

■ 1-9 Les parts modales des déplacements domicile-travail

Mise à jour mars 2017

Pertinence

Les déplacements de personnes ont des effets avérés sur la qualité de l'air et le réchauffement climatique. Les transports sont à l'origine d'une part importante des rejets de polluants et de gaz à effet de serre (GES) entraînant un risque de réchauffement climatique.

Parmi les six gaz à effet de serre retenus dans le protocole de Kyoto, le dioxyde de carbone (CO₂ ou encore gaz carbonique) est le plus répandu.

La France a pour objectif la mise en oeuvre d'une transition vers une économie sobre en gaz à effet de serre. Par la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte du 17 août 2015, elle s'est engagée à réduire ses émissions de GES de 40 % entre 1990 et 2030 et à les diviser par quatre à l'horizon 2050. Pour atteindre ces objectifs, la loi instaure de nouveaux outils de planification dont la stratégie nationale bas carbone et les budgets carbone.

L'objectif de développement de modes de transport plus économes en émissions de gaz à effet de serre et moins polluants passe par un recours accru aux transports en commun et à des modes autres que la voiture, notamment des modes de transport doux (vélo, marche), pour aller au travail.

L'indicateur choisi ici est le rapport entre le nombre d'actifs se déplaçant pour aller travailler selon le mode de transport utilisé et le nombre total d'actifs occupés résidant dans une zone donnée. Cet indicateur des parts modales des déplacements entre le domicile et le lieu de travail permet de suivre l'évolution des comportements de mobilité au fil du temps et de la mettre en relation avec les politiques publiques poursuivant cet objectif. L'indicateur a néanmoins ses limites. D'abord, il ne prend pas en compte les déplacements autres que ceux liés au travail, comme ceux liés aux loisirs ou aux achats par exemple.

Ensuite, il ne tient pas compte de la longueur et de la durée de ces déplacements : ces paramètres, s'ils étaient disponibles, permettraient d'affiner l'analyse en affectant un impact

environnemental à chaque type de transport par exemple. Enfin, il ne mesure pas non plus la combinaison des différents modes de transport utilisés (voiture et train avec utilisation d'un parking relais, covoiturage, etc.), dont la connaissance serait là aussi utile pour affiner l'analyse.

La prise en compte des modes de déplacements entre le lieu de domicile et le lieu de travail concerne trois des six finalités du développement durable : la lutte contre le changement climatique (finalité 1), la préservation de la biodiversité, des milieux et des ressources (finalité 2), ainsi que l'épanouissement de tous les êtres humains (finalité 4). Deux autres indicateurs sont liés aux déplacements entre le domicile et le lieu de travail : la part des « navetteurs », ces actifs en emploi qui travaillent dans une autre commune que celle où ils résident (fiche « 1.8 – Les déplacements entre le domicile et le lieu de travail ») et la part des actifs très éloignés de leur lieu de travail (fiche « 4.7 – Les actifs occupés résidant à plus d'une heure de leur lieu de travail »).

Analyse

La voiture reste le mode de transport largement privilégié pour se rendre à son travail, en Occitanie comme dans les autres régions de province. Son usage ne recule qu'en Haute-Garonne et dans l'Hérault, où la présence de grandes agglomérations induit d'autres comportements. Au sein de celles-ci, l'offre de transports en commun est la plus diversifiée de la région. L'utilisation des transports en commun est de loin plus répandue en Haute-Garonne, où elle augmente sensiblement entre 2007 et 2012.

En Occitanie en 2012, plus de trois actifs occupés sur quatre (78 %) utilisent leur voiture comme mode de transport principal pour aller travailler et moins d'un actif occupé sur dix (6 %) prend les transports en commun, des chiffres très proches de la province (respectivement 77 % et 8 %). Au sein de la région, quatre départements se distinguent par une utilisation moindre de la voiture : l'Aveyron (77 %), la Lozère (75 %),

l'Hérault (75 %) et la Haute-Garonne (74 %). Les deux derniers départements, par leur poids démographique, tirent la moyenne régionale vers le bas.

Entre 2007 et 2012, la part des déplacements domicile-travail effectués en voiture baisse de deux points en Haute-Garonne et d'un point dans l'Hérault, tandis qu'elle se stabilise ou augmente faiblement dans les autres départements de la région. Au total, sur l'ensemble de la région Occitanie, elle reste stable.

Bien qu'en augmentation depuis 2007, l'utilisation des transports en commun ne représente encore que 6 % des déplacements domicile-travail en 2012 dans la région (5 % en 2007). La Haute-Garonne est de loin le seul département où l'augmentation est significative (+ 3 points). En 2012, 13 % des déplacements y sont effectués en transports en commun. Le caractère très urbain du département et le poids de l'agglomération toulousaine sont autant d'éléments d'explication. Au cours des dernières années, les modes de transport alternatifs à la voiture dans l'agglomération et sa périphérie se sont en effet largement développés pour accompagner la forte croissance démographique : métro, vélo libre service, TER cadencés, bus à haut niveau de service (BHNS)... La Haute-Garonne concentre ainsi plus de la moitié des déplacements domicile-travail effectués en transports en commun dans la région. Dans les autres départements, la part des transports en commun varie peu et reste assez faible à l'exception de l'Hérault (8 %). L'agglomération montpelliéraine a récemment développé son réseau de transports en commun, avec notamment la mise en service de nouvelles lignes de tramways. ■

La voiture reste largement plébiscitée pour se rendre au travail
Répartition des actifs en emploi selon le mode de transport principal utilisé pour se rendre au travail en 2012

	Voiture	Transports en commun	Autres modes de transport	Total
Ariège	46 590	1 330	9 490	57 410
Aude	103 290	3 200	22 100	128 600
Aveyron	86 790	1 820	23 470	112 080
Gard	216 210	10 860	39 600	266 670
Haute-Garonne	415 930	72 710	76 550	565 190
Gers	62 590	1 290	12 480	76 350
Hérault	301 830	33 150	66 590	401 570
Lot	54 150	1 280	11 400	66 840
Lozère	23 680	490	7 530	31 710
Hautes-Pyrénées	72 040	1 720	14 080	87 830
Pyrénées-Orientales	124 420	5 480	25 410	155 310
Tarn	119 660	4 270	21 260	145 180
Tarn-et-Garonne	79 610	2 420	14 650	96 670
Occitanie	1 706 780	140 030	344 600	2 191 410
Province	15 988 510	1 587 090	3 175 940	20 751 530
France métropolitaine	18 219 370	3 905 970	4 026 740	26 152 070

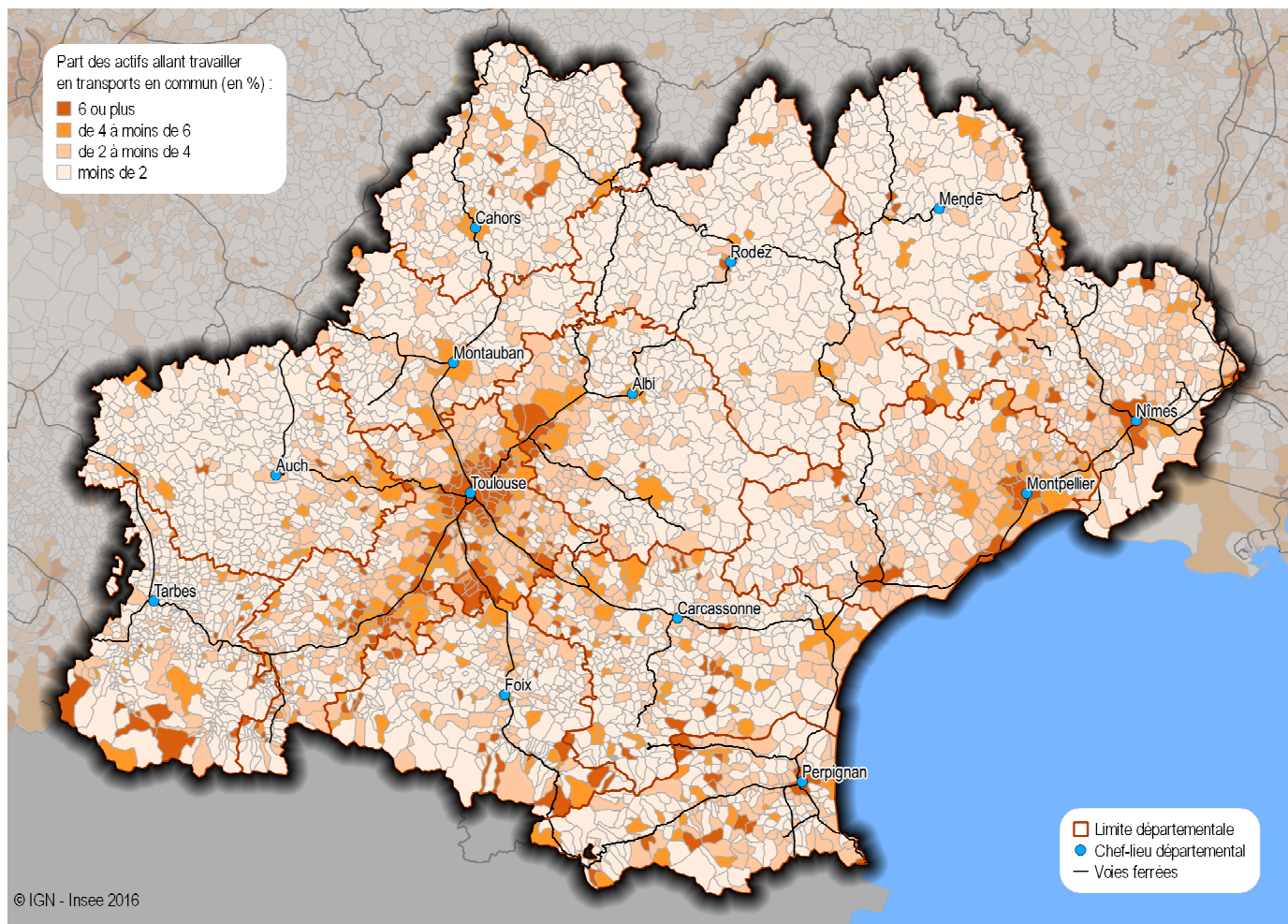
Source : Insee, recensement de la population 2012, exploitation principale au lieu de résidence

Les transports en commun peinent à se développer hormis en Haute-Garonne
Évolution de la part modale des déplacements domicile-travail entre 2007 et 2012 en Occitanie (en %)

	Voiture		Transports en commun		Autres modes de transport	
	2007	2012	2007	2012	2007	2012
Ariège	80	81	2	2	18	17
Aude	79	80	3	2	19	17
Aveyron	75	77	1	2	23	21
Gard	81	81	4	4	16	15
Haute-Garonne	76	74	10	13	14	14
Gers	80	82	2	2	19	16
Hérault	76	75	7	8	17	17
Lot	79	81	2	2	19	17
Lozère	73	75	1	2	26	24
Hautes-Pyrénées	81	82	2	2	17	16
Pyrénées-Orientales	80	80	3	4	17	16
Tarn	81	82	3	3	16	15
Tarn-et-Garonne	81	82	3	3	16	15
Occitanie	78	78	5	6	17	16

Source : Insee, recensements de la population 2007 et 2012, exploitations principales au lieu de résidence

En dehors des aires urbaines de Montpellier, de Nîmes et de Toulouse, les transports en commun sont peu utilisés
Part des actifs occupés allant travailler en transports en commun en Occitanie en 2012 (en %)



Source : Insee, recensement de la population 2012, exploitation principale au lieu de résidence

Pour en savoir plus :

- « [En Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées, des déplacements domicile-travail de plus en plus nombreux et plus longs](#) », Insee Flash Occitanie n° 13, juin 2016
- « [La mobilité liée au travail](#) », Agence d'Urbanisme et d'Aménagement du Territoire Toulouse aire urbaine, février 2015
- « [Les émissions de CO2 liées aux déplacements domicile-travail et domicile-études en Languedoc-Roussillon](#) », Insee Languedoc-Roussillon Repères Synthèse n° 02, avril 2011
- « [Déplacements quotidiens en Midi-Pyrénées – La voiture reste en pôle position](#) », 6 Pages Insee Midi-Pyrénées n° 128, septembre 2010