

Languedoc-Roussillon

Utilisation quotidienne de la voiture en Languedoc-Roussillon : entre choix et contraintes

Dominique Pallez, Insee Languedoc-Roussillon

En Languedoc-Roussillon, 7,5 millions de déplacements ont lieu chaque jour en semaine. 5,2 millions sont effectués en voiture, soit près de 7 déplacements sur 10. L'espace rural représente 37 % de ces déplacements, l'espace urbain éloigné 34 %, la ville 18 % et la proche périphérie 11 %. Ces grandes masses reflètent avant tout la répartition de la population sur le territoire régional.

Le recours à la voiture est plus fréquent en périphérie des villes

Avec 3,2 déplacements par personne un jour ordinaire de semaine, tous modes de transport confondus, la mobilité locale en Languedoc-Roussillon est proche de la moyenne française. Selon l'espace géographique observé, ce nombre se situe entre 2,7 et 3,5. Mais, en dehors des villes, il varie assez peu d'un espace à l'autre. Pour les déplacements en voiture, les différences sont plus significatives : 1,4 déplacement quotidien par personne en ville¹, contre 2,7 en proche périphérie ou en espace urbain éloigné, soit un rapport qui va du simple au double. Les comportements les plus « vertueux » en matière de développement durable s'observent en ville : davantage de déplacements à pied et en transports en commun, moins de déplacements au total. L'espace rural se situe dans une situation intermédiaire, même si les transports en commun sont peu développés.

Tableau 1 : Nombre moyen de déplacements selon le lieu d'habitation en Languedoc-Roussillon

	Ensemble	Voiture	Marche à pied	Transport en commun
Pôles urbains - villes centres	2,7	1,4	0,9	0,3
Pôles urbains - banlieues	3,3	2,7	0,5	0,1
Périurbain	3,5	2,7	0,5	0,1
Espace à dominante rurale	3,3	2,4	0,7	0,1

Champ : déplacements en semaine des personnes de 6 ans ou plus résidant en Languedoc-Roussillon.

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

Le travail explique un quart à un tiers des déplacements

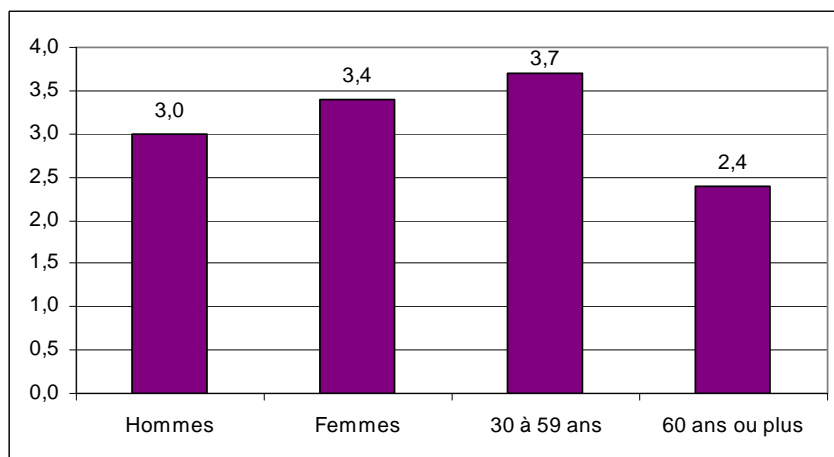
Quel que soit le lieu de résidence, le travail est le premier motif invoqué pour prendre sa voiture. Mais il ne constitue au total que moins d'une raison sur trois. C'est en ville qu'il est davantage cité (36 % des motifs de déplacements). En effet, les citoyens ont moins recours à leur véhicule pour d'autres activités de la vie quotidienne, comme l'accompagnement ou les achats. L'espace rural se situe en position inverse : la part du travail n'y représente qu'un quart des motifs. La hiérarchie des différents motifs est comparable d'un espace à l'autre. Les achats sont cités partout en seconde position, sauf en espace rural, où ils partagent la première place avec la profession. Les visites et les loisirs représentent de 18 % des motifs, en espace urbain éloigné, à 26 % en proche périphérie. Cette dernière proportion s'explique par la présence d'une population plus âgée et relativement aisée. La proximité de la ville offre également de nombreuses possibilités de distractions.

¹ La ville ou ville centre est la principale ville de l'aire urbaine. La proche périphérie comprend les communes de l'unité urbaine autres que la ville centre (banlieue). La périphérie éloignée est constituée des autres communes de l'aire urbaine et des communes multipolarisées. L'espace rural se définit comme l'ensemble des communes n'appartenant pas à une aire urbaine. Il n'est pas constitué que de villages et de campagnes. Il abrite tout un tissu de petites villes où se trouvent des emplois, des commerces et des équipements.

Les femmes plus mobiles que les hommes

La mobilité diffère selon la catégorie de population considérée. Ainsi, les personnes de plus de 60 ans se déplacent moins que les personnes appartenant aux autres tranches d'âge. Les 30-59 ans sont les plus mobiles. Ces différences liées à l'âge vont de pair avec l'écart observé entre actifs et inactifs. Un actif effectue un déplacement de plus par jour qu'un inactif. Résultat plus inattendu, les femmes se déplacent plus fréquemment que les hommes (*graphique 1*). Cette différence est quasi inexistante pour les autres régions de province (3,2 pour les femmes contre 3,1 pour les hommes).

Graphique 1 : Nombre moyen de déplacements selon le sexe ou l'âge en Languedoc-Roussillon



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

La voiture est plébiscitée par les 30-59 ans...

La marche à pied est particulièrement développée chez les personnes de plus de 60 ans (34 % des déplacements). Les transports en commun sont surtout utilisés par les 15-29 ans (17 %). Au delà de 30 ans, ils ne sont presque plus empruntés. La voiture est le mode dominant quel que soit l'âge : de 58 % à 75 %, les moins utilisateurs étant les plus âgés et les plus utilisateurs les 30-59 ans. Près de 70 % des déplacements des enfants de 6 à 14 ans sont effectués en voiture, ce qui souligne l'importance de l'accompagnement en voiture. Les femmes marchent à pied un peu plus souvent que les hommes. Ces derniers s'orientent davantage vers le deux-roues.

... et par les femmes, notamment en périphérie éloignée

Les femmes prennent plus souvent la voiture que les hommes. Cela se vérifie dans tous les espaces étudiés. Mais c'est en périphérie éloignée qu'elles se déplacent le plus. Les actifs ont également plus recours à l'automobile que les adultes inactifs, quel que soit le lieu de résidence. C'est en proche périphérie qu'ils y ont le plus recours.

Avec environ 3,5 déplacements par personne et par jour, les personnes âgées de 30 à 59 ans – hommes ou femmes – et résidant en proche périphérie ou en espace urbain éloigné utilisent leur voiture plus souvent que les autres catégories. À l'opposé, les moins de 30 ans et les plus de 60 ans habitant en ville y ont trois fois moins recours. Les moins de 15 ans se déplacent plus souvent en voiture lorsqu'ils habitent en espace rural ou en espace urbain éloigné (accompagnement). En ville ou en proche périphérie, la marche à pied ou les transports en commun offrent de bonnes alternatives. La ville reste un lieu de plus faible utilisation de la voiture pour les 15-29 ans. Mais ce n'est plus le cas pour la proche périphérie, le lycée ou l'université étant moins accessibles que l'école primaire ou le collège. Parmi les personnes les plus mobiles en voiture, les femmes âgées de 30 à 59 ans et résidant en espace urbain éloigné effectuent en moyenne 4,3 trajets par jour lorsqu'elles sont actives et plus si elles sont inactives. À l'opposé, les personnes les moins mobiles en voiture résident en ville centre : les hommes inactifs en âge de travailler (catégorie représentative des situations de précarité), les personnes âgées de 15 à 29 ans et celles de plus de 60 ans.

En ville ou à la campagne : une durée moyenne qui varie peu

D'un espace à l'autre, la durée moyenne des déplacements en voiture se situe entre 14 et 18 minutes. Les distances à parcourir étant *a priori* plus longues en habitat dispersé, les temps de parcours devraient être plus importants. Or il n'en n'est rien : les personnes restent le plus longtemps dans leur voiture en ville centre ou à proximité. En proche périphérie, les habitants quittent leur commune sept fois sur dix lorsqu'ils se déplacent. La périphérie éloignée est paradoxalement plus le lieu de déplacements de proximité. De même, en ville centre, seuls 2 déplacements sur 5 se font en dehors de la commune. Résultat moins attendu, en espace rural, les habitants ne quittent leur commune qu'une fois sur deux.

Les déplacements entre communes différentes durent entre 18 et 24 minutes. Les écarts entre les différents espaces sont relativement limités. Mais l'espace urbain éloigné reste le plus économe en durée.

Les déplacements à l'intérieur des communes durent deux fois moins longtemps. Mais, avec 14 minutes en moyenne, la ville est l'espace où les déplacements sont les plus longs, très certainement du fait d'une circulation plus difficile.

Tableau 2 : Durée moyenne des déplacements en voiture en Languedoc-Roussillon (en minutes)

	Sans changement de commune	Avec changement de commune	Ensemble
Pôles urbains - villes centres	14	24	18
Pôles urbains - banlieues	10	22	18
Périurbain	8	18	14
Espace à dominante rurale	9	23	16
Ensemble	10	21	16

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