacements. Ainsi, environ 180 000 déplacements quotidiens sont liés à de l'accompagnement scolaire sur la grande agglomération toulousaine. On peut supposer que les autres motifs concernent majoritairement l'accompagnement d'enfants, même si d'autres pratiques existent : accompagnement de personnes âgées, adolescents qui partagent des trajets...

Si le mode choisi pour accompagner à une activité varie fortement selon le lieu d'accompagnement, cette tendance est plus forte pour l'accompagnement scolaire :

- 71% de l'accompagnement scolaire se fait à pied au centre-ville de Toulouse, 34% dans les faubourgs toulousains, 16% en proche périphérie, 5% en périphérie éloignée.
- L'effet est inverse pour la voiture, qui passe de 20% au centre-ville, à 56% dans les faubourgs, 81% en proche périphérie, pour atteindre les 93% en périphérie éloignée.

Les parts modales dans les faubourgs toulousains et dans les territoires périurbains montrent un usage élevé de la voiture pour l'accompagnement scolaire. Sur ces territoires, l'usage de l'automobile se fait au dépend de l'apprentissage chez l'enfant des mobilités actives et de l'autonomie de déplacement.

Le développement de ces pratiques d'accompagnement à un mode de transport montre l'importance de prévoir des espaces « d'arrêts-minutes » au sein des pôles d'échanges.

Cet effet de territoire est lié à plusieurs éléments :

- les distances moyennes à parcourir pour atteindre les établissements scolaires, qui s'allongent à mesure que l'on s'éloigne du centre-ville ;
- l'environnement urbain (formes urbaines, maillage de services, commerces et réseaux T.C.), plus ou moins adapté aux modes actifs et à la sécurité du déplacement, élément majeur sur la question de l'accompagnement scolaire ;
- une activité dans la journée nécessitant l'usage de la voiture et impactant le choix modal pour l'ensemble de la chaîne de déplacements.

## L'accompagnement, un déplacement à enjeux

L'accompagnement renvoie à plusieurs enjeux de mobilité à l'échelle de la grande agglomération toulousaine :

### Un enjeu d'apprentissage de l'autonomie et de la mobilité

Les déplacements scolaires sont particulièrement constitutifs dans l'acquisition de l'autonomie de l'enfant et dans l'apprentissage de la mobilité. Les tendances montrent pourtant à la fois une diminution significative des enfants se déplaçant seuls vers l'école (en Grande-Bretagne, de 80% en 1971 à 9% en 1990 pour les enfants de 7 et 8 ans, Hillman, 1993), et une hausse de l'accompagnement des enfants en automobile. Ces phénomènes retardent ainsi l'acquisition de l'autonomie et l'affirmation de soi de l'enfant, et participent à l'enracinement de l'usage de l'automobile dès les premières pratiques de mobilité, puisqu'apparaît une véritable asymétrie entre l'apprentissage de l'automobile et celui des transports en commun et des modes actifs.

### Décongestion de l'agglomération en heures de pointe

Sont réalisés aux heures de pointe près de 200 000 déplacements d'accompagnement qui s'ajoutent aux trafics déjà très élevés sur ces périodes. La diminution des déplacements d'accompagnement en voiture représente un enjeu d'apaisement des trafics sur ces tranches horaires, en favorisant l'accompagnement en modes actifs sur les courtes distances, ainsi que l'autonomie de l'enfant ou l'accompagnement collectif (pédibus, bus cyclistes) permettant notamment de réduire le phénomène de « parents – taxi ». En effet, l'accompagnement se réalise parfois sur des boucles de déplacements simples (domicile – dépose – domicile), et plus de 20% des déplacements d'accompagnement concernent des personnes sans emploi.



### Organisation quotidienne pour les parents actifs

L'enchaînement d'activités dans des tranches horaires courtes complexifie les rythmes quotidiens et l'articulation de la vie privée et de la vie professionnelle. Cette contrainte a tendance à favoriser l'usage de l'automobile, vecteur de flexibilité, pour l'ensemble de la chaîne de déplacements de la journée et ce même pour l'accompagnement sur de courtes distances. Pour favoriser un report modal vers les T.C. et les modes actifs pour l'ensemble des déplacements quotidiens, il importe de simplifier les boucles de déplacements et les contraintes horaires. Cela passe notamment par l'autonomie de l'enfant dans le déplacement, par l'accompagnement collectif (pédibus, bus cyclistes), ainsi que par la proximité entre les établissements scolaires et les pôles d'échanges (crèches en gare,...).

### Sécurisation de l'espace public

À l'exception du centre-ville toulousain, la part de la voiture est prépondérante pour l'accompagnement. Des formes urbaines plus compactes et favorables aux modes actifs et un meilleur partage modal de l'espace public semblent accroître la pratique de l'accompagnement à pied au centre-ville de Toulouse. Valoriser les modes actifs et favoriser leur sécurité dans les faubourgs et la périphérie permettraient de réduire la part d'accompagnement en voiture et donc les niveaux de trafics (notamment au profit du vélo dont la pratique est aujourd'hui très marginale). Cela passe par l'aménagement des itinéraires piétons et vélos, ainsi que par un apaisement de l'environnement des écoles. En effet, les pratiques de déposes / reprises en voiture à proximité immédiate des écoles provoquent de l'insécurité et favorisent l'automobile.

