



## L'ENQUÊTE MÉNAGES DÉPLACEMENTS

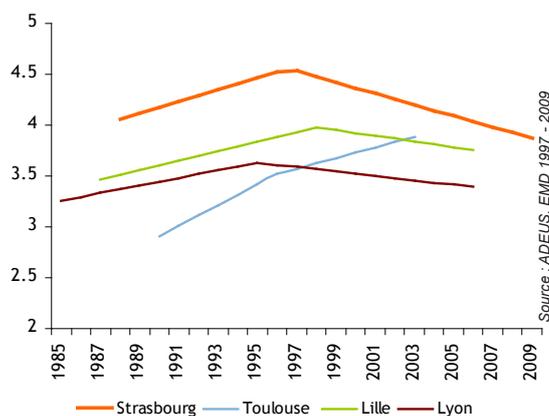
# Baisse de la mobilité sur la CUS : des modes de vie en évolution

### La mobilité<sup>1</sup> en baisse importante

En moyenne, un résident de la Communauté urbaine de Strasbourg faisait 4,5 déplacements quotidiennement en 1997. En 2009, il n'en fait plus que 3,9. Cette baisse importante pose question. Certains facteurs paraissent importants sans pour autant pouvoir être démontrés de manière certaine, d'autres en revanche fournissent une explication partielle mais solide.

### Baisse dans la CUS... cohérente avec le contexte national

Variation de mobilité sur quelques grandes agglomérations françaises



Cette baisse de la mobilité dans la CUS fait écho à une diminution, certes un peu plus réduite, observée sur les agglomérations de Lille et de Lyon en 2006, mais aussi à la diminution de la circulation automobile mesurée par l'INSEE<sup>2</sup>.

Notons que les résidents du reste du bassin d'emploi de Strasbourg ont une mobilité également en baisse, mais de manière moins forte que ceux de la CUS. Par ailleurs, la mobilité des habitants du bassin d'emploi de Molsheim reste stable.

1. La mobilité désigne les pratiques de déplacements d'une ou plusieurs personnes. Elle est fonction des caractéristiques socio-économiques et territoriales de ces personnes. On la quantifie à partir du nombre de déplacements par jour et par personne.

2. INSEE Première N°1159 - octobre 2007

## ... qui pose néanmoins question

Un lien souvent implicite relie mobilité et niveau de vie, et confère à la mobilité une image positive en tant que telle. Une mobilité élevée impliquerait des citoyens très actifs, se déplaçant pour de nombreux motifs. Dès lors, la baisse de la mobilité risque à tort d'être trop rapidement assimilée à un effet plus ou moins direct de la crise<sup>3</sup>, alors qu'il **semble bien que cette baisse soit d'abord le fruit de modifications des modes de vie.**

## Avec des raisons difficiles à vérifier

Un certain nombre d'hypothèses ont pu être avancées quant à la baisse de la mobilité sans pouvoir réellement être vérifiées ou quantifiées. **Leur degré explicatif dans cette baisse est en tout état de cause assez réduit.**

### La crise économique

Au premier rang de celles-ci, l'effet de **la crise économique** survenue à l'automne 2008. Cette hypothèse repose sur le caractère anxiogène d'une situation générale précaire qui inciterait les personnes à se recentrer sur leur domicile et à limiter leurs déplacements. Il est bon de constater que la mobilité s'infléchit sur d'autres territoires enquêtés en France à partir de 2006 (notamment sur les agglomérations lilloises et lyonnaises), donc bien avant la période de crise. **S'il est possible que la crise ait accentué la baisse de la mobilité, elle ne peut pas en être considérée comme le moteur.**

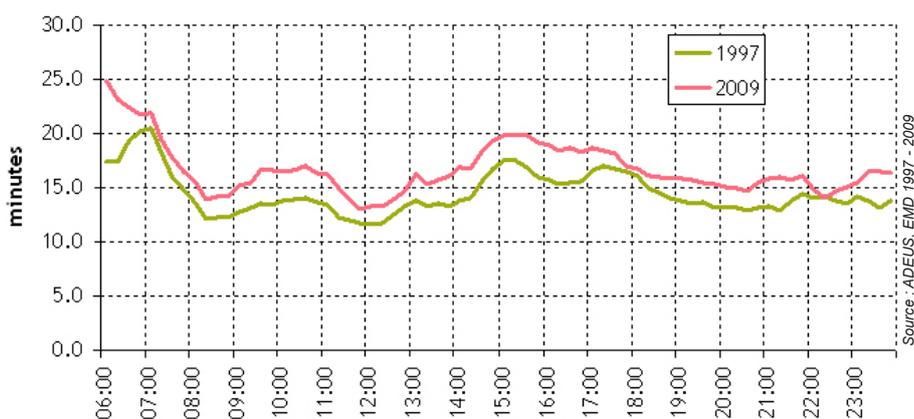
### L'effet internet

Au second rang, l'effet « **internet** ». En effet, l'accès à internet était marginal en 1997 et est devenu majoritaire en 2009, bouleversant partiellement les habitudes de vie d'une part de la population, au moins à l'intérieur du domicile... L'enquête ménages déplacements n'identifie pas les pratiques liées à l'utilisation d'internet et notamment le e-commerce. Pour autant, il apparaît clairement que **les personnes connectées à internet ont une mobilité bien plus importante que celles ne l'étant pas.** C'est donc probablement les usages même d'internet qu'il faudrait interroger pour mesurer un éventuel impact sur la mobilité.

### Des déplacements plus longs...

Une des évolutions majeures entre 1997 et 2009 concerne l'accroissement des temps de déplacements pour les résidents de la Communauté Urbaine de Strasbourg. En 1997, un déplacement réalisé à l'intérieur de la CUS faisait en moyenne 14,5 minutes. En 2009, ce temps s'est accru de 15 % pour passer à 16,6 minutes.

Temps moyen par déplacement interne à la CUS en 1997 et 2009 (résidents CUS uniquement)



Le graphique ci-dessus montre que, quelle que soit l'heure, le temps de déplacement augmente entre 1997 et 2009, y compris aux heures creuses. Ceci exclut une explication de l'augmentation des temps de déplacements par le seul développement de la congestion.

L'accroissement des temps de déplacements est donc **davantage lié à une augmentation des distances de déplacements qu'à un accroissement de la congestion.**

3. A titre d'exemple, il semble important de rappeler que la mobilité des Lillois est supérieure à celle des Lyonnais... et que, pour autant, la métropole lilloise ne semble pas plus riche que celle de Lyon ! Il est bon de rappeler également que la mobilité a diminué sur ces deux agglomérations en 2006... avant la crise intervenue en 2009.



### ... mais moins nombreux... impliquant un « budget temps-déplacement » stable

Le temps moyen de déplacement a augmenté de 14,9 %, tandis que la mobilité chutait de 14,6 %. Il est intéressant de mettre en relation ces deux variations, par l'intermédiaire du « budget temps déplacements ». Cette notion représente la somme des temps de déplacements quotidiens réalisés par une personne. **Ce budget temps moyen est globalement stable, aux environs de 80 minutes de déplacements. Ainsi, en moyenne, un résident de la CUS passera 80 minutes par jour à se déplacer.**

Evolution du budget temps déplacement, de la mobilité et du temps moyen de déplacement des résidents de la CUS entre 1997 et 2009

	Variation 1997-2009	
Mobilité	- 14.6 %	↘
Temps moyen par déplacement	+ 14.9 %	↗
Budget temps déplacement quotidien	- 1.6 %	=

ADEUS, EMD 1997 - 2009

De 1997 à 2009, le budget temps moyen des résidents de la CUS a légèrement diminué de 1,6 %.

Cette variation laisse penser que les résidents ont réduit leur mobilité totale de manière à ne pas passer plus de temps à se déplacer à l'échelle de la journée. Ce point ne peut tenir lieu d'explication unique à la baisse de la mobilité, mais permet d'en cerner le cadre général. **La diminution de la mobilité traduit probablement des modifications des modes de vie.** Il convient à ce titre de rappeler qu'un déplacement n'a de raison d'être qu'en tant que moyen d'accéder à une activité.

## Deux explications à la baisse de la mobilité

### L'évolution des rythmes professionnels et scolaires

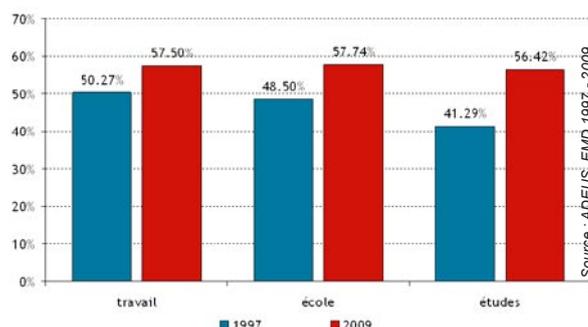
L'exercice d'une activité principale, qu'elle soit professionnelle, scolaire ou étudiante, est un vecteur de mobilité important, qui va structurer l'agenda de chaque actif occupé ou jeune enfant scolarisé. Ainsi, une personne travaillant à temps plein et déjeunant chez elle ou au restaurant réalise quotidiennement un minimum de quatre déplacements reliant cinq activités distinctes (Domicile-Travail-Repas-Travail-Domicile). Une modification des rythmes professionnels peut donc avoir des conséquences importantes sur la mobilité.

#### L'augmentation de la journée continue

Le graphique ci-contre illustre un accroissement sensible de la part des personnes pratiquant « la journée continue<sup>4</sup>».

**L'augmentation de la part des actifs, scolaires et étudiants pratiquant la journée continue explique mécaniquement 20 % de la baisse de la mobilité.**

Pratique de journée continue pour les actifs, scolaires et étudiants entre 1997 et 2009



4. La journée continue est définie par une présence de plus de 7 heures sur le lieu de travail ou d'études, sans déplacement sur l'espace public. Une personne réalisant la journée continue telle que définie ici peut très bien ne pas manger ou bien déjeuner sur place (cantine dans l'établissement, déjeuner apporté...). En revanche, elle ne sort pas sur l'espace public... même pour acheter rapidement un sandwich.

## Des logiques qui dépassent le cadre de la journée

Ces dix dernières années ont vu, notamment avec les 35 heures, d'autres modifications des rythmes professionnels. Ainsi, alors que l'on comptait un actif sur cinq employé à temps plein et ne travaillant pas le jour de l'enquête en 1997, cette proportion est passée en 2009 à un actif sur quatre. Cette population est moins mobile que celle des actifs travaillant le jour de l'enquête. Ceci contribue à la baisse de mobilité.

Plus généralement, le temps de travail quotidien des journées travaillées s'est accru. Associé à l'augmentation des temps de déplacements, cela réduit d'autant le temps disponible à l'échelle quotidienne. En revanche, le temps de travail hebdomadaire a diminué. Les conditions sont donc réunies pour :

- avoir moins de temps au quotidien pour réaliser différents types de motifs et donc les différer ;
- disposer de plages spécifiques au cours de la semaine pour réaliser ces déplacements différés.

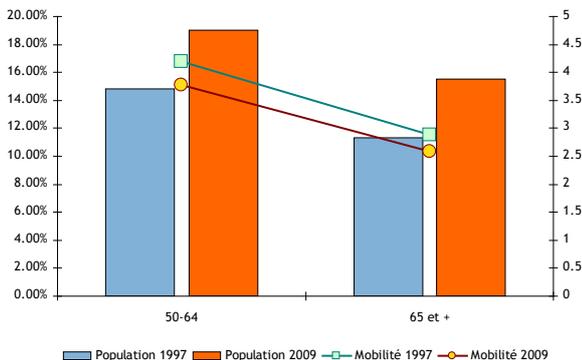
**Il en ressort probablement des stratégies de rationalisation des déplacements à l'échelle hebdomadaire**, en y incluant la journée du samedi<sup>5</sup>.

Cette modification des rythmes professionnels et scolaires est-elle partiellement le fait de l'augmentation des temps moyens de déplacements ? ... ou inversement permet-elle l'augmentation des temps de déplacements ? Si l'enquête ménages déplacements ne permet pas de répondre à cette question, il semble que ces deux points soient directement liés.

## L'augmentation de la part des personnes âgées

La structure de la population est en train de changer en profondeur, avec l'arrivée à la retraite de la génération du baby-boom.

### Mobilité en fonction de l'âge en 1997 et 2009



Source : ADEUS, EMD 1997 - 2009

Le graphique ci-contre illustre :

- la forte augmentation des plus de cinquante ans dans la structure de la population totale ;
- la faible mobilité des plus de cinquante ans par rapport au reste de la population (en 1997 comme en 2009).

L'augmentation de la part des plus de cinquante ans dans la structure de la population totale signifie donc l'augmentation d'une population moins mobile que la moyenne.

**10 % de la baisse de la mobilité est exclusivement lié à ce phénomène de vieillissement démographique.**

Cette tendance n'en est qu'à ses débuts et devrait perdurer durant les deux prochaines décennies, et être le principal moteur des baisses de mobilité à venir, notamment avec l'augmentation programmée de la part des plus de 75 ans - particulièrement peu mobiles - dans la population totale.

5. Cette rationalisation des déplacements n'est pas mesurable avec l'enquête ménages déplacements, celle-ci ne récoltant l'information qu'à la journée et non à la semaine. Il est cependant vraisemblable qu'elle explique une part non négligeable de la baisse de la mobilité intervenue entre 1997 et 2009.