

Les déplacements des publics spécifiques

Les laissés-pour-compte de la mobilité ?

Enquête Déplacements
Villes Moyennes

**SCoT Nord Meurthe-et-Mosellan
et Communauté de Communes
du Pays Haut Val d'Alzette**

étude complémentaire | décembre 2019



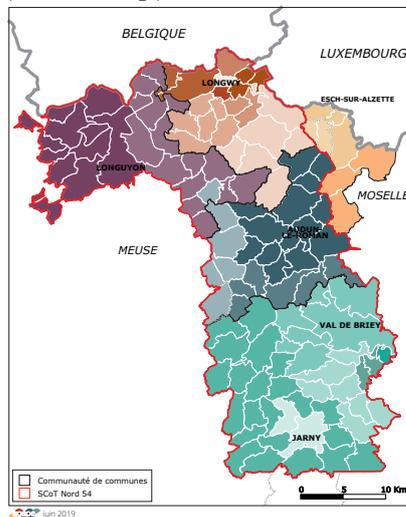
SOMMAIRE

INTRODUCTION	3
1. CARTE D'IDENTITÉ DES PERSONNES LES MOINS MOBILES	4
2. L'ÂGE ET L'OCCUPATION INFLUENCENT LE CHOIX MODAL	7
3. LE LIEU DE RÉSIDENCE EST UN DÉTERMINANT ESSENTIEL DES PRATIQUES DE MOBILITÉ.....	10
CONCLUSION	14

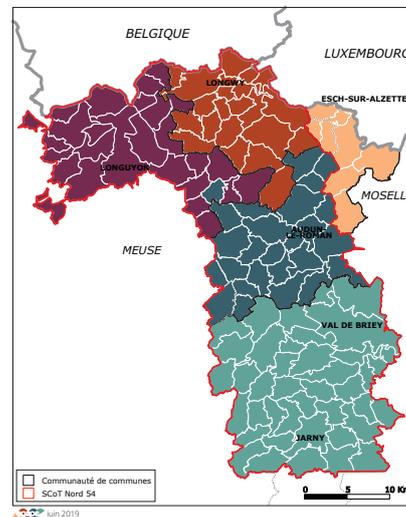
La collecte des données a été réalisée par entretiens téléphoniques entre le 7 novembre 2013 et le 15 janvier 2014 auprès des habitants de 11 ans et plus, sur le territoire du SCoT Nord Meurthe-et-Mosellan et de la Communauté de Communes du Pays Haut Val d'Alzette.

Pour réaliser l'enquête et constituer l'échantillon de personnes interrogées, il a été nécessaire de découper le territoire en 22 zones géographiques (DTIR) au sein desquelles, environ 160 personnes ont été enquêtées. Pour présenter les résultats, un découpage du territoire en 5 grandes zones (D5) a également été effectué.

Découpage par DTIR
(secteur de tirage)



Découpage par D5



Introduction



Une partie non négligeable de la population est confrontée à des difficultés de mobilité. Ce constat n'est pas nouveau mais, au fil du temps, la mobilité est devenue une condition indispensable face aux problématiques d'emploi, d'étalement urbain, d'insertion sociale et de transition énergétique. La mobilité n'est plus un choix, elle est devenue une nécessité.

Dans un univers dominé par la voiture, **les seniors et les jeunes**, notamment les plus précaires, sont les plus touchés par ces difficultés.

La capacité à se déplacer est facteur d'autonomie et de lien social. Dans un monde où la mobilité est fortement valorisée, les contraintes à la mobilité peuvent être vécues comme un signe d'impuissance sociale.

Pour répondre, de manière adaptée, aux besoins des personnes plus défavorisées en matière de mobilité et ainsi améliorer leur qualité de vie, la première des conditions est de comprendre qui elles sont et quels sont leurs besoins.

Chiffres-clefs



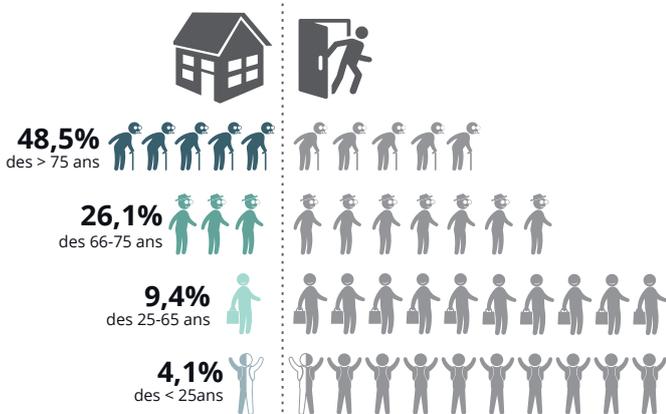
1/ Carte d'identité des personnes les moins mobiles

Un taux de mobilité qui varie en fonction de l'âge, de l'occupation et du lieu de résidence

Sur le territoire, **21 000 personnes ne sortent pas de leur domicile** (environ 14% de la population). L'absence de mobilité est croissante avec l'âge.

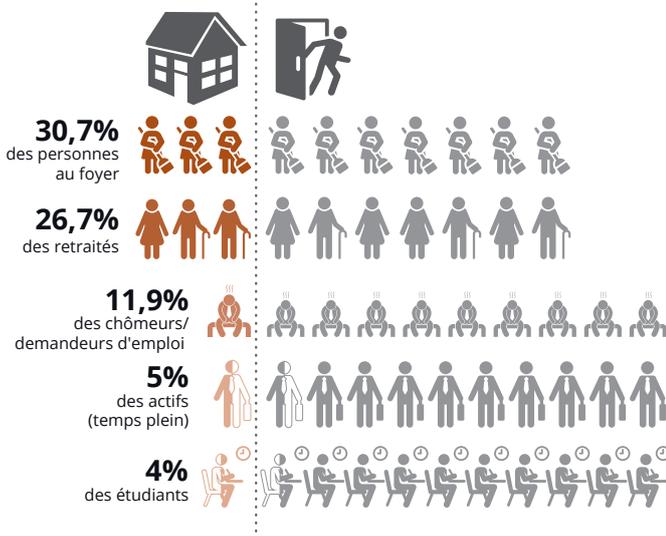
49% des plus de 75 ans ne sortent pas de chez eux pendant 24 heures d'affilée.

Part des immobiles par âge



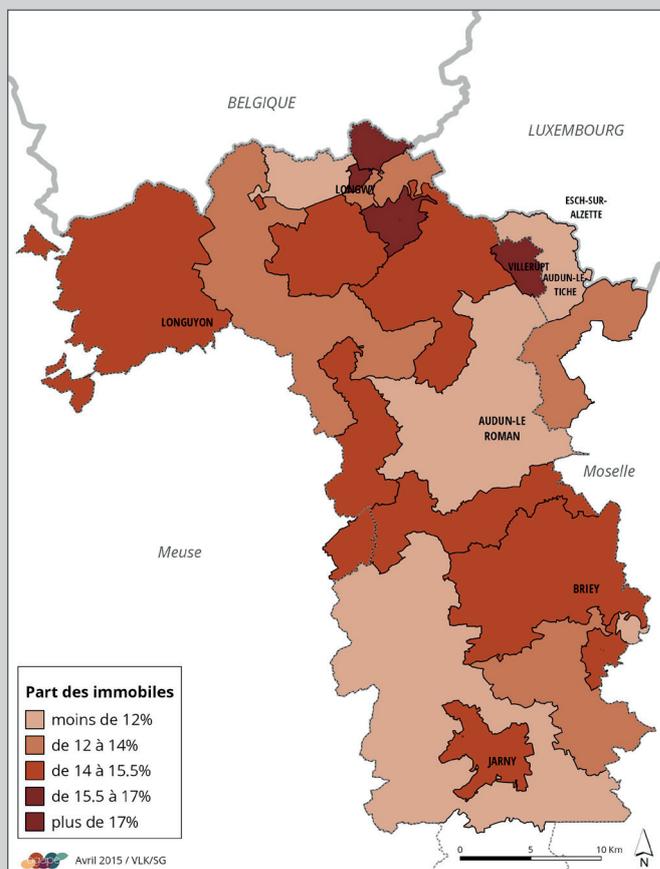
Les personnes au foyer et les retraités sont les plus nombreux à ne pas sortir de chez eux, à l'inverse des actifs et des étudiants.

Part des immobiles par occupation



La part des « immobiles » est plus forte sur le Nord du territoire, puisque ce chiffre dépasse **17%** dans le secteur de tirage (DTIR) de **Mont-Saint-Martin** et même **19%** sur celui regroupant **Mexy et Haucourt-Moulaine**, tous situés au sein de l'agglomération longovicienne.

Part des immobiles



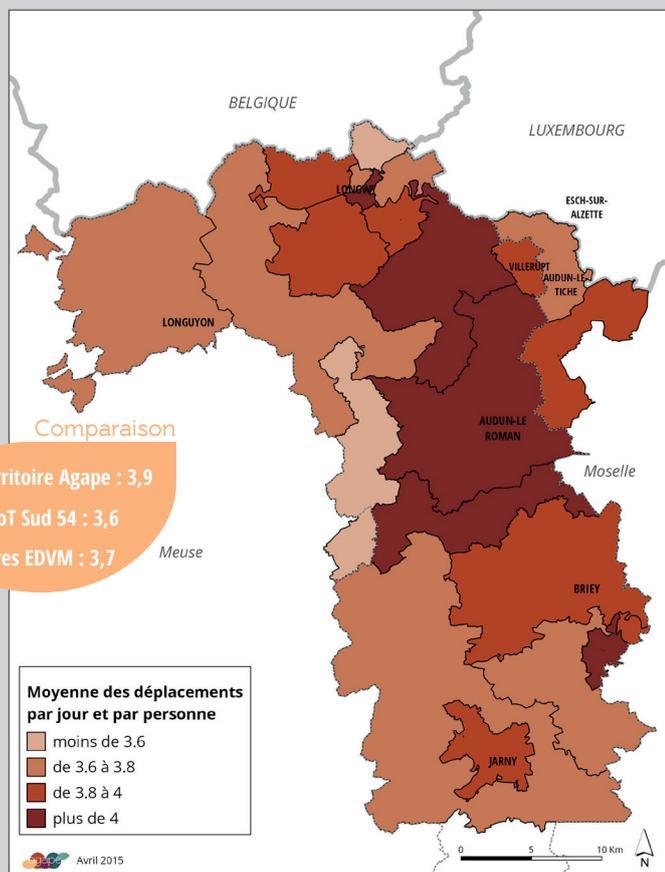
Comparaison



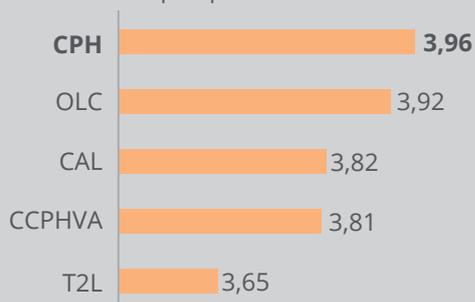
De manière générale, les mobilités les plus fortes sont enregistrées au cœur du territoire. **Cœur du Pays-Haut** frôle même les **4 déplacements par jour et par habitant**.

A contrario, les habitants de Terre Lorraine du Longuyonnais sont ceux qui effectuent le moins de déplacements par personne (3,6).

Moyenne des déplacements par jour et par personne



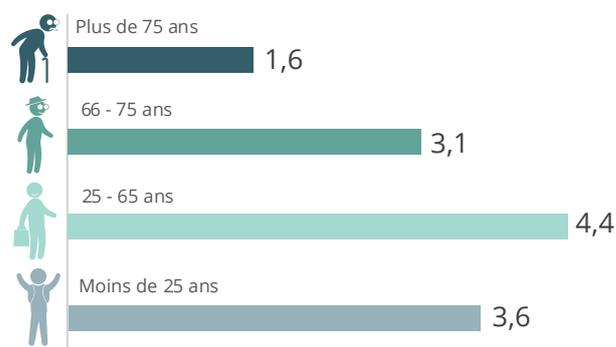
Nombre moyen de déplacements quotidiens par personne



Au-delà de 65 ans, la mobilité diminue fortement, puisqu'elle n'est plus que de 3 déplacements par jour, et descend même à 1,6 au-delà de 75 ans.

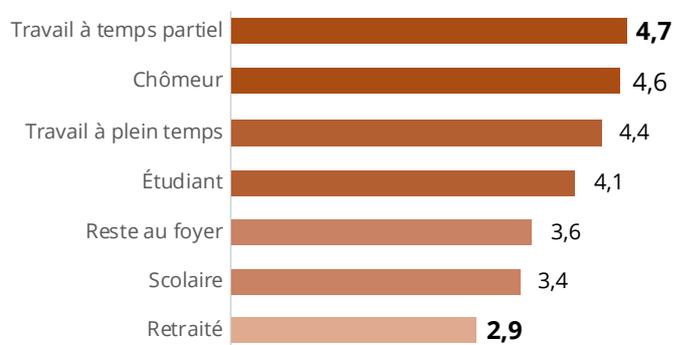
Les actifs réalisent en moyenne plus de déplacements par jour que le reste de la population.

Nombre de déplacements quotidiens par personne selon l'âge



Toutefois, l'absence d'emploi n'est pas synonyme d'absence de mobilité, les demandeurs d'emploi figurant parmi les personnes les plus mobiles. **La mobilité décroissant progressivement dès la cessation d'activité professionnelle**, les retraités sont les moins mobiles.

Nombre de déplacements quotidiens par personne selon l'occupation



Que disent les enquêtes au niveau national ?

Complexification de l'espace urbain



Près d'**un** jeune sur deux de 18 à 24 ans a le sentiment d'être contraint dans ses déplacements ou ses modes de transports.

Abandon de la voiture



Près de **50%** des plus de 75 ans rencontrent des difficultés liées à la mobilité.

Méconnaissance des transports publics...



Une personne sur **deux** en insertion aurait déjà refusé un travail ou une formation en raison de problèmes de mobilité ; un facteur qui serait d'ailleurs le deuxième frein du retour à l'emploi.



En ville **un** senior sur trois affirme ne pas sortir régulièrement de chez lui pendant plus de 24 heures d'affilée et la proportion passe à **50%** en milieu rural.



40% des Français déclarent avoir déjà renoncé ou repoussé à plus tard (par défaut de mobilité) à :

- accéder à des loisirs ou faire une sortie culturelle **41%**
- faire des démarches administratives **36%**
- se rendre à un rendez-vous médical **30%**
- pratiquer une activité physique ou sportive **29%**
- faire ses courses alimentaires **26%**

Source : Institut Elabe/Laboratoire de la mobilité inclusive : enquête sur « la mobilité et l'accès aux services de la vie quotidienne », mai 2018

25% des jeunes ont renoncé à un emploi et 21 % à une formation en raison de difficultés de transport, et plus de la moitié a dû restreindre sa vie sociale et ses activités de loisirs faute de moyens de transport adaptés.

Source : Baromètre sur la jeunesse 2017 de la Direction de la jeunesse, de l'éducation populaire et de la vie associative / DJEPVA

2/ L'âge et l'occupation influencent le choix modal

Il est difficile d'établir directement le lien entre la possession d'une voiture, le permis de conduire, le recours aux transports en commun, l'isolement et la précarité au travers d'une EDVM, car elle ne nous renseigne ni sur le budget des ménages, ni sur les revenus. Cependant, il est clair que la possession d'une voiture et du permis sont des freins à l'utilisation des transports en commun, car ils favorisent fortement l'usage de la voiture en tant que conducteur. Par ailleurs, il semble tout aussi évident que les personnes les plus précaires et les plus isolées sont les premières confrontées à la difficulté de se déplacer lorsqu'elles ne peuvent accéder aux transports en commun ou à des services adaptés à leurs besoins. Les taux de possession de véhicule et de permis sont donc primordiaux dans l'analyse de la mobilité.

Plus largement, c'est l'ensemble des populations dépendantes de la voiture, **et particulièrement dans les zones rurales et périurbaines** qui sont vulnérables. En cas de hausse du prix des carburants, même au Luxembourg, il existe un risque de voir un nombre important de ménages basculer dans la précarité.

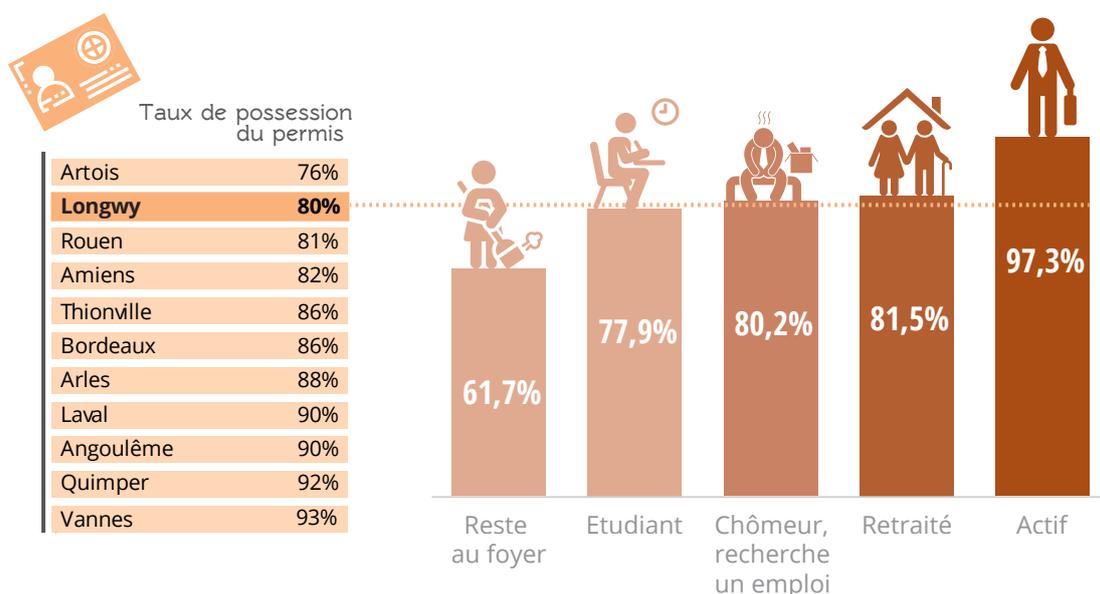


80% de la population dispose du permis de conduire. Ce taux est quasi identique quel que soit le territoire mais il évolue surtout en fonction de l'occupation : 62% des personnes au foyer et 78% des étudiants disposent du permis contre près de 97% des actifs.

La part des 18 ans et plus sans permis de conduire se situe nettement au-dessus par rapport à d'autres secteurs d'enquêtes en France. Ce fort taux entraîne une forme de captivité de la population, notamment en milieu rural.

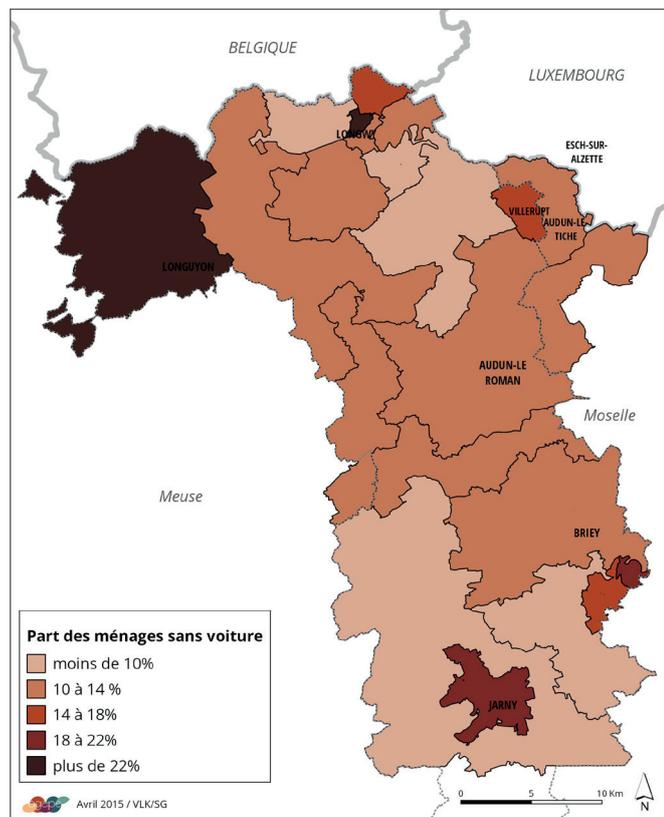
Lorsqu'ils disposent d'une voiture pour se rendre sur leur lieu d'études, les étudiants ont moins de propension que les actifs à l'utiliser : 91% d'entre eux l'utilisent, contre 96 % des actifs.

Possession du permis selon l'occupation



14% des ménages, soit 10 700, n'ont pas de voiture, ce qui correspond à la moyenne des autres EDVM. Les ménages non motorisés se concentrent surtout sur Joeuf, Conflans, Jarny, Longwy-Haut et l'ouest du Longuyonnais. Quel que soit le territoire, au minimum 7% des ménages n'ont pas de véhicule.

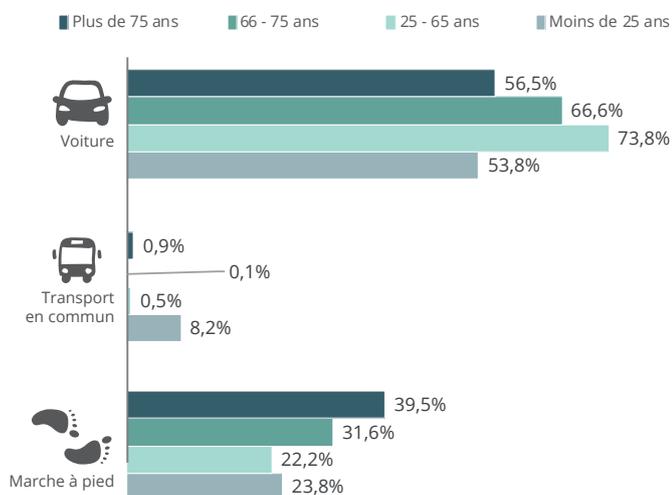
Part des ménages sans voiture



Les déplacements effectués en transports en commun sont très majoritairement le fait des moins de 25 ans.

On observe qu'avec l'âge, la marche prend le pas sur la voiture.

Évolution de l'usage des modes de transport en fonction de l'âge



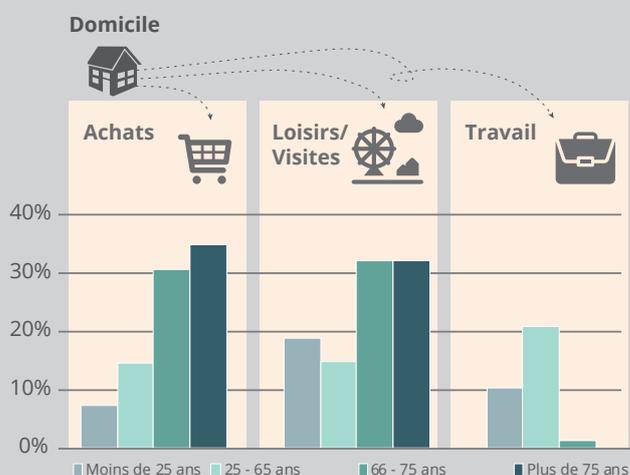
Les motifs des déplacements très différents en fonction de l'âge

Les études sont évidemment l'apanage des jeunes, le travail celui des moins de 65 ans et le trio achats/loisirs/visites constitue l'essentiel du programme d'activités des personnes de plus de 65 ans.

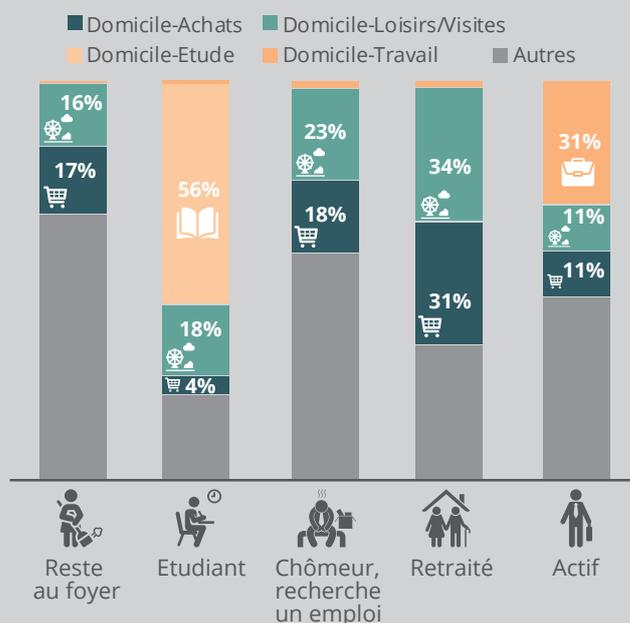
65% des déplacements des retraités ont pour motifs les achats ou les loisirs, alors qu'ils ne représentent qu'à peine plus de 20% pour les actifs.

Il est donc clair que **le vieillissement actuel de la population va transformer en profondeur les besoins de mobilité** dans le futur.

Motifs des déplacements en fonction de l'âge

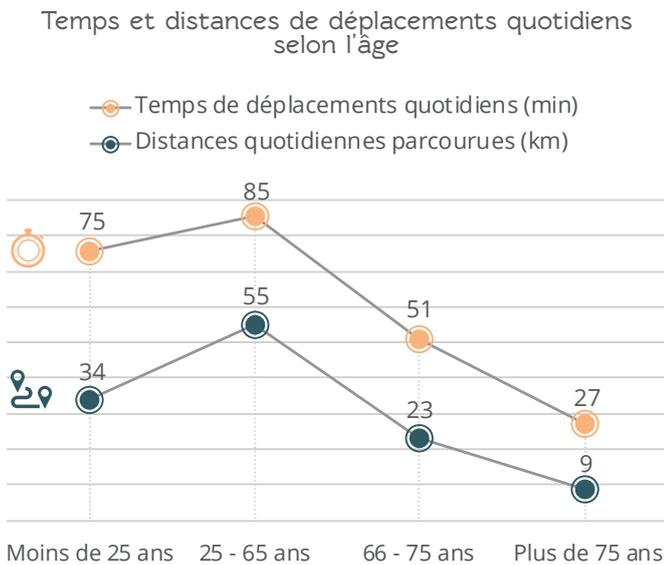


Motifs des déplacements en fonction de l'occupation



Des territoires de vie très variables selon les personnes

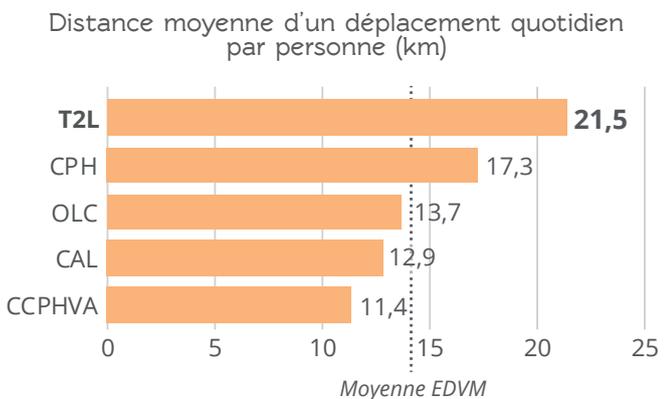
Les distances parcourues et les temps consacrés chaque jour à se déplacer évoluent avec l'âge.



Elles se réduisent progressivement dans le temps. Le territoire de vie des personnes âgées est par conséquent le plus souvent très restreint.

Toutefois, l'allongement de l'espérance de vie va probablement permettre aux nouvelles générations de seniors d'avoir de nouvelles manières de se déplacer et d'être plus mobiles.

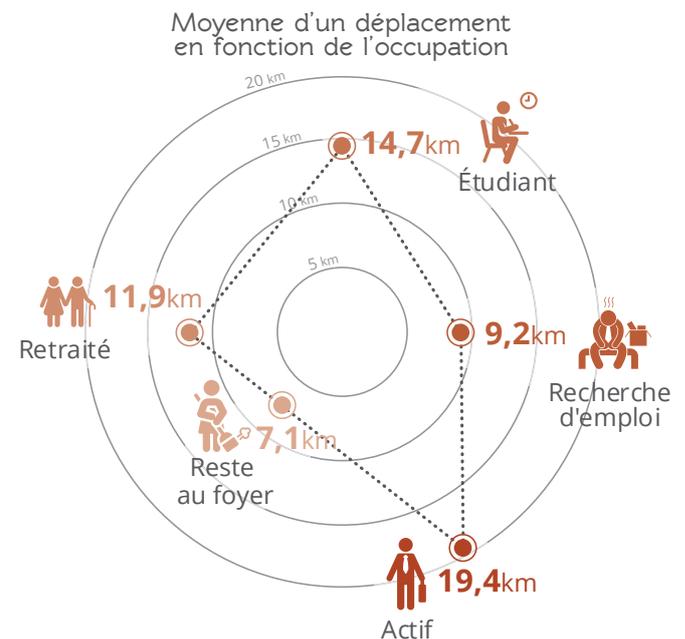
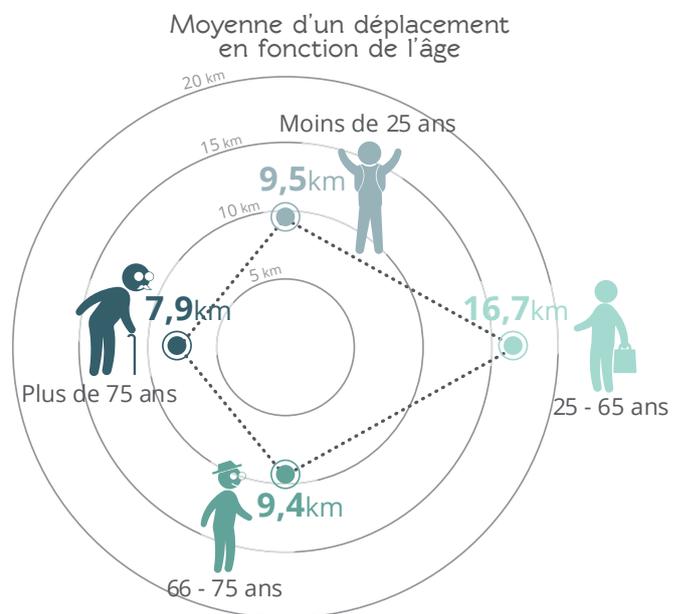
Les résidents de la T2L sont ceux qui parcourent le plus de distances quotidiennement. Proportionnellement, ils effectuent 40% de distances supplémentaires que le reste de la population, soit près de 20 km de plus sur une journée.



Si la **portée moyenne d'un déplacement** est de **14 km**, cette donnée est très variable selon l'âge, l'occupation ou le lieu de résidence. Ainsi l'étendue du territoire de vie d'une personne de la T2L ou de CPH est potentiellement bien plus vaste que celui des habitants de OLC, de la CAL ou de la CCPHVA. Les résidents de la T2L parcourent en moyenne, par exemple, le double de distances de ceux de la CCPHVA.

Les déplacements des moins de 25 ans et des plus de 65 ans n'excédant pas 9 km en moyenne quand ceux des actifs à temps plein frôlent les 20 km.

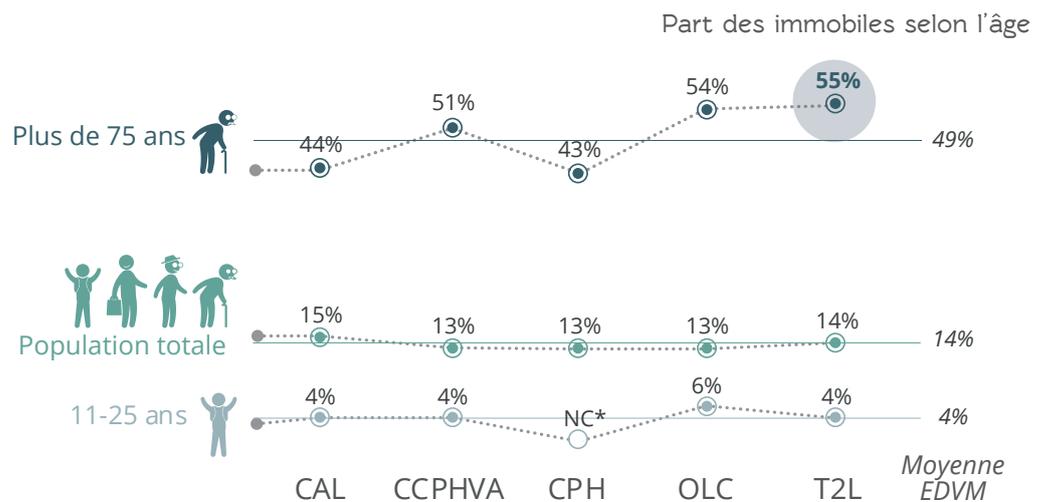
Avec l'âge, on constate qu'au-delà de 75 ans, le territoire de vie est très resserré, et qu'il ne dépasse finalement pas, ou peu, le rayon d'un EPCI.



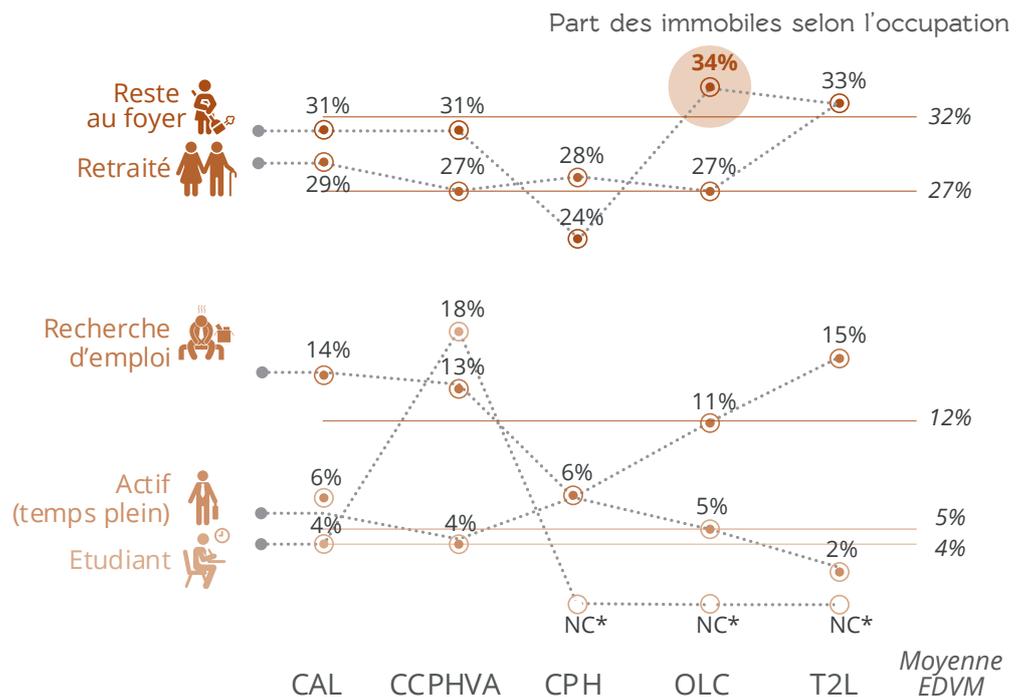
3/ Le lieu de résidence est un déterminant essentiel des pratiques de mobilité

Le lieu de résidence a une faible influence sur le taux de mobilité

Si le taux moyen de personnes n'effectuant aucun déplacement de la journée est assez similaire d'un territoire à l'autre, on constate qu'**au-delà de 75 ans des différences territoriales apparaissent**. Ainsi, environ 55% des seniors de la T2L et d'OLC ne sortent pas de chez eux, contre seulement 45% de ceux de la CAL et de CPH.



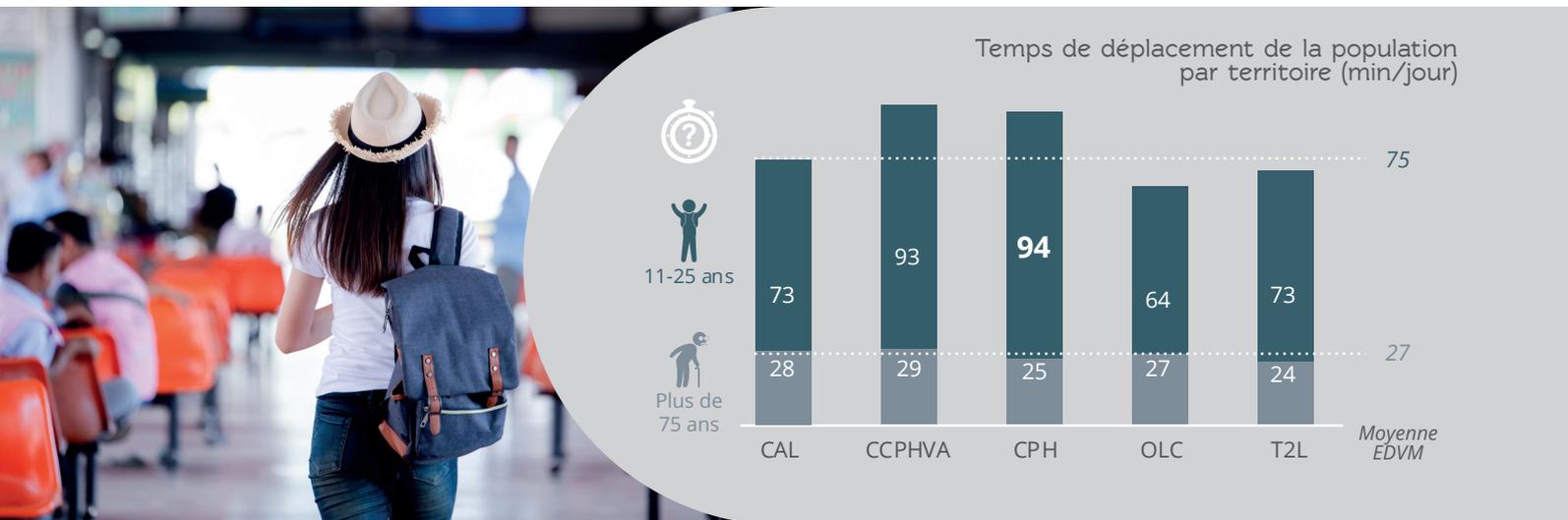
Si dans la majorité des cas, les différences territoriales sont faibles en fonction de l'occupation des personnes, on observe tout de même qu'**un tiers des retraités de la T2L ne quittent pas leur domicile de la journée**.



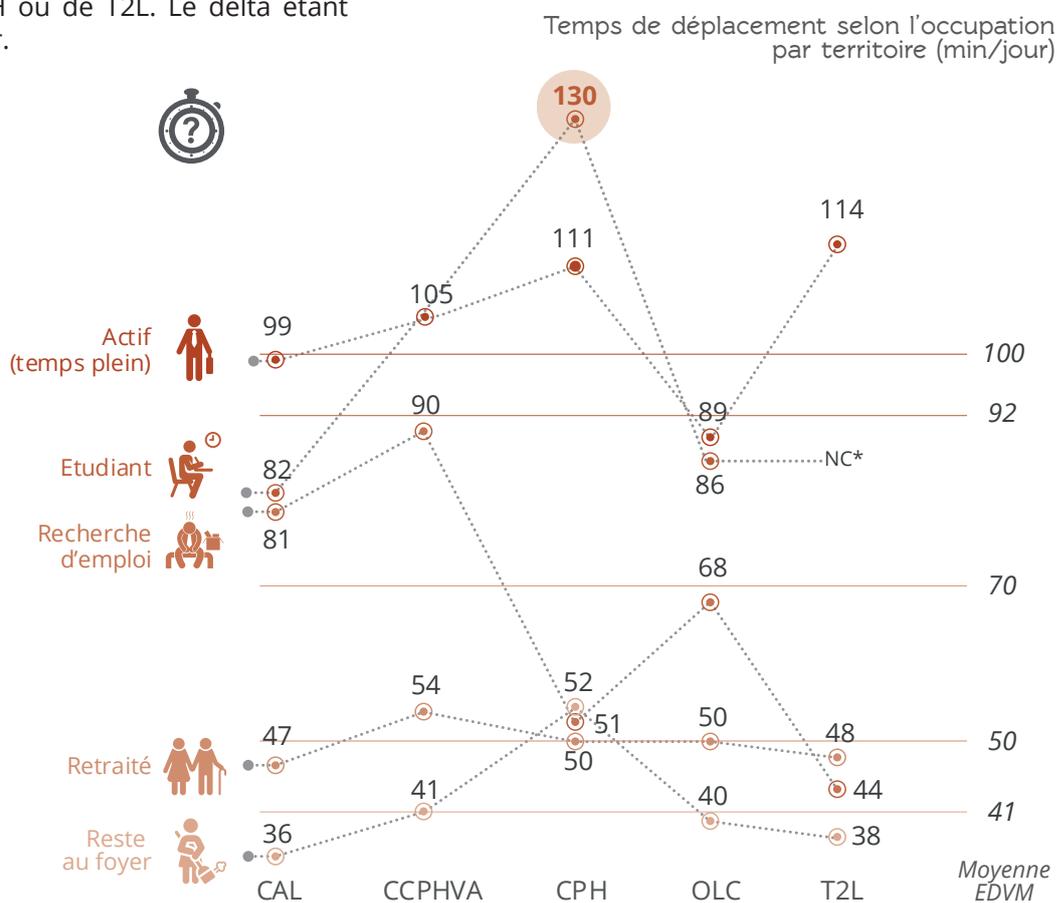
* Le faible échantillonnage ne permet pas de fournir un résultat suffisamment fiable.

Les aires de déplacement de la population diffèrent selon les lieux de résidence

Les habitants de la CCPHVA et de CPH sont ceux qui ont les temps de déplacement les plus élevés par rapport à la moyenne. Cela est particulièrement le cas des jeunes qui consacrent chaque jour plus d'1h30 à se déplacer.



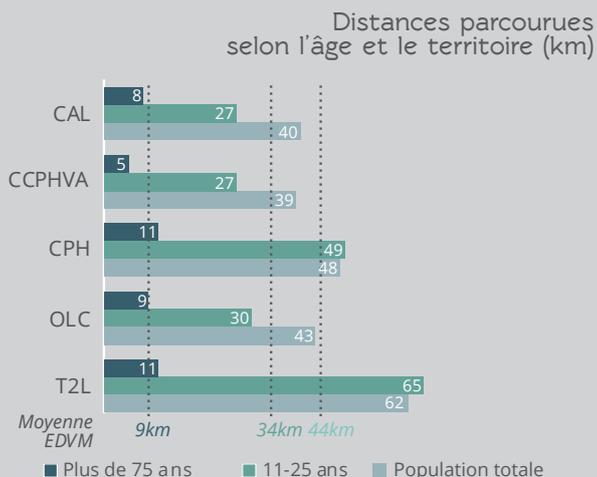
Les retraités ont des temps assez similaires quel que soit leur lieu de résidence. Concernant les actifs, on note une assez forte différence entre les habitants d'OLC et ceux de la CPH ou de T2L. Le delta étant d'environ 25 min par jour.



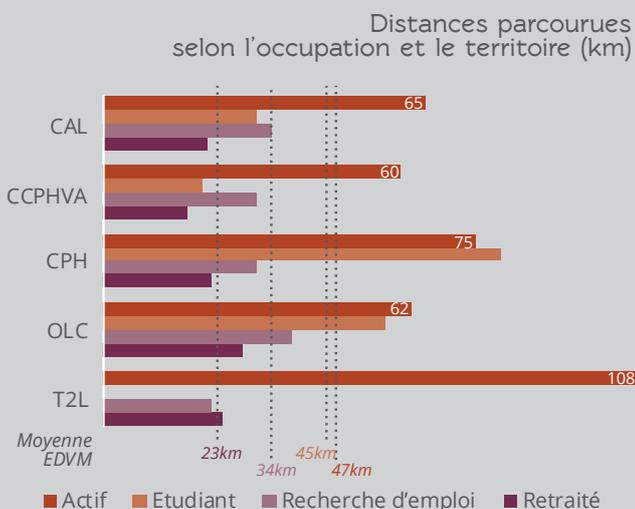
* Le faible échantillonnage ne permet pas de fournir un résultat suffisamment fiable.

Le lieu de résidence influence fortement la mobilité des personnes âgées et des actifs

La T2L, et dans une moindre mesure CPH, se distinguent du point de vue des distances parcourues quotidiennement par leurs habitants, ce qui dénote une vaste étendue des territoires de vie. Ces derniers se réduisent très fortement avec l'âge (5 fois moins vaste en moyenne), peu importe le territoire.



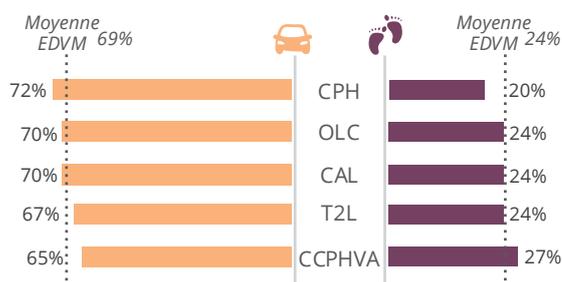
Les actifs de la T2L et de CPH sont ceux qui effectuent les plus longues distances quotidiennes. Sur la T2L celles-ci avoisinent les 110 km sur la journée (soit un aller-retour Longuyon/Luxembourg-Ville ou Longuyon/Thionville). Près de 8% des déplacements des résidents de l'EPCI font plus de 50 km et 27% entre 25 et 50 km. **De telles distances à parcourir engendrent une forte dépendance à la voiture pour les résidents de ce territoire.**



Une répartition modale qui est dépendante du lieu de résidence

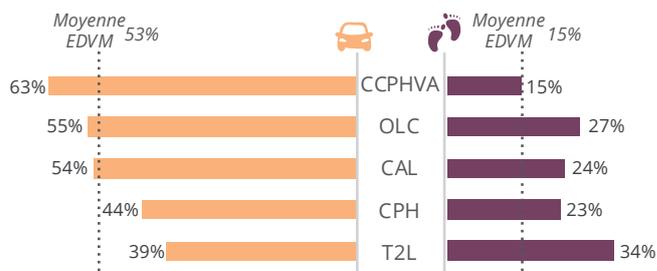
Au niveau territorial, on observe que c'est sur CPH que le recours à la voiture est le plus important. Celui-ci se fait au détriment de la marche, certainement par manque d'emplois locaux, de commerces et de services de proximité. L'absence d'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) sur le territoire au moment de l'enquête explique aussi l'importance de la voiture.

Répartition modale selon le territoire



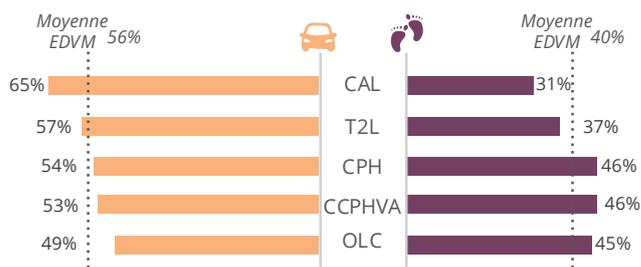
C'est surtout en fonction de l'âge que nous voyons des contrastes territoriaux apparaître. Ainsi, les moins de 25 ans marchent très peu sur OLC et CPH (15%), contrairement à ceux de la CAL et de la CCPHVA. Les jeunes de la T2L et de la CCPHVA utilisent peu la voiture par rapport à ceux de OLC (63%).

Répartition modale pour les 11 - 25 ans selon le territoire



Au-delà de 75 ans, c'est la CAL qui se distingue avec un fort recours à la voiture (65%).

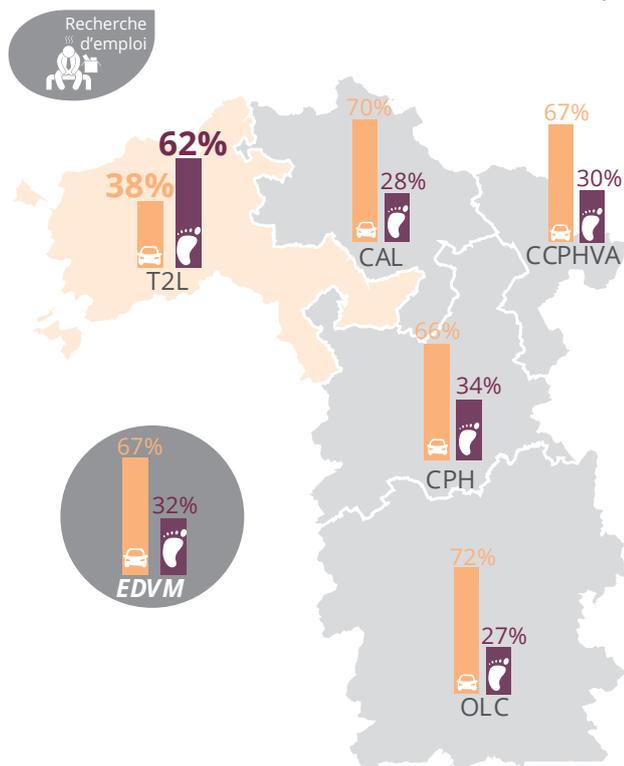
Répartition modale pour les plus de 75 ans selon le territoire



Si les pratiques diffèrent peu pour les actifs et les retraités en fonction de leur territoire de résidence, on observe certaines variations chez les personnes en recherche d'emploi et chez les scolaires/étudiants.

En effet, les chômeurs de la T2L n'utilisent que très peu la voiture et privilégient la marche, au contraire de ceux des autres territoires, ce qui réduit considérablement leur rayon de recherche.

Répartition modale des personnes en recherche d'emploi



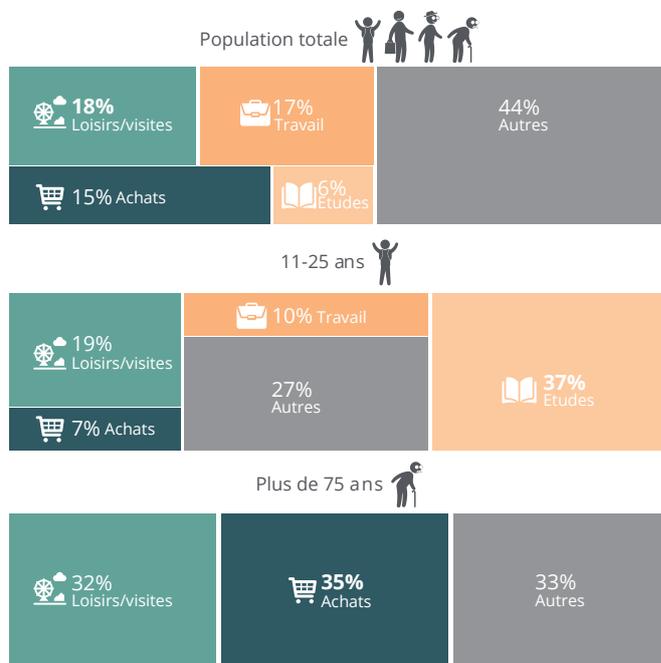
C'est pour les déplacements liés aux études que le contraste est le plus fort puisque sur la CCPHVA seulement 5% des personnes utilisent la voiture, comme conducteur ou comme passager, contre 79% sur OLC. A l'inverse, 71% marchent sur la CCPHVA et aucun sur CPH. Mais sur ce dernier territoire, près de 60% ont recours aux transports en commun contre seulement 7% sur la CAL qui bénéficie pourtant d'un réseau urbain.

Des motifs de déplacement qui diffèrent peu selon le lieu de résidence

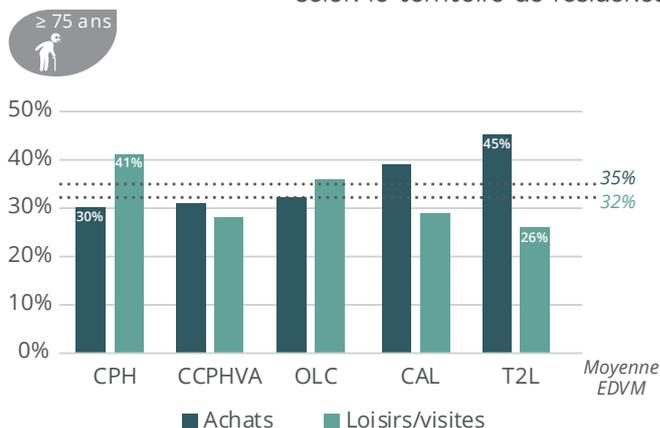
La répartition des motifs de déplacements est assez similaire sur l'ensemble du territoire. On note cependant des variations d'un secteur à l'autre en fonction de l'âge, notamment au-delà de 75 ans. Ainsi, sur la T2L, 45% des motifs de déplacements des seniors sont liés aux achats. En revanche, les déplacements de loisirs y sont faibles. On constate une répartition totalement inversée sur CPH (41% de motifs loisirs et 30% de motifs achats).

On constate très peu de différences notables des motifs de déplacements en fonction du territoire de résidence et de l'occupation principale des personnes.

Motifs de déplacement



Motifs de déplacement des plus de 75 ans selon le territoire de résidence



Conclusion



L'analyse des données issues de l'EDVM, bien que nous imposant de faire abstraction des conditions de revenus de la population, nous permet d'esquisser le portrait des laissés-pour-compte de la mobilité.

21 000 personnes « sont assignées à résidence » au quotidien ; parmi elles se trouve une grande quantité de personnes âgées.

Les personnes âgées sont aussi celles qui ont le territoire de vie le plus restreint puisqu'elles ne parcourent en moyenne que 9 km par jour contre 44 km pour l'ensemble de la population. L'enjeu de mobilité des seniors est donc fort, notamment pour leur permettre d'effectuer leurs achats et de pratiquer des loisirs afin qu'ils conservent du lien social.

Selon les projections de l'INSEE, un français sur trois aura plus de 60 ans en 2050. Ainsi, il faut s'interroger dès maintenant sur la disponibilité des commerces et services dans les zones périurbaines pour les personnes âgées qui ne veulent ou ne peuvent plus conduire.

L'enjeu ne se limite pas aux seniors. L'EDVM nous montre que les chômeurs sont parmi les personnes qui sont amenées à réaliser le plus grand nombre de déplacements au quotidien, plus que les actifs à plein temps. Le constat est souvent le même pour les personnes à faibles qualifications car elles ont souvent des horaires atypiques, des emplois loin des centres-villes et qu'elles cumulent parfois plusieurs emplois. Il s'agit pourtant d'une population, souvent en précarité, pour qui le coût du transport pèse fortement.

Ainsi, au cours de la scolarité, lors de la recherche d'emploi, du passage à la retraite à l'entrée dans le grand âge, **les besoins et contraintes de mobilité sont très variables**. Il est donc très difficile d'y répondre.

La dispersion de l'habitat, la concentration des services et des commerces, l'allongement des distances parcourues tendent à créer **une forte dépendance des personnes à l'égard de la voiture**. Ainsi les 10 700

ménages ne disposant pas de moyens de locomotion propre (absence de permis de conduire, incapacité à conduire, contrainte financière, etc.), sont dépendants des transports publics ou des systèmes de solidarité. L'absence de véhicule contribue à créer des situations d'isolement, voire d'exclusion d'une part non négligeable de la population.

Face à tout cela, une approche qui se limiterait à l'offre de transport serait insuffisante. En effet, en milieu rural/périurbain, il n'existe pas une alternative à la voiture pour l'ensemble des déplacements. Il est donc impératif de faire évoluer les comportements, de travailler à la mise en place d'un bouquet d'offres de mobilité, de faire évoluer l'urbanisme, de s'appuyer sur les évolutions techniques, d'améliorer l'information des publics sur les offres de transports, d'accroître la coordination des autorités organisatrices, de favoriser l'appropriation par tous les élus de cet enjeu, etc.

Il est illusoire, au regard de la complexité des questions soulevées, de penser qu'il existe une réponse unique aux défis de mobilité.

C'est pourquoi il convient de **tenir compte dès aujourd'hui de ces phénomènes dans la définition des politiques publiques** car l'aménagement de l'espace public, la mise en place d'infrastructures adaptées, ou encore, la mise en place d'offres de services dédiés, demandent nécessairement du temps.

C'est une réflexion globale sur l'urbanisation et sur les équipements et services qui doit être menée pour garantir les meilleures conditions de mobilité pour tous et concilier, dans le même temps, l'enjeu du coût environnemental de la mobilité.



photo : Pixabay Coombesby CC0

à retenir...

La **mobilité diminue** fortement au-delà de **65 ans**

14% des ménages n'ont **pas de voiture**

21 000 personnes **ne sortent pas** de chez elles

Les moins de 25 ans consacrent plus de **1h15**
par jour à se déplacer

La **portée moyenne** des déplacements des **plus de 75 ans** est de **4,3 km**

80% de la population dispose du **permis de conduire**

Retrouvez toutes les informations, rapports et données de l'EDVM sur <http://data.agape-lorrainenord.eu:8080/edvm/>

AGAPE | Agence d'urbanisme et de développement durable Lorraine Nord
Espace Jean Monnet | Eurobase 2 | Pôle Européen de Développement | F-54810 LONGLAVILLE
tél : (+33) 03 55 26 00 10 | www.agape-lorrainenord.eu | agape@agape-lorrainenord.eu

Rédaction : Stéphane GODEFROY, chargé d'études « Mobilités et Stratégies de Territoires »

Traitement des données : Christophe BREDEL, Administrateur Système d'Information

Infographie : Meng JIA, chargée d'études « Projets urbains », Virginie LANG-KAREVSKI, chargée d'études « Communication et Infographie »

Enquête Déplacements Villes Moyennes | SCot Nord 54 & CCPHVA

Étude complémentaire | Les déplacements des publics spécifiques | décembre 2019

www.scotnord54.org

www.ccp hva.com

www.agape-lorrainenord.eu