



EST-CE QUE MOBILITÉ RIME AVEC SOBRIÉTÉ ?

Modes de vie et usages
Septembre 2024

L'AUAT partage les conclusions d'une étude sur l'évolution du niveau d'équipement en voitures et des pratiques de mobilité des habitants de l'aire urbaine de Toulouse. Celle-ci résulte d'un croisement de deux enquêtes : la première, qualitative, a été menée auprès de 40 ménages de l'aire métropolitaine de Toulouse pour connaître leurs pratiques de sobriété ; la seconde, quantitative, est l'enquête mobilité certifiée Cerema (EMC²), menée en 2023 à l'échelle de 453 communes du grand bassin de vie toulousain.

LA NÉCESSAIRE « SOBRIÉTÉ » QUESTIONNE L'ÉQUIPEMENT EN VOITURE ET LES HABITUDES DE DÉPLACEMENT DES HABITANTS

Dans un contexte de raréfaction et d'augmentation des coûts des ressources, la sobriété implique de changer notre mode de gestion de celles-ci. Pour questionner la sobriété en matière de mobilité, nous privilégions ici une analyse des niveaux d'équipement automobile des ménages et des pratiques de mobilité. La production des véhicules étant une étape consommatrice de ressources (en matériaux, en énergie), d'espaces, la multi-possession de certains d'entre eux peut devenir un enjeu pour les territoires. Par ailleurs, ces équipements et leur possession conditionnent les pratiques de mobilité des habitants. Ces dernières correspondent à la deuxième manière dont on peut approcher la sobriété en lien avec la mobilité. En effet, la consommation de ressources énergétiques varie en fonction des modes de déplacements privilégiés par les individus. Ainsi, il est possible de tendre vers plus de sobriété en favorisant les manières de se déplacer les moins consommatrices en énergie.

Croiser les données quantitatives issues de l'exploitation de l'Enquête mobilité certifiée Cerema (EMC²) et des données qualitatives sur les modes de vie d'habi-

tants, nous permet d'éclairer les pratiques de sobriété en lien avec la mobilité, qu'elles soient liées aux équipements de mobilité ou aux pratiques de déplacements. Ainsi, cette publication vise à répondre à de multiples questions afin de permettre une meilleure connaissance des pratiques de sobriété des habitants en matière de mobilité.

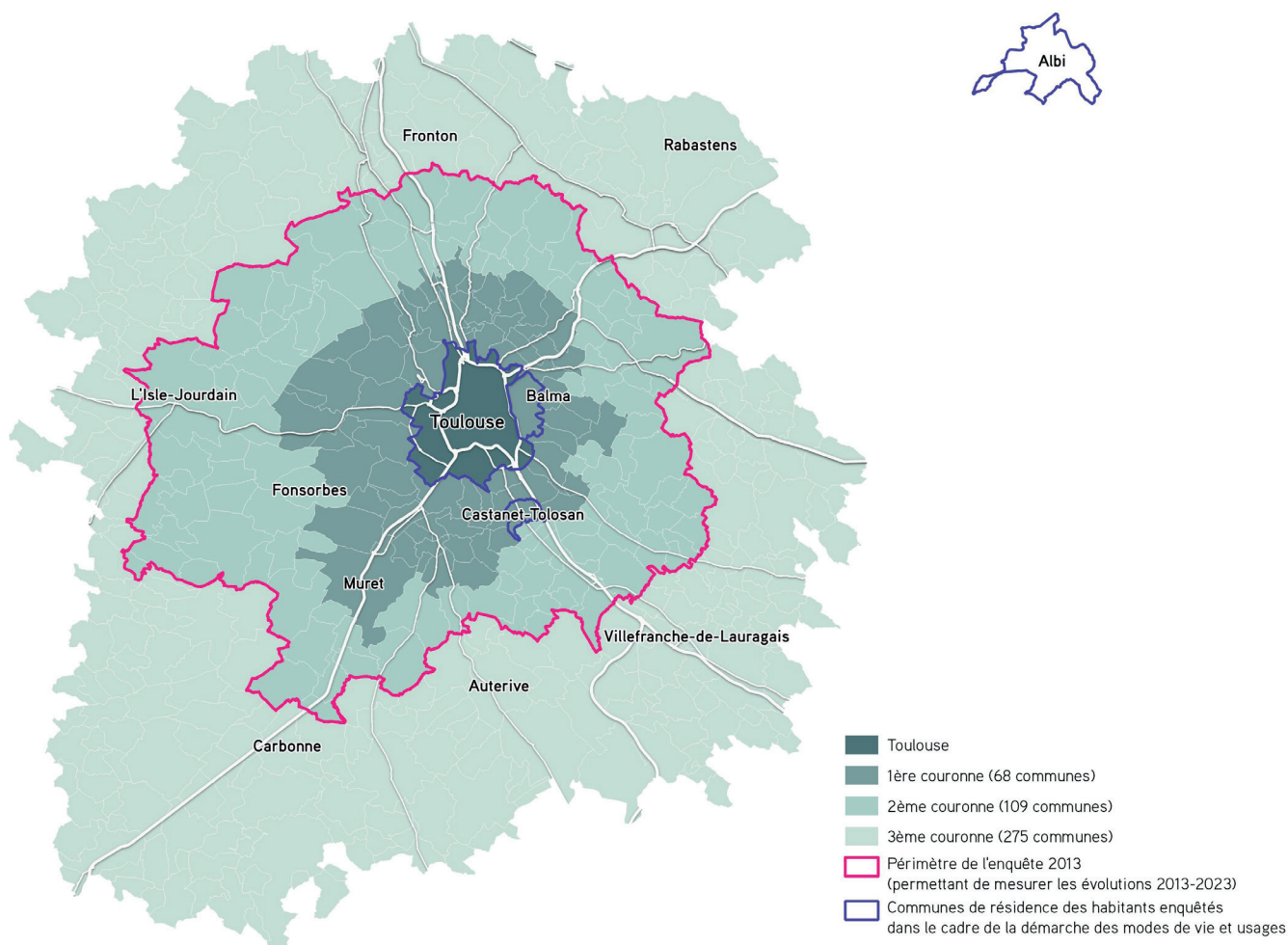
Concernant les équipements : quelles sont les évolutions du taux d'équipement automobile ? Qui sont les ménages multi ou démotorisés ? De quelles manières les configurations familiales, professionnelles et le lieu de vie des ménages influencent la possession automobile ? Quels sont les motifs de démotorisation partielle ou totale des ménages ?

En termes de pratiques de déplacements : Les habitants du territoire se déplacent-ils moins qu'il y a 10 ans ? Optent-ils pour des déplacements de plus courte distance ? Pourquoi et comment les habitants substituent-ils certaines de leurs pratiques de déplacements par d'autres, plus sobres ?

Données mobilisées dans cette publication

La réalisation entre septembre 2022 et février 2023 de l'enquête mobilité certifiée Cerema (EMC² 2023) sur le bassin de vie toulousain (453 communes) permet de connaître les pratiques quotidiennes de déplacements des résidents d'un territoire afin d'obtenir une «photographie» de leurs déplacements pour un jour de semaine. La réalisation une décennie plus tôt de cette même enquête (à l'échelle de 178 communes), permet d'observer sur ce périmètre commun des évolutions des pratiques de mobilité des habitants. Ainsi, ces données sont intéressantes pour approcher les changements des pratiques de déplacements des individus.

La démarche d'observation des modes de vie et usages de l'AUAT s'intéresse depuis le début de l'année 2023 aux pratiques de sobriété des habitants de l'aire métropolitaine toulousaine : quelles sont leurs pratiques de sobriété ? Quels sont les freins ou au contraire les leviers à des modes de vie plus sobres ? Pour répondre à ces questions, l'agence a interrogé 40 ménages sur leurs pratiques de déplacements, de consommation énergétique, alimentaire et matérielle. Ce sont dans quatre quartiers différents qu'ils ont été rencontrés : La Madeleine à Albi, Bagatelle à Toulouse, Vidailhan à Balma et les quartiers du centre-ville et des Fontanelles à Castanet-Tolosan.



UNE BAISSSE DE L'ÉQUIPEMENT AUTOMOBILE ENCORE TIMIDE

Cette partie s'intéressera uniquement à l'équipement automobile. D'une part, parce que les données d'équipements de mobilité disponibles les plus complètes concernent la voiture, d'autre part parce que c'est l'équipement le plus économe. Ainsi, quelles ont été, ces dernières années, les évolutions d'équipements automobiles des ménages ? Quelles sont les configurations personnelles des ménages qui influencent leur possession d'une voiture ? Quelles sont les motivations à la démotorisation et les événements qui la déclenche ?

Une baisse de la multi-motorisation et une hausse de la démotorisation entre 2013 et 2023

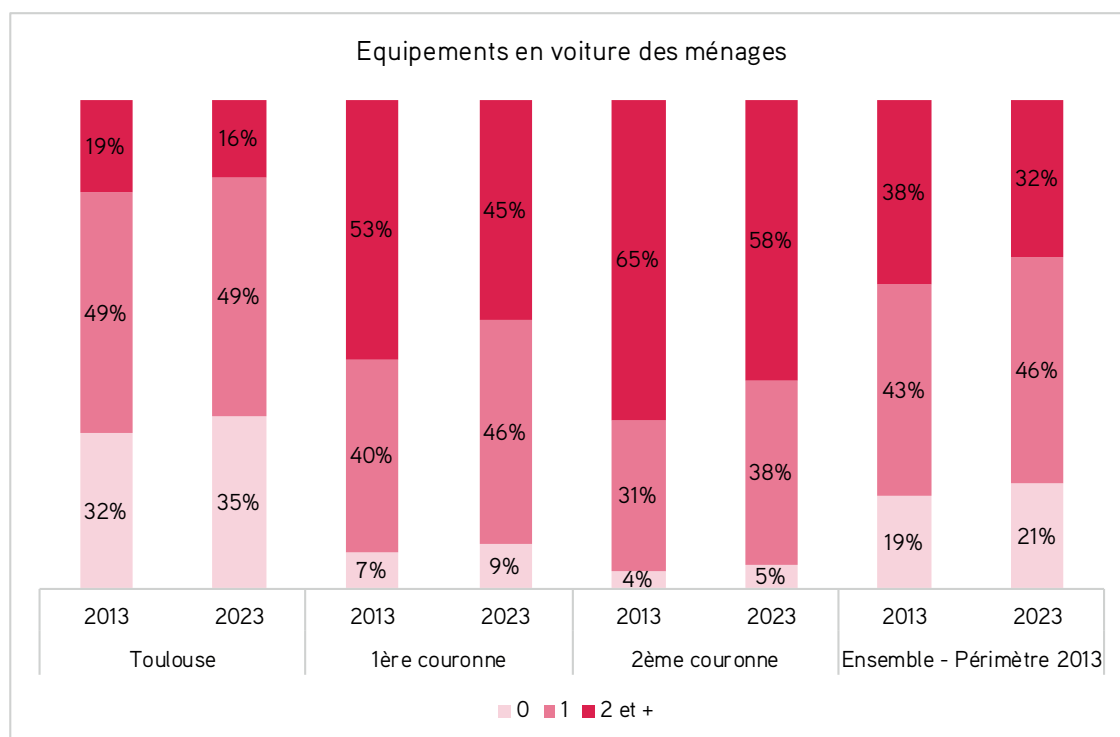
Les démotorisés : des petits ménages majoritairement toulousains

L'EMC² 2023 signale une progression de +2 points de la part de ménages sans véhicule motorisé. Ils représentent 21% des ménages enquêtés en 2023, contre 19% en 2013, à périmètre comparable (178 communes).

Les ménages « démotorisés » sont davantage des résidents de Toulouse : 35% des ménages toulousains sont ainsi dépourvus de voiture alors qu'ils représentent seulement 9 et 5 % des ménages de la première et deuxième couronne. Si la part est plus importante à Toulouse, c'est aussi là où elle a pro-

gressé le plus, +3 points entre 2013 et 2023 contre +2 points en première couronne. Cette tendance est à mettre en parallèle du nombre de solutions alternatives à la voiture. De fait, le développement d'offres de transports performantes permet de remplacer l'usage et la possession d'un véhicule pour les déplacements quotidiens. A l'échelle de la grande agglomération toulousaine, la grande majorité des offres de transports performantes sont localisées à Toulouse et dans les communes qui lui sont limitrophes, ce qui peut expliquer la démotorisation de ces secteurs.

Le nombre de personnes vivant sous le même toit permet de regarder sous un autre angle ce phénomène. Plus la taille du ménage augmente, plus le ménage est motorisé. 39% des ménages d'une personne sont démotorisés, alors qu'ils ne sont plus que 11% pour les ménages de 2 personnes et 5% pour les ménages de 3 personnes et plus. Quelle que soit la taille des ménages la démotorisation a augmenté entre 2013 et 2023.



Source : EMC² 2023



Caractéristiques des 8 ménages démotorisés rencontrés

Les éléments concernant la motorisation des 40 ménages rencontrés, dans le cadre de l'étude qualitative sur les modes de vie, sont proches de celles mises en évidence par les données de l'EMC² (cf. encart). Parmi ces ménages, 8 ne possèdent pas de voiture. Lieu d'habitation, composition du ménage, situation professionnelle et genre semblent être les éléments expliquant la non-motorisation au sein du panel.

- La **majorité des ménages démotorisés du panel résident dans le quartier de Bagatelle**. Cela est lié à la bonne desserte en transports en commun du quartier, doté d'une station de métro, mais aussi au profil des ménages interrogés (majorité de femmes à la retraite ou sans emploi, personnes plutôt âgées en comparaison de la population du quartier, ressources économiques faibles).
- Parmi les ménages démotorisés, **aucune personne n'est en emploi** : 6 sont à la retraite, 2 sont au chômage.
- Les **ménages démotorisés sont plus souvent des ménages d'une personne (6 d'entre elles), sans activité professionnelle, mais là aussi le lieu d'habitation rentre en compte**. En effet, au sein du panel 17 ménages sont des personnes seules et toutes sont inactives (à la retraite ou sans emploi). Pour autant, 10 ménages possèdent une voiture et 1 ménage possède deux voitures. Parmi ces 11 ménages de personnes seules inactives motorisées, 5 habitent Albi, 1 habite Bagatelle, 3 habitent Castanet-Tolosan et 2 habitent Vidailhan.
- Parmi **les 8 ménages démotorisés du panel, 7 ont pour personne de référence une femme**. Parmi ces ménages, 4 personnes n'ont pas de permis de conduire, 2 personnes ne pas autorisées à conduire car leur permis n'est pas reconnu en France ou pour des raisons de santé. Ainsi, leur démotorisation s'explique aussi par la non-possession du permis.
- En lien avec leurs statuts, les **revenus de ces ménages sont parmi les plus faibles du panel**. En effet, 6 appartiennent au 1er quartile (revenus disponibles inférieurs à 14 000€) et 2 au 2ème quartile (revenus disponibles compris entre 14 001€ et 21 400€). Cette corrélation entre démotorisation et niveau de vie s'explique notamment par leur statut professionnel (sans emploi, retraite).

Les ménages multi-motorisés : des familles qui résident en première et deuxième couronne

L'EMC² 2023 signale que si 21% de l'ensemble des ménages enquêtés sont démotorisés, 32% ont également au moins deux véhicules. Les multi-motorisés sont davantage localisés en première et deuxième couronne de l'agglomération, où ils représentent 45 et 58% des ménages (alors qu'ils ne représentent que 16% des ménages résidant à Toulouse).

Si la part des ménages multi-motorisés est cependant en baisse de -6 points par rapport à 2013 (38%), cette tendance générale masque des diversités notamment

territoriales. C'est pour les ménages situés en première et deuxième couronne de l'agglomération que cette diminution est la plus marquée avec une baisse de -8 points par rapport à 2013.

Les ménages multi-motorisés sont davantage des ménages dont la taille est supérieure à deux personnes. La part des ménages multi-motorisés augmente pour les ménages les plus grands. 47% des ménages de 2 personnes sont multi-motorisés alors que 63% des ménages de 3 personnes et plus sont multi-motorisés. En comparaison avec 2013, les ménages de trois personnes et plus sont moins multi-motorisés qu'en 2013, -9 points et -2 points pour les ménages de 2 personnes.



Caractéristiques des 12 ménages multi-motorisés rencontrés

Les données concernant la multi-motorisation des ménages du panel d'enquêtés montrent également que le lieu d'habitation et le profil du ménage sont les deux variables les plus importantes pour expliquer la multi-motorisation, avant la situation professionnelle. En effet, être une famille avec enfants et résider à Castanet-Tolosan et Albi favorise la multi-motorisation.

- **Résider en couronne métropolitaine ou dans une ville moyenne** semble influencer le taux d'équipements. 5 ménages habitent Castanet-Tolosan (4 familles et 1 couple sans enfant), 4 ménages habitent Albi (2 familles, 1 couple sans enfant et 1 personne seule), 2 ménages habitent Vidailhan (2 familles) et 1 ménage habite Bagatelle (couple sans enfant).
- La majorité des ménages multi-motorisés du panel sont des couples avec enfants et en emploi (8), les autres sont des couples de retraités sans enfant (3) et une personne seule retraitée(1). L'emploi est d'autant plus déterminant, qu'il peut être **le facteur direct de la multi-motorisation des ménages rencontrés**, en particulier de ceux qui bénéficient d'une voiture de fonction.
- Les **12 ménages multi-motorisés rencontrés appartiennent majoritairement aux revenus les plus élevés du panel** : 6 sont dans le quart supérieur des revenus disponibles des ménages du panel (revenus supérieurs à 33 000€), 3 appartiennent au 3ème quartile (revenus compris entre 21 500€ et 33 000€) et 3 appartiennent au 2ème quartile (revenus compris entre 14 001€ et 21 400€).

À Albi, les 4 ménages multi-motorisés sont également les 4 ménages aux revenus disponibles les plus élevés parmi les 10 ménages rencontrés dans la commune (33 300€/an pour le plus bas et 96 000€/an pour le plus haut).

À Bagatelle, le seul ménage multi-motorisé parmi les 10 rencontrés dans le quartier, est celui aux revenus les plus élevés (24 000€/an).

À Castanet-Tolosan, la corrélation entre haut niveau de revenus et multi-motorisation est moins évidente. Parmi les 5 ménages concernés : 2 disposent des revenus disponibles les plus élevés des ménages rencontrés à Castanet (40 000€ et 30 000€/an), 1 ménage dispose de 21 400€/an et 2 ménages disposent d'environ 14 500€/an.

À Vidailhan, 2 ménages sont multi-motorisés, l'un dispose de revenu parmi les plus élevés des habitants du quartier rencontrés (40 000€/an), l'autre de revenus en deçà de la médiane du quartier (33 000€/an).

Des contraintes et configurations multiples, qui rendent la voiture indispensable

L'analyse des données de l'EMC² 2023 confirme que le lieu de résidence influence, la possession d'une voiture par les ménages. En effet, les taux d'équipements des ménages sont différents entre les habitants des secteurs centraux et ceux des zones périphériques. Cette distinction peut s'expliquer par une offre de mobilité qui peut remplacer la possession d'un véhicule, par une structuration urbaine qui favorise des logiques de proximité et par la structure des ménages. Dans les zones centrales, ici Toulouse, la possession d'une voiture n'est pas indispensable pour se déplacer. Plusieurs offres de transports (métro, tramway, bus, vélo...) répondent à la majorité des besoins de déplacements. De plus, les contraintes d'usage de la voiture (phénomène de congestion, difficulté et coût de stationnement...) dans ces secteurs complexifient son utilisation en la mettant en concurrence avec les autres modes, ce qui contribue à la rendre moins performante et donc moins attractive. L'armature urbaine de ces secteurs contribue aussi à une moindre utilisation de la voiture. Les secteurs périphériques disposent d'une structuration urbaine moins importante (une mixité fonctionnelle moins affirmée que dans les secteurs centraux) et plus propice à des déplacements qui sortent des logiques de proximité, ce qui favorise l'usage de la voiture. D'autre part, l'offre de transport y est moins structurante et ne permet pas d'offrir un service pouvant remplacer totalement la possession d'une, ou plusieurs voitures.

D'autres caractéristiques des ménages influencent également leur niveau d'équipement. Les travaux de Yoan Demoli évoquent notamment le niveau de revenu. L'enquête qualitative de l'Auat menée auprès de 40 habitants relève aussi l'importance de l'occupation professionnelle, en particulier la bi-activité parmi les couples, la composition des ménages et notamment la présence d'enfants, l'âge et le genre. Enfin, une autre dimension de la motorisation des ménages, non perceptible par les traitements statistiques, correspond à la socialisation à la conduite. L'enracinement social de la conduite automobile se comprend dans les biographies de mobilité des individus faisant souvent de la non-possession automobile un impensé pour eux, en particulier lorsqu'ils n'ont pas été exposés à l'usage des transports en commun, de la marche ou du vélo durant leur enfance.

En route vers la démotorisation : motivations et événements déclencheurs

Les enquêtes quantitatives nationales (ENTD, MoDe : motifs de démotorisation réalisée en 2017-2018) qui se sont penchées sur la démotorisation totale ou partielle des ménages montrent que celle-ci reste marginale. Elle serait souvent liée à des difficultés financières, physiques ou à un changement dans la composition du ménage ou de la situation professionnelle. En outre, ces études montrent que le phénomène est avant tout observé en milieu urbain. Les données tirées de l'exploitation de l'EMC² 2023 vont également dans ce sens : ménages démotorisés habitant majoritairement Toulouse, démotorisation totale en augmentation de +3 points entre 2013 et 2023, démotorisation partielle de +6 points sur cette même décennie.

Les changements de lieu de résidence, de travail et de la composition familiale peuvent induire des ruptures dans les habitudes de mobilité quotidiennes, et ainsi conduire à des modifications de pratiques et impacter la possession d'équipements. Les entretiens réalisés dans le cadre de l'étude de l'Auat permettent de montrer que plusieurs facteurs motivent la décision de se démotoriser et que des événements déclencheurs accélèrent celle-ci.

Le passage à la retraite comme motivation à la démotorisation partielle

L'étude MoDe, conduite dans le cadre d'une recherche académique, montre que parmi les retraités, «la démotorisation partielle s'explique plutôt par la survenue au cours des 5 dernières années du décès d'un membre du ménage plutôt que par un départ à la retraite» (Emery, Motte-Beaumvol, Hivert, 2021).

Si au sein du panel de l'enquête de l'Auat, le décès d'un conjoint d'une habitante de Castanet a conduit à une réduction de la taille de l'équipement automobile, il n'a pas conduit à une démotorisation totale. En revanche, pour un couple de retraités habitant à Castanet-Tolosan, le passage à la retraite a été accompagné d'une démotorisation partielle. En effet, alors qu'ils se rendaient tous les deux au travail en voiture, la recomposition du temps professionnel au sein du ménage, les a conduits à vendre une de leur voiture qui servait essentiellement à des petits déplacements, se rendre au travail, faire des achats.

Cette démotorisation partielle les a amenés à modifier certaines de leurs pratiques de déplacements, notamment un plus grand usage du train pour rendre visite à la famille lorsqu'elle se déplace seule, en transport en commun pour se rendre à Toulouse et à pied ou à vélo dans la proximité.

Emménager à proximité des commerces et des services

Les déménagements sont un autre déterminant de démotorisation, comme l'ont démontré plusieurs études (Emery, Motte-Beaumvol, Hivert, 2021). Les changements de lieux de résidences peuvent permettre aux individus d'avoir un meilleur accès à des systèmes de transports en commun ainsi qu'à des commerces et services ou au contraire, éloigner les individus de ces aménités.

C'est par exemple le cas d'un ménage rencontré à Albi. Leur emménagement dans le quartier de La Madeleine leur a permis de ne plus avoir besoin de deux voitures pour leurs déplacements quotidiens.

« Quand nous sommes arrivées ici, nous avons changé notre façon de nous déplacer. Là où l'on vivait avant, on avait deux véhicules. C'était indispensable. Pour aller acheter le pain, il fallait un véhicule. Et ça, moi ça ne me plaisait pas du tout. Parce que je suis une grande marcheuse. C'est pour cela qu'on a voulu vivre ici, au centre-ville. Du coup, nous avons revendu un véhicule et Alice part travailler en train, alors qu'avant elle prenait la voiture. On garde un véhicule, parce que c'est indispensable quand même, on n'a pas le choix pour les vacances, les weekends. »

Nathalie, 58 ans, habitante d'Albi

On voit dans cet extrait d'entretien que le changement de lieu de résidence est à la fois un élément qui déclenche la démotorisation et conduit à une modification des pratiques, mais qu'il est aussi motivé par un souhait de changements dans les pratiques de déplacements.

L'évènement déclencheur de la démotorisation

Au sein du panel d'enquêtés, c'est une combinaison d'évènements qui a conduit à la démotorisation partielle ou totale du ménage : panne du véhicule, évènement météorologique et incendie. Si ces évènements ont acté une démotorisation, les enquêtés étaient déjà engagés dans le processus.

Stéphane, qui habite Balma avec son épouse et leurs enfants depuis 2012, explique que le ménage a réduit son équipement automobile après l'incendie d'une de leurs voitures. Mais la famille était d'ores et déjà engagée dans un faible usage de la voiture. C'est d'ailleurs la proximité du quartier aux transports en communs qui les avait conduits à s'installer à Vidailhan.

« Enquêtrice : Et est-ce que vous avez envisagé de changer d'équipement, de réduire le nombre de vos équipements ?

Stéphane : Ouais, quand on avait deux voitures il y a dix ans. Il y a un peu plus de dix ans, on a une de nos voitures qui a été brûlée. Ça ne nous serait pas venu à l'esprit de la changer. On avait déjà basculé plus ou moins dans le fait de fonctionner qu'à une voiture et on a continué quoi. »

Stéphane, 50 ans, habitant de Balma

Rebecca, habitante du quartier de Bagatelle depuis environ 25 ans s'est, pour sa part, engagée dans une démotorisation totale à la suite d'une panne de sa voiture. Bien qu'elle utilisait très fréquemment celle-ci, notamment à cause de difficultés physiques à se déplacer, ses ressources économiques l'ont contrainte à se démotoriser.

« Alors avant j'avais une voiture et j'allais vraiment partout, partout, partout en voiture. Comme j'ai beaucoup de mal à marcher et avant d'avoir le fauteuil [roulant électrique], j'utilisais beaucoup la voiture, même pour aller en centre-ville, même pour me rendre à mon travail, alors que tout est à proximité. Et puis, il y a deux ans, ma voiture est morte sur l'autoroute. Donc pas de bol. Je me suis dit qu'est-ce que je fais ? Est-ce que je rachète une voiture ou pas ? J'ai pesé le pour et le contre, j'ai fait des calculs. En fait ça coûte super cher d'avoir une voiture alors que j'habite en ville. Donc je me suis dit « Franchement, ça vaut pas le coût. » Donc j'ai fait le choix de ne plus avoir de voiture, d'aller sur le site de Citiz et d'avoir accès plutôt à ça. Dans la ville même, à Toulouse ou les alentours, c'est le métro, le tram, le bus. Je me déplace comme ça, même pour faire mes courses. »

Rebecca, 50 ans, habitante de Toulouse.

C'est donc une combinaison de facteurs qui a motivé la décision de Rebecca de se démotoriser : panne de sa voiture, coût d'un nouveau véhicule et de son entretien, accès aisé aux transports en communs, mobilité physique facilitée par l'acquisition d'un fauteuil roulant électrique.

Maria pour sa part, habitante de Bagatelle également, a connu une démotorisation à la suite d'un événement météorologique ayant abîmé sa voiture. Elle vit désormais seule et son emménagement dans un nouveau logement du quartier, plus proche de la station de métro, ainsi que son avancée en âge lui permettent de ne pas vivre cette démotorisation comme une contrainte.

L'effet des politiques publiques sur la démotorisation

D'autres facteurs que les caractéristiques et les évolutions de la vie quotidienne des ménages peuvent également motiver la décision de se démotoriser. C'est par exemple le cas des politiques publiques qui visent à décourager ou limiter l'utilisation de la voiture : circulation limitée, coût du stationnement. Lorsqu'une Zone à faibles émissions (ZFE) se combine à un faible usage de la voiture, ses effets sur l'interdiction de circulation de certaines voitures peuvent être un élément déclencheur d'une démotorisation partielle. C'est notamment le cas pour un couple de retraités interrogé, habitant Bagatelle.

« Frank : J'ai une voiture, l'année prochaine je ne peux plus la rentrer [dans la zone concernée par la ZFE], et l'autre c'est en 2025 je crois. J'ai pas les moyens de changer deux bagnoles moi.

Enquêtrice : Et vous savez comment vous allez faire avec vos voitures ? Vous allez en revendre une et en garder ?

Frank : Si elle ne passe plus, si elle ne peut plus rouler, j'ai pas le choix, elle est à la casse.

Maryse : On fera qu'avec une voiture. On s'en sert pas... On a gardé les deux voitures. J'ai toujours dit que si on venait à avoir un problème avec la voiture, on n'en rachèterait pas une seconde ça c'est sûr. On l'avait gardée parce qu'on la prêtait à ma sœur aussi. Mais ça c'est sûr, quand elles ne passeront plus [la ZFE], on ne rachètera qu'une voiture, ou on n'aura qu'une voiture, mais pas deux, ça c'est clair. »

**Frank et Maryse, 69 et 67 ans,
habitants de Toulouse.**



UNE PLUS GRANDE SOBRIÉTÉ DES PRATIQUES DE DÉPLACEMENTS

Au-delà des équipements, la sobriété liée à la mobilité peut également s'appréhender par les pratiques de déplacements privilégiées par les individus. Ces derniers choisissent-ils des modes de transport moins consommateurs d'énergie que d'autres ? Reconsidèrent-ils certains déplacements ? Optent-ils pour des déplacements de proximité réalisés à pied ou à vélo ?

Moins se déplacer et dans une plus grande proximité : une tendance qui se poursuit

Une réduction tendancielle du nombre de déplacements

Les dernières éditions des enquêtes mobilité réalisées dans l'agglomération toulousaine et en France mettent en évidence un phénomène de baisse de la mobilité. Selon l'EMC² 2023, le nombre de déplacements par jour et par personne est en baisse (3,8 déplacements/jour/personne en 2013 contre 3,5 en 2023). Les habitants du périmètre commun à l'enquête 2013 et 2023 sont plus sobres en déplacements, ils se déplacent moins et cela dans tous les secteurs de résidence, aussi bien urbain que périurbain, même si cette baisse est davantage marquée pour la 1ère et 2ème couronne du périmètre d'enquête.

Nombre de déplacements par jour et par personne

	2013	2023	Évolution
Selon le secteur de résidence			
Toulouse	3,7	3,5	-0,2
Proche périphérie	3,9	3,5	-0,4
Périphérie éloignée	3,9	3,5	-0,4
Ensemble - Périmètre 2013	3,8	3,5	-0,3
Selon le genre			
Homme	3,5	3,4	-0,1
Femme	3,6	3,6	-
Selon l'occupation principale			
Travail à plein temps	4,3	3,8	-0,5
Travail à temps partiel	5,0	4,1	-0,9
Apprentissage, formation, stage	Echantillon faible		
Etudiant	3,7	3,5	-0,2
Scolaire jusqu'au BAC	3,1	3,0	-0,1
Chômeur, chercheur d'emploi	3,9	3,5	-0,4
Retraité	3,1	3,1	-
Reste au foyer	3,8	3,4	-0,4
Autre	Echantillon faible		
Selon les tranches d'âge			
5 - 17 ans	3,1	3	-0,1
18 - 24 ans	3,6	3,3	-0,3
25 - 34 ans	4,2	3,6	-0,5
35 - 49 ans	4,7	4,1	-0,6
50 - 64 ans	3,9	3,5	-0,4
65 ans et plus	2,9	2,9	-

Source : EMC² 2023

Cette diminution de la mobilité est davantage marquée pour certains profils et particulièrement les actifs. Les habitants ayant un travail à temps plein et à temps partiel voient leur mobilité baisser, respectivement, de 4,3 depl/jour/pers à 3,8 et de 5 depl/jour/pers à 4,1. Les personnes au chômage, en recherche d'emploi et celles « restant au foyer » sont aussi concernées par cette baisse de la mobilité.

Une diminution des distances de déplacements

En comparaison avec les pratiques de déplacements de 2013, les distances des déplacements sont globalement en baisse. Cette baisse peut en partie s'expliquer par un regain de la proximité dans les logiques de déplacements. En effet, la répartition des déplacements par tranches de distance montre une augmentation des déplacements de courtes distances (inférieures à 3 km) de +4 points entre 2013 et 2023. A l'inverse, les déplacements de 3 à 15 km sont en baisse de -3 points.

La réduction des distances de déplacement est particulièrement marquée pour les déplacements des résidents de la deuxième couronne. Ceux-ci parcourent des distances en moyenne plus élevées que dans les autres couronnes. Cette tendance ne concerne pas pour autant tous les profils : les chômeurs, les retraités, les « reste au foyer » et les scolaires sont principalement concernés. Toutes les catégories d'âges sont concernées mais les 5-17, 18-24 et 35-49 le sont davantage. Phénomène inverse, les 50-64 ans voient leurs distances moyennes de déplacements augmenter. Par ailleurs, la baisse de la distance de déplacements est plus importante chez les hommes que chez les femmes.

La baisse des distances de déplacements concerne principalement certains motifs. En premier lieu, ce sont les déplacements qui ont pour motif combiné « domicile-école » (-22%) qui voient leurs distances moyennes le plus diminuer. Puis dans un second temps, les « domicile- autres motifs » (recherche d'emploi, participer à des loisirs, faire une promenade...) sont en baisse ainsi que les « domicile - achats » (respectivement -10 % et -6 %).

Changer sa manière de se déplacer : une baisse de l'usage de la voiture au profit des modes actifs

L'EMC² 2023 met en évidence une nouvelle répartition modale des déplacements. L'usage quotidien de la voiture est en baisse (tant en nombre de déplacements qu'en répartition modale) et celle-ci est généralisée, elle touche l'ensemble des profils et des territoires. La baisse de la part de la voiture se fait au profit des modes plus sobres et notamment les modes actifs, qui sont en hausse significative.

En corrélation avec un recours plus important aux mobilités actives, les durées des déplacements sont en hausse entre 2013 et 2023. En particulier à Toulouse et en 1ère couronne où la durée moyenne d'un déplacement augmente de quasiment une minute. Les femmes voient leur durée moyenne de déplacement augmenter alors que celle des hommes est quasi-stable. Les profils étudiants, temps partiels et « reste au foyer » voient eux aussi leur temps moyen de déplacements augmenter. Enfin, la hausse des durées moyennes de déplacements est plus marquée pour les publics jeunes (chez les 5-17 et 18- 24 ans).

A l'image des données tirées de l'EMC² 2023, parmi des ménages interrogés par l'AUTAT, certains déplacements auparavant réalisés en voiture ont de plus en plus été remplacés par des déplacements à vélo ou à pied. Cette substitution des modes de déplacement est possible pour plusieurs raisons : l'achat d'un vélo, souvent à assistance électrique, permettant d'effectuer de longues distances pour se rendre au travail et de transporter les enfants ou des charges lourdes, et un changement dans l'organisation du temps familial lié à un changement d'emploi ou au départ à la retraite.

Temps de déplacements (en minutes)

	2013	2023	Évolution
Selon le secteur de résidence			
Toulouse	18,4	19,1	0,7
Proche périphérie	17,3	18,1	0,8
Périphérie éloignée	19,0	18,7	-0,3
Ensemble - Périmètre 2013	18,0	18,6	0,6
Selon le genre			
Homme	18,8	19,0	0,2
Femme	17,4	18,3	0,9
Selon l'occupation principale			
Travail à plein temps	19,0	19,3	0,3
Travail à temps partiel	16,0	17,6	1,6
Apprentissage, formation, stage	23,7	24,0	0,3
Etudiant	20,2	23,0	2,8
Scolaire jusqu'au BAC	16,2	16,6	0,4
Chômeur, chercheur d'emploi	18,7	18,2	-0,5
Retraité	17,8	17,1	-0,7
Reste au foyer	12,7	14,3	1,6
Autre	16,5	17,8	1,3
Selon les tranches d'âge			
5 - 17 ans	15,6	16,5	0,9
18 - 24 ans	21,5	23,2	1,7
25 - 34 ans	18,4	18,8	0,4
35 - 49 ans	17,3	17,3	-
50 - 64 ans	18,6	19,6	1
65 ans et plus	17,9	17,3	-0,6

Source : EMC² 2023



La marche : un mode de déplacement qui augmente dans tous les territoires

En comparaison à 2013 la part modale de la marche passe de 22 à 28%. Cette évolution est générale et concerne tous les secteurs de résidence mais reste plus marquée à Toulouse et en première couronne où elle évolue de +6 points entre 2023 et 2013 (de 15 à 21%). La structuration urbaine de ces territoires peut en partie expliquer une pratique plus importante de la marche. Le développement d'espaces publics apaisés et leurs aménagements vers plus de proximité, contribuant à faciliter les déplacements à pied. De plus, le niveau d'équipements et le maillage des centralités sont plus nombreux dans ces territoires et permettent aussi de substituer des déplacements en voiture vers des déplacements à pied. À noter : la pratique de la marche à pied est en forte hausse pour les tranches de distance sur lesquelles ce mode est pertinent, à savoir lorsque que les distances de déplacements sont inférieures à 3km. Sur ces mêmes tranches de distance, l'usage de la voiture est en baisse.

L'évolution de la pratique de la marche à pied se fait de manière générale et concerne presque tous les profils. Comme en 2013, les femmes se déplacent plus à pied que les hommes (30% des déplacements des femmes contre 25% pour les hommes). Les actifs, les scolaires, les retraités, les chômeurs et les personnes au foyer ont davantage recours à la marche à pied

pour leurs déplacements quotidiens. Pour l'ensemble des occupations principales, la marche est en hausse et particulièrement pour les personnes de la catégorie « reste au foyer ». Selon les tranches d'âge, le constat est similaire. Nous pouvons noter une évolution plus marquée de la marche pour trois tranches d'âge : les 5-17, 25-34 et les 35-49 ans.

En comparaison avec 2013, la marche à pied est davantage utilisée pour certains motifs de déplacements. Dans le détail, c'est pour les « domicile – accompagnements » (+8 points), les « domicile – autres motifs » (+11 points), les « domicile – achats » (+6 points) et « domicile – école » (+5 points) que la marche à pied est particulièrement en hausse. Ces déplacements correspondent à des activités qui se font souvent dans une échelle de proximité.

Une partie des personnes enquêtées par l'AUAT expliquent avoir substitué certaines de leurs pratiques de déplacements en voiture par des déplacements à pied, notamment parce qu'ils ne sont plus contraints par des horaires liés au travail et à la gestion des tâches domestiques (garder les enfants, conduites pour diverses activités, courses). Ces modifications des modes de déplacements sont particulièrement observées auprès des personnes à la retraite qui résident à proximité de commerces et services.

Ces modes de déplacements actifs sont par ailleurs vus par les enquêtés comme bénéfiques pour leur santé, pour diminuer leurs émissions de CO₂, mais aussi pour entretenir le lien social lors de rencontres impromptues dans leur quartier.



© Alamy



© P. Nin

« Moi je suis retraité donc j'ai le temps. Quand je vais faire les courses au centre-ville, c'est pas très loin, il y en a pour 5 minutes à pied. Presque immanquablement, je vais rencontrer des gens que je connais, je vais discuter il y a l'aspect social à pied. »

Michel, 68 ans, habitant de Castanet-Tolosan

« Sylvie : Oui, on fait toutes nos courses à pied quasiment. Même à Intermarché, on peut y aller avec le chariot. Au début, on y allait en voiture. Et puis finalement maintenant, on prend le chariot.

Thierry : On est bien placés. On a à peu près la même distance entre nous et Intermarché. De l'autre côté, c'est la Halle, la Biocoop, le marché. Et ça fait marcher, et ça vous fait du bien. Moi je recherche ça.

Sylvie : Oui, en plus, on a le temps. On est à la retraite, on n'est pas pressés.»

**Thierry et Sylvie, 69 ans,
habitants de Castanet-Tolosan**



Le vélo : un usage en hausse

A l'image de l'évolution de la marche à pied, l'utilisation du vélo est aussi en hausse selon les résultats de l'EMC² 2023. Elle a doublé en 10 ans. Cette évolution est moins forte que celle de la marche et est davantage marquée dans les secteurs plus urbains.

La pratique du vélo augmente ainsi de + 3 points et à Toulouse + 2 points puis dans la première couronne en comparaison avec 2013. La part modale vélo des habitants de ces territoires s'élève, respectivement à 6% et 4% en 2023. L'« effet territoire » du développement du vélo peut s'expliquer, comme pour la marche à pied, par des niveaux d'aménagements cyclables qui sont davantage développés dans les secteurs plus urbains. En effet, le niveau d'aménagement cyclable, qui sécurise les usages, est le facteur le plus conditionnant à la pratique du vélo. Si la hausse de la pratique du vélo est générale parmi l'ensemble des déplacements, elle ne concerne que certaines tranches de distances situées entre 3 et 10 km (avec des hausses plus fortes sur les segments situés entre 2-3 et 3-5 km).

Parmi les profils d'utilisateurs du vélo, la pratique est en augmentation notable chez les hommes. Cette hausse de la pratique concerne toutes les tranches d'âge mais elle est plus importante chez les 35-49 et les 50-64 ans. Les actifs et les personnes en recherche d'emploi sont les plus concernés.

En comparaison avec 2013, l'usage du vélo est en progression pour des motifs de déplacements spécifiques. En effet, l'utilisation du vélo est en forte augmentation pour le motif « domicile – travail » (+ 5 points). Dans une moindre mesure, ce mode est en progression pour les déplacements « domicile - école », « domicile - accompagnement » et « domicile - visites » (+ 2 points pour chacun des motifs énumérés).

Les entretiens réalisés auprès d'habitants illustrent également l'augmentation de l'utilisation du vélo. En effet, quelques personnes ont changé leur manière de se déplacer, en particulier, pour se rendre au travail à vélo plutôt qu'en voiture. Ces déplacements à vélo sont considérés comme plus efficaces qu'en voiture, puisqu'ils permettent d'éviter les contraintes associées à la voiture (embouteillages, difficultés à trouver une place pour stationner, coût) tout en faisant de l'exercice physique.

Le vélo est également choisi comme une alternative à la voiture pour faire des courses ou se déplacer avec les enfants, en particulier lorsque les ménages possèdent des vélo-cargo. C'est par exemple le cas de Pauline, qui en a récemment acquis un lorsque l'entretien est réalisé :

« Pour faire les courses ou aller à l'espace de vie sociale, j'y allais à pied ou quand je suis fatiguée ou qu'il pleut je prenais la voiture. Et là, c'est sûr je vais prendre le vélo. J'allais jamais à Intermarché à vélo par exemple et là j'ai de quoi ramener les courses. On va au marché à Ramonville à vélo. Ça nous fait la balade du samedi matin, au lieu de prendre la voiture et galérer pour se garer. »

Pauline, 32 ans, habitante de Castanet-Tolosan

Vélo (part modale, en %)

	2013	2023	Évolution
Selon le secteur de résidence			
Toulouse	3,0	6,0	3,0
Proche périphérie	2,0	4,0	2,0
Périphérie éloignée	1,0	2,0	1,0
Ensemble - Périmètre 2013	2,0	4,0	2,0
Selon le genre			
Homme	3,0	6,0	3,0
Femme	3,0	3,0	-
Selon l'occupation principale			
Travail à plein temps	2,0	5,0	3,0
Travail à temps partiel	2,0	6,0	4,0
Apprentissage, formation, stage	2,0	3,0	1,0
Étudiant	3,0	4,0	1,0
Scolaire jusqu'au BAC	3,0	5,0	2,0
Chômeur, chercheur d'emploi	1,0	4,0	3,0
Retraité	1,0	3,0	2,0
Reste au foyer	1,0	2,0	1,0
Autre	-	1,0	1,0
Selon les tranches d'âge			
5 - 17 ans	3,00	5,00	2,0
18 - 24 ans	2,00	4,00	2,0
25 - 34 ans	3,00	4,00	1,0
35 - 49 ans	2,00	6,00	4,0
50 - 64 ans	2,00	5,00	3,0
65 ans et plus	1,00	2,00	1,0

Source : EMC² 2023

« Laurent : La majorité du temps sauf si c'est pas possible, je me déplace en vélo électrique pour aller au travail. Je fais cela depuis que j'ai acheté mon vélo il y a 5-6 ans. Je suis passé de la voiture au vélo électrique.

Enquêtrice : Et qu'est-ce qui a motivé le fait de passer au vélo électrique ?

Laurent : Je pense que... la facilité finalement. Pour se garer, pour circuler, la facilité, le gain de temps et le fait d'être bien avec ça. Souci écologique peut-être un petit peu. »

Laurent, 53 ans, habitant d'Albi



Les transports en communs : une hausse modérée ces dix dernières années

Si les modes de déplacements actifs ont nettement augmenté ces dix dernières années au sein de l'agglomération toulousaine, le nombre de déplacements en transport en commun a connu une hausse plus modérée par rapport au niveau de 2013. Leur utilisation est en évolution positive pour certains déplacements et notamment pour ceux relevant de la proximité immédiate (1 à 2 km) et des moyennes distances (5 à 10 km).

L'usage des transports en commun est en augmentation particulièrement chez les femmes et les profils scolaires/étudiants (dont les tranches d'âges correspondantes, à savoir 5-17 et 18-24 ans). A l'inverse, le recours au transport en commun diminue chez les retraités.

En corrélation avec les éléments avancés précédemment, c'est en particulier pour les déplacements ayant pour motif « domicile – université » que les transports en commun sont le plus en augmentation (+8 points).

Au sein de notre panel d'enquêtés, si les modes actifs ont été mis en évidence dans les entretiens comme substitution à la voiture, les transports en commun ont en revanche été peu mentionnés. Néanmoins, la fréquentation des transports en commun par les personnes enquêtées n'est pas négligeable, du fait que leurs lieux de résidence soient plutôt bien desservis en transports en commun.

Dans le quartier de Bagatelle, l'ensemble des membres du panel disposent d'un abonnement au réseau Tisséo. Plus de la moitié des ménages du panel vivant dans le quartier de Vidailhan, desservi par des lignes de bus et à une quinzaine de minutes de marche de l'arrêt de métro Balma-Gramont, disposent d'un abonnement au réseau Tisséo. A Albi et Castanet-Tolosan, l'abonnement aux transports en commun est plus confidentiel au sein du panel, puisqu'il concerne 2 ménages pour chacun de ces secteurs.

Si les abonnements représentent souvent un usage fréquent des transports en commun, ils n'indiquent pas que seuls les enquêtés qui en disposent les utilisent. En effet, les habitants du quartier de la Madeleine à Albi fréquentent régulièrement la navette gratuite qui leur permet d'accéder au centre-ville, tandis que certains habitants de Castanet-Tolosan empruntent plusieurs fois par mois le Linéo 6, puis le métro, pour se rendre dans le centre de Toulouse, grâce à des titres uniques.

Parmi les 20 ménages ayant un abonnement aux transports en commun, 6 paient un tarif plein pour leur abonnement mensuel ou annuel. Néanmoins, la moitié du montant de leur abonnement est pris en charge par leur employeur. Les 14 autres ménages bénéficient de tarifs réduits, liés à leur âge, à leur niveau de revenu, à leur statut professionnel (retraité, chômage) ou parce qu'ils et elles sont en situation de handicap. Ainsi, le coût de l'abonnement, lorsqu'il n'est pas gratuit, est jugé comme très avantageux même s'ils n'ont pas un usage quotidien des transports en commun. Couplé à une bonne desserte et un cadencement fréquent, le coût, parfois "modique" des abonnements, favorise leur adhésion.

Transport en commun (part modale, en %)

	2013	2023	Évolution
Selon le secteur de résidence			
Toulouse	21,0	21,0	-
Proche périphérie	8,0	8,0	-
Périphérie éloignée	7,0	7,0	-
Ensemble - Périmètre 2013	13,0	13,0	-
Selon le genre			
Homme	12,0	12,0	-
Femme	12,0	15,0	3,0
Selon l'occupation principale			
Travail à plein temps	7,0	7,0	-
Travail à temps partiel	11,0	11,0	-
Apprentissage, formation, stage	28,0	28,0	-
Étudiant	38,0	41,0	3,0
Scolaire jusqu'au BAC	23,0	22,0	-1,0
Chômeur, chercheur d'emploi	18,0	13,0	-5,0
Retraité	9,0	6,0	-3,0
Reste au foyer	7,0	7,0	-
Autre	10,0	18,0	8,0
Selon les tranches d'âge			
5 - 17 ans	20,00	22,00	2,0
18 - 24 ans	33,00	35,00	2,0
25 - 34 ans	13,00	11,00	-2,0
35 - 49 ans	6,00	6,00	-
50 - 64 ans	7,00	7,00	-
65 ans et plus	11,00	6,00	-5,0

Source : EMC² 2023



À retenir

Les données de l'enquête EMC² 2023 montrent que les habitants du grand bassin de vie toulousain se déplacent de manière plus sobre que par le passé : le nombre et la distance des déplacements baissent, la part modale de la voiture recule et les modes actifs comme la marche et le vélo sont en hausse. De plus, les habitants ont réduit leur nombre d'équipements automobiles puisque la démotorisation partielle et totale des ménages a augmenté entre 2013 et 2023. Si ces évolutions sont plus ou moins importantes selon le secteur d'habitation, elles traversent l'ensemble des territoires de l'enquête.

La part modale de la voiture reste cependant majoritaire (52%) et la possession d'au moins une voiture individuelle par ménage, la norme. On observe cependant des variations territoriales. Si à Toulouse, la part modale de la voiture est de 31%, elle est de 64% en première couronne et de 74% en seconde couronne. Ainsi, même si la marche et le vélo gagnent du terrain dans ces secteurs, ces territoires sont toujours mar-

qués par une organisation spatiale construite sur le modèle de la voiture : espaces peu denses, séparation des fonctions résidentielles, commerciales et économiques, peu d'aménagements pour les déplacements en modes doux, offre de transports publics limitée, etc. Le développement des alternatives à l'usage de la voiture est ainsi une piste d'évolution nécessaire pour contribuer à des pratiques de déplacements plus sobres.

Les freins à lever pour réduire l'usage de la voiture sont encore nombreux et varient d'un segment de population à l'autre. Si pour certains, ce sont des décennies d'habitudes d'utilisation de l'automobile assorties de méconnaissance ou de rejet de ses alternatives, pour d'autres ce sont les manques d'aménagements sécurisés et de qualité qui freinent le report modal. Ainsi, il faudrait agir à la fois sur l'aménagement du territoire et sur les habitudes et pratiques des habitants pour promouvoir des alternatives à l'usage de la voiture.

À lire aussi

« Vraix ou Faux : les familles toulousaines déménagent-elles en périphérie ? »

« Comment ça roule ? Etude sur les temps de parcours en voiture dans l'aire d'attraction de Toulouse »

