

GRANDES TENDANCES D'ÉVOLUTION DES MOBILITÉS DE L'AUTOMOBILITÉ À LA MULTIMODALITÉ

314

DÉCEMBRE 2020



MOBILITÉ



La réalisation par l'ADEUS d'une enquête mobilités en 2019 permet de mesurer les grandes évolutions observées dans les pratiques de mobilité des habitants de nos territoires.

Cette note s'intéresse tout particulièrement aux variations structurelles, intervenues ces dix dernières années ou en cours. Ces variations, pérennes dans le temps, sont en effet à même de rebattre les cartes en profondeur en matière de

politiques de mobilité. C'est par exemple le cas du vieillissement de la population, dont les effets devraient être de plus en plus visibles dans la décennie à venir, y compris en matière de mobilité, compte tenu de leurs besoins et pratiques spécifiques.

Ces changements observés peuvent être le fruit des politiques des mobilités mises en place. Cependant, cette note insiste sur la manière dont l'évolution des modes de vie influe également sur

les façons que chacun a de se déplacer. Dans ce domaine, ce travail identifie certains phénomènes émergents, encore à confirmer, à l'instar du rapport à la voiture qui semble devenir moins central et structurant dans la vie des individus.

Une telle tendance, si elle devait se confirmer, pourrait permettre un véritable changement de paradigme en matière de politiques de mobilité.

Des déplacements en augmentation... mais une mobilité plutôt stable

Un volume des déplacements quotidiens en hausse

Par rapport à 2009*, les habitants du Bas-Rhin (de cinq ans et plus) réalisent en 2019 **plus de 300 000 déplacements quotidiens supplémentaires**, soit une hausse de près de 10 %.

Cette hausse est liée à un double phénomène :

- démographique d'une part, puisque à mobilité constante, l'augmentation de la population entraîne mécaniquement une augmentation des déplacements,
- en lien avec l'augmentation du nombre moyen de déplacements réalisés par personne (la mobilité), d'autre part.

Cette hausse des déplacements quotidiens est plus marquée dans l'Eurométropole de Strasbourg (+17 %), en raison de la croissance démographique plus élevée observée sur ce territoire. Sur le reste du Bas-Rhin, la hausse du nombre de déplacements quotidiens se limite à +6 %.

Des programmes d'activités qui restent inchangés

La mobilité individuelle est le reflet du programme d'activités des individus, et donc de leur mode de vie. Or, l'évolution des modes de vie est un processus lent et il est donc normal de constater que ces programmes d'activités n'ont que peu évolué entre 2009 et 2019.

En effet, si l'on considère les seules personnes s'étant déplacées le jour analysé (les personnes dites « mobiles »), leur mobilité moyenne se révèle quasiment stable, passant de 4,4 à 4,5 déplacements par jour et par personne en moyenne.

Une forte baisse des « immobiles »

L'évolution de la mobilité individuelle moyenne constatée (+6 %) ne s'explique donc pas par les changements de pratiques des personnes mobiles mais prioritairement par ceux des personnes « immobiles » (ne s'étant pas déplacées le jour analysé).

Ainsi, **la diminution du nombre et de la part de personnes immobiles explique, en grand partie, l'augmentation de la mobilité intervenue entre 2009 et 2019**, passant de 3,9 à 4,2 déplacements par jour et par personne, tous modes et tous motifs de déplacements confondus.

Une baisse généralisée des immobiles pourrait être la conséquence d'une croissance du niveau de vie par rapport à 2009, alors que la crise financière démarrée l'année précédente était à son comble. Toutefois, cette hypothèse est, au moins partiellement, battue en brèche puisque **la régression de l'immobilité se révèle particulièrement marquée chez les personnes de plus de 65 ans**, et plus précisément même sur la tranche de 75 ans et plus. Il paraît alors plus vraisemblable que cette évolution traduise davantage la volonté et la capacité des personnes âgées de pratiquer des activités plus longtemps et en plus grand nombre.

* Analyses réalisées sur un périmètre et des déplacements comparables (hors flux externes, c'est-à-dire, en excluant les déplacements dont l'origine ET la destination se situent en dehors du Bas-Rhin).

Le vieillissement : un impact limité sur la mobilité... jusqu'à présent

Des seniors plus mobiles qu'hier...

Les personnes âgées (au-delà de 65 ans) connaissent la plus importante augmentation de la mobilité individuelle, traduisant un vieillissement qui se fait dans des conditions de vie meilleures, permettant aux seniors d'être plus actifs qu'il y a dix ans à âge comparable.

Dans le détail, une analyse par genre permet en outre d'observer qu'à partir de 75 ans, la mobilité féminine chute de manière nettement plus marquée que la mobilité masculine. Cet écart s'explique probablement par le différentiel entre « espérance de vie totale » et « espérance de vie en bonne santé » existant selon les genres.

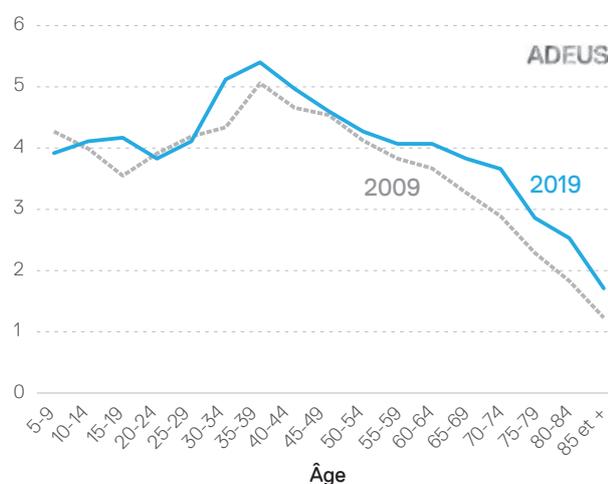
En effet, si l'espérance de vie en bonne santé est très proche pour les hommes et les femmes, ces dernières ont en revanche une espérance de vie totale plus longue que les hommes de cinq années. En d'autres termes, l'espérance de vie en « mauvaise santé » des hommes est plus réduite, ce qui limite la durée de la période où leur mobilité est contrainte.

... mais moins mobiles que leurs enfants et petits-enfants

Quoique plus mobiles qu'il y a dix ans, le rythme des aînés ralentit néanmoins drastiquement au sortir de la vie active.

Ce ralentissement se traduit par une baisse marquée de leur mobilité et par une modification de la structure modale de leurs déplacements. Les retraités ont ainsi un recours accru à la marche, au détriment des autres modes, plus contraignants.

LE DIFFÉRENTIEL DE MOBILITÉ PAR ÂGE EN 2009 ET 2019 DANS LE BAS-RHIN (ENSEMBLE DES FLUX) - Source : ADEUS, EMA 2019 - EMD 2009



Une proportion de seniors dans la population totale qui croît régulièrement

Le vieillissement de la population est une réalité pour l'ensemble du périmètre d'enquête. Il s'explique par la conjugaison d'un double mouvement :

- ➔ le vieillissement « par le haut » ou l'allongement de l'espérance de vie, combiné à l'avancée en âge des générations du baby-boom,
- ➔ le vieillissement « par le bas » ou la baisse du nombre de naissances et plus largement, du nombre de jeunes dans la société.

Ce double phénomène s'observe sur tout le Bas-Rhin et de manière un peu moins marquée dans l'Eurométropole de Strasbourg.

Mais le contrecoup annoncé sur la mobilité n'est pas encore visible

Aujourd'hui, le vieillissement structurel de la population a un impact encore relativement marginal sur la mobilité. Ainsi, l'augmentation du poids des aînés dans la population réduit, mécaniquement, la mobilité individuelle moyenne de seulement de 0,03 déplacements par jour et par personne par rapport à 2009.

Cependant, avec la bascule actuellement à l'œuvre des baby-boomers dans la tranche d'âge, nettement moins mobile, des 75 ans et plus, les effets du vieillissement devraient commencer à se faire ressentir dans la décennie à venir.

Une étude conduite par le Ministère du développement durable en 2016¹, estime ainsi que l'impact du vieillissement de la population déclencherait en France une diminution de 3,9 % du nombre de voyageurs-kilomètres à l'horizon 2030.

1. « Projections de la demande de transport sur le long terme », juillet 2016)

Un essor de la marche important et pérenne

Plus de marche au quotidien...

La part modale de la marche passe de 33 à 37 % dans l'Eurométropole de Strasbourg et de 20 et 28 % en dehors. C'est un des résultats les plus emblématiques de cette enquête et qui semble être une modification structurelle des pratiques de mobilité et non un épiphénomène.

Les habitants des territoires hors Eurométropole de Strasbourg ont fait progresser la part modale de la marche de 42 % à 62 % sur les trajets de moins de un kilomètre et de 13 % à 23 % sur ceux de un à trois kilomètres. Sur l'Eurométropole, ces parts modales ont atteint respectivement 69 et 19 % en 2019, contre 63 et 18 % en 2009.

Le recours accru à la marche concerne toutes les populations (même si la hausse est proportionnellement plus élevée chez les personnes en âge d'être actives et les seniors) et tous les motifs de déplacements (particulièrement les achats, les loisirs, les visites et l'accompagnement).

...au sein d'espaces de densité variable

L'augmentation des déplacements à pied correspond à une tendance généralisée sur le territoire national. Plus que des politiques de mobilité mises en œuvre à l'échelle locale, l'évolution des modes de vie et probablement la sensibilité environnementale croissante de la société, semblent par conséquent expliquer cette forte évolution des pratiques.

L'essor de la marche s'inscrit au sein d'espaces de densité variable : tant urbains, que périurbains ou ruraux.

Si le réaménagement de certains centres urbains ou de villages a pu encourager le développement de sa pratique, force est de constater que tous les territoires en ont profité, y compris ceux dont les espaces publics ont été peu retravaillés.

Et dans un contexte de déplacements majoritairement courts

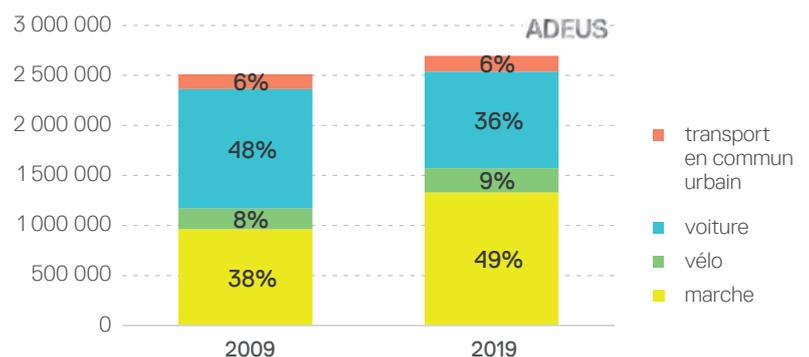
Au quotidien, en cohérence avec le développement marqué de la marche, le poids des déplacements inférieurs à dix kilomètres, largement majoritaires, est en légère hausse sur tout le territoire : dans l'Eurométropole de Strasbourg, ils représentent ainsi 85 % de l'ensemble des déplacements produits (contre 83 % en 2009), et 70 % dans le reste du Bas-Rhin (contre 69 % dix ans auparavant).

Cette hausse semble ainsi être le fruit d'aspirations partagées par une majorité de personnes de renforcer leurs pratiques de proximité, de valoriser le local. Ces aspirations se traduisent entre autres, du point de vue de l'habitant, par une fréquentation accrue des commerces de proximité mais aussi par une recherche de rationalité dans les déplacements produits et les kilomètres parcourus.

Compte-tenu du vieillissement de la population et de la nature des pratiques des personnes âgées, il faut s'attendre à ce que ces pratiques de proximité et le recours à la marche s'accroissent encore dans les années à venir.

ÉVOLUTION DE LA RÉPARTITION DES DÉPLACEMENTS PAR MODES POUR DES DISTANCES INFÉRIEURES À 3 KM POUR LES BAS-RHINOIS (2009 -2019)

Source : ADEUS, EMA 2019 - EMD 2009



Une nouvelle relation à la voiture particulière ?

Un usage de la voiture en forte diminution

Le ralentissement de l'usage de la voiture est observé depuis le début des années 2000 en France. Entre 2009 et 2019, dans le Bas-Rhin, cette baisse s'est accentuée, avec un recul de la voiture tant en termes de part modale (de 45 à 37,5 % dans l'Eurométropole de Strasbourg et de 70 % à 61 % pour le reste du Bas-Rhin), que de nombre de déplacements réalisés ou de kilomètres produits à l'échelle d'une journée.

En effet, malgré la hausse du nombre total de déplacements quotidiens, le volume de kilomètres parcourus en voiture diminue : sur un total quotidien stable de 18 millions de kilomètres, la part de ceux réalisés en voiture est passée de 82 % en 2009 à 75 % en 2019.

Des déplacements courts qui s'affranchissent de plus en plus de ce mode

Le développement d'alternatives modales compétitives dans leur « zone de pertinence » respective rend l'utilisation de la voiture moins pertinente sur un certain nombre de trajets. Dans la proximité en particulier, le recours à l'automobile diminue au profit de la marche, du vélo ou des transports collectifs. Dans l'Eurométropole, ce rééquilibrage s'opère pour les déplacements de moins de 10 kilomètres ; hors Eurométropole de Strasbourg, seuls les trajets de moins de trois kilomètres semblent permettre aux modes alternatifs à la voiture d'être réellement concurrentiels.

Cette concurrence modale accrue s'observe aussi sur les déplacements plus longs – au-delà de 20 kilomètres – qui ont profité du développement des offres interurbaines (trains et cars). En revanche, la tranche 10-20 kilomètres demeure un domaine sur lequel l'automobile règne en maître.

S'amorce un phénomène de démotorisation...

Cette évolution des pratiques s'accompagne d'une amorce de démotorisation des ménages (déjà observée) et surtout des personnes (une première), pouvant traduire l'intérêt moindre d'une partie de la population pour ce mode, ainsi que sa capacité à s'en affranchir.

Dans le même registre, si le taux de permis de conduire augmente légèrement – en lien probablement avec la disparition d'une catégorie de population âgée et peu équipée – les jeunes adultes, en particulier les jeunes urbains, semblent s'en détourner de plus en plus. Ainsi, entre 2009 et 2019, le taux d'équipement en permis des 18-24 ans a chuté de 63 à 57 %.

Baisse de la motorisation, intérêt moindre du permis de conduire chez les jeunes adultes : la voiture semble commencer à perdre son image pour devenir un simple mode de transport auquel on ne souhaite accéder que si l'on en a réellement l'utilité.

ÉCLAIRAGE

Malgré la tendance à la baisse de l'usage de la voiture, une information interpelle : l'autosolisme augmente fortement. En effet, la diminution du nombre de passagers automobilistes explique à elle seule la moitié de la baisse de la part modale de la voiture (sauf que le véhicule de ces passagers circule encore bien souvent). Ainsi, dans le détail, on constate que le nombre de déplacements des automobilistes conducteurs ne chute que de 3 % lorsque celui des passagers s'effondrent de 25 %.

Vers un panel d'offres adapté à la diversité des besoins

Un intérêt pour les alternatives à la voiture qui s'élargit

Au-delà de la part modale des déplacements, il est intéressant de noter que le rapport aux différents modes a évolué ces dix dernières années.

Ainsi, si un tiers de la population (33 %) avait recours à la marche en 2009, aujourd'hui, 42 % de la population a fait au moins un déplacement à pied. En plus d'y avoir plus de déplacements à pied, il y a donc plus d'usagers de la marche. Dit autrement, s'il y a davantage de déplacements à pied, ce n'est pas tant que les piétons d'hier marchent plus, c'est que des personnes changent de pratique pour devenir des piétons.

Ce constat se vérifie également pour le vélo, avec une part de « cyclistes » qui passe de 8 à 10 % (de 10 à 14 % de clients du vélo dans l'Eurométropole de Strasbourg mais une légère diminution de 7 à 6 % dans le reste du périmètre d'enquête).

En matière de transports collectifs, la tendance globale est également encourageante avec une clientèle qui croît de 9 à 13 % de la population totale pour les transports urbains (et surtout de 19 à 25 % sur l'Eurométropole de Strasbourg) et une relative stabilité à 6 % pour les transports interurbains (en hausse de 8 à 9 % pour les habitants hors Eurométropole).

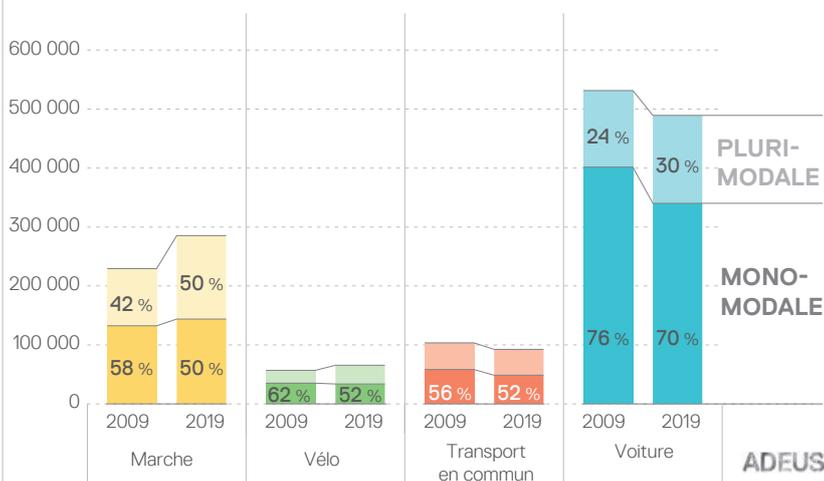
L'émergence d'une mobilité « servicielle »

En lien avec l'élargissement de la clientèle des différents modes alternatifs à la voiture, il est intéressant de noter que l'usage exclusif d'un mode tend quant à lui à régresser (cf. graphique).

Ainsi, si la clientèle de la voiture s'avère stable (46 % de la population cliente), ses usagers optent toutefois de plus en plus pour d'autres modes pour une partie de leurs déplacements.

Ce constat confirme une approche modale plus rationnelle, basée sur les options disponibles en fonction de leur pertinence et qui confirme l'intérêt de renforcer le panel d'options mises à disposition des usagers afin de leur permettre de moins utiliser leur voiture. Celle-ci trouve alors sa place aux côtés et en complémentarité des autres modes de transport... un changement plus structurant qu'il n'y paraît compte tenu de la place centrale qu'occupait jusqu'alors la voiture dans le cœur de la plupart des personnes.

PART DE LA CLIENTÈLE DE CHAQUE MODE UTILISANT UN UNIQUE MODE DE TRANSPORT AU COURS D'UN JOUR TYPE (CLIENTÈLE MONOMODALE) Source : ADEUS, EMA 2019 - EMD 2009



Mais des réticences qui demeurent...

Ce renforcement de la multimodalité à l'échelle de la journée ne se fait pas de manière homogène sur l'ensemble du périmètre. Hors Eurométropole de Strasbourg, compte tenu de la diversité des besoins de déplacements et de la difficulté d'y répondre individuellement et/ou collectivement, une grande partie de la population reste captive de la voiture, faute d'alternatives et en raison d'une organisation construite autour de la voiture (logique de boucles par exemple).

Les jeunes actifs résidant hors Eurométropole de Strasbourg notamment, voient leur usage exclusif de l'automobile progresser fortement entre 2009 et 2019. Le poids des usagers exclusifs de la voiture particulière passe de 69 à 78 %.



DRIVE TO WORK / WORK TO DRIVE



CONDUIRE POUR TRAVAILLER, TRAVAILLER POUR CONDUIRE

« JE DÉTESTE CONDUIRE... MAIS J'AI BESOIN D'UNE VOITURE POUR ALLER TRAVAILLER » /
« JE DÉTESTE MON TRAVAIL... MAIS IL FAUT BIEN QUE JE PAIE MA VOITURE »

Dessin Andy Singer

Conclusion et enjeux



L'analyse des variations intervenues entre les enquêtes de 2009 et de 2019 montre que d'importantes mutations sont en train d'avoir lieu. Ces évolutions peuvent parfois être dues aux actions mises en place par la puissance publique pour réguler les pratiques de mobilité, mais elles semblent surtout être d'abord en lien avec les changements plus structurels de notre société et auxquels les politiques publiques répondent !

Ainsi, en 2019, à l'aube de la crise sanitaire qui est venue rebattre les cartes et dont les effets – y compris sur les mobilités – devront encore être mesurés, plusieurs tendances lourdes ou émergentes semblaient déjà venir jouer sur les équilibres en place :

→ Une majorité toujours croissante des déplacements se fait sur des distances relativement courtes, organisant des bassins de fonctionnement s'inscrivant souvent juste autour du domicile.

Pour autant, une minorité de déplacements longs est toujours à l'origine d'une majorité des kilomètres produits (et donc de l'énergie consommée et de la pollution émise). En termes d'allocation des ressources de la puissance publique, il y a là une réelle difficulté à trancher entre impact sur la pollution et réponse aux besoins des ménages, de vie dans la proximité.

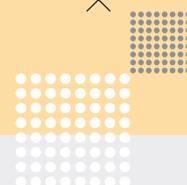
→ Le rapport aux différents modes de transport semble progressivement perdre en affect pour gagner en rationalité. L'appétence pour la multimodalité se renforce principalement au détriment de l'automobilité exclusive. Les politiques font de la mobilité un service s'inscrivant dans cette logique, en permettant de réduire la complexité des offres.

→ Les effets du vieillissement de la population ne se sont pas encore fait ressentir, mais sont l'un des grands

enjeux de la mobilité de demain, renforçant probablement la vie dans la proximité et l'usage de la marche.

Pour autant, si ces grandes tendances sont porteuses de changement, d'autres montrent une forme de stabilité qui interroge, même si elles n'ont pas été au cœur de cette note.

Typiquement, les évolutions de consommation énergétiques dans les déplacements sont encore loin des objectifs internationaux et, réussir à opérer un changement de paradigme ne pourra se faire sans revoir le modèle de développement du territoire, notamment en explicitant les relations et les besoins de relations entre territoires. C'est l'enjeu qui a émergé du Grenelle des mobilités que de créer les conditions d'une gouvernance partagée, articulant mobilité, modes de vie et aménagement du territoire.



Pour aller plus loin

- **Observatoire des mobilités 2020. Typologie des flux « métropolitains » et de moyennes et longues distances.** Les expertises de l'ADEUS, novembre 2020
- **Confinement, télétravail et mobilité. Pratiques et enseignements sur l'aire métropolitaine strasbourgeoise.** Les notes de l'ADEUS n°307, octobre 2020
- **Enquête mobilité 2019. Résultats essentiels** - Les expertises de l'ADEUS, décembre 2019
- **Le réseau autoroutier de l'Eurométropole de Strasbourg : fonctionnement et perspectives.** Les notes de l'ADEUS n°291, décembre 2019
- **Stationnement automobile. Offre publique et privée. Enjeux, cohérence et stratégie.** Les notes de l'ADEUS n°262, septembre 2019
- **La motorisation des ménages. Entre choix et nécessité - Approche territoriale.** Les notes de l'ADEUS n°261, mai 2018
- **Modes de vie et modes de déplacements : une équation complexe.** Les notes de l'ADEUS n°207, avril 2016



L'Agence
de Développement
et d'Urbanisme
de l'Agglomération
Strasbourgeoise

Directrice de publication : **Anne Pons, Directrice générale de l'ADEUS**
Équipe projet : **Timothé Kolmer (chef de projet), Nathalie Griebel, Anna Trentini, Benoit Vimbert**
PTP 2020 - N° projet : **1.2.4.2**
Mise en page : **Sophie Monnin**

© ADEUS - Numéro ISSN 2109-0149
Notes et actualités de l'urbanisme sont consultables sur le site de l'ADEUS www.adeus.org