

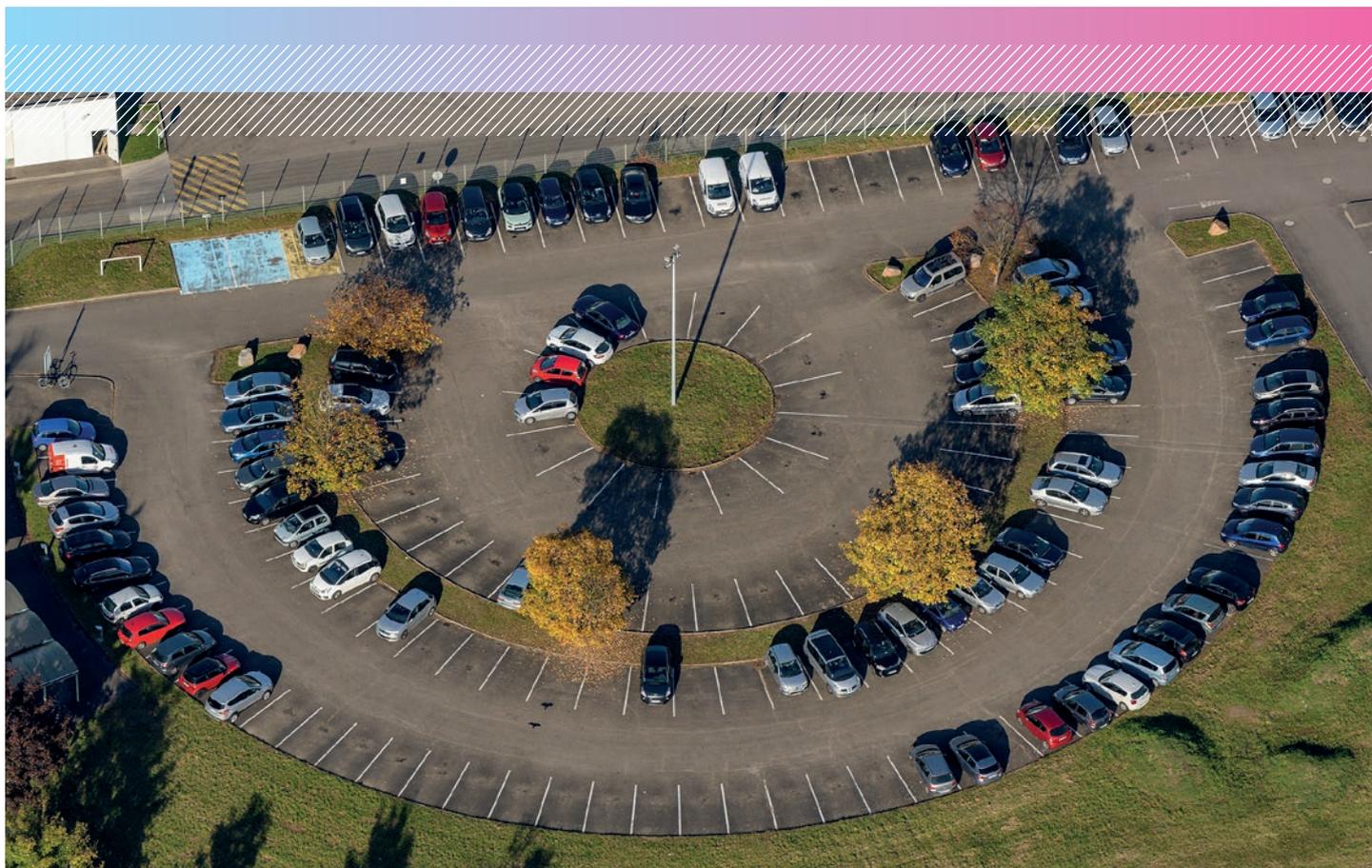
# LA MOTORISATION DES MÉNAGES, ENTRE CHOIX ET NÉCESSITÉ

APPROCHE TERRITORIALE

261

MAI 2018

DÉPLACEMENT



À l'échelle du Grand Est, les véhicules particuliers sont toujours plus nombreux malgré les politiques volontaristes menées (développement des modes alternatifs, voitures partagées, usages optimisés tels le covoiturage, l'autopartage, etc.). Toutefois, cette tendance régionale cache de fortes disparités territoriales.

L'organisation du territoire, et en corollaire les fonctionnements qu'elle induit, ont une influence sur la motorisation des ménages. En fonction des contraintes qui leurs sont imposées (distances, facilités de stationnement et de circulation)

et des alternatives dont ils disposent, les ménages vont en effet plus ou moins s'équiper, par choix ou par nécessité.

Pourtant, loin de n'être qu'une simple question pragmatique, l'équipement automobile revêt également une dimension plus sociologique, interrogeant le rapport des ménages à la voiture et la façon dont celle-ci est au cœur ou non de leurs déplacements quotidiens et de leurs vies. C'est bien la question de la dépendance des ménages à la voiture qui est ici posée, et indirectement celle de leur vulnérabilité énergétique à plus ou moins court terme.

Au-delà de la dimension sociologique, abordée dans [Les notes de l'ADEUS n° 194](#), cette note se concentre sur les facteurs territoriaux influant l'équipement automobile des ménages, dans le but d'identifier une première vague de leviers d'actions.

# Globalement, toujours plus de voitures...

## Malgré le ralentissement de la croissance du taux d'équipement...

Dans le Grand Est, les ménages possèdent en moyenne 1,2 voiture en 2012, contre une seule en 1990. Cependant, depuis le début du siècle, le rythme de croissance du niveau d'équipement moyen des ménages s'est sensiblement ralenti : après avoir augmenté de 12 % dans les années 1990, la croissance s'est limitée à 4 % entre 2000 et 2007, puis à 1 % entre 2007 et 2012.

### ÉVOLUTION DU NOMBRE MOYEN DE VOITURES PAR MÉNAGE ENTRE 1990 ET 2012 DANS LE GRAND EST

Source : INSEE, RP 1990 à 2012

1990-1999	↑	+ 12 %
2000-2007	↗	+ 4 %
2007-2012	→	+ 1 %

**+ 18 % en 22 ans, soit 0,2 voiture en plus par ménage en moyenne**

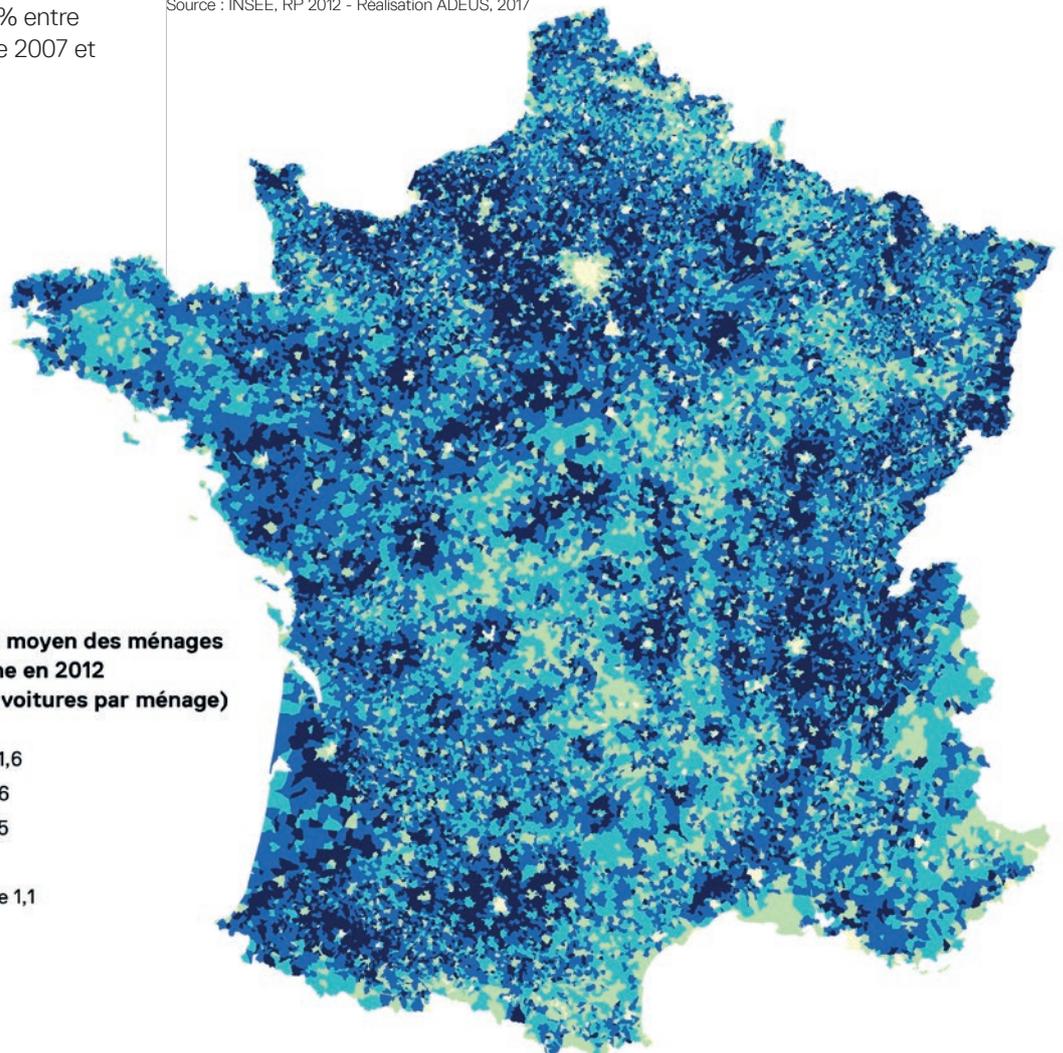
### TAUX DE MOTORISATION : NOMBRE MOYEN DE VÉHICULES DES MÉNAGES EN FRANCE EN 2012

Source : INSEE, RP 2012 - Réalisation ADEUS, 2017

#### Équipement moyen des ménages par commune en 2012 (nombre de voitures par ménage)

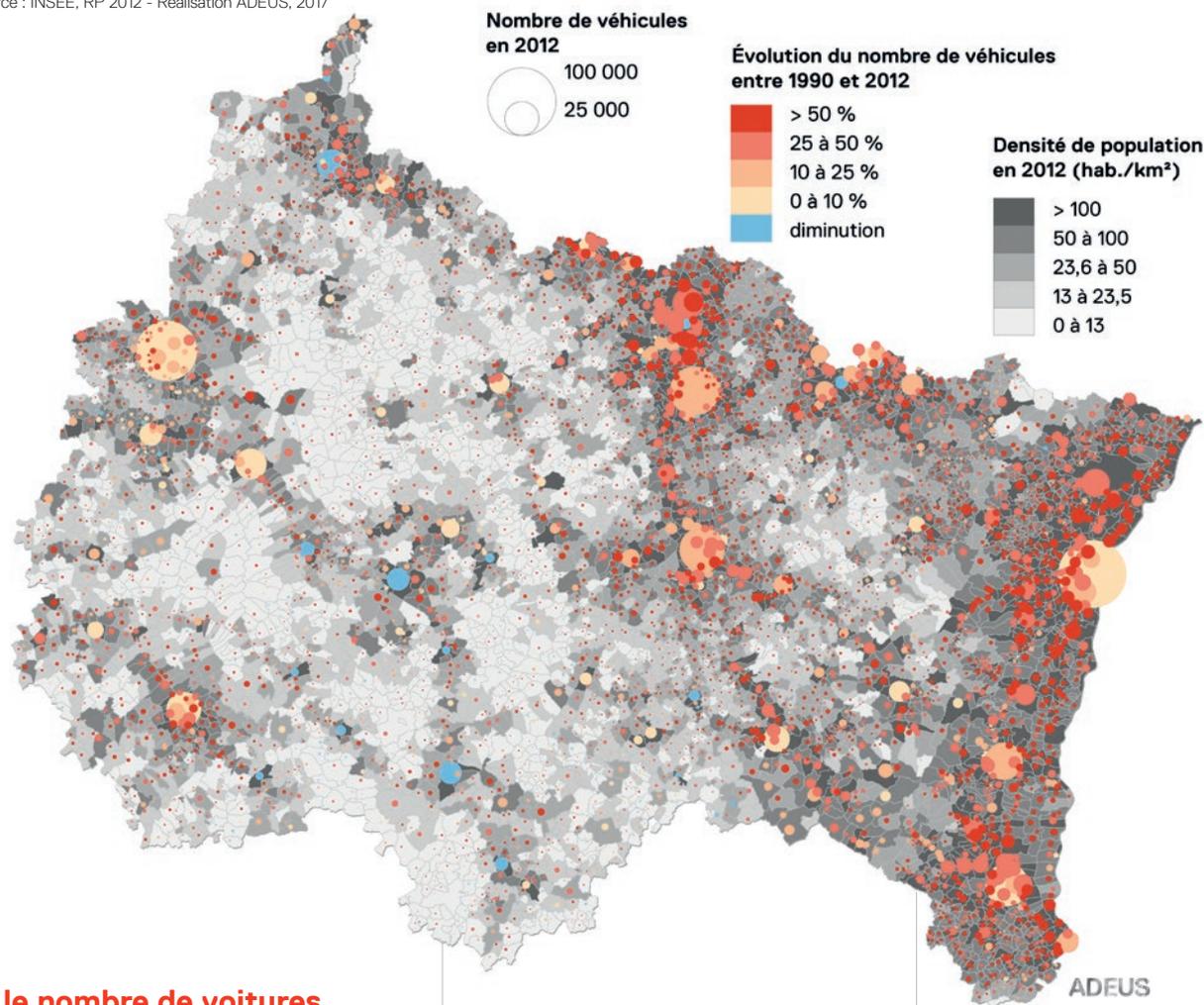


ADEUS



## VOLUME DE VÉHICULES ET ÉVOLUTION PAR COMMUNE ENTRE 1990 ET 2012 DANS LE GRAND EST

Source : INSEE, RP 2012 - Réalisation ADEUS, 2017



### ... le nombre de voitures continue de croître

Malgré le ralentissement du taux d'équipement moyen des ménages, le nombre global de voitures continue d'augmenter fortement. Dans le Grand Est, on compte ainsi près d'un million de véhicules supplémentaires en 20 ans ! Leur nombre est en effet passé de deux à près de trois millions entre 1990 et 2012.

Or, cette augmentation s'est faite de manière décorrélée de la démographie : sur cette même période, la population a augmenté de 5 % là où le parc automobile a crû de plus de 46 %. Ainsi, de 0,3 véhicule en moyenne par personne de plus de 18 ans en 1990, on est passé à près de 0,6 en 2012.



# Une évolution différenciée selon les territoires

## L'impact de la densité urbaine

L'équipement automobile des ménages est d'autant plus faible que la taille de la commune est importante.

Dans les plus petites communes, moins denses et moins urbaines, les ménages ont un niveau d'équipement moyen plus élevé. La part de ménages non motorisés y a fortement diminué entre 1990 et 2012, passant de 19 % à 8 % ; alors que dans le même temps les ménages équipés de deux voitures ou plus sont devenus majoritaires, passant de 34 % à 51 %.

À l'inverse, dans les communes les plus grandes et les plus denses, notamment Reims, Nancy, Metz, Mulhouse et Strasbourg, le taux d'équipement en voiture des ménages, historiquement moins élevé, s'est stabilisé ces dernières années, voire a amorcé une diminution dans certains cas. C'est par exemple celui de Strasbourg, où le taux d'équipement en voiture des ménages a diminué de 4 % entre 1990 et 2012. C'est également dans ces grandes villes que l'on trouve la plus grande part de ménages non motorisés.

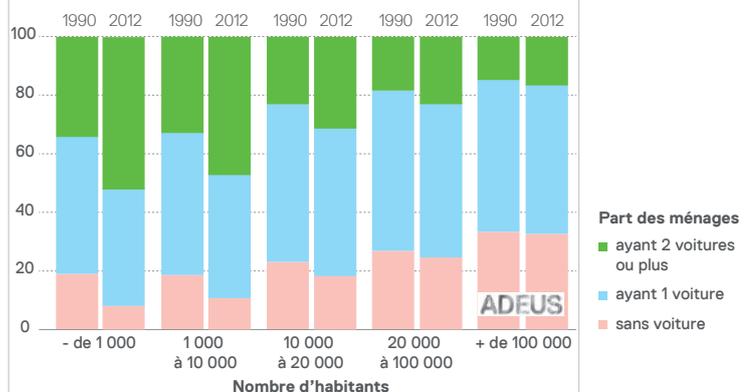
## Mais aussi des facteurs liés à l'organisation territoriale

Derrière le facteur « densité urbaine », des effets plus complexes d'organisation territoriale vont également jouer sur l'équipement des ménages :

- \* Les communes les moins denses ne disposent souvent que de peu de services, d'équipements et d'emplois, limitant de fait la capacité des habitants à se déplacer à pied ou à vélo. En outre, ces communes sont moins bien desservies par les transports collectifs, réduisant d'autant le nombre d'alternatives à la voiture performantes.
- \* Les agglomérations les plus denses, à la fois les villes-centres et les communes qui les composent, présentent à l'inverse des caractéristiques démographiques et urbaines qui expliquent le plus faible équipement automobile observé :

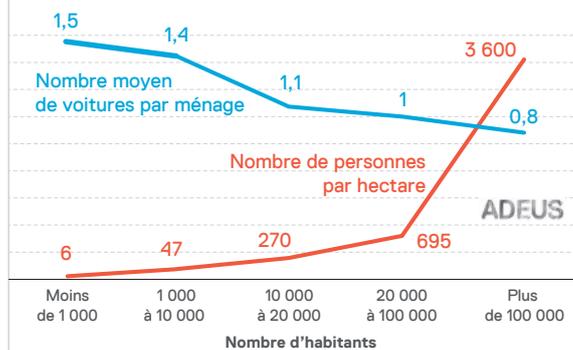
## ÉVOLUTION DE L'ÉQUIPEMENT DES MÉNAGES EN FONCTION DE LA TAILLE DE LA COMMUNE DE RÉSIDENCE ENTRE 1990 ET 2012 DANS LE GRAND EST

Source : INSEE, RP 1990-2012



## LIEN ENTRE TAUX DE MOTORISATION DES MÉNAGES ET DENSITÉ URBAINE DE LA COMMUNE DE RÉSIDENCE EN 2012 DANS LE GRAND EST

Sources : INSEE, RP 2012 – ADEUS, 2017



- une part importante de petits ménages ;
- une plus forte population de jeunes et notamment d'étudiants, moins motorisés, voire non titulaires du permis de conduire ;
- une proportion importante de personnes habitant en logement social, généralement moins motorisés que la moyenne<sup>1</sup> ;
- des alternatives à la voiture nombreuses et efficaces (marche, vélo, transports en commun, etc.) et des contraintes fortes qui pèsent sur l'usage et le stationnement de cette dernière.

1. À la fois pour des questions de revenus, mais aussi parce que les normes de stationnement ne peuvent dépasser une place par logement.

# Le rôle de l'organisation et des dynamiques territoriales

Les caractéristiques d'équipement automobile des ménages dépendent également de dynamiques territoriales. Les territoires sont ainsi inégalement affectés par leur proximité avec des polarités attractives.

## Entre nécessité et facilités d'usage de la voiture

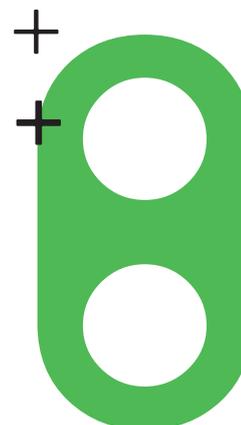
Le niveau d'équipement automobile des ménages peut relever d'un choix assumé ou être contraint par la nécessité d'utiliser un véhicule motorisé.

Au sein du bassin de vie des principaux pôles urbains du Grand Est, le niveau d'équipement automobile des ménages ainsi que l'usage de la voiture ont tendance à augmenter à mesure que l'on s'éloigne des centralités de services, commerces et emplois. Dans les petites communes périurbaines relativement éloignées, l'utilisation de la voiture est presque obligatoire, en raison du faible nombre d'emplois (80 % des actifs sortent de leur commune pour travailler), de l'importance des distances à parcourir, de l'absence d'alternatives modales compétitives ainsi que du nombre réduit de services accessibles sur place.

Par rapport aux communes périurbaines de la même taille, les communes « isolées » (localisées en dehors des bassins de vie des pôles) connaissent des caractéristiques différentes. Alors que leur profil est très proche des communes précédentes (en termes de taille ou de densité), leur moindre dépendance aux pôles – qui se traduit notamment par davantage d'actifs travaillant à proximité



et des distances domicile-travail moins élevées – leur permet de favoriser un fonctionnement local et donc de limiter la dépendance à la voiture. Pour autant, cette réalité reste toute relative, d'une part parce que, au-delà de l'emploi, ces communes restent peu urbaines et peu équipées en services, et d'autre part parce que progressivement elles rentrent elles aussi dans l'aire d'influence des polarités. Leurs populations se renouvellent progressivement et les modes de vie, autrefois inscrits localement, évoluent pour devenir de plus en plus périurbains, avec ce que cela implique en termes de distances parcourues notamment.



## Les contraintes à l'usage de la voiture, forcément structurantes

### Disponibilités foncières...

Les facilités d'usage et de stationnement des véhicules entrent également en ligne de compte dans le niveau d'équipement. Dans les communes les moins denses et urbaines, 90 % des ménages disposent de suffisamment d'emplacements de stationnement pour garer leurs véhicules. Près de 40 % disposent même de plus d'espaces privés de stationnement que de voitures. L'habitat individuel, dominant dans ces territoires, offre en effet de réelles facilités de stationnement, lesquelles favorisent inévitablement la possession d'une ou plusieurs voitures ainsi que leur usage.

À l'inverse, à mesure que l'on approche des pôles et que la densité urbaine augmente, l'augmentation des contraintes qui s'exercent sur la voiture (difficulté de circulation, de stationnement) et l'accroissement de l'efficacité des modes alternatifs entraînent une diminution de l'utilisation et de la possession de véhicules particuliers.

### ... et superposition des usages de l'espace public

En raison de leur attractivité et de leur rayonnement, les principaux pôles du Bas-Rhin, à l'instar de ceux de la Région Grand Est, attirent plusieurs dizaines de milliers de personnes chaque jour (pour accéder aux emplois situés dans ces pôles, mais aussi profiter de leurs commerces, services, équipements, etc.).

La majeure partie des flux générés dans ce fonctionnement territorial est aujourd'hui réalisée en voiture. L'ampleur de ces flux et leur concentration géographique contribuent à saturer les infrastructures routières et un espace public déjà contraint.

La problématique du stationnement automobile rend lisible cette pression : la concurrence existe entre les différentes affectations de l'espace public (stationnement contre aménagements qualitatifs divers, terrasses), entre les modes (stationnement contre aménagements cyclables, autopartage, etc.) mais aussi entre les types de stationnements automobiles.

En effet, en raison d'un nombre de places disponibles inférieur au nombre de véhicules cherchant à se garer, chaque place acquiert de la valeur en raison de sa rareté relative. Le stationnement doit alors être organisé pour maintenir l'attractivité et le dynamisme des secteurs centraux, assurer le stationnement des résidents, contraindre la durée de stationnement des pendulaires et inciter ces derniers à se reporter sur d'autres modes (via les parkings-relais notamment).

Dans le secteur payant de la commune de Strasbourg, on comptait ainsi en 2016 près de 70 000 opérations de stationnement quotidiennes pour environ 30 000 places de stationnement (publiques et privées).



## Des alternatives plus ou moins crédibles

En complément des contraintes qui pèsent sur la voiture, les territoires les plus urbains présentent également des caractéristiques favorables au développement et à l'usage des modes alternatifs :

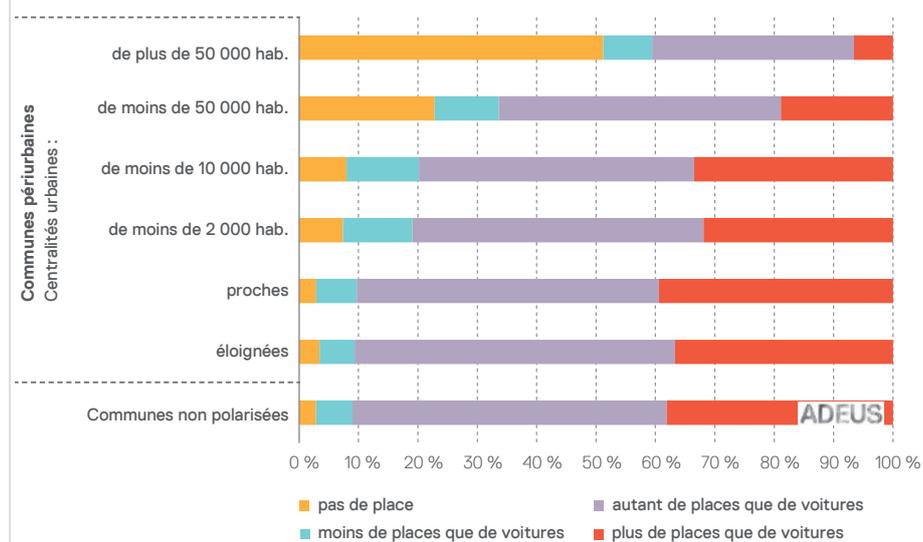
- la plus grande concentration de services et d'emplois (seuls 30 % des actifs des pôles sortent de leur commune pour travailler) facilite les déplacements courts, inscrits dans une certaine proximité du domicile ;
- la densité de population, d'activités et de services justifie le déploiement de réseaux de transports collectifs (et d'autres services de mobilité) compétitifs ;
- les continuités du tissu urbain entre communes, les divers aménagements réalisés sur l'espace public, les animations urbaines facilitent le report modal au profit des modes alternatifs, lesquels permettent davantage d'interactions entre l'usager et son environnement.

Les territoires les moins urbains sont ceux qui opposent le moins de contraintes à l'usage et au stationnement des voitures et dans lesquels les alternatives efficaces émergent souvent le plus difficilement. S'il ne s'agit pas de remettre en cause l'usage et la possession de voitures dans ces territoires, il est important de ne pas non plus exclure ce mode des réflexions sur une mobilité périurbaine plus soutenable.

Questionner la possession du multi-équipement automobile au profit d'un usage plus partagé des véhicules est nécessaire, au même titre que l'adaptation des normes de stationnement privé, l'organisation des rabattements vers les transports collectifs et le développement de tous les services permettant de réduire la dépendance et la vulnérabilité des ménages à plus ou moins court terme.

### ÉQUIPEMENT DES MÉNAGES EN AIRES DE STATIONNEMENT PRIVÉES (SELON LEURS BESOINS ET LEUR SECTEUR DE RÉSIDENCE) EN 2012 DANS LE GRAND EST

Source : INSEE, RP 2012



# Conclusion et enjeux

Après avoir analysé en 2015 les facteurs sociologiques ayant un impact sur l'usage de la voiture ([Perception et usage de la voiture, Les notes de l'ADEUS n° 194](#)), l'ADEUS a mis l'accent en 2017 sur l'influence de la dimension territoriale dans l'équipement automobile des ménages. Le facteur territorial joue en effet un rôle majeur selon qu'il fait de la voiture l'unique vecteur de mobilité ou au contraire qu'il favorise l'efficacité des alternatives modales.

Au-delà des aspects socio-économiques, l'équipement des ménages va dépendre de la capacité offerte par le territoire à se déplacer ou non en modes actifs dans la proximité ou en transports collectifs sur les plus longues distances, ainsi que du niveau de contrainte pesant sur l'usage et le stationnement de la voiture. Or, ces facteurs sont directement liés au territoire, à ses caractéristiques (taille de la commune, situation urbaine ou rurale, densité d'habitants, de services et d'équipements) et aux dynamiques qui en régissent le fonctionnement (effet d'attractivité d'un pôle, isolement géographique).

Dans de nombreux espaces périurbains polarisés (et ruraux dans une moindre mesure) la voiture est le seul mode offrant un accès rapide et efficace à l'ensemble du territoire. Cette dépendance pose question en matière de cohésion sociale, de vulnérabilité énergétique, et interroge la capacité des collectivités à offrir des alternatives sinon à la première, au moins à la seconde voiture des ménages.

À l'inverse, les grandes agglomérations voient le niveau moyen d'équipement des ménages s'infléchir ces dernières années, en lien avec les politiques de report modal menées. Cette inflexion, sans commune mesure avec la réduction de la part modale de la voiture sur ces territoires, doit par ailleurs être mise en perspective avec la hausse démographique qui y est observée. Cette équation entraîne une chute du nombre moyen de trajets effectués par voiture chaque jour (entre 10 et 15 % entre les années 2000 et 2010). Or, cet usage moindre implique une hausse des besoins de stationnement qui pose des questions centrales pour le bon fonctionnement de nos villes : attractivité des centres, affectation du foncier, qualité des espaces publics, etc.

Par son rôle dans l'organisation et le fonctionnement du territoire, par son influence dans l'évolution de la morphologie de nos villes, par les solutions de mobilité qu'elle offre mais aussi les nombreux enjeux qu'elle soulève, la voiture est plus que jamais au cœur de nos systèmes urbains et des réflexions visant à requestionner notre manière d'aménager le territoire. À l'heure où l'on souhaite réinventer l'action publique en faisant la part belle aux solidarités et coopérations territoriales, interroger la pérennité d'un modèle d'accessibilité basé sur la voiture est probablement autant une opportunité qu'une nécessité. Dans ce contexte, la mise en œuvre d'alternatives à la voiture individuelle, et plus particulièrement à la « deuxième voiture », est un enjeu majeur.



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), Jessica Berlet, Fanny Chailloux, Estelle Meyer**

PTP 2017 - N° projet : **1.3.3.1**

Photos : **Jean Isenmann** - 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](http://www.adeus.org)