

PRATIQUES ET USAGES DE LA MOBILITÉ

De quoi parlons-nous ?

Les pratiques et usages de la mobilité font référence à la manière dont les individus se déplacent dans leur vie quotidienne, que ce soit pour le travail, les loisirs, les études ou d'autres activités. Elles englobent un large éventail de pratiques et d'usages, qui ont évolué au fil du temps en réponse aux changements économiques, technologiques et sociaux.

Pourquoi ce facteur ?

La mobilité des individus comprend une grande diversité de pratiques et d'usages en fonction des besoins individuels, de la localisation géographique et des circonstances personnelles. Les choix de mobilité peuvent également être influencés par des considérations environnementales, économiques et sociales. Les pratiques de mobilité influent donc directement sur les émissions et la consommation de carbone nécessaire pour se déplacer.



HISTORIQUE

Depuis l'après-guerre, la voiture est le moyen de transport prédominant dans l'agglomération toulousaine (et en France). Malgré les chocs pétroliers des années 70, la voiture est restée le mode de transport le plus utilisé. Il a permis d'augmenter considérablement le nombre et la distance des déplacements. Son utilisation a été renforcée par le développement d'infrastructures routières et amplifiée par une périurbanisation galopante. Les années 1990-2000 amènent leurs lots de nouveautés impulsées par les prises de conscience environnementale et les lois qui les accompagnent,

elles ont vu l'émergence de projets autour de la mobilité durable (transports en commun en site propre, vélo en libre-service, etc.). Malgré cela, la mobilité des habitants de l'agglomération toulousaine est majoritairement orientée vers la voiture individuelle. Néanmoins, les résultats de l'enquête ménages déplacements de 2013 et 2023 indiquent une baisse de la voiture au profit des modes alternatifs (en comparaison avec les tendances de 2004) avec des situations et des pratiques différentes, suivant les contextes territoriaux. Ce constat traduit en partie, une évolution du rapport à la voiture.

SITUATION ACTUELLE



A l'échelle de l'aire d'attraction de Toulouse, les habitants réalisent en moyenne 3,5 déplacements / jour / personne. Elle a nettement baissé depuis une vingtaine d'années (plus de 4 déplacements/j/pers en 2004), notamment chez les actifs. A cette échelle, 1 déplacement sur 3 est interne à la ville de Toulouse. Avec plus de 50% des déplacements, la voiture reste le mode de déplacement le plus utilisé mais son usage tend à diminuer (60% en 2013). Pour les habitants de Toulouse, la voiture n'assume plus que 31% des déplacements, alors qu'elle est utilisée entre 2 déplacements sur 3, à 3 déplacements sur 4, pour les habitants de la périphérie. Plus le territoire est dense plus l'utilisation de la voiture décroît. La marche à pied est le deuxième mode utilisé, entre 15%

des déplacements en périphérie éloignée jusqu'à près de 40% à Toulouse. Si sa part de marché est encore faible, le vélo est en forte progression (6% à Toulouse, X2 depuis 2013). L'utilisation des transports en commun reste stable entre 7% en périphérie à plus de 20% à Toulouse, dans un contexte que le Covid a fortement perturbé. Les tendances récentes montrent ainsi un retour de pratiques de proximité : augmentation des modes actifs, diminution globale de la voiture (motorisation, déplacements, parts modales) même si ça reste le mode dominant, des achats qui se font plus à pied, une croissance des pratiques de télétravail qui entraîne plus de déplacements autour du domicile...

QUALIFICATION DU FACTEUR



Les pratiques et usages de la mobilité qui s'orientent vers la décarbonation sont qualifiés de tendances émergentes. Même si la mobilité des individus est qualifiable de tendance

lourde car celle-ci est acquise depuis plusieurs siècles, les pratiques qui se tournent vers une mobilité décarbonée sont encore trop peu représentées à l'heure actuelle.

DYNAMIQUE DU FACTEUR



Les pratiques et usages de la mobilité tendent à évoluer (pour certains modes) mais la dynamique générale montre qu'elles restent très structurantes avec de faibles évolutions (tendance lourde). En effet, certaines mobilités sont subies et relèvent plus des contraintes que de véritables choix (localisation résidentielle, horaires, contraintes d'accompagnement...).

MATURITÉ DU FACTEUR



Naissant

Croissant

À maturité

Déclin

Disparition

Le facteur est croissant dans la mesure où les dernières données de mobilité montrent des changements dans les pratiques qui sont déjà à l'œuvre.

IMPACT SUR LE CHAMP ÉTUDIÉ



Fort

Les pratiques et usages de la mobilité ont un impact prépondérant sur la décarbonation des mobilités. Elles peuvent influencer la décarbonation de diverses manières :

- Choix des modes de transport : encourager l'utilisation de modes de transport plus propres et plus économes en énergie (transports en commun, vélo...)
- Électrification des transports : le passage aux véhicules électriques ou à hydrogène réduit les émissions de CO₂ à condition que l'énergie et le véhicule soient produits à partir de sources d'énergie propre.
- Partage de véhicules : le covoiturage et le partage de véhicules réduisent le nombre de véhicules sur les routes, et contribue à réduire les émissions de GES.
- Démobilité : la réduction des déplacements non essentiels, grâce au télétravail et la planification intelligente des déplacements, réduisent la demande de transport.

- Aménagement urbain durable : les pratiques de planification encourageant la proximité des lieux de travail, d'études et de loisirs contribuent à réduire la nécessité de longs déplacements et favorisent l'utilisation de modes de transport plus durables.
- Prix du carbone et incitations fiscales : les politiques qui imposent un prix sur le carbone ou qui offrent des incitations fiscales pour l'achat de véhicules électriques ou la pratique du covoiturage encouragent des pratiques de mobilité plus respectueuses de l'environnement.

A noter, que le fort poids sociétal de la voiture (attachement, liberté, propriété etc.) conditionne fortement son usage et sa dépendance et pourrait ainsi complexifier son abandon au profit d'autres pratiques. Sans contraintes, l'usage de la voiture pourrait ne pas se réduire.

DÉVELOPPEMENT SELON LES TERRITOIRES



Dans les villes centres considérées comme les pôles urbains majeurs, les pratiques de déplacements tendent à être décarbonées car les offres de mobilités alternatives sont existantes et le report modal vers celle-ci a déjà eu lieu. Le trafic automobile et les phénomènes de congestion sont tout de même présents dans ces zones.

Pour la banlieue des villes centres et les communes structurantes de première couronne, plusieurs offres de mobilité sont existantes mais ne concurrencent pas l'usage de la voiture qui est resté très facile (maillage routier, capacité de stationnement...). Elles ont besoin d'efficacité et de continuité vers les secteurs attractifs et d'une réduction de l'efficacité du système automobile en parallèle. L'accompagnement au changement est un enjeu pour ces espaces.

Les territoires périurbains sont des espaces peuplés où les habitants sont captifs de la voiture. Il existe très peu d'offre de mobilité pour remplacer ce mode de transport. Ces espaces très dynamiques revêtent un enjeu très important.

Les secteurs ruraux sont dépendants de la voiture et concentrent peu de déplacements et d'activités. Ils sont dotés de peu de solutions de déplacement décarboné et elles sont peu utilisées.

Les villes moyennes sont aussi des territoires d'enjeu car elles constituent des pôles d'attractions et attirent des flux. Peu d'offres de mobilité car une place trop importante est accordée à la voiture.

RESSOURCES



• <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/comment-les-francais-se-deplacent-ils-en-2019-resultats-de-lenquete-mobilite-des-personnes>

• <https://www.aua-toulouse.org/les-deplacements-dans-la-grande-agglomeration-toulousaine/>



HYPOTHÈSES D'ÉVOLUTION

HYPOTHÈSE 1 : **Attachement continu à la voiture (et exacerbation de l'individualisation)**

Les pratiques de mobilité restent dans la lignée des années précédentes avec peu de changements et un fort attachement à la voiture. L'individualisation de la société et la montée en puissance des comportements individualistes renforcent la place de la voiture comme moyen

de déplacement principal. Le parc roulant est progressivement composé de voitures électriques, 1 voiture sur 2 est électrique dans l'agglomération toulousaine. Toutefois, les conditions d'accès aux véhicules électriques sont très variées suivant les revenus des ménages.

HYPOTHÈSE 2 : **Optimisation des déplacements**

Accompagnées d'une prise de conscience écologique et d'une volonté de gérer au mieux ses temps de déplacements, les pratiques de mobilités des individus sont optimisées. La multimodalité et l'intermodalité participent à cette

optimisation des déplacements. La mobilité est un bien consommé par les individus mais de manière réfléchie et améliorée. Cependant, cette optimisation n'est pas équitable sur l'ensemble des territoires.

HYPOTHÈSE 3 : **Rejet de la voiture et démobilité**

La voiture fait l'objet d'un rejet de la part des populations car elle est reconnue comme une des principales causes de pollution. En rejetant la voiture, les habitants réinventent leurs modes de vie avec un maximum d'activité à domicile ou à proximité et réduisent leur demande en déplacement (télétravail, e-commerce...).

Le rapport à la mobilité évolue en questionnant des valeurs comme la propriété d'un véhicule ou bien la notion du temps. La voiture reste parfois utilisée et ses pratiques sont flexibles et partagées. Les changements de comportement sont plus lents en milieu périurbain et rural.

HYPOTHÈSE 4 : **Restriction et privation des déplacements**

Afin de tenir ses objectifs, la puissance publique met en place des taxes et contraintes pour limiter les déplacements carbonés (péage urbain, régulation des émissions des véhicules, bonus/malus, taxe et quotas carbone...). La voiture est le mode le plus pénalisé. Ces mesures visent les individus, et les entreprises, et sont diffé-

renciées au regard de critères socio-territoriaux. La gestion des contraintes est difficile à appréhender sur les secteurs périphériques et des tensions sociales entre territoires se multiplient. Les taxes levées permettent de financer équitablement des dispositifs de décarbonation (offre de transport, accompagnement...).

46% des répondants sont d'accord avec le fait que les pratiques de mobilité resteront stables, avec une prédominance de la voiture électrique, en 2050. Pour certains répondants, la voiture reste et restera un incontournable pour une majorité de déplacements. La décarbonation des déplacements en voiture passera en partie par une électrification du parc. Pour d'autres, le rapport à la voiture évoluera et permettra d'adapter son usage (davantage de démotorisation, un moindre usage de la voiture et un report vers d'autres modes de déplacements).

CONTRIBUTION DES EXPERTS SUR LES HYPOTHÈSES D'ÉVOLUTION



Répartition des votes par hypothèse

tout à fait d'accord
d'accord
mitigé
pas d'accord
pas du tout d'accord
ne sait pas

HYPOTHÈSE 1 :

En 2050, les pratiques de mobilité resteront stables avec une prédominance de la voiture (plus d'une voiture sur deux est électrique).



HYPOTHÈSE 2 :

En 2050, l'intermodalité et la multimodalité seront renforcées dans l'ensemble des déplacements dans un contexte de mobilité qui reste élevé.



HYPOTHÈSE 3 :

En 2050, le nombre de déplacements et leurs longueurs sont réduits.



HYPOTHÈSE 4 :

En 2050, des restrictions (taxes, quotas et contraintes) limiteront les déplacements.



Le taux de réponse des participants pour l'hypothèse numéro deux montrent que le report vers d'autres modes de transports est une alternative possible (85% sont d'accord). Pour eux, la multimodalité et l'intermodalité seront renforcées pour l'ensemble des déplacements. Elles permettront in fine une décarbonation des déplacements car elles combineront multiplicité et continuité des offres de mobilité et viendront répondre à une demande croissante à condition de cibler les principaux flux de déplacements. Concernant le contexte de mobilité, les avis sont mitigés. Pour 64% des répondants, le nombre de déplacements et leurs longueurs seront réduits en 2050 alors que pour d'autres cette question n'est pas tranchée. Elle reste

difficilement perceptible en raison des dynamiques d'aménagements du territoire qui perdurent et qui font que les lieux d'habitations et d'emplois sont éloignés.

Pour la question des restrictions liées aux déplacements, les avis sont partagés. Pour 53% des répondants, les restrictions limiteront les déplacements. C'est déjà le cas et certaines pourraient être accentuées (taxe carbone, quotas individuels). Ces restrictions inciteront aux déplacements décarbonés et sont le gage de réussite voire d'équité pour certains répondants. Pour d'autres répondants, la mobilité est une liberté et une capacité indispensable pour vivre (travailler, étudier, se nourrir, se soigner...). Elle est donc difficilement bridable.

