

Les déplacements Domicile-Travail

Révélateurs de la complexité de la
problématique de mobilité

Enquête Déplacements
Villes Moyennes

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

étude complémentaire | juillet 2019



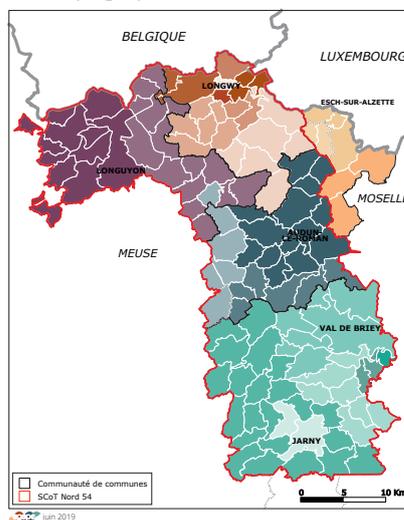
SOMMAIRE

INTRODUCTION.....	3
1. VOITURE ET HEURE DE POINTE CARACTÉRISENT LES DÉPLACEMENTS LIÉS AU TRAVAIL.....	4
2. DISTANCE ET TEMPS DE DÉPLACEMENT, UN DESTIN NON LIÉ EN LORRAINE NORD.....	9
3. DES BOUCLES DE DÉPLACEMENTS COMPLEXES.....	11
CONCLUSION.....	13
FICHES TERRITORIALES.....	15

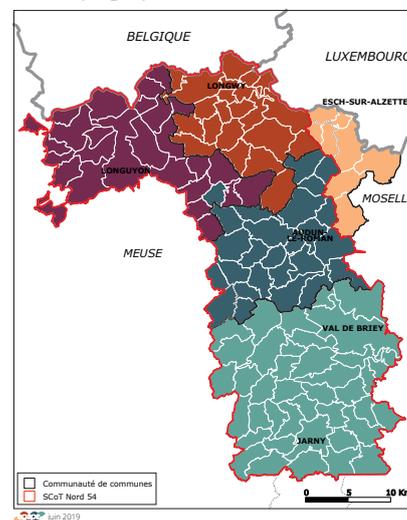
La collecte des données a été réalisée par entretiens téléphoniques entre le 7 novembre 2013 et le 15 janvier 2014 auprès des habitants de 11 ans et plus, sur le territoire du SCoT Nord Meurthe-et-Mosellan et de la Communauté de Communes du Pays Haut Val d'Alzette.

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



Parmi les déplacements quotidiens, moins d'un quart ont pour motif le travail. Ce chiffre pourrait laisser croire que le travail devient un motif comme un autre. Cependant, il n'en est rien. Une large part des distances parcourues le sont pour ce motif. Les heures de pointes sont essentiellement le fait de ces déplacements. Ces mêmes heures de pointes dimensionnent les réseaux de transports en commun.

De plus, les déplacements domicile-travail (D-T) traduisent des rythmes de vie et mettent en avant les relations d'interdépendance des territoires. L'analyse de l'accessibilité du lieu d'emploi impacte l'attractivité du territoire.

Ces déplacements méritent toute notre attention car ils sont synonymes d'un coût environnemental et financier important pour les ménages et pour la collectivité.

C'est pourquoi, les participants aux travaux de l'Observatoire Partenarial de la Mobilité de l'Agape ont décidé d'approfondir ce sujet et de s'intéresser aux principales caractéristiques de ces déplacements.

1/ Voiture et heure de pointe caractérisent les déplacements liés au travail

Le travail, une part importante des déplacements

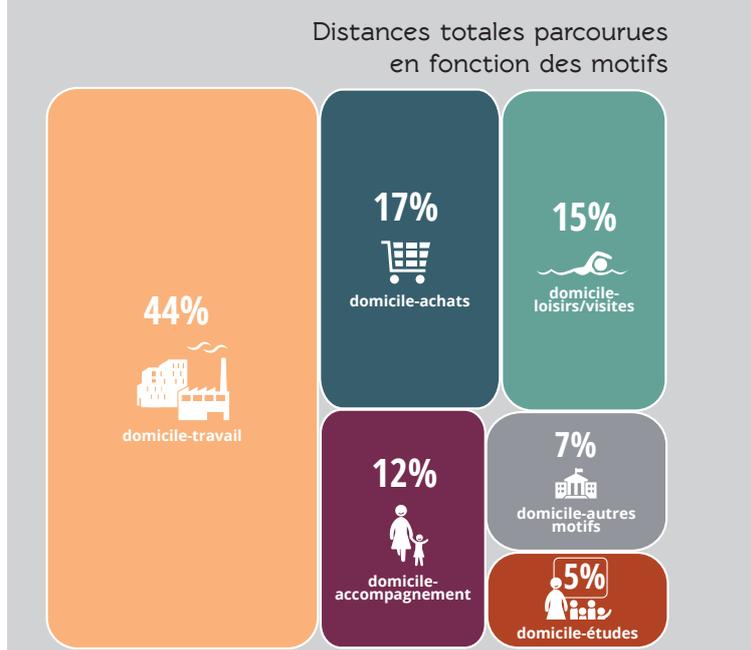
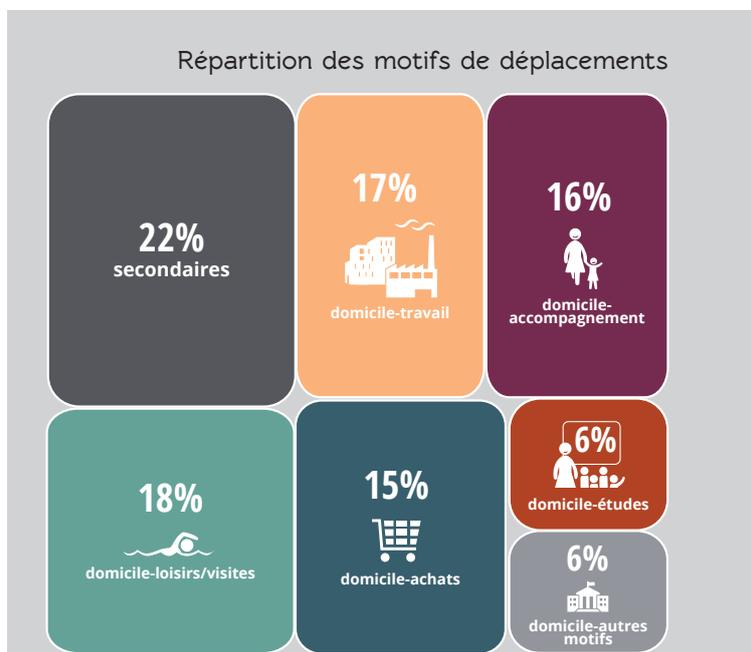
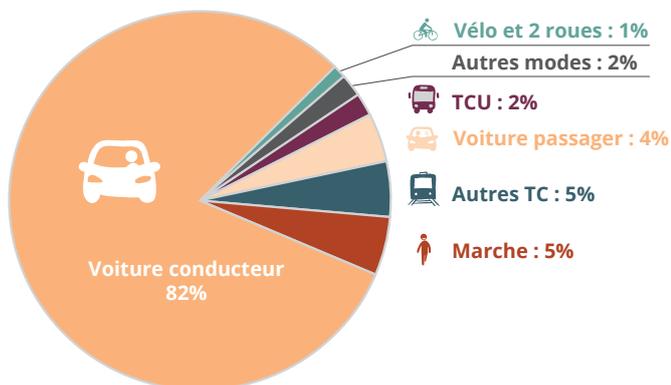
En Lorraine-Nord, les déplacements Domicile-Travail concernent plus de 70 000 actifs ayant un emploi. Les frontaliers représentent 35% des actifs.

Si les déplacements D-T ne représentent que **17% des déplacements combinés**, ils sont à l'origine de **près de 45% des kilomètres parcourus** chaque jour.



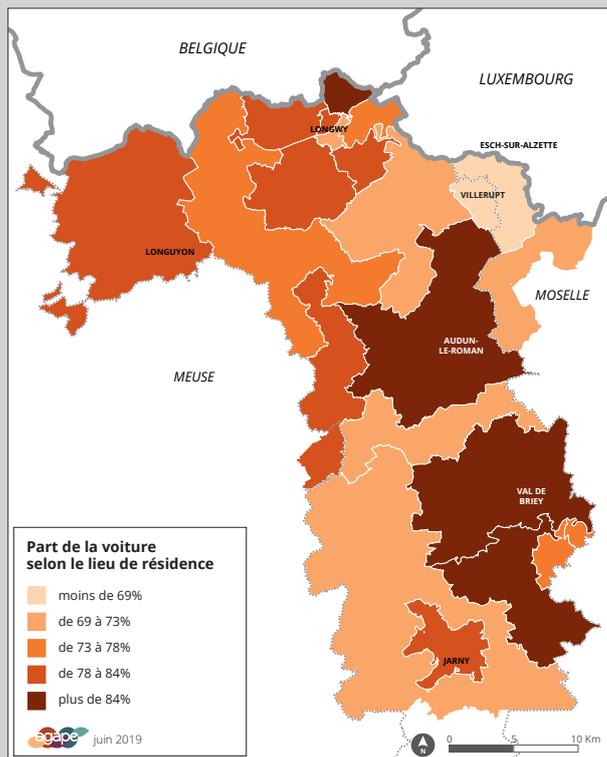
La prédominance de la voiture

Sur les 55 000 allers-retours effectués quotidiennement entre le domicile et le lieu de travail, plus de 47 000 (86%) sont réalisés en **voiture** (comme conducteur ou en tant que passager), soit une part modale plus élevée que sur l'ensemble des déplacements (69%).



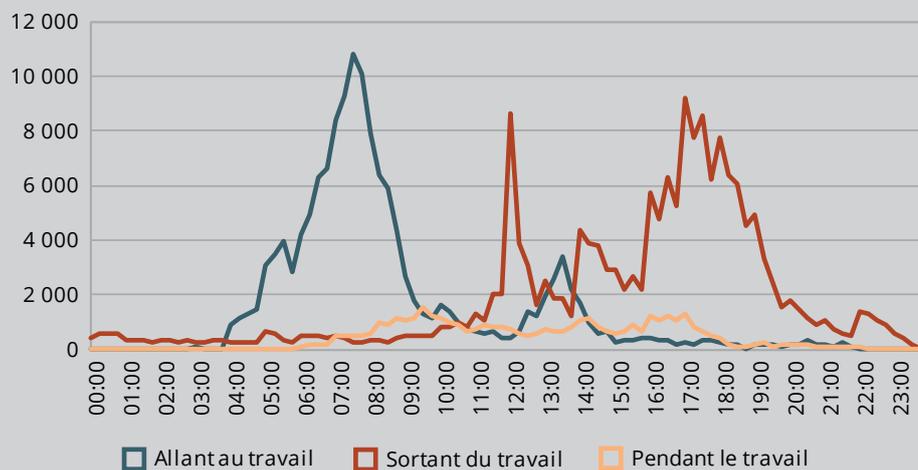
Le recours à la voiture varie en fonction du lieu de résidence ; en effet, nous observons que les habitants de Villerupt sont à peine plus de 60% à recourir à la voiture (soit 3 900 personnes) alors que ceux de l'Audunois et du Pays de l'Orne sont 90% (soit respectivement 3 850 et 3 400 personnes). Ces différences s'expliquent en partie par l'offre et la desserte en TC et par la polarisation des territoires voisins.

Part de la voiture selon le lieu de résidence



Des heures de pointes très marquées, surtout le matin

Horaires des déplacements liés au travail



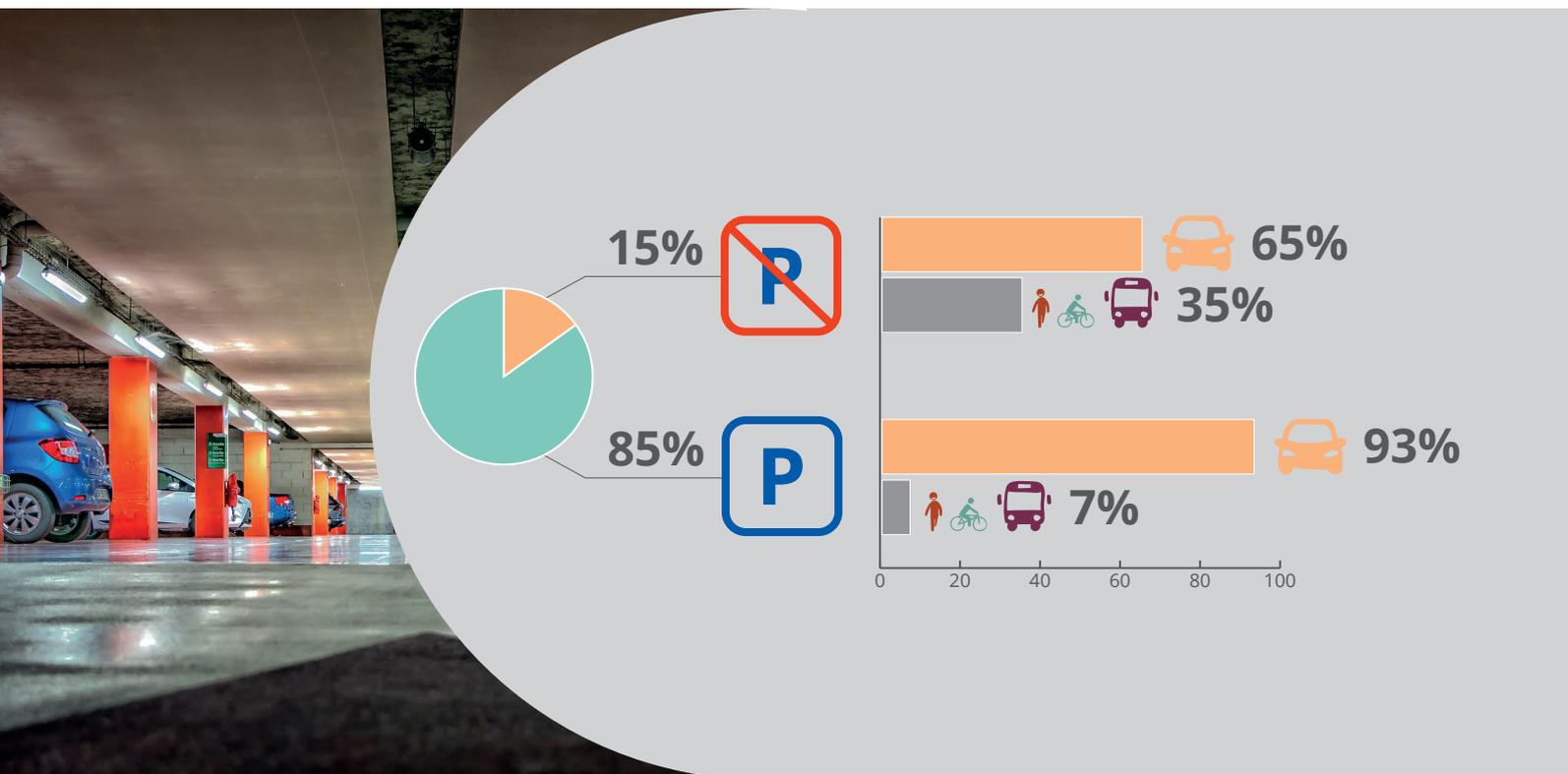
60% des départs au travail se font entre 6h et 8h45. Sur ce créneau horaire, les déplacements liés au travail représentent 51% des motifs de déplacements totaux. Le soir la pointe est moins marquée, ce qui démontre un étalement des retours dans le temps. Le besoin en transports en commun (TC) est donc plus étendu dans le temps le soir mais les besoins capacitaires par heure sont moins élevés que le matin.

L'aménagement des heures de travail (ou d'école) pourrait donc être une des solutions envisageables pour sortir des heures de congestion du trafic routier, notamment le matin.

Le stationnement, un critère crucial dans le choix modal

Parmi les actifs qui disposent d'un véhicule pour se rendre au travail, **85% ne rencontrent pas de difficulté de stationnement** à l'arrivée, et près de 30% ont même une place réservée, soit plus de 17 000 places de parkings réservées.

Cependant, 9 850 actifs (15%) déclarent souffrir de difficultés de stationnement sur leur lieu de travail.



La difficulté de se stationner est un critère important de report modal et elle oriente les choix individuels. Ainsi, **la part modale de la voiture pour le motif travail est de 93% quand les personnes ont facilement accès à une place**. Elle tombe sous les 65% pour ceux qui ont des difficultés de stationnement. L'utilisation de la voiture est donc souvent liée à la possibilité de pouvoir se stationner facilement sur son lieu de travail. C'est ainsi que 35% de ceux qui utilisent un autre mode déclarent qu'ils auraient des difficultés de stationnement s'ils venaient en voiture.

Dans le détail, nous nous apercevons que les difficultés de stationnement varient d'un lieu d'emploi à l'autre. En effet, 21% des actifs qui se rendent sur les secteurs de Nancy, Metz ou Thionville déclarent avoir des problèmes. Ils sont 19% parmi les frontaliers et seulement 12% pour les actifs qui restent en Lorraine Nord.

Les actifs qui bénéficient d'une place de stationnement réservée sur leur lieu de travail sont bien plus nombreux au Luxembourg ou dans les agglomérations de Metz, Nancy et Thionville (environ 42%) que sur le nord lorrain (22%).

Sachant que le choix modal pour aller travailler oriente celui pour les autres déplacements de la journée, la contrainte de stationnement est l'un des moyens de favoriser le report modal.

De plus, comme le fort recours à la voiture pour aller travailler se traduit aussi par une utilisation de la voiture pour les autres activités, afin de réussir à changer la donne, c'est sur la politique de stationnement au lieu de travail qu'il conviendrait d'agir pour favoriser les alternatives à la voiture.

Une seule personne par voiture, ou presque

Le nombre moyen d'occupants par véhicule pour le motif combiné Domicile-Travail est de 1,06, c'est-à-dire que **pour 100 voitures qui circulent, 106 personnes sont transportées**. Autrement dit, la quasi-totalité des personnes qui utilisent leur voiture pour aller travailler l'utilisent seules.

Sur le territoire de l'EDVM, nous comptons donc un total d'environ 2 200 co-voitureurs.

Un besoin de 1 600 places de covoiturage pour passer à un taux d'occupation de 1,2 ?

Des élus français et luxembourgeois s'engagent pour promouvoir le covoiturage qui est une vraie alternative à l'utilisation de la voiture et parfois aux bus de ville, pour les gens qui ne peuvent pas se rendre au travail en bus, à cause de leurs horaires de travail par exemple.

Le développement du covoiturage permettrait de réduire sensiblement le trafic routier. Par exemple, avec un taux de remplissage de 1,2, le nombre de voitures diminuerait de près de 12% (soit environ 5 500 voitures de moins depuis le territoire de l'EDVM).

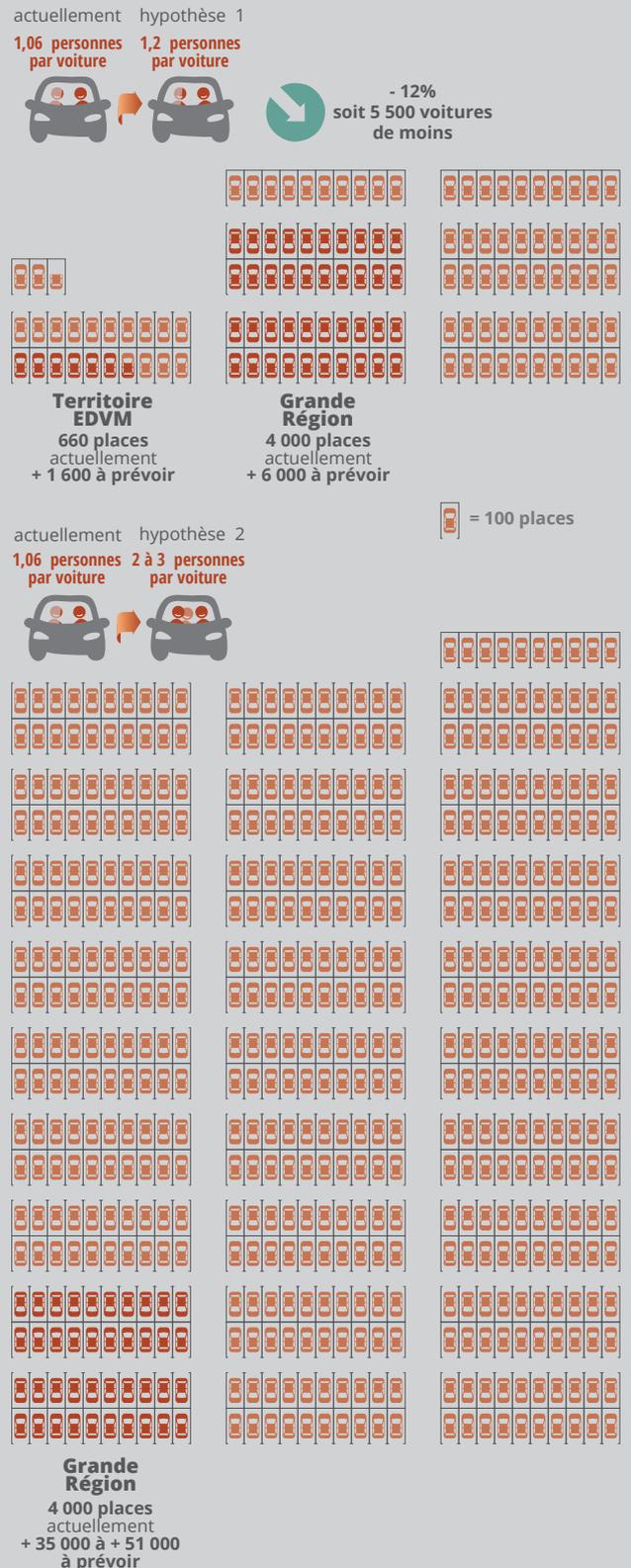
Mais pour cela, il conviendrait potentiellement de créer de nouvelles places de covoiturage...

La coopération entre le SIG-GR et le groupe de travail « transports » du Sommet de la Grande Région auquel participe l'Agape a permis de recenser les aires de covoiturage situées dans un périmètre de 40 km de la frontière luxembourgeoise. Environ 4 000 places de stationnement ont été recensées, ce qui reste faible par rapport aux plus de 160 000 travailleurs de la Grande Région travaillant au Luxembourg (voir carte page suivante).

Concernant le territoire de l'EDVM, ce recensement fait apparaître une offre actuelle d'environ 660 places. En nous basant sur le nombre de passagers (2 200) et sur ce nombre de places de stationnement, nous pouvons considérer qu'il est nécessaire d'avoir un ratio de 0,3 place par personne.

Pour transporter 5 500 covoitureurs supplémentaires, il faudrait donc construire à minima, rien que sur le territoire de l'EDVM, 1 600 nouvelles places de parking.

Le passage d'un taux de remplissage de 1,06 à 1,2 nécessiterait donc de multiplier le nombre de places par 2,4. A l'échelle de toute la zone frontalière comprise dans le recensement de la Grande-Région, nous pouvons estimer que cela reviendrait à passer de 4 000 à 10 000 places de covoiturage.



2/ Distance et temps de déplacement, un destin non lié en Lorraine Nord

La durée moyenne d'un déplacement Domicile-Travail est de 19 minutes.

La distance moyenne réalisée par les habitants de Cosnes et Romain / Gorcy est plus du double de celle des résidents de Mont Saint Martin, alors que la durée de ce déplacement n'est supérieure que de 3 minutes.

La vitesse des déplacements domicile-travail est donc la principale cause de la durée des trajets. Cela peut s'expliquer par la saturation des réseaux, notamment en agglomération, ou le recours aux modes actifs en ville.

La distance moyenne d'un déplacement Domicile-Travail est de 23 km.

La forte proportion de déplacements liés au travail aux heures de pointe, sur certains réseaux, fait de ces trajets un véritable enjeu pour l'économie et pour les collectivités publiques.

Le motif travail est générateur de distance relativement longue, mais cette distance varie fortement en fonction du lieu de résidence, ce qui démontre la déconnexion entre lieux de vie et d'emplois.



Le **motif combiné domicile-travail** correspond aux déplacements qui sont effectués **directement**, sans le moindre arrêt intermédiaire, **entre le lieu de résidence et le lieu d'emploi**, qu'il s'agisse du sens aller ou retour.

Le **motif de destination travail** correspond aux déplacements qui ont comme **destination le lieu d'emploi**, peu importe le lieu de départ (ex : un déplacement entre l'école où l'on vient de déposer son enfant et son lieu de travail).

En croisant les données relatives aux temps et aux distances, nous pouvons nous apercevoir que les habitants des secteurs de Cosnes et Romain et de Gorcy (A) sont ceux qui ont les parcours les plus longs. Le constat est le même pour les habitants de la T2L, du Jarnisy et de l'Audunois (B). Les habitants des territoires les moins denses sont donc confrontés à des temps et des distances accrues. En revanche, c'est à Longwy-Haut que les actifs bénéficient des trajets kilométriquement les moins longs.

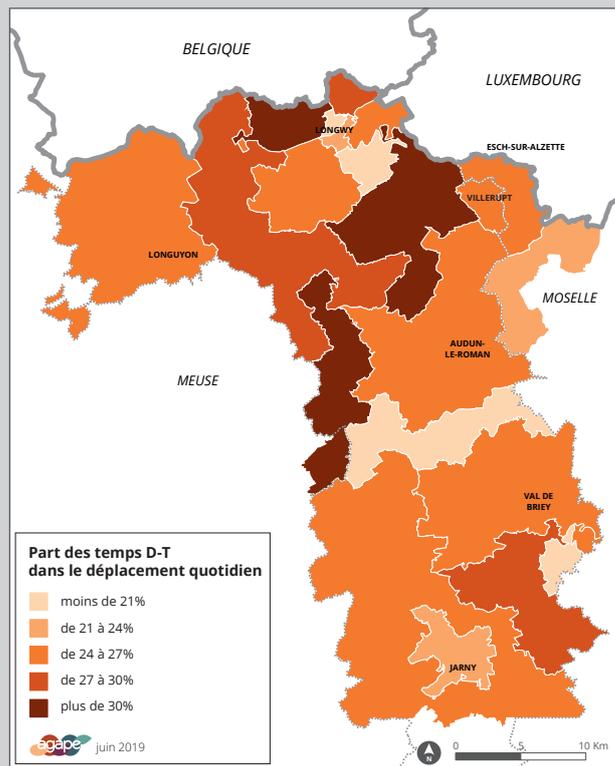
Au-delà de ça, nous constatons que pour la moitié des territoires, il n'y a pas de corrélation entre le temps et la distance.

En effet, les habitants des secteurs de la CCPHVA, du Sud de la CAL et de Mont-Saint-Martin (C) parcourent des distances bien en deçà de la moyenne, mais ont des temps de parcours supérieurs à la moyenne, alors que les résidents du Pays de Briey (D) effectuent, en moyenne, plus de distance que les autres mais bénéficient de temps de trajet plus courts.

Enfin, c'est pour les habitants de Longwy-Bas, Mexy et Haucourt-Moulaine (E) que les distances et les temps sont en moyenne les plus courts.

En moyenne, les déplacements liés au travail représentent 1/4 du temps passé à se déplacer d'une personne.

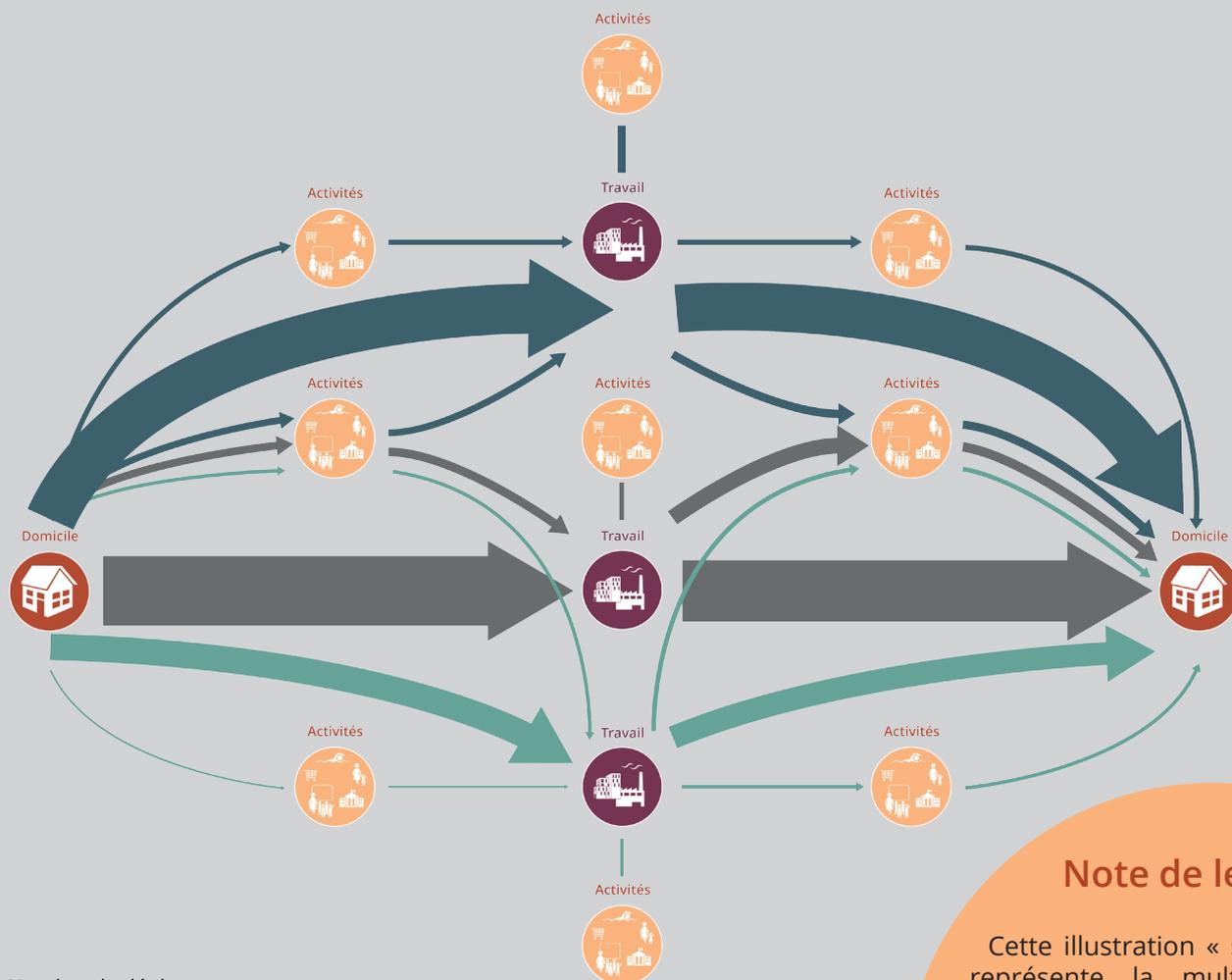
Part des temps Domicile-Travail dans le déplacement quotidien



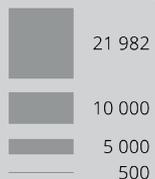
Distance et durée moyenne d'un déplacement pour se rendre au travail en fonction du DTIR de résidence



3/ Des boucles* de déplacements complexes



Nombre de déplacements



Territoire



Note de lecture

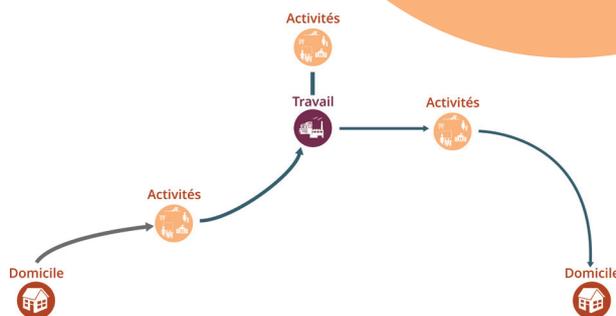
Cette illustration « simplifiée » représente la multitude des boucles de déplacements qui comportent au moins un déplacement pour motif travail. Elle nous permet d'observer les modes de vie de la population active.

Ces chaînes se caractérisent par un enchaînement de 2 à plus de 10 déplacements, pour motifs professionnels ou privés.

Exemple 1 : un habitant du territoire peut aller travailler directement dans une commune du Nord Lorrain et rentrer chez lui.

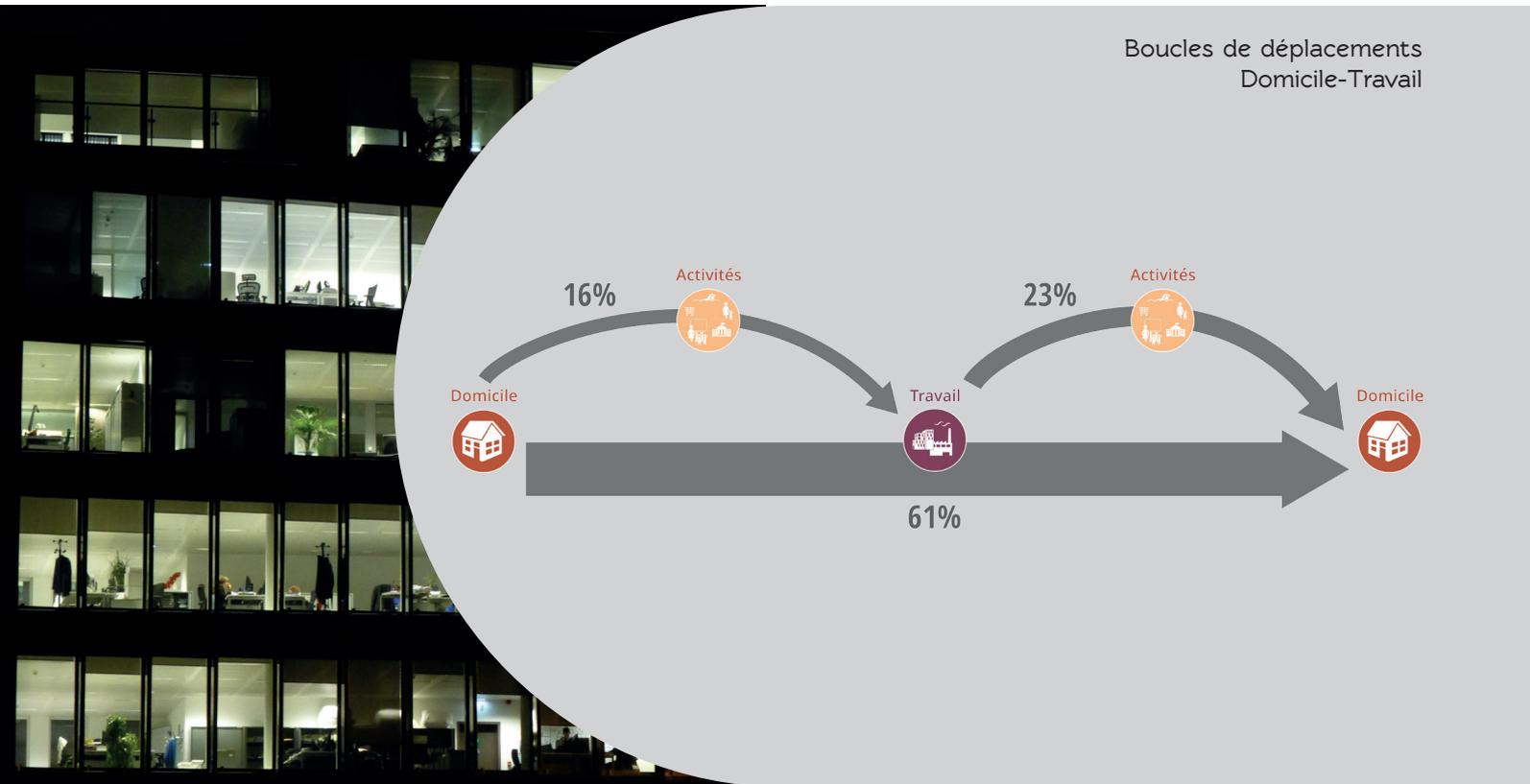


Exemple 2 : il peut aussi quitter son domicile, déposer une personne sur le chemin en Lorraine Nord, aller travailler au Luxembourg, avoir des activités au Luxembourg, retourner travailler, reprendre le chemin du domicile et s'arrêter faire des courses au Luxembourg, avant d'être de retour chez lui.



* Les boucles étudiées ici correspondent à l'enchaînement de l'ensemble des déplacements effectués entre le départ du domicile et le retour à celui-ci après le travail.

La chaîne Domicile-Travail-Domicile, c'est-à-dire les personnes qui n'ont pas d'autre activité que le travail entre le moment où elles quittent leur domicile et le moment où elles y reviennent, **représente 61% des cas de figure observés.**



Cette répartition varie en fonction du lieu de travail des personnes. Ainsi elle ne correspond qu'à 54% des boucles des frontaliers et 57% de ceux qui travaillent en France hors périmètre EDVM. Les actifs qui travaillent en Lorraine Nord sont pour leur part 68% à suivre ce schéma.

Cette illustration nous permet également de positionner, dans le temps et géographiquement, les activités par rapport à l'enchaînement structurant Domicile-Travail-Domicile. Ainsi, nous observons que quel que soit le lieu d'emploi, **16% des actifs font un arrêt sur le chemin du travail, alors qu'ils sont près d'1/4 à faire un arrêt sur le trajet qui les reconduit chez eux.** Ces activités sont en moyenne réalisées à 75% sur le territoire Nord Lorrain et entre 15 et 20% à l'étranger.

Enfin, entre 2 périodes de travail, 11% des actifs qui travaillent hors Lorraine Nord réalisent une activité contre 6% de ceux qui travaillent en Lorraine Nord. Les repas pris hors du domicile pour les actifs hors Lorraine Nord expliquent en grande partie cette différence. En effet, nous savons que 77% des actifs qui pratiquent une activité à l'étranger se restaurent et 22% font des achats. En revanche, pour les actifs

qui sont sur le territoire interne à l'EDVM, 40% se restaurent hors du domicile, 23% profitent de la coupure entre deux périodes de travail pour faire des démarches administratives et 21% pour faire des achats.

La grande majorité des actifs réalisent donc leurs activités sur leur territoire de résidence, cependant environ 10% des actifs qui travaillent en dehors du Nord Lorrain y pratiquent aussi leurs activités (courses, pratique des loisirs, etc.).

La multitude des cas de figure des boucles de déplacements nous permet de mieux comprendre pourquoi le recours à la voiture est aussi important. Cette complexité est difficilement compatible avec des modes alternatifs à la voiture, à moins que les services et commerces ne soient situés à proximité immédiate des lieux d'emplois et de résidence, voire dans des pôles d'échanges.

L'adaptation de l'offre à la réalité de la demande sur un territoire tel que celui du nord lorrain est donc loin d'être une sinécure.

Conclusion



Les collectivités proposent souvent une approche « par l'offre » de transports en commun pour répondre au mieux aux attentes des habitants. Mais de nouveaux enjeux doivent désormais être pris en compte :

- environnement et santé publique,
- attractivité territoriale,
- qualité de vie au travail,
- prévention des risques,
- nouveaux outils numériques* qui modifient les pratiques professionnelles et personnelles.

Le prix et la proximité d'une gare ou d'un arrêt de bus ne font pas tout. Les horaires, les fréquences, l'importance de l'offre, la qualité (confort, ponctualité, information, correspondances) sont des éléments souvent bien plus déterminants pour avoir recours aux transports collectifs. Il semble surtout que **le stationnement est un des leviers d'actions** puisque là où il n'y a pas de difficulté, la voiture est quasi en situation de monopole.

Les territoires doivent donc s'emparer de la meilleure connaissance que leur offre l'EDVM pour mieux saisir la diversité des comportements de leurs habitants et proposer de nouveaux services mobilité, mieux adaptés. Le défi est grand ! Il faut à la fois répondre à une demande forte et en augmentation, pour des déplacements plus rapides, moins polluants, dans un cadre budgétaire de plus en plus contraint, le tout sur un vaste territoire peu dense qui limite la possibilité de desserte par les transports en commun...

Enfin, certes le choix modal résulte d'une décision individuelle mais il ne faut pas oublier que les déplacements s'inscrivent dans un système où les décisions d'ordre administratives sont fortes. Les réseaux de transports s'organisent en effet au sein d'un périmètre défini par les autorités Organisatrices de la Mobilité. Les Périmètres de Transports Urbains ne correspondent pas, dans le Pays-Haut, aux aires dans lesquelles s'effectuent l'essentiel des déplacements.

Il apparaît donc clairement que pour répondre aux besoins des habitants, **l'adaptation de l'offre de transports en commun devrait se faire par rapport aux territoires vécus et à la réalité des bassins de déplacements.**

* 75% des salariés franciliens souhaiteraient pouvoir travailler en télétravail et ceux qui en ont déjà la possibilité expriment un taux de satisfaction de 96% (Source : LBMG Worklabs).

Périmètre EDVM

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



51 845 déplacements domicile-travail / jour

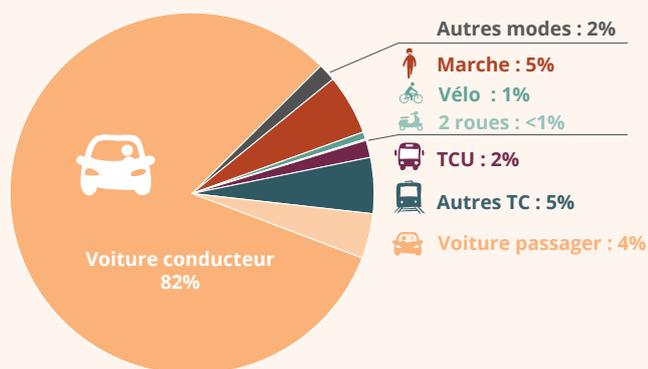
1,06 personnes / voiture



17% de déplacements pour le motif combiné «travail»



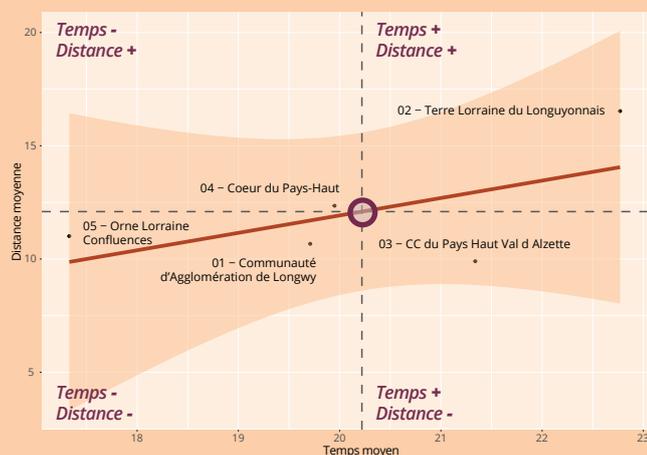
répartition modale pour le motif combiné travail



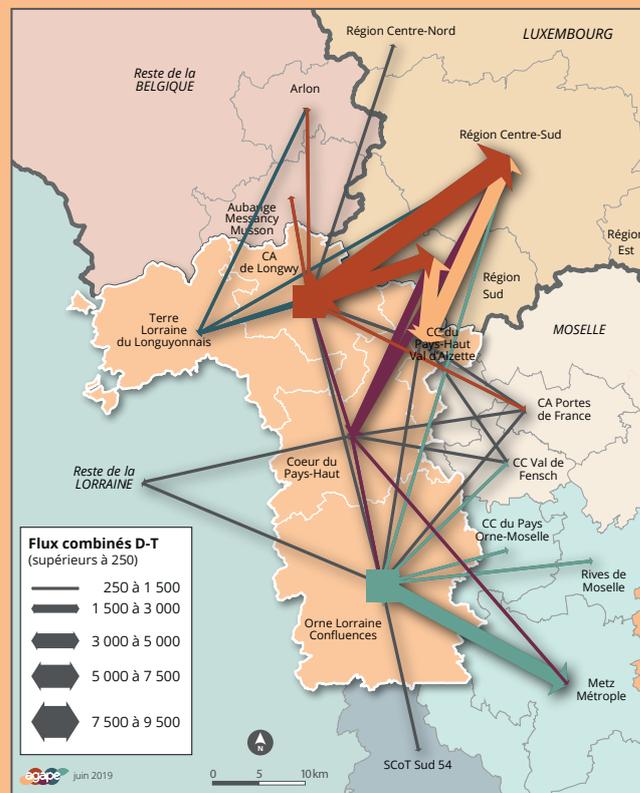
difficultés de stationnement sur le lieu de travail



distance et durée moyenne d'un déplacement pour se rendre au travail en fonction de l'EPCI de résidence



principaux flux pour le motif travail



71% de flux internes

CAL

Communauté d'Agglomération de Longwy



17 051 déplacements domicile-travail / jour

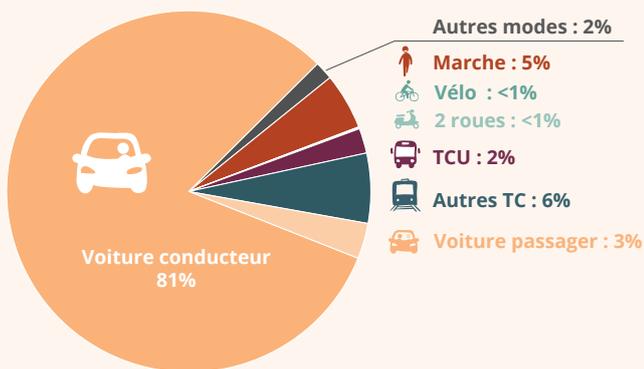
1,02 personnes / voiture



17% de déplacements pour le motif combiné «travail»



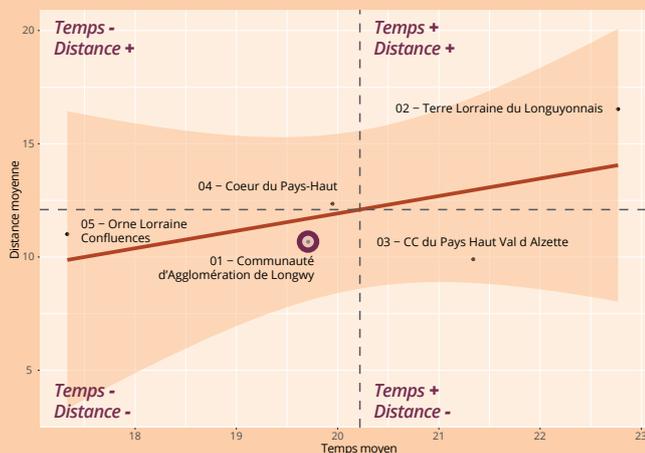
répartition modale pour le motif combiné travail



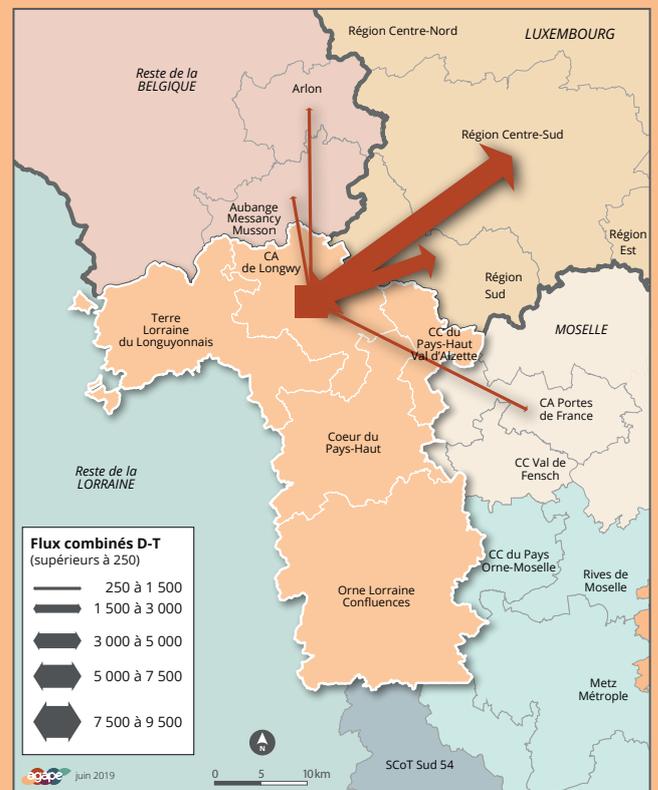
difficultés de stationnement sur le lieu de travail



distance et durée moyenne d'un déplacement pour se rendre au travail en fonction de l'EPCI de résidence



principaux flux pour le motif travail



36% de flux internes



6 811 déplacements domicile-travail / jour

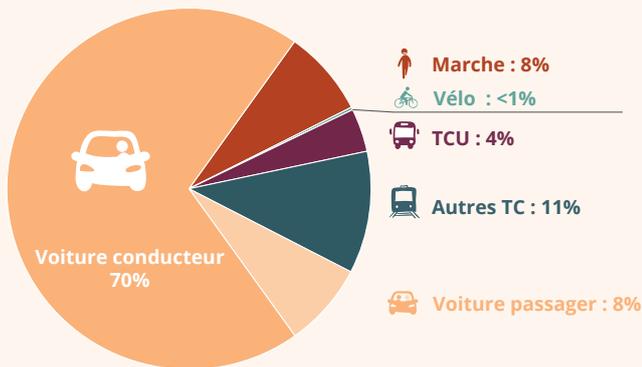
1,04 personnes / voiture



15% de déplacements pour le motif combiné «travail»



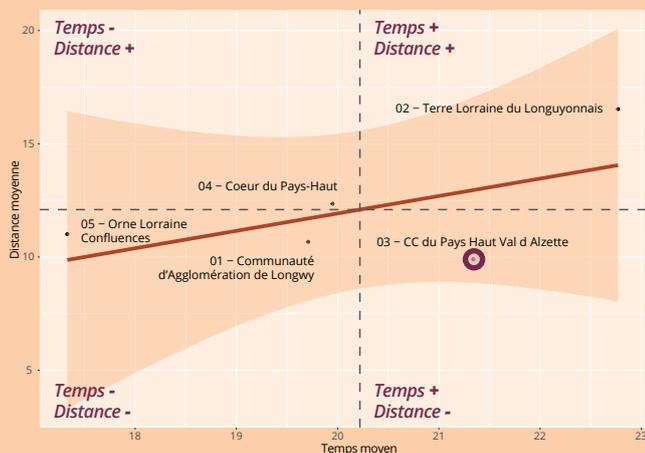
répartition modale pour le motif combiné travail



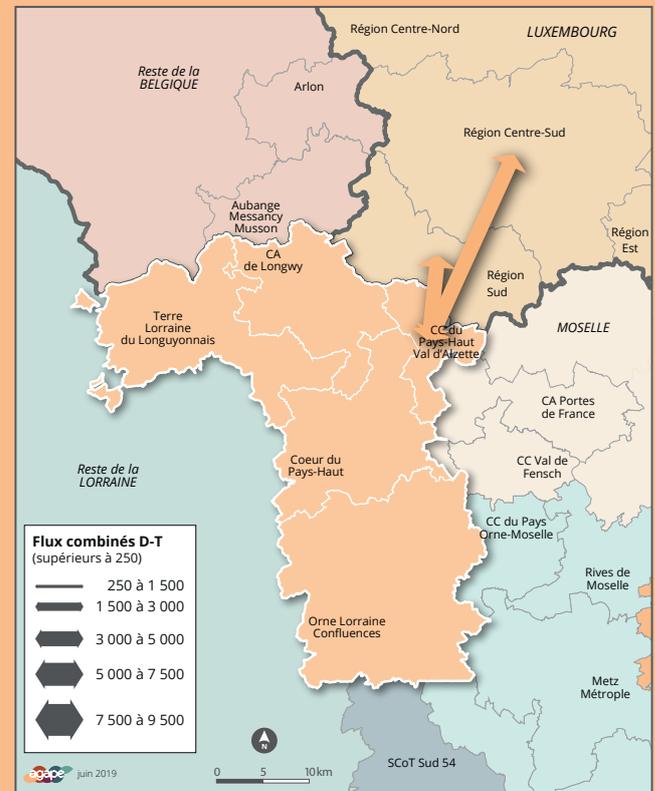
difficultés de stationnement sur le lieu de travail



distance et durée moyenne d'un déplacement pour se rendre au travail en fonction de l'EPCI de résidence



principaux flux pour le motif travail



9% de flux internes

CPH

Coeur du Pays-Haut



6 550 déplacements domicile-travail / jour

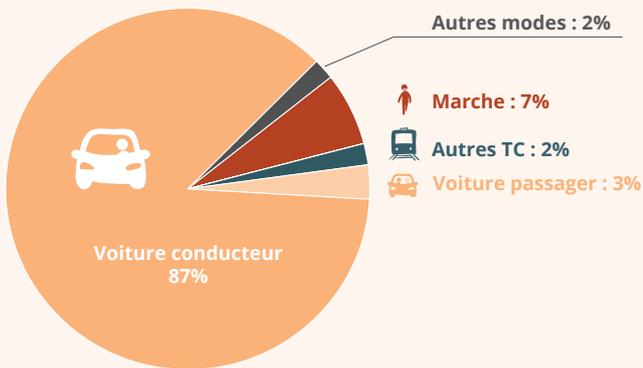
1,01 personnes / voiture



16% de déplacements pour le motif combiné «travail»



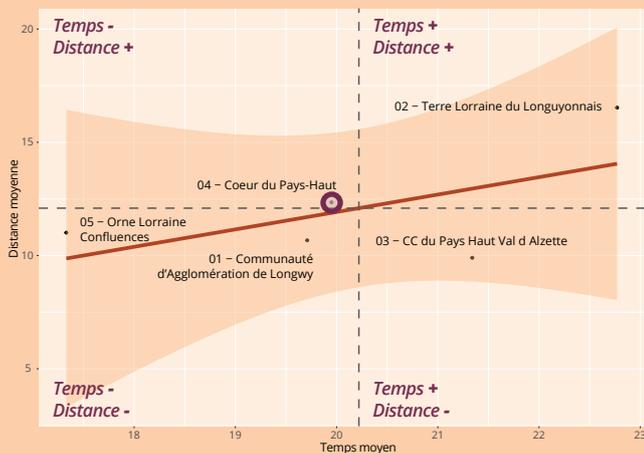
répartition modale pour le motif combiné travail



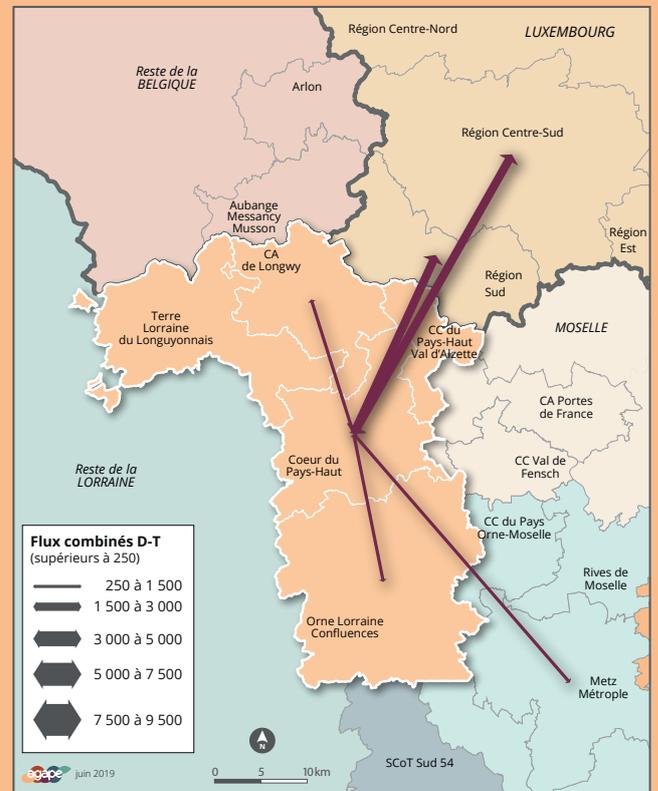
difficultés de stationnement sur le lieu de travail



distance et durée moyenne d'un déplacement pour se rendre au travail en fonction de l'EPCI de résidence



principaux flux pour le motif travail



11% de flux internes



Orne Lorraine Confluences



16 642 déplacements domicile-travail / jour

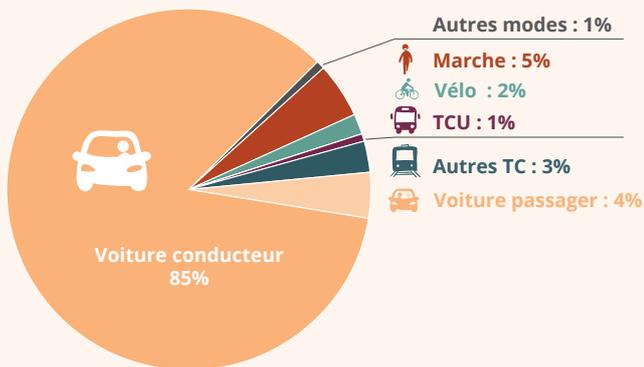
1,09 personnes / voiture



17% de déplacements pour le motif combiné «travail»



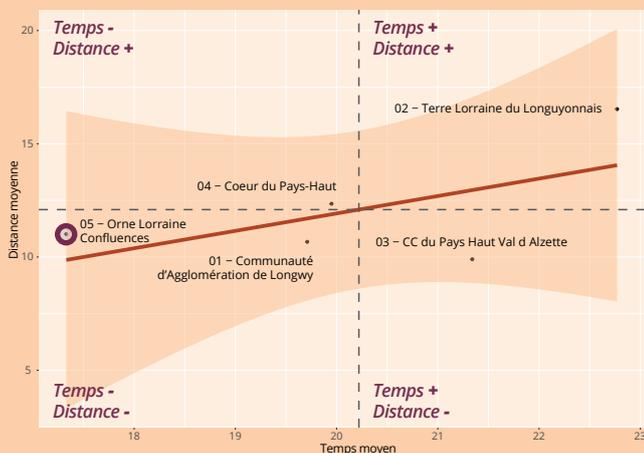
répartition modale pour le motif combiné travail



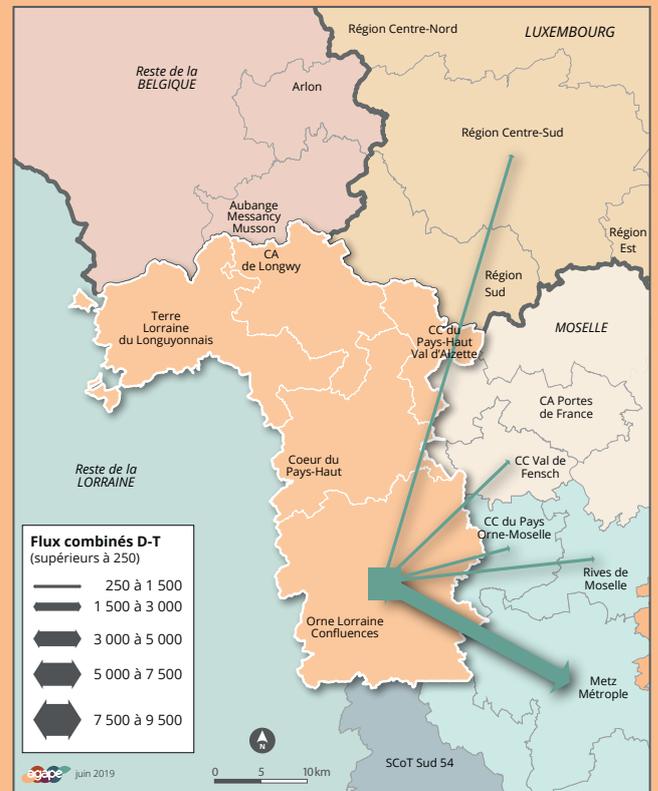
difficultés de stationnement sur le lieu de travail



distance et durée moyenne d'un déplacement pour se rendre au travail en fonction de l'EPCI de résidence



principaux flux pour le motif travail



49% de flux internes

T2L

Terre Lorraine du Longuyonnais



4 791 déplacements domicile-travail / jour

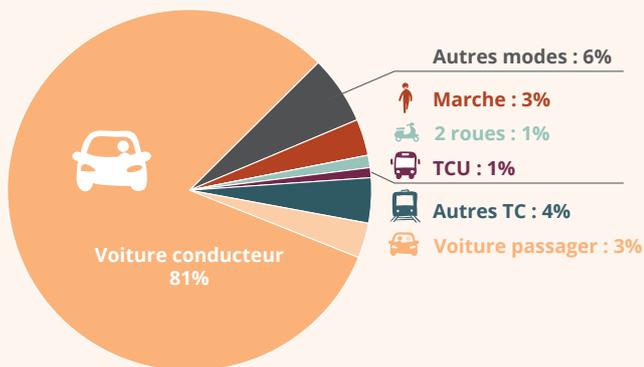
1,11 personnes / voiture



19% de déplacements pour le motif combiné «travail»



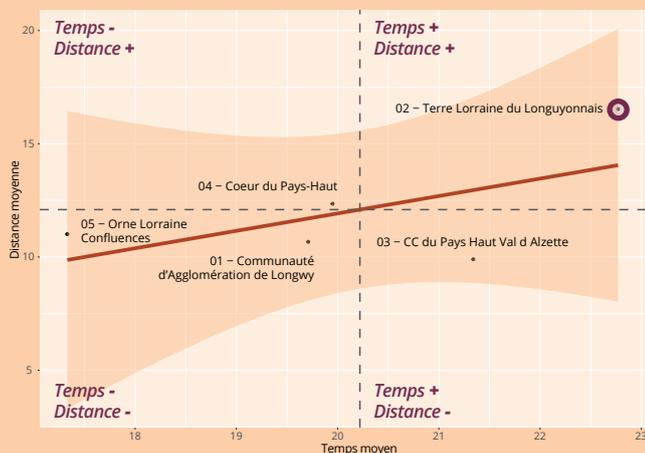
répartition modale pour le motif combiné travail



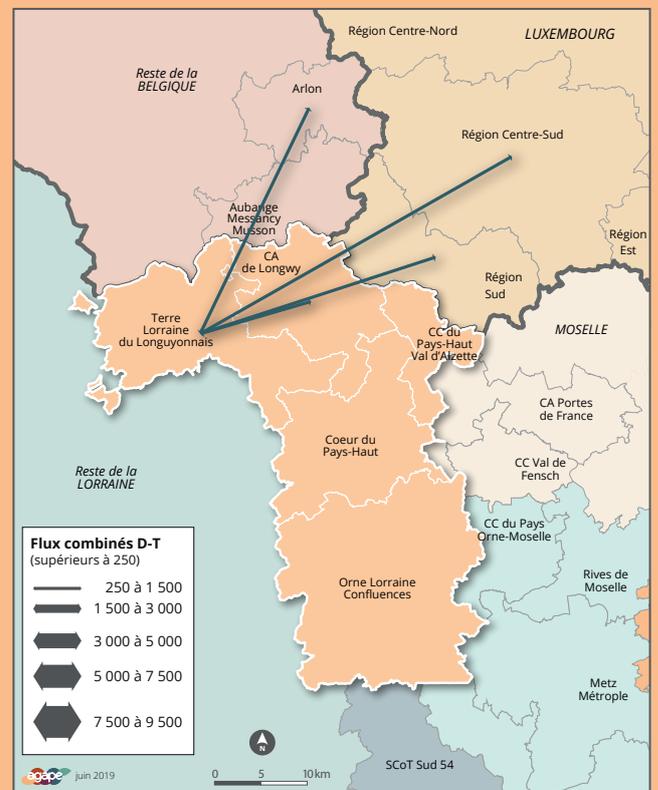
difficultés de stationnement sur le lieu de travail



distance et durée moyenne d'un déplacement pour se rendre au travail en fonction de l'EPCI de résidence



principaux flux pour le motif travail



15% de flux internes



photo : AGAPE

à retenir...

45% des kilomètres parcourus chaque jour le sont pour les **trajets domicile-travail**

86% des déplacements domicile-travail sont effectués en **voiture**

60% des départs se font **entre 6h et 8h45**

1,06 occupant par voiture pour aller travailler

19 minutes et 23 km en moyenne pour un déplacement domicile-travail

1/4 du **temps passé** à se déplacer concerne le travail

61% des personnes ne font **aucun arrêt intermédiaire** sur leur trajet domicile-travail-domicile

Retrouvez toutes les informations, rapports et données de l'EDVM sur <http://data.agape-lorrainord.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-lorrainord.eu | agape@agape-lorrainord.eu

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

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

Infographie : Virginie LANG-KAREVSKI, chargée d'études « Communication et Infographie »

Enquête Déplacements Villes Moyennes | SCoT Nord 54 & CCPhVA

Étude complémentaire | Déplacements domicile-travail | juillet 2019

www.scotnord54.org

www.ccphva.com

www.agape-lorrainord.eu