

LA DENSITÉ URBAINE MODÈRE LA MOTORISATION DES MÉNAGES EN LANGUEDOC-ROUSSILLON COMME AILLEURS

Daniel FRANÇOIS - INSEE

Le taux de motorisation des ménages est passé de 48 à 81 % entre 1968 et 1999 en Languedoc-Roussillon. Freinée par la densité urbaine, sa progression était moindre ces dernières années.

Le taux de motorisation varie en fonction de la taille de la famille, de l'âge et du lieu d'habitation : il est plus élevé pour les actifs, et pour les jeunes, surtout en milieu rural. La motorisation a tendance à se maintenir à un niveau plus élevé en milieu périurbain permettant l'accès à des services plus dispersés.

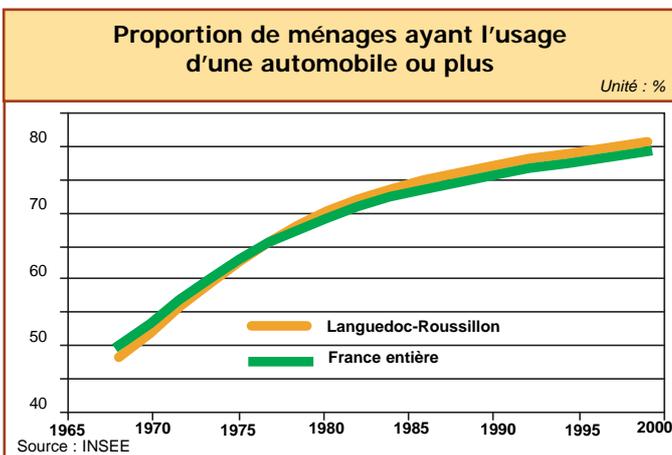
La croissance de la population en Languedoc-Roussillon laisse entrevoir une congestion de la circulation automobile plus rapide qu'ailleurs dans les pôles urbains.

La motorisation des ménages approche de la saturation

La motorisation des ménages a connu dans la deuxième partie du 20^e siècle une forte progression. La proportion de ménages équipés d'au moins une voiture, qui était de 50 % en France en 1968 est passée à 79 % en 1999, soit + 29 points. En Languedoc-Roussillon, l'évolution a été parallèle : le taux de motorisation⁽¹⁾ est passé de 48 % à 81 % dans la même période. En 1968, le Gard était en tête avec 51 % des ménages motorisés, la Lozère fermant la marche avec 41 %.

Trente années plus tard, les positions se sont resserrées vers le haut : La Lozère est passée en tête avec 84 % de ménages motorisés, l'Hérault et les Pyrénées-Orientales ayant le plus faible taux avec 79,8 %.

Les faibles différences dans les taux de motorisation traduisent la progression générale du niveau de vie en France.



(1) Dans l'ensemble du texte le taux de motorisation est la proportion de ménages ayant l'usage d'une automobile au moins.

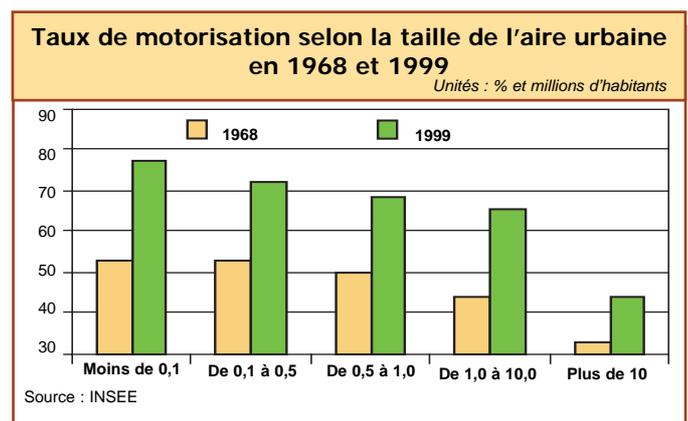
(2) Les tranches de population des aires urbaines sont repérées ici par la population de 1999.

Pourtant, actuellement, le taux de motorisation semble s'approcher de son plafond. Sa progression faiblit de +1,2 points par an entre 1968 et 1975 à +0,4 points par an de 1990 à 1999.

Le revenu n'est pas ici en cause. Si certains ménages achètent plusieurs voitures, d'autres ne sont toujours pas motorisés. Par ailleurs, pour beaucoup de ménages, l'impact de la progression du revenu sur l'achat d'une voiture se traduit plus par une amélioration de la qualité — puissance et confort — que par une augmentation du taux de motorisation lui-même. Le ralentissement étant lié à des causes plus structurelles — âge et urbanisation — la motorisation n'atteindra sans doute jamais les 100 %.

La densité urbaine joue un rôle modérateur

Le taux de motorisation en France est d'autant plus faible que la population de l'aire urbaine est importante. Cet effet était déjà visible en 1968, où le taux de motorisation était de 7 points supérieur dans les aires urbaines de moins de 100 000 habitants⁽²⁾ à celui de l'aire urbaine parisienne. En 1999, cet écart s'est accru : il est de 13 points.



Par leur densité et par les alternatives du transport en commun, les aires urbaines les plus importantes dissuadent nombre de ménages de s'équiper d'une automobile.

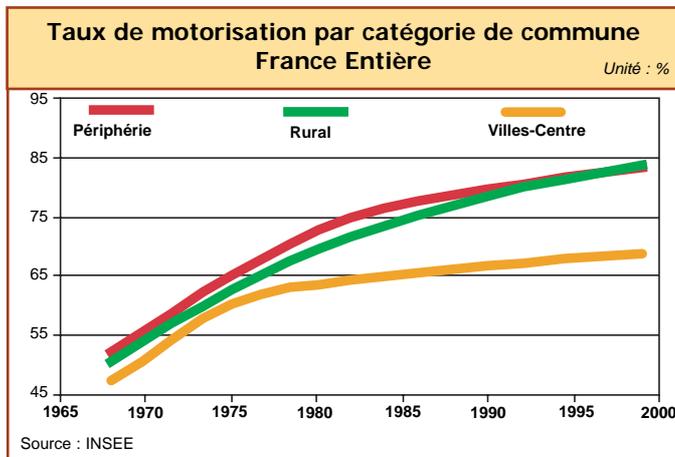
La densité freine la circulation automobile et rend plus coûteux le parking. Cet effet concerne avant tout la région parisienne : en 1968, 39 % des ménages parisiens étaient équipés d'une automobile, ils sont 44 % en 1999.

La comparaison avec les villes du Languedoc-Roussillon est instructive: Montpellier même avait 53 % de ménages motorisés en 1968 et 70 % en 1999, Nîmes est passée de 50 à 73 %, Perpignan de 51 à 69 %, Béziers de 45 à 72 % dans la même période. La saturation intervient donc aussi dans la région, mais à un niveau plus élevé de motorisation, car la densité de l'habitat est plus faible.

La motorisation ralentit dans les villes-centre

Pour les villes-centre, après une progression au même rythme que dans les autres communes, l'augmentation du taux de motorisation a connu un décrochage très net à partir de 1975. Son accroissement annuel est passé de + 1,82 entre 1968 et 1975 à + 0,62 entre 1975 et 1982 dans les villes-centre. Ces chiffres étaient respectivement de + 1,85 et + 1,11 pour l'ensemble des autres communes durant les mêmes périodes.

Pour les communes périphériques des aires urbaines cet accroissement (+ 0,4 points par an) est plus faible que celui du monde rural (+ 0,59 points par an).

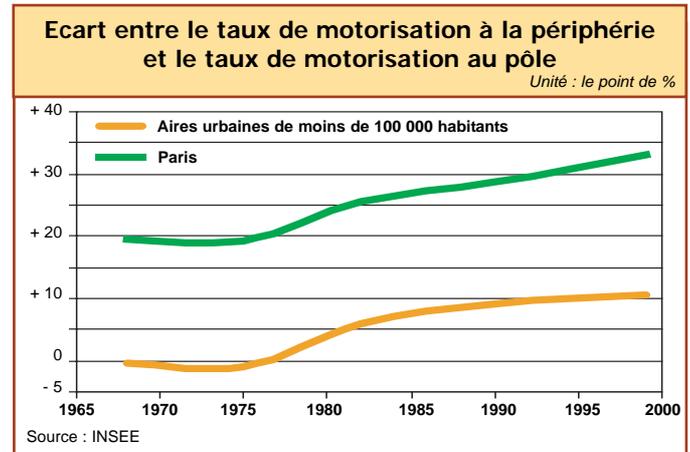


Les périurbains sont beaucoup plus motorisés que les habitants des villes-centre

Dans la région, l'écart de motorisation s'est considérablement accru au profit de la périphérie : à Montpellier il dépasse les 20 points en 1999. A Perpignan, Nîmes, Béziers, il dépasse les 10 points. En 1968, à un niveau de densité nettement inférieur : Montpellier, Perpignan, Béziers, Narbonne étaient plus motorisées que leurs communes périphériques. La hiérarchie s'est inversée depuis avec l'étalement périurbain.

Cet effet de la densité sur le taux de motorisation, visible d'une aire urbaine à l'autre, l'est aussi pour une même aire urbaine, entre la ville-centre et sa périphérie. En 1968, les taux de motorisation étaient égaux dans les villes-centre et leurs périphéries pour les aires urbaines de moins de

100 000 habitants. A l'opposé, à Paris en 1968, il était déjà de 19 points plus élevé à la périphérie. Cet écart est passé à 33 points en 1999. D'une manière générale en France, la disparité s'est accrue entre les villes-centre et leur périphérie : de 5 points en 1968 à 15 en 1999.



Ces disparités s'accroissent avec la taille de l'aire urbaine montrant l'effet de résistance opposé par la densité à la croissance de la motorisation. Toutes les catégories de communes, hormis les villes-centre, ont vu depuis 1968 leur taux de motorisation progresser régulièrement, mais de moins en moins vite.

L'habitat familial périurbain renforce la motorisation

La plus forte motorisation des **ménages de plusieurs personnes** montre que l'union des budgets dans le cadre familial permet plus souvent d'acquérir une automobile. Ces ménages résident plus souvent en maison individuelle et en périphérie urbaine, ce qui rend plus difficiles le transport des enfants et les approvisionnements familiaux. La voiture y devient donc incontournable.

Dans les **ménages de 1 personne**, le taux de motorisation des hommes est de 22,6 points plus élevé en 1999 que celui des femmes France Entière. En Languedoc-Roussillon, les choses ne sont guère différentes, + 22 points pour les hommes.

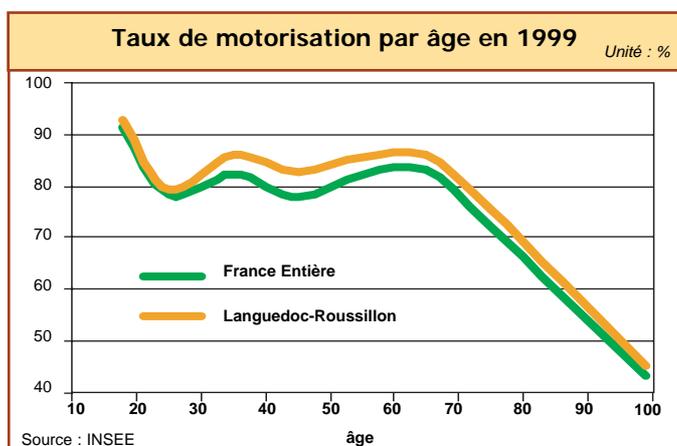
Ces différences de motorisation entre les sexes sont largement dues à l'âge. La différence de taux de motorisation entre les hommes seuls et les femmes seules, de + 8 points pour les 55 à 65 ans, passe à 19 points pour les 65 à 75 ans et 24 points pour les plus de 75 ans. Cette différence pour l'ensemble des plus de 65 ans a culminé en 1982 avec 27 points de plus pour les hommes.

Pour les générations d'âge actif, les différences entre les deux sexes ne sont pas significatives. Peut-être les femmes renoncent-elles plus facilement que les hommes à l'automobile à partir d'un certain âge, notamment après la disparition de leur compagnon. Cette plus faible motorisation n'est pas due à un retour au centre des villes qui est peu fréquent.

Les personnes âgées face à la mobilité contrainte dans le périurbain

La motorisation est largement liée à l'activité, nombre d'actifs utilisant la voiture pour se rendre à leur travail. Il en résulte une chute du taux de motorisation à partir de 65 ans, âge auquel la plupart de nos concitoyens n'ont plus à se rendre à leur travail. Ainsi, la chute du taux de motorisation entre les 55-65 ans et les plus de 65 ans est de 43 points en France et de 45 points en Languedoc-Roussillon en 1999.

L'augmentation globale de la motorisation a provoqué en effet l'apparition d'un palier le long duquel le taux se maintient entre 35 et 65 ans. Cette chute du taux de motorisation due à l'arrêt de l'activité professionnelle s'est toutefois considérablement amortie depuis 30 ans.



Après l'arrêt de l'activité professionnelle, l'utilisation de l'automobile est maintenue pour faire face aux déplacements de chalandise, les communes périphériques des grandes villes étant très diversement équipées sur le plan commercial. Aux différences d'équipement s'ajoute la dispersion de l'habitat dans les communes périurbaines qui rend la voiture intéressante même pour les déplacements infra-communaux. Les zones périurbaines mal desservies auront donc à faire face dans les années à venir au vieillissement de leur population qui jusqu'à un certain âge aura utilisé quotidiennement l'automobile et dont le handicap lié à l'âge réduira la mobilité.

La situation ne sera certainement pas modifiée par les migrations internes aux aires urbaines car les mouvements résidentiels des communes périphériques vers les pôles concernent pour les trois quarts des moins de 35 ans et pour 7 % seulement des plus de 75 ans. La migration vers le centre des villes ne semble donc pas intéresser beaucoup les personnes âgées⁽³⁾. Le nécessaire déplacement des services vers les personnes peu mobiles du périurbain sera certainement plus compliqué que dans le milieu urbain dense et suscitera sans doute des solutions encore inconnues.

(3) Le retour à la ville-centre est assez pénalisant : prix fonciers plus élevés, logements vétustes et souvent dépourvus d'ascenseurs dans le centre ancien

(4) Distance, sol et proximité par Gilles DURANTON dans Villes et Croissance ANTHROPOS 1999

(5) L'étalement de Montpellier se stabilise Daniel FRANCOIS REPERES SYN-THESES N° 5 Mai 2004

Face à l'augmentation des densités en Languedoc-Roussillon, la voiture devra céder un peu de place

Le monde a eu pendant longtemps à vaincre des distances⁽⁴⁾ avec une mobilité coûteuse. Le progrès technique a permis de s'affranchir en partie de cette résistance pour en faire apparaître une autre, celle de la densité urbaine. L'automobile a permis d'échapper quelque peu aux densités résidentielles par le débordement périphérique que l'on connaît, mais ce débordement est en cours de ralentissement car il coûte de plus en plus cher⁽⁵⁾.

Dans les villes, l'alternative des transports en commun ne satisfait pas tous les besoins de mobilité, le télétravail n'évite que peu de déplacements. La partie la plus dense des villes garde son pouvoir attractif sur l'emploi qui y reste largement concentré. Les alternatives à l'automobile y regagnent donc une importance qu'on croyait révolue : tramway, vélo, déplacement piéton. Ces anciens moyens de transport urbains ont d'autant plus d'avenir dans nos villes du Languedoc-Roussillon, que la forte croissance démographique va faire augmenter les densités.

La morphologie du bâti en question

La densification de l'habitat est une des solutions au tassement des performances de l'automobile pour le transport urbain. Il semble, en effet, incontournable pour faire face aux besoins de déplacements urbains de lier plus directement morphologie du bâti et fonctionnement de la ville. Ces dernières années ont été celles de la "ville résidentielle étalée", celle de la maison individuelle, des centres commerciaux périphériques et d'un lieu de travail toujours aussi urbain, l'automobile servant de lien entre ces trois pôles.

Une densification raisonnée de l'habitat et des services le long d'axes de transport renforcés et diversifiés préfigure sans doute l'évolution à venir. Mais ces axes privilégiés ne desserviront pas tout l'espace habité. Dans la région plus qu'ailleurs, la diversification des modes de transport en faveur des plus économes en espace pourrait être favorisée.

Taux de motorisation des ménages en Languedoc-Roussillon par département de 1968 à 1999

Unité : %

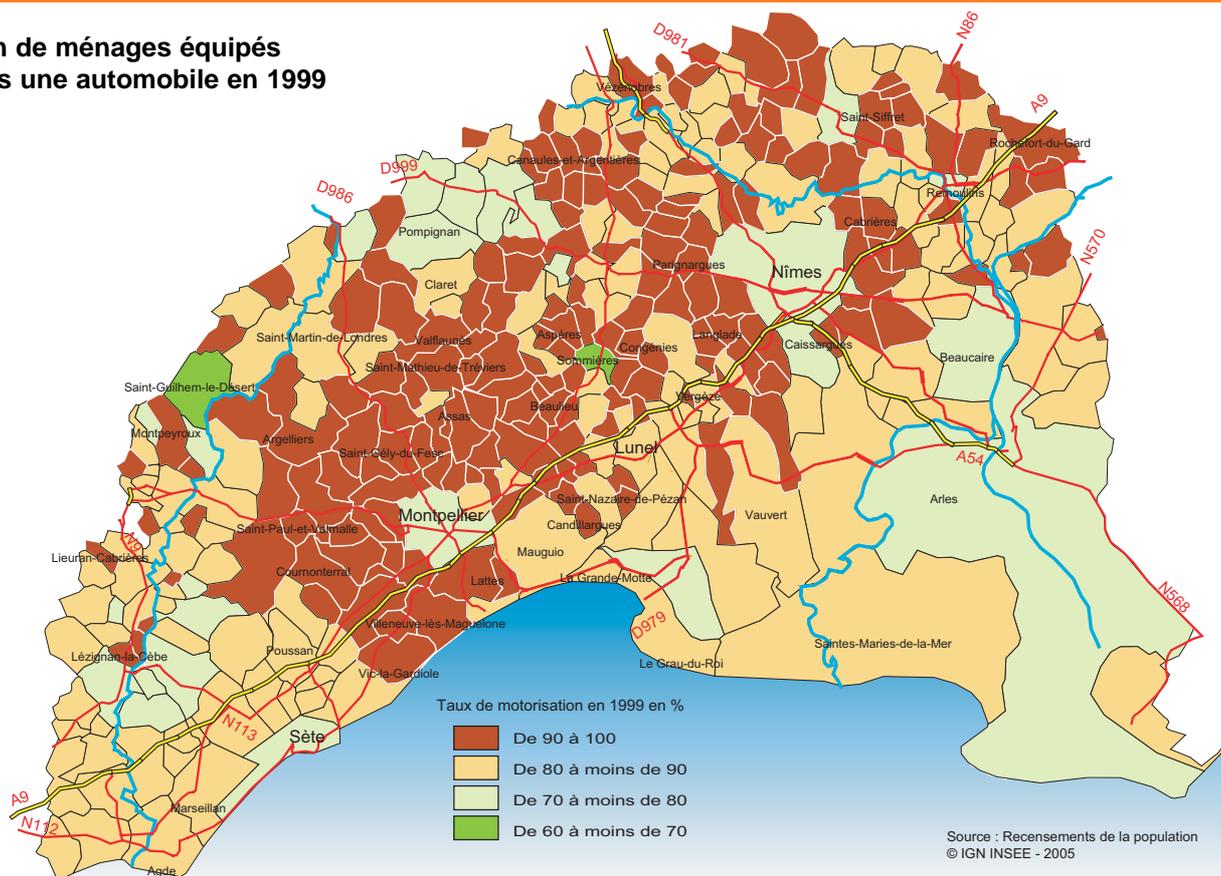
	1968	1975	1982	1990	1999
Aude	49	62	71	77	82
Gard	51	65	73	78	82
Hérault	47	62	72	77	80
Lozère	41	64	73	78	84
Pyrénées-Orientales	45	60	70	76	79
Languedoc-Roussillon	48	63	72	77	81

Source : INSEE

Taux de motorisation selon l'âge en France et Languedoc-Roussillon en 1968 et 1999							Unité : %
Age de la personne de référence	Languedoc-Roussillon			France Entière			
	1968	1999	Accroissement de 1968 à 1999 en points	1968	1999	Accroissement de 1968 à 1999 en points	
Moins de 18 ans	66	93	27	67	91	24	
de 18 à moins de 25 ans	61	79	19	58	79	20	
de 25 à moins de 35 ans	59	86	27	59	82	23	
de 35 à moins de 45 ans	51	83	31	51	78	27	
de 45 à moins de 55 ans	47	85	38	46	82	36	
de 55 à moins de 65 ans	34	86	52	34	83	49	
de 65 à moins de 75 ans	18	75	57	19	72	53	
75 ans et plus	6	45	39	8	43	35	
Ensemble	48	81	33	50	79	29	

Source : INSEE

Proportion de ménages équipés d'au moins une automobile en 1999



Pour en savoir plus

Insee Languedoc-Roussillon - Collection Repères pour l'économie du Languedoc-Roussillon

- L'étalement de Montpellier se stabilise, Daniel François, Repères Synthèse N°5 - mai 2004
- 35 km autour de la Comédie, D. François, Repères Synthèse N°8 - mars 2000
- 25 km autour de la Maison Carrée, D. François, Repères Synthèse N°21 - octobre 2000
- 20 km autour du Mont St-Clair, D. François, Repères Synthèse N°27 - décembre 2000

Publications en ligne sur le site

www.insee.fr/lr :

Rubrique publication, dernières parutions

http://www.insee.fr/fr/insee_regions/languedoc/publi/accueil_publi.htm

Sur le site du Service Statistique du ministère de l'Équipement

<http://www.statistiques.equipement.gouv.fr>

- Article électronique : Circulation automobile et péri-urbanisation par Maurice GIRAULT

http://www.statistiques.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/NS135-7-12_cle7fca8d.pdf



www.insee.fr

Directeur de la publication : Henri THERON

INSEE Languedoc-Roussillon - 274, allée Henri II de Montmorency - 34064 Montpellier CEDEX 2

Téléphone : 04 67 15 70 00 - Télécopie : 04 67 15 71 71 - Information du public⁽¹⁾ : 08 25 88 94 52

Mél : insee-contact@insee.fr

⁽¹⁾ 0,15 9 la minute

Prix : 4 \$

ISSN n° 1286-4218

Sage : SYN050936

© INSEE 2005