



«Dis-moi comment tu habites, je te dirai comment tu te déplaces»

Propriétaire ou locataire, en ville ou à la campagne, les logiques d'habiter sont extrêmement diversifiées, tout comme les pratiques de déplacement (nombre, modes de transport).

Les choix de chacun en matière d'habitat et de déplacement sont fortement conditionnés par des facteurs sociodémographiques.

L'âge et avec lui l'évolution de la composition familiale, les revenus des ménages et le territoire de vie sont les facteurs les plus structurants dans les logiques d'habiter comme de se déplacer.

Mais alors, quels sont les liens qui s'établissent entre habitat et déplacement ? En quoi les façons d'habiter et de se déplacer sont-elles explicatives l'une de l'autre ?

Les principaux déterminants de la mobilité

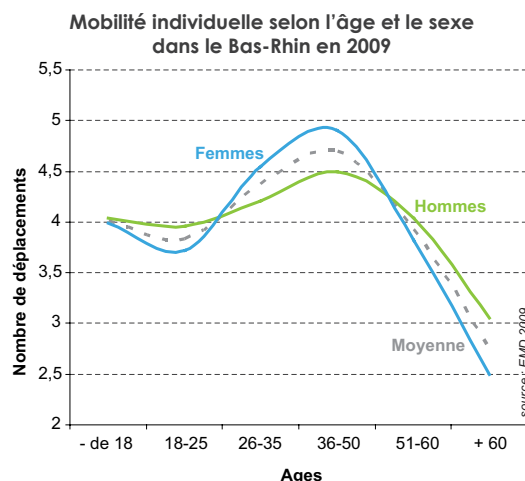
Mobilités quotidienne et résidentielle croissent et décroissent avec l'âge

En matière de déplacements, l'âge est le facteur qui structure le plus les pratiques. Plus précisément, c'est la situation de vie à ces âges qui conditionne le nombre des déplacements et la priorisation des modes de transport utilisés.

Aux jeunes âges, il y a une forte dépendance vis-à-vis des parents, on se déplace peu et la voiture et la marche sont plus utilisées qu'à l'adolescence où une plus grande diversité de modes s'offre aux individus avec leur indépendance croissante.

A partir de 25 ans, avec le premier emploi, les déplacements augmentent et entre 35 et 49 ans, les individus connaissent la période de leur vie où ils se déplacent le plus, devant gérer, en plus de leurs déplacements, ceux de leurs enfants. L'usage de la voiture est extrêmement répandu.

À partir de 50 ans et jusqu'aux âges les plus élevés, le nombre de déplacements effectués ne cesse de diminuer, reflet du plus faible nombre de motifs réalisés.

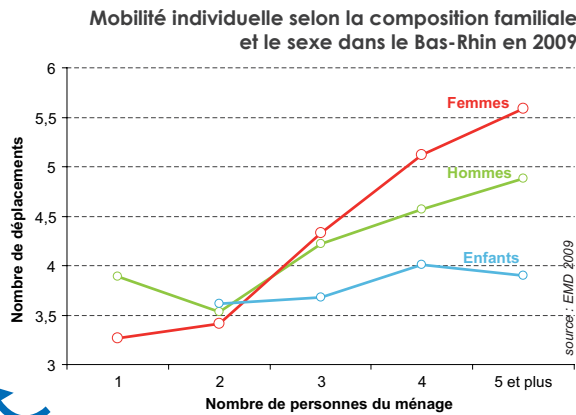


Dans les modes d'habiter, l'âge joue également un rôle prégnant. Les différentes étapes des parcours résidentiels suivent en effet des périodes de la vie similaires à celles qui conditionnent les comportements de déplacement. Le premier déménagement intervient peu après l'entrée dans l'âge adulte et permet aux individus de quitter le domicile parental (le plus souvent pour le parc locatif). Pour une majorité d'individus, l'emménagement en couple intervient quelques années plus tard (entre 25 et 35 ans). Enfin, l'arrivée des enfants entraîne la recherche d'un logement plus adapté à la vie de famille et conditionne pour de nombreux ménages le moment de l'accession à la propriété, entre 30 et 40 ans. Aux âges les plus élevés, les changements de logement deviennent de plus en plus rares.

Les mobilités augmentent avec la taille du ménage

Aux périodes de la vie où l'on se déplace le plus, les stratégies en la matière s'effectuent de plus en plus à l'échelle du ménage.

Plus la taille du ménage augmente, plus le volume des déplacements des parents est important.



La place de l'individu dans le ménage et la composition même de celui-ci ont un impact direct sur ses déplacements.

Ce constat est net concernant les femmes qui prennent en charge, plus que les hommes, le surcroît de déplacements qu'impose une vie de famille.

La taille du ménage influence également les logiques d'habiter. Chez les jeunes adultes, la mobilité résidentielle est la plus importante. Ensuite, l'arrivée des enfants entraîne souvent un déménagement pour adapter le logement aux nouveaux besoins d'espace pour la famille.

Un déplacement est le mouvement d'une personne, effectué pour un motif, sur une voie publique, entre une origine et une destination, à l'aide d'un ou plusieurs modes de transport.

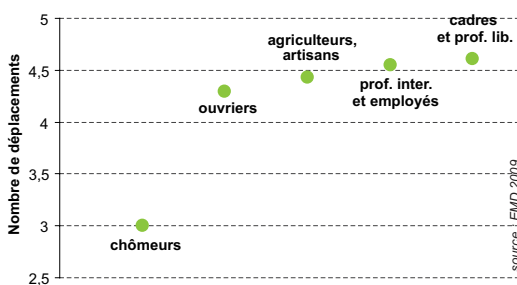
La mobilité résidentielle désigne le changement de lieu de résidence d'un individu ou, lorsqu'il est constitué, d'un ménage.

Des comportements soumis aux contraintes économiques

	Mobilité quotidienne
Chômeurs	3 dépl./j
Actifs occupés	4,4 dépl./j

Source : EMD 2009

Mobilité individuelle des actifs de 18-60 ans selon leur CSP dans le Bas-Rhin en 2009



Avoir un emploi joue un rôle très important dans les comportements de déplacement, ne serait-ce qu'en imposant un nombre incompressible de trajets journaliers vers son lieu de travail.

Ainsi, un actif occupé réalise en moyenne chaque jour près de 1,5 déplacements de plus qu'une personne au chômage.

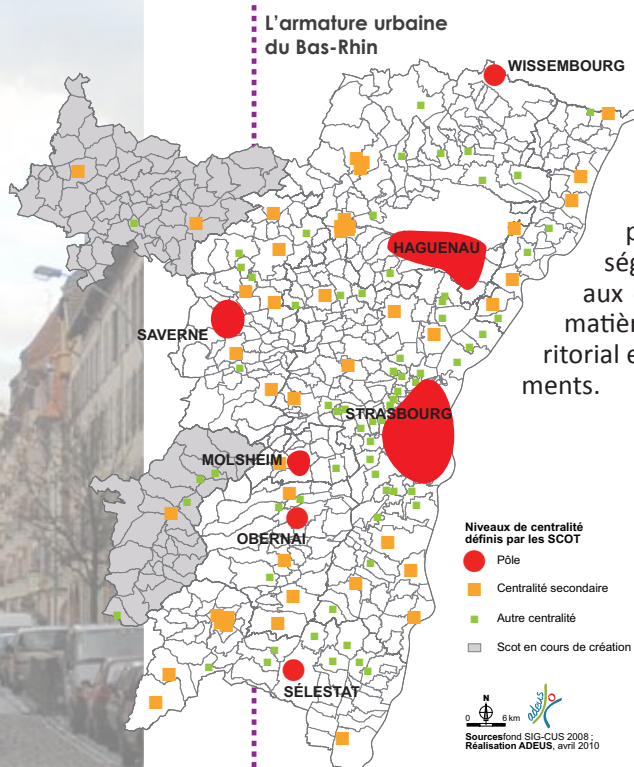
Au-delà de cette simple distinction activité/chômage, ce sont l'ensemble des caractéristiques socio-économiques du ménage qui ont un impact sur la mobilité quotidienne.

La mobilité quotidienne désigne le nombre de déplacements par personne et par jour (indépendamment de la distance effectuée pour chaque déplacement).

Schématiquement, plus les revenus, le niveau d'études, la catégorie socio-professionnelle sont élevés, plus les mobilités sont importantes, traduisant l'accès à une plus grande diversité d'activités et occasionnant par là même un plus grand nombre de déplacements.

La dimension financière, liée à la fois aux revenus du ménages et aux prix du marché immobilier, joue aussi un rôle majeur dans les possibilités de déménagement des ménages. Quand la situation socio-économique est favorable, les ménages sont plus en capacité de choisir le type de logement, sa localisation, etc. Au contraire, pour les ménages plus modestes, la mobilité se trouve restreinte et peut entraîner des phénomènes de ménages « captifs » notamment dans le parc social. Ces situations finissent par engendrer des formes plus ou moins accentuées de ségrégation spatiale sur certains territoires.

Le territoire, quel impact sur le choix des modes de transport ?



Le territoire a peu d'impact sur le volume moyen des déplacements réalisés par les individus qui y résident. Des écarts de mobilité peuvent apparaître en revanche dans certains territoires, quand ils concentrent des populations aux caractéristiques socio-économiques particulièrement marquées. Ces formes de ségrégations spatiales sont directement liées aux contraintes qui pèsent sur les ménages en matière de choix de l'habitat et au marquage territorial en termes de parcs et de typologie des logements.

Mobilité individuelle moyenne selon l'armature du Bas-Rhin

	Mobilité
Pôles urbains	3.97
Centralités secondaires	4.00
Autres centralités	3.88
Communes rurales	3.87
Ensemble	3.93

Source : EMD 2009

Distances à l'emploi, selon l'armature :

	distance moyenne lieu d'emploi
Pôles urbains	6.5 km
Centralités sec.	12.6 km
Autres centralités	10.9 km
communes rurales	13.0 km
Total	9.6 km

Source : EMD 2009

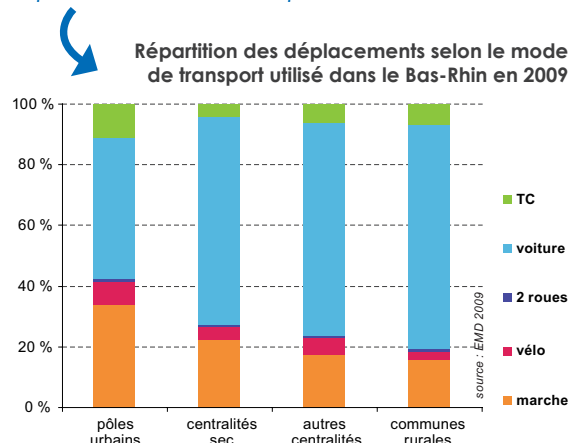
Dans les SCOTs du Bas-Rhin, la distance moyenne au lieu d'emploi est la plus faible pour les résidents des pôles urbains qui vivent à proximité des zones d'emploi.

Dans les autres territoires, la distance au lieu d'emploi s'allonge, ce qui peut avoir un impact sur les niveaux de mobilité.

Plus on va loin pour travailler, plus on met de temps pour s'y rendre et moins on a de temps pour réaliser d'autres motifs de déplacement à l'échelle de la journée.

Le territoire a par contre un impact important sur le choix des différents modes de transport :

- plus le territoire est dense et urbain, plus la part de la marche à pied dans les déplacements est élevée (33 % des déplacements des résidents des pôles urbains) ;
- l'utilisation des transports en commun est fortement liée à leur performance relative par rapport à la voiture. Une offre importante avec des niveaux de performance élevés, associée à une contrainte forte sur la voiture implique un usage élevé des transports en commun tel qu'observé dans les pôles urbains.



Se déplace-t-on comme on habite ?

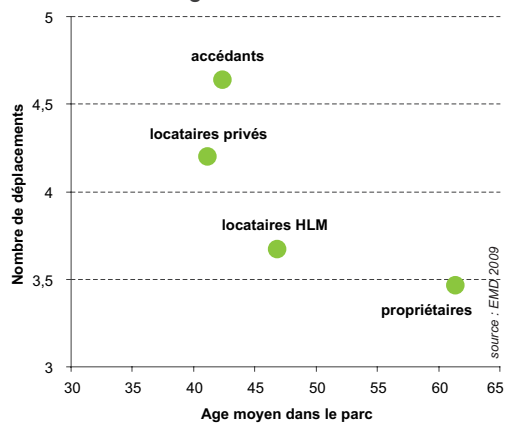
Des déplacements variables selon les modes d'habiter

Le nombre moyen de déplacements varie sensiblement selon la situation au regard du logement.

Ainsi, ce sont les accédants à la propriété qui se déplacent le plus (4,6 déplacements par jour en moyenne). A contrario, ce sont les propriétaires qui se déplacent le moins, avec en moyenne 3,5 déplacements par jour et par personne.

Entre locataires du parc privé et locataires du parc social, des différences notables sont également visibles : les locataires du privé effectuent en moyenne 14 % de déplacements de plus que ceux du parc social.

Mobilité quotidienne selon le statut d'occupation du logement dans le Bas-Rhin en 2009



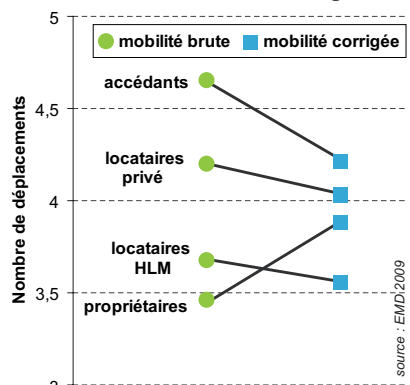
Un constat à nuancer par les structures démographiques...

Comme déjà démontré, les structures démographiques, notamment l'âge, déterminent fortement la manière dont se déplacent et habitent les individus.

Ainsi, plus de 55 % des ménages propriétaires dans le Bas-Rhin sont âgés de plus de 60 ans. A ces âges, les mobilités quotidienne et résidentielle sont plus faibles, « toutes choses égales par ailleurs ». A l'inverse, plus de 55 % des ménages accédant à la propriété ont entre 36 et 50 ans, âges auxquels les individus se déplacent le plus.

C'est bien cette différence d'âge qui explique les variations dans les comportements de déplacement. Si la structure par âge était égale dans chaque parc, les écarts se resserreraient nettement (en orange sur le graphique).

Mobilité quotidienne à structure par âge égale dans chaque parc de logements



En fait, le parc de logements conditionne les profils des occupants dont les caractéristiques impliquent qu'ils se déplacent différemment.

Il est à noter cependant que pour les locataires HLM, les phénomènes sont plus complexes. La structure par âge de la population n'est pas un élément explicatif du faible nombre de déplacements qu'ils réalisent.

	Taille des ménages	
	EMD	RRP
Propriétaires	2.1	2.5
Accédants	3.0	2.5
Locataire HLM	2.4	2.5
Locataire privé	2.0	2.0
Total	2.3	2.3

Source : EMD 2009, RRP 2006

La composition du ménage a un impact direct sur les déplacements des personnes qui le composent ; ainsi, plus un ménage est grand, généralement par la présence d'enfants, plus la mobilité de ses membres, notamment des parents, augmente.

Les accédants à la propriété, c'est à dire ceux qui sont en cours de remboursement de leur logement, présentent la taille de ménage la plus élevée, largement supérieure à celle des propriétaires et des locataires du parc privé. Dans le parc social, la taille moyenne des ménages est proche de la moyenne départementale.

La mobilité quotidienne corrigée

Lorsque l'on souhaite comparer les comportements de déplacement dans différents groupes d'individus, les différences de caractéristiques démographiques peuvent biaiser les analyses.

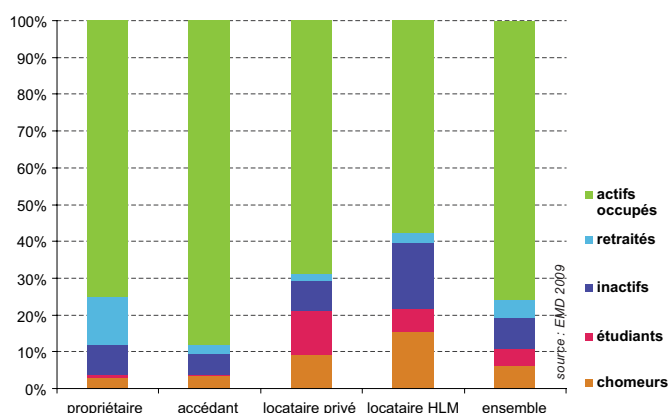
Afin de mieux comprendre les variations entre ces groupes, il convient donc de modifier artificiellement leurs structures démographiques pour pouvoir comparer les volumes de déplacement à caractères démographiques égaux.

Ici, pour gommer les différences, on affecte un âge moyen identique dans chaque parc de logements.

... et les situations socio-économiques

La situation socio-économique des individus est un facteur déterminant, tant en matière de mobilité quotidienne que résidentielle. Le fait d'avoir un emploi ou non est le phénomène le plus structurant.

Répartition des 18-60 ans selon leur parc de résidence et leur occupation principale



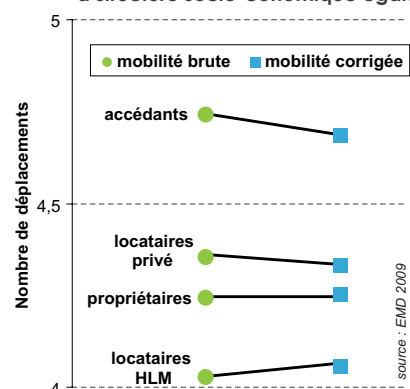
On retrouve ainsi davantage de chômeurs et d'inactifs dans le parc social, d'étudiants dans le parc privé, de retraités chez les propriétaires et d'actifs occupés chez les accédants à la propriété.

De prime abord, on pourrait émettre l'hypothèse que ces variations socio-économiques ont un rôle important dans les comportements de déplacement entre les parcs de logement.

Or, il convient d'écarter cette hypothèse.

À structure socio-économique égale, le nombre moyen de déplacements des individus de chaque parc de logements varie peu. Dans le parc social surtout, malgré un tiers de chômeurs et inactifs, la correction de ce biais ne permet pas de «redresser» le faible nombre de déplacements des résidents.

Mobilité quotidienne selon le statut d'occupation à structure socio-économique égale



Distances à l'emploi, selon le statut d'occupation

Statut d'occupation	Distance moyenne lieu d'emploi
Propriétaire	10.6 km
Accédant	11.3 km
Locataire HLM	5.8 km
Locataire privé	7.7 km
Total	9.6 km

Source : EMD 2009, RRP 2006

La distance moyenne au lieu d'emploi varie fortement selon le statut d'occupation du logement, en lien étroit avec la localisation des logements sur le territoire.

Ce sont les accédants qui sont le plus éloignés de leur lieu d'emploi, à près de 2 km de plus que la moyenne départementale.

Les résidents de ce parc se déplacent moins, quelle que soit leur occupation principale. La structure démographique et les situations socio-économiques ne permettent donc pas d'expliquer efficacement le fait qu'ils se déplacent différemment.

Mobilité selon l'occupation principale des 18-60 ans dans le parc social

Occupation principale	Locataires HLM	Moyenne départementale
Chômeurs	3.89	4.15
Etudiants	3.64	4.09
Inactifs	3.98	4.20
Retraités	2.96	3.44
Travail	4.17	4.55
Ensemble	4.03	4.42

Source : EMD 2009

Les locataires du parc social cumulent probablement d'autres facteurs plus délicats à observer qui pèsent sur leurs comportements en matière de déplacement (niveau socio-culturel, cloisonnement des quartiers, structure de la forme urbaine, etc.) et qui peuvent conduire à un plus grand isolement social et physique.

Des modes de déplacement variables selon les modes d'habiter

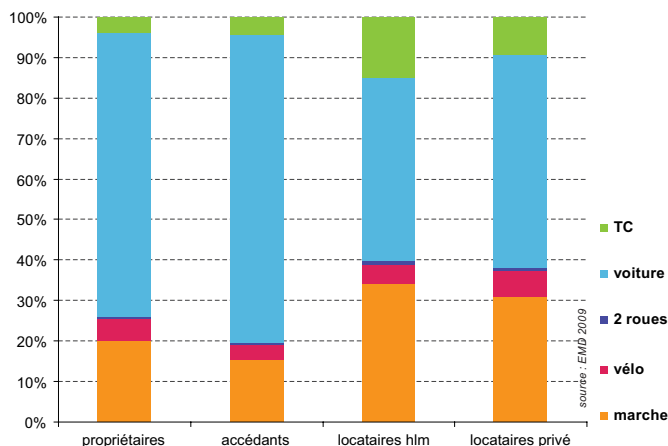
Des différences importantes sont aussi à signaler concernant l'usage des différents modes de transport selon la situation du logement.

Pour les locataires du parc social ou, dans une moindre mesure, du parc privé, l'utilisation de la marche à pied et des transports en commun est plus importante. Cela peut s'expliquer par :

- la concentration de ces logements, dans les pôles urbains, où l'accessibilité piétonne est plus aisée et l'offre en transports en commun plus compétitive ;
- la faible motorisation des ménages du parc social (0.75 véhicule par ménage, soit inférieure de 70 % à la moyenne départementale et de 27 % à la moyenne de la CUS).

Les accédants et les propriétaires ont un usage plus élevé de la voiture et bien moindre de la marche à pied et des transports en commun. La localisation de ces publics sur le territoire peut fournir un élément d'explication. Ceux-ci résident majoritairement hors des pôles urbains, dans des zones moins denses, ils utilisent donc leur véhicule pour une grande partie de leurs déplacements dans la mesure où les distances qui les séparent des centres d'activités sont trop importantes pour envisager de nombreux déplacements à pied.

Répartition modale selon le statut d'occupation (personnes de référence et conjoints du ménage) dans le Bas-Rhin en 2009



Répartition des ménages selon le parc et la localisation

	Propriétaires	Accédants	Locataires HLM	Locataires privé	Total
Pôles urbains	32%	35%	88%	72%	50%
Centralités sec.	15%	17%	6%	11%	13%
Autres centralités	20%	18%	4%	8%	15%
Communes rurales	33%	30%	2%	8%	22%
Ensemble	100%	100%	100%	100%	100%

Source : EMD 2009

Cette utilisation très forte de la voiture chez les accédants à la propriété pose la question de la pertinence de la localisation des constructions ces dernières années. Ces zones sont souvent mal desservies en transports en commun et n'offrent pas un équipement de proximité suffisant pour favoriser les circulations actives, notamment la marche. Ces constats posent aussi la question de la localisation et des liens entre les extensions urbaines qui concernent l'habitat et les activités ou services.

Habiter et se déplacer sur le territoire

Comme il a été démontré, le nombre de déplacements réalisés par les individus varie peu selon le territoire. Pour les propriétaires, les accédants et les résidents du parc locatif privé, ceci reste vrai quel que soit le territoire que l'on observe.

Mobilité quotidienne selon le statut d'occupation et le territoire (personnes de 5 ans et plus)

	Propriétaires	Accédants	Locataires HLM	Locataires privé
Pôles urbains	3.5	4.5	3.6	4.2
Hors pôles urbains	3.5	4.4	4.0	4.1
Variation	1 %	2 %	10 %	2.5 %

Source : EMD 2009

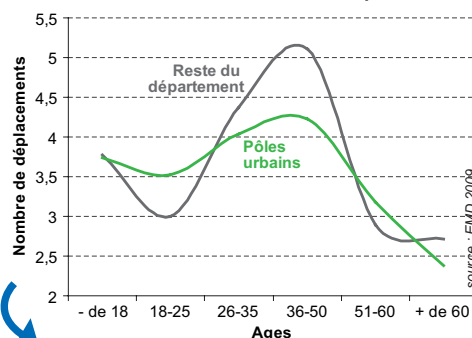
À l'inverse, pour les résidents du parc locatif social, une variation significative est observée. Dans les pôles urbains, le volume moyen des déplacements dans ce parc est de 10 % inférieur à celui mesuré dans les pôles. La plus faible motorisation des ménages dans les pôles peut fournir un élément d'explication (0.7 voiture en moyenne par ménage dans les pôles contre 1.1 dans le reste du territoire).

Toutefois, il existe également de fortes variations dans les comportements de déplacement selon l'âge :

- Pour les 18 à 25 ans résidant dans les pôles urbains, le nombre moyen de déplacements par jour et par personne est 15 % plus important que dans le reste du territoire.

Bénéficiant d'une offre plus satisfaisante en transports en commun, ils utilisent ce mode pour près d'un déplacement sur trois.

Mobilité quotidienne selon l'âge et le territoire dans le parc social



Hors pôles urbains, la faiblesse de cette offre ne permet pas aux jeunes adultes d'acquérir le même niveau de mobilité quotidienne, d'autant plus qu'ils sont faiblement motorisés.

- Entre 36 et 50 ans, la mobilité quotidienne est nettement inférieure pour les résidents du parc social des pôles urbains (- 20 %).

L'analyse des comportements de déplacements selon les structures socio-démographiques ne permet pas d'isoler un facteur explicatif.

Comme mentionné plus haut, on peut donc émettre l'hypothèse que ces écarts s'expriment plutôt au travers des représentations mentales (sentiment d'éloignement, impression de coupure entre le quartier et le centre-ville, etc.).

Mobilité quotidienne dans le parc social selon l'occupation principale

	Chômeurs	Travail
Hors pôles	4.15	4.67
Pôles urbains	3.55	3.93
Total	3.61	4.04

Source : EMD 2009

L'importance des représentations mentales en matière d'habitat et de déplacement

Une analyse qualitative réalisée sur la base d'enquêtes en 1994 et 1995 s'est attachée à comprendre les représentations mentales des habitants de trois quartiers strasbourgeois (HautePierre, Cronembourg et la Meinau) avant et après la mise en service de la première ligne du tramway.

Celle-ci a non seulement modifié la ville mais aussi la perception que les strasbourgeois en ont.

Les strasbourgeois placent la ligne de tramway comme une armature structurante de leur environnement. Le tramway est devenu un point de repère incontournable dans les représentations de la ville.

Il est identifié comme moyen de se rendre sur son lieu de travail, mais encore plus sur les lieux d'achat. Ceci explique notamment l'impression pour ces populations de s'être rapprochées fortement du centre commercial des Halles, alors même que la distance mentale qui les séparent du centre-ville reste identique.

Source : ADEUS, Bilan LOTI de la ligne A du Tramway - Août 2000. Enquêtes réalisées avec la collaboration du LATTIS.



En conclusion

Les logiques de se déplacer et d'habiter sont soumises à un certain nombre de facteurs communs. L'âge, la composition familiale, la situation socio-économique ont un impact direct à la fois sur les mobilités quotidienne et résidentielle.

En fait, résider dans tel ou tel parc de logement conditionne les profils qui déterminent les déplacements quotidiens des résidents.

Le postulat de départ «dis-moi comment tu habites, je te dirai comment tu te déplaces» est donc à compléter pour devenir

«dis-moi comment tu habites, je te dirai qui tu es et donc comment tu te déplaces».

De l'analyse croisée de ces deux thématiques émergent différents enjeux :

- L'usage très élevé de la voiture pour les accédants à la propriété pose la question des ouvertures à la construction de nouvelles zones et de leurs liens avec les zones qui concentrent les activités et les emplois. Cela met en avant la nécessité de développer l'offre en logement dans des zones bien desservies en transports en commun et/ou en lien direct avec les zones d'emplois et de services.
- Dans le parc social, la faiblesse de la mobilité soulève de vraies questions auxquelles ni les facteurs démographiques, ni les causes économiques n'apportent de réponses aujourd'hui.
Si l'absence de transports en commun peut l'expliquer en partie pour les jeunes hors pôles urbains, dans les pôles urbains la situation est plus complexe car elle renvoie à l'intégration même des grands quartiers d'habitat social dans la ville.
Le sentiment de cloisonnement (objectif ou subjectif), chez ceux qui y habitent n'est sans doute pas étranger à leur moindre mobilité. Cet enjeu se situe donc au niveau d'une politique globale de la ville.

L'enquête ménages déplacements est un outil permettant d'obtenir, pour une année donnée, une photographie des déplacements des résidents d'un territoire.

L'enquête réalisée en 2009 dans le Bas-Rhin par la Communauté urbaine de Strasbourg, le Conseil Général, la Région Alsace et l'Etat a permis de recenser plus de 46 000 déplacements auprès de 12 000 personnes issues de 5 400 ménages du département.

Cette enquête permet de connaître les déplacements des habitants du Bas-Rhin et, à travers ces déplacements, une partie de leurs modes de vie.

En 2009, un certain nombre de questions concernant l'habitat a été ajouté au questionnaire, permettant ainsi d'étudier les liens entre habitat et déplacements.

Cette enquête est un outil précieux de description des déplacements et dans une moindre mesure des modes de vie à l'échelle de la journée et du ménage.

En revanche, cette enquête n'est pas forcément un outil d'explication des pratiques des ménages. Ainsi, le questionnaire n'aborde pas le «pourquoi» des choix des enquêtés (pourquoi avez-vous utilisé le vélo, pourquoi avez-vous choisi ce logement, etc.).

L'enquête ménages déplacements permet cependant de poser des hypothèses claires qui pourront être vérifiées soit par la confrontation d'autres sources de données, soit par des enquêtes spécifiques.

Bibliographie :

Bilan LOTI de la ligne A du tramway - Enquêtes réalisées avec la collaboration du LATTs, ADEUS, Août 2000.

Enquête ménage déplacement 2009, les notes de l'observatoire départemental des déplacements - ADEUS

Dimension villes, un nouveau regard sur les déplacements, n° 32 - ADEUS, juin 2001