

D. Synthèse : pratiques et avis des enquêtés

En ce qui concerne les transports utilisés au quotidien, la voiture arrive, sans surprise, largement en tête dans tous les types de déplacement. Elle représente 76% des déplacements « utiles ». Ce pourcentage nous place légèrement sous la moyenne de 80% de résidents ruraux utilisant la voiture individuelle dans leurs déplacements quotidiens, relevée dans une étude de 2019 sur la santé en Occitanie. La marche à pied arrive en seconde position avec 13% des déplacements. Viennent ensuite le vélo, avec près de 5% des déplacements, le bus (quasi exclusivement chez les scolaires) et le co-voiturage avec chacun 1,5%. Le train et le « deux roues motorisés » arrivent en dernière position avec, chacun, un score de 1%. Soulignons ici que ce faible score ne signifie pas que la ligne de train existante serait peu utilisée et donc inutile. Loin de là. La ligne POLT est bien fréquentée et semble même connaître un nouvel afflux depuis quelques temps.

L'enquête confirme donc la difficulté à trouver des alternatives à la voiture. Les distances à parcourir constituent le principal frein aux déplacements à pied ou à vélo. En ce qui concerne le train, ce sont une couverture géographique insuffisante et des fréquences de passage trop basses qui découragent les candidats. L'on voit également que le co-voiturage n'a pas la cote. Seulement 3% des actifs l'utilisent dans leurs déplacements domicile-travail. L'aspect contraignant de ce mode de déplacement est de loin le plus cité comme frein par les participants à l'enquête. Notons cependant un plus grand engouement pour le co-voiturage dans les déplacements pour le sport ou les loisirs. Quant au système d'autopartage, il reste méconnu ou peu en vogue auprès de la grande majorité des enquêtés.

71% des sondés possèdent un vélo, dont 20% d'entre eux, un vélo électrique. Ce dernier gagne donc clairement du terrain. Mais parmi les propriétaires de vélo, 73% ne l'utilisent que rarement ou jamais dans leurs déplacements « utiles ».

La marche à pied et le vélo sont surtout considérés chez nous comme un loisir ou activité sportive.

La rapidité arrive largement en tête dans les critères de choix des modes de déplacement, suivie d'assez près par l'autonomie et ensuite l'absence d'alternatives. Arrivent ensuite les contraintes familiales et le confort. Les critères écologique, économique et de santé sont à la traîne. Or, ce sont justement les principaux avantages de la marche et du vélo, cités par les enquêtés.

Les résultats de cette enquête ne doivent pas être un prétexte à condamner les modes de déplacement actifs ou durables (marche à pied, vélo, train, covoiturage...) du fait des freins à leur usage ou à rester dans l'impuissance. Ils ont, au contraire, pour visée de contribuer à la recherche de solutions novatrices, compte-tenu des habitudes et des motivations des habitants et usagers du territoire. L'idée est donc d'envisager les actions pertinentes à mettre en place afin de surmonter les obstacles identifiés et de répondre aux défis de la transition énergétique.

Un croisement des données entre les modes de transport et les distances parcourues indique, par exemple, qu'il pourrait y avoir un report de la voiture vers les modes de déplacement actifs (marche à pied et vélo) pour une partie des trajets.