

La mobilité liée au travail

PERSPECTIVES

OBSERVATOIRE PARTENARIAL DES TRANSPORTS - SGGD / DECEMBRE 2014

VILLES

Les déplacements pour se rendre au travail structurent la ville et renvoient à de nombreux enjeux qui interpellent les habitants, les acteurs publics et privés. Leur évolution traduit une évolution des modes de vie de plus en plus divers qui appelle donc des réponses complexes.

Une part importante des déplacements

Avec plus d'un million de déplacements quotidiens, les déplacements liés au travail représentent 27% de l'ensemble des déplacements réalisés par les habitants de la Grande Agglomération Toulousaine. Cette part est stable depuis 2004 après avoir baissé pendant les années 1990 et 2000.

Ces déplacements se décomposent en 3 catégories :

- les déplacements domicile-travail (61%),
- les déplacements travail-travail (7%),
- les autres déplacements liés au travail mais non liés au domicile (32%).

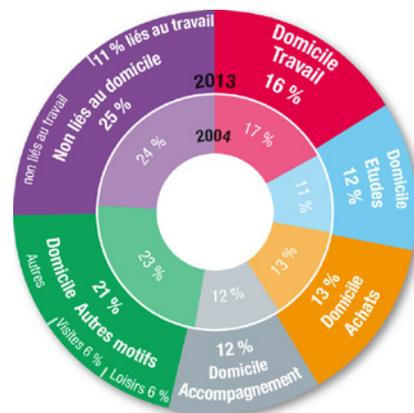
C'est cette dernière part qui croit aujourd'hui, traduisant la multiplication de déplacements secondaires en allant travailler ou en revenant (accompagnement, courses, loisirs..) et la formation de «boucles de déplacements» nombreuses et variées.

Si la mobilité générale a globalement baissé entre 2004 et 2013 (de 4,1 à 3,8 déplacements / jour / personne), celle des actifs ayant un emploi est restée stable. Les actifs ayant un travail à temps partiel restent les plus mobiles.

Pourquoi s'intéresser à la mobilité liée au travail ?

- principalement en heures de pointe, elle dimensionne les réseaux.
- elle participe de façon importante aux émissions de polluants en concernant 42% des kilomètres effectués quotidiennement par les habitants.
- elle génère des coûts individuels et collectifs importants.
- elle est concentrée vers des lieux d'emplois très polarisés, permettant des solutions collectives.
- elle est à l'origine des choix résidentiels à travers le lien domicile-travail
- elle traduit des modes de vie: rythmes, horaires, boucles de déplacements...
- elle déclenche les choix modaux pour les autres déplacements de la journée.
- elle impacte l'efficacité et l'évolutivité des entreprises.
- elle impacte l'attractivité de territoires.
- le versement transport, payé par les entreprises, finance les Transports Publics.
- elle constitue un élément d'acceptabilité des conditions de travail des employés.
- elle peut être ciblée par des démarches de management de la mobilité (PDE...).

1 million
de déplacements quotidiens liés au travail dans l'agglomération toulousaine :
27% des déplacements et 42% des kilomètres



Une exploitation

de l'Enquête Ménages Déplacements

L'analyse des « déplacements liés au travail » résulte principalement de l'exploitation de la 5ème Enquête Ménages Déplacements réalisée dans l'agglomération toulousaine par Tisséo-SMTC d'octobre 2012 à avril 2013. Cette enquête a permis de recueillir les pratiques de déplacements d'un échantillon représentatif de la population de près de 7.000 ménages habitant un périmètre de 179 communes.

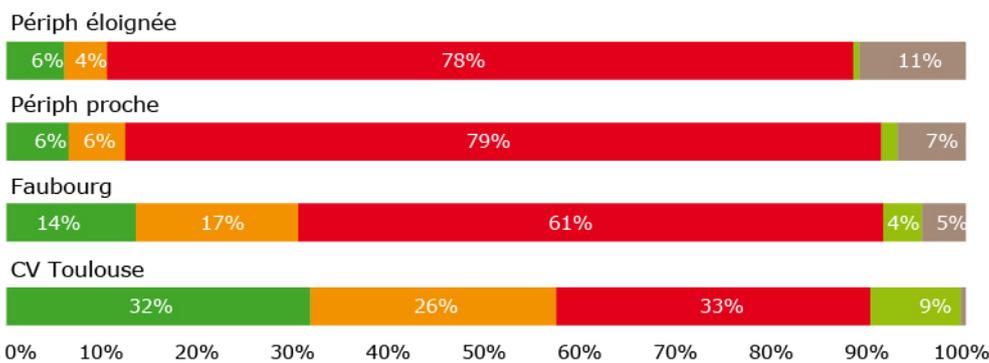
Une utilisation dominante de l'automobile pour aller travailler mais qui baisse au profit des transports publics

L'utilisation de la voiture particulière assure 70% des déplacements liés au travail et reste donc très majoritaire. Cependant, avec 10% des déplacements pour motif travail, les transports publics connaissent une forte hausse depuis 2004 que traduit également le doublement de la part des actifs possédant un abonnement de transports collectifs (20% en 2013). L'amélioration de la desserte des pôles d'emplois mais aussi l'obligation des employeurs de prendre en

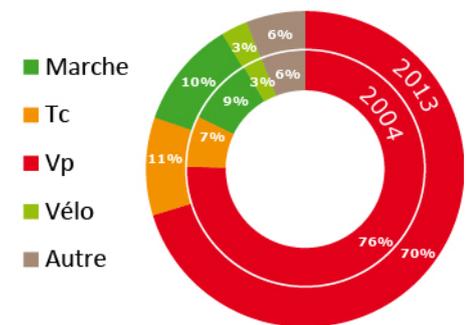
charge 50% du coût des abonnements ont été des éléments moteurs pendant cette période.

Il faut noter que si les modes actifs (vélos, marche) sont utilisés de façon importante par les habitants de Toulouse pour leurs déplacements vers leur lieu de travail (jusqu'à 41% pour les habitants du centre-ville), la part de la voiture atteint près de 80% de ces déplacements pour les habitants des territoires périphériques.

Modes de transport utilisés pour aller travailler selon le secteur de résidence (EMD 2013)



Comparaison 2004 - 2013



Des déplacements polarisés à Toulouse et en proche périphérie

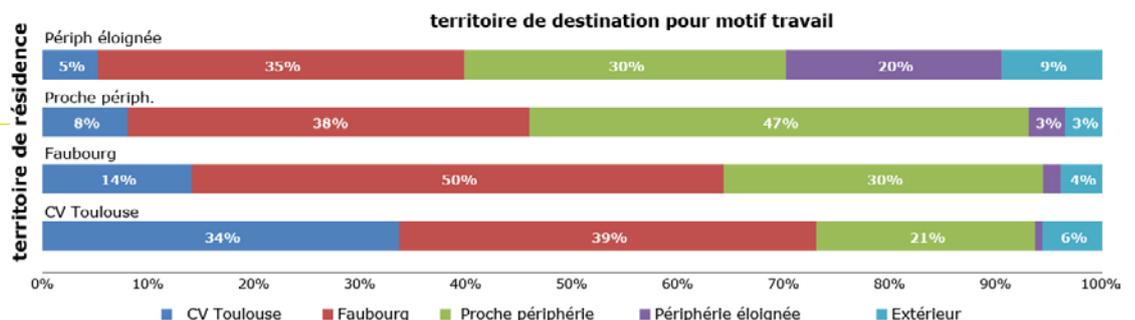
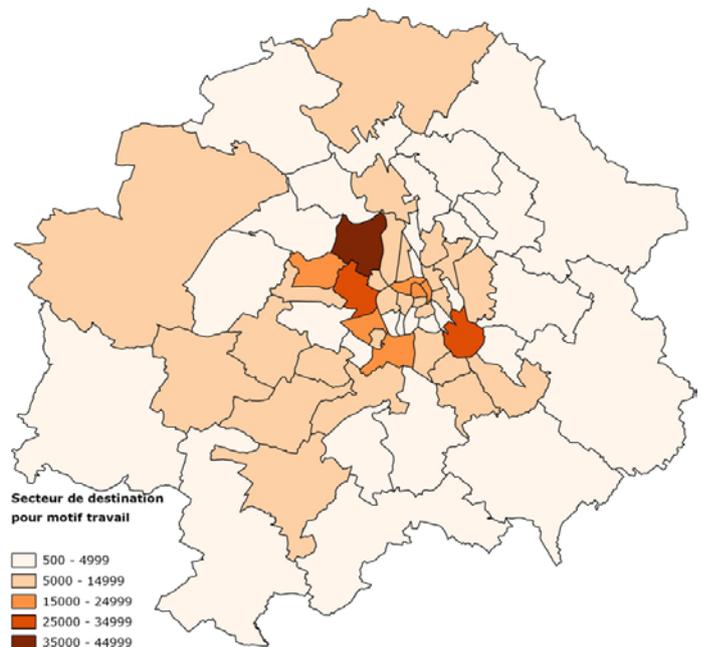
On observe toujours une décorrélacion entre lieu de résidence et lieu d'emploi. Ainsi par exemple :

- le centre de Toulouse héberge 5% des actifs mais reçoit 11% des flux domicile-travail
- les habitants de proche périphérie ne sont que 47% à travailler en proche périphérie, 46% travaillent à Toulouse,
- les habitants de périphérie éloignée travaillent essentiellement à Toulouse (40%) ou en proche périphérie (30%).

Cette tendance trouve sa source dans la forte polarisation de l'emploi au centre de l'agglomération alors que les territoires périphériques ont vu leurs populations fortement augmenter.

Le centre de Toulouse, les secteurs de proche périphérie à l'ouest, au nord-ouest et au sud-est sont ceux qui attirent le plus de déplacements pour motif travail.

Déplacements quotidiens pour motif travail (EMD 2013)

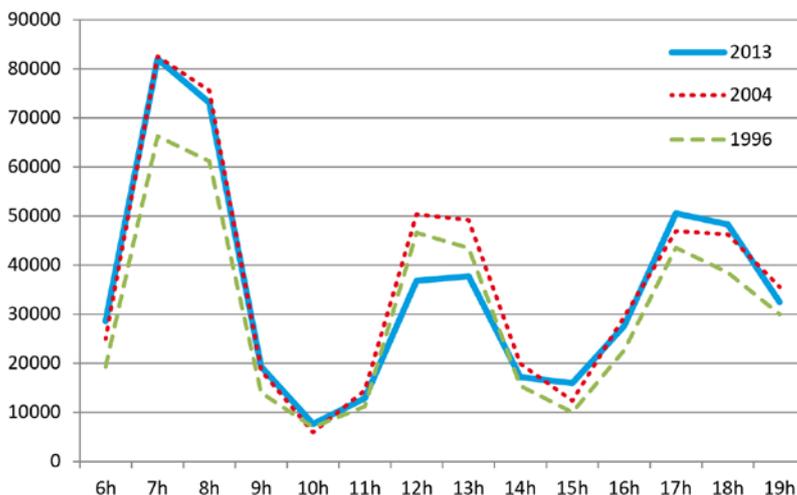


Des heures de pointe qui restent très marquées Une généralisation de la « journée continue »

47% des déplacements liés au travail se font en heures de pointe. Alors qu'on imaginait il y a quelques années un étalement des heures de pointe, cette période est restée stable (7H/9H et 16H/19H). Par contre, les volumes de déplacements absorbés sont en légère augmentation, notamment en période de pointe du soir.

Si l'ensemble des déplacements en lien avec le travail est également très important à la mi-journée, les mouvements entre domicile et lieu d'emploi sont eux en forte diminution pendant la pause de midi. Cela traduit une évolution des modes de vie avec de moins en moins d'actifs qui rentrent chez eux pour déjeuner, privilégiant la journée continue sur leur lieu de travail et générant des déplacements à proximité (restauration, achats, promenade...).

Répartition horaire des déplacements Domicile-Travail en 1996, 2004 et 2013 (comparaison sur le périmètre 1996)



Des évolutions différenciées de temps et distance

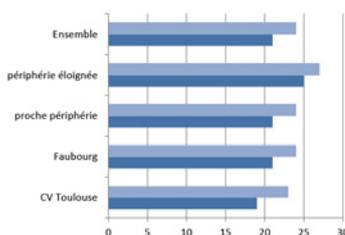
Le temps moyen d'un déplacement domicile-travail est de 24mn, il a augmenté de 3mn depuis 2004 pour une distance moyenne.

La distance moyenne atteint plus de 10km en 2013 (+7% depuis 2004).

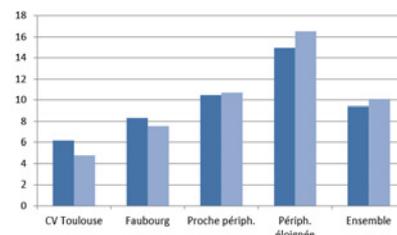
L'écart de distance parcourue pour aller travailler entre territoires de résidence s'est accru. Les habitants de Toulouse travaillent moins loin qu'en 2004 (de l'ordre de 6km) alors que ceux du périurbain éloigné travaillent de plus en plus loin de leur domicile (plus de 16km). Par contre, la durée de déplacement pour aller travailler est de plus en plus homogène quel que soit le territoire de résidence, autour de 25mn. Cela s'explique par une utilisation majoritaire de modes plus lents à Toulouse (modes actifs, TC) qu'en périphérie (voiture, train).

Evolution des durées et distances des déplacements Domicile-Travail par territoire de résidence (périmètre EMD)

Durées (mn)



Distances (km)



Distance domicile-travail selon le mode (déplacements internes périmètre EMD)



Quelle ville de proximité ?

Les tendances observées sont donc multiples :

- une part stable des déplacements liés au travail
- un éloignement des lieux de domicile et d'emploi pour les habitants de la périphérie, un rapprochement pour les habitants de Toulouse,
- un accroissement général des temps de déplacements liés à l'éloignement pour certains et à un report modal vers des modes plus lents pour d'autres,
- une généralisation de la journée continue avec de moins en moins de retour au domicile le midi,
- un développement des modes alternatifs pour aller travailler avec des transports publics en forte croissance pour les habitants de Toulouse.

La recherche d'une ville de proximité doit s'appuyer sur des objectifs de mixité des fonctions, de desserte en transports collectifs et de traitement des espaces publics. La notion de proximité ne concerne pas seulement le domicile mais doit être étendue aux lieux d'emplois et aux itinéraires domicile-travail pratiqués.

Le stationnement, facteur clé du choix modal

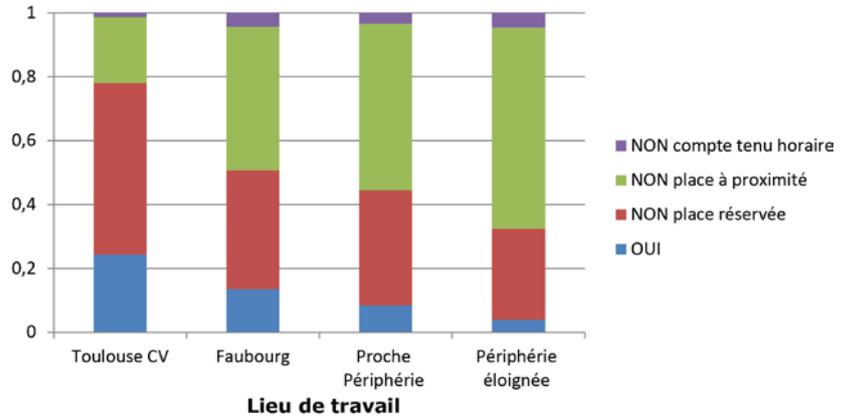
Peu de problèmes de stationnement

83% des actifs déclarent ne pas avoir de problème de stationnement sur leur lieu d'emploi.

Pour ceux qui vont travailler en voiture, près de 90% n'ont pas de problème de stationnement et près de 40% ont une place réservée. Ce taux est très élevé dans tous les territoires de l'agglomération.

Pour ceux qui ne vont pas travailler en voiture, une majorité déclare qu'elle n'aurait pas de problème de stationnement.

Quand vous venez travailler en voiture, avez-vous un problème de stationnement sur votre lieu de travail ?



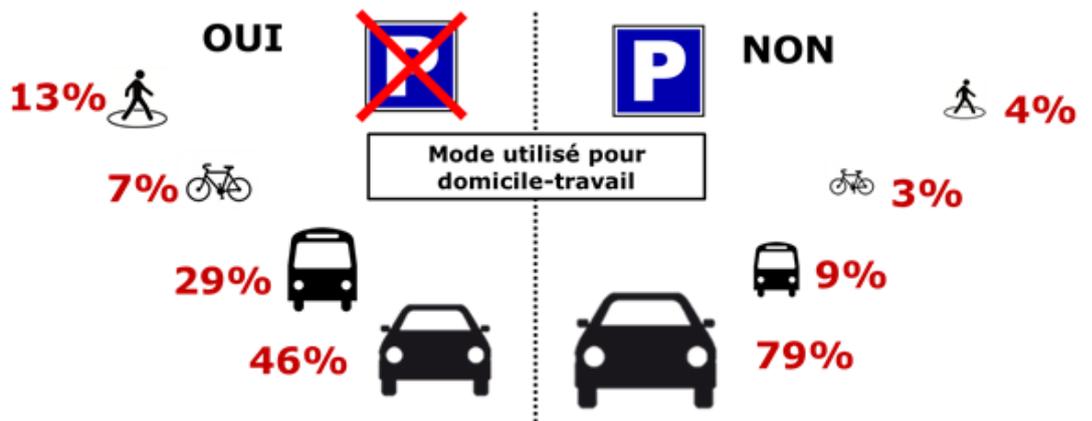
Un lien essentiel avec l'utilisation de la voiture

Le fait de pouvoir se garer facilement ou non sur son lieu de travail oriente de façon structurante le choix modal des actifs concernés. En ayant une place facile, 80% des déplacements pour motif travail se font en voiture alors que ce taux descend à moins de 50% pour ceux qui ne peuvent pas se garer facilement. Dans ce dernier cas, les modes utilisés varient notamment en fonction du lieu de résidence.

Il faut préciser que le mode utilisé pour aller travailler oriente les choix modaux pour les autres déplacements de la journée. Ainsi, une forte utilisation de la voiture par de nombreuses personnes est souvent déclenchée par la possibilité de se garer sur son lieu de travail.



Avez-vous des difficultés de stationnement sur votre lieu de travail?



Des boucles de déplacements domicile-travail complexes

Une boucle de déplacement domicile-travail est composée de l'ensemble des déplacements réalisés entre le départ du domicile et le retour après le travail.

3 grandes familles de boucles

Les « traditionnels » qui partent travailler le matin, reviennent le soir, le tout entre 7H et 20H, cela concerne 72% des boucles.

Les « retours midi » qui rentrent à leur domicile pour déjeuner, cela concerne 19% des boucles.

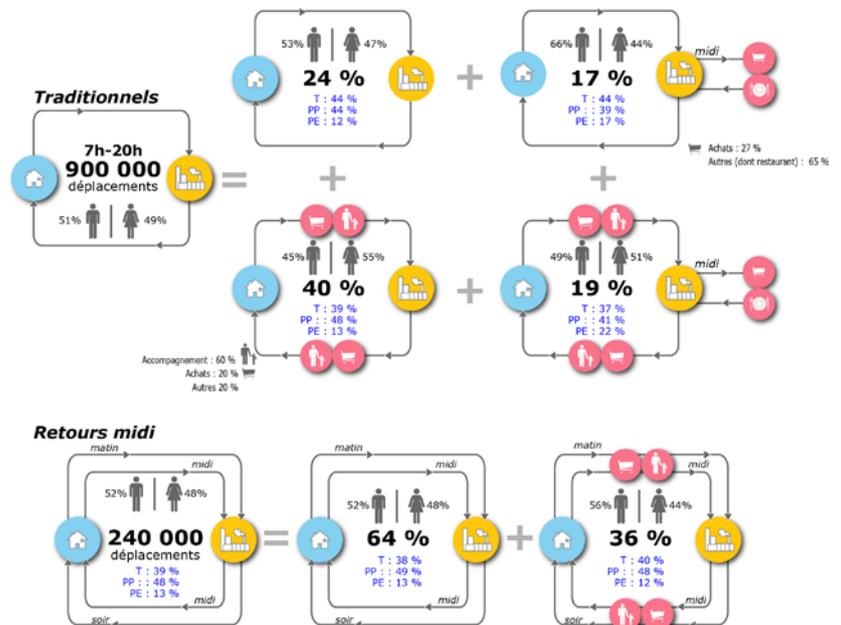
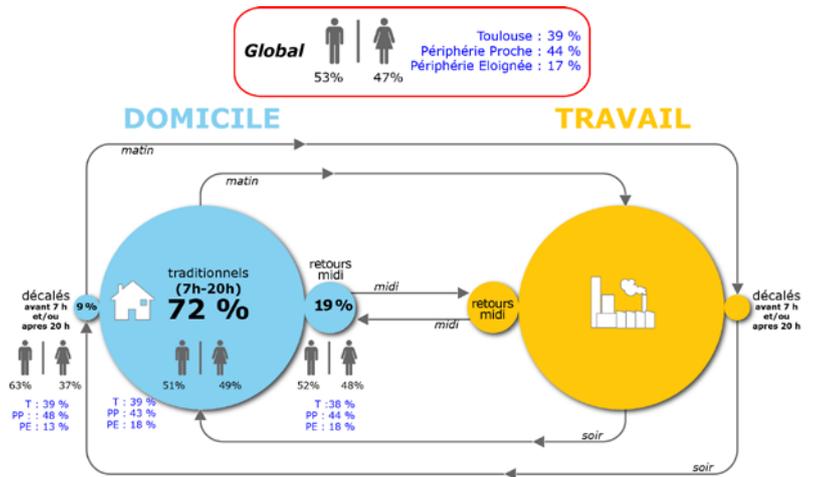
Les « décalés » qui font leurs déplacements domicile-travail avant 7H et/ou après 20H, cela concerne 9% des boucles.

Des pratiques variées traduisant des modes de vie

Parmi la famille la plus nombreuse des « traditionnels », plusieurs catégories sont à distinguer :

- 24% font une boucle domicile-travail-domicile sans déplacements intermédiaires entre domicile et travail, ni déplacements le midi
- 40% ont des déplacements complémentaires entre le domicile et le travail et/ou au retour, notamment des activités d'achats ou d'accompagnement. La part des femmes est particulièrement importante dans cette catégorie.
- 17% n'ont pas de déplacements intermédiaires entre domicile et travail mais sortent de leur lieu de travail le midi, principalement pour déjeuner ou faire des achats. La part des hommes est dominante dans cette catégorie.
- 19% cumulent à la fois des déplacements intermédiaires entre domicile et travail et déplacements du midi. La part des habitants de la périphérie éloignée est importante, certainement en réponse à une recherche d'optimisation de leurs (longs) déplacements.

Pour ceux qui rentrent déjeuner à domicile, plus d'un tiers génèrent des déplacements complémentaires entre lieu de résidence et lieu de travail.



Vers des pratiques «TC-compatibles» ?

La description de ces boucles traduit des modes de vie diversifiés. Pour beaucoup d'entre elles, seule la voiture est adaptée. L'enjeu pour les collectivités est de mettre en œuvre des politiques publiques tant en matière de transports que d'urbanisme rendant les boucles de déplacements «compatibles» avec les modes alternatifs. Cela peut passer par plusieurs approches :

- trouver le subtil équilibre entre desserte TC et possibilité de stationnement dans les pôles d'emplois,
- développer services et commerces autour des lieux d'emplois, reliés par des espaces publics favorables aux modes actifs,
- donner la possibilité aux habitants de trouver des commerces et services le long d'itinéraires en transports collectifs et notamment dans les pôles d'échanges (point relais, crèches dans les gares...)
- communiquer auprès des employés sur la possibilité de faire évoluer les modes de vie en fonction de l'offre de transport et pas seulement l'inverse...



Des pôles aux fonctionnements différents

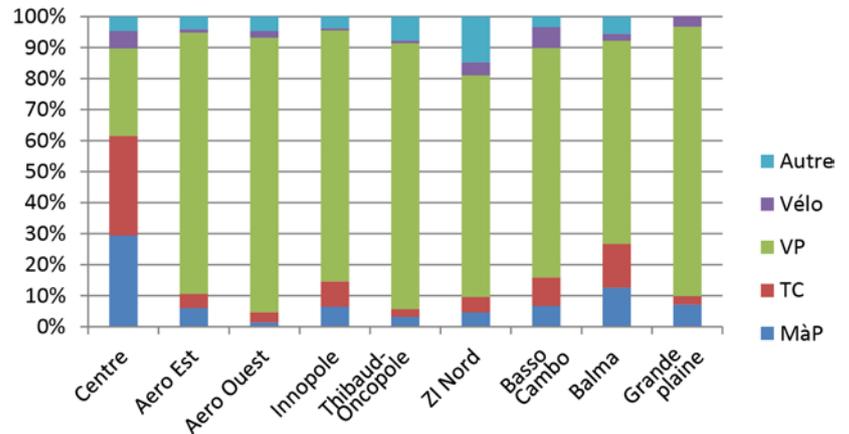
L'économie toulousaine est extrêmement polarisée autour de zones d'emplois majeures : 70.000 emplois dans le centre-ville, plus de 60.000 dans le secteur aéroportuaire, 25.000 à Basso Cambo...

Ces différents pôles génèrent des pratiques de déplacements différentes selon leurs localisations, leur desserte, leur structure d'emplois (industriels, tertiaires...), leur mixité urbaine.



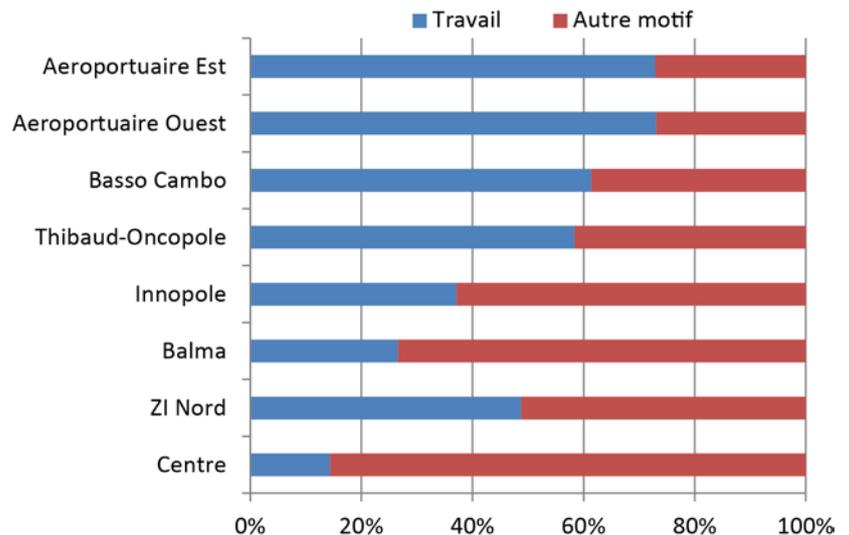
Parts modales

La voiture ne concerne qu'un tiers des déplacements pour motif travail dans le centre-ville alors qu'elle oscille de 70% à 80% des déplacements dans les autres pôles.



Mixité des déplacements

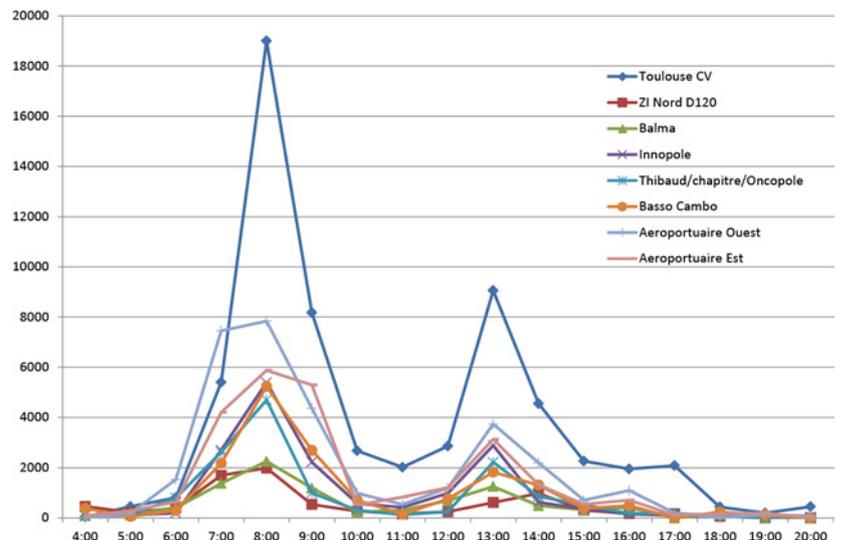
Plus les motifs de déplacements vers un secteur sont diversifiés, plus une desserte en transports collectifs peut être importante et efficace. Dans le centre-ville, les déplacements pour motif travail ne représentent que 15% des déplacements. Cette part atteint 75% des déplacements dans la zone aéroportuaire et 60% à Basso Cambo ou Thibaud-Oncopole, où la demande de déplacements y est très faible en heures creuses.



Horaires

Les horaires d'arrivée et de départ des actifs dans les zones d'emplois sont approximativement les mêmes, confirmant que la demande de transport est très massive sur un temps concentré. Néanmoins, on peut observer :

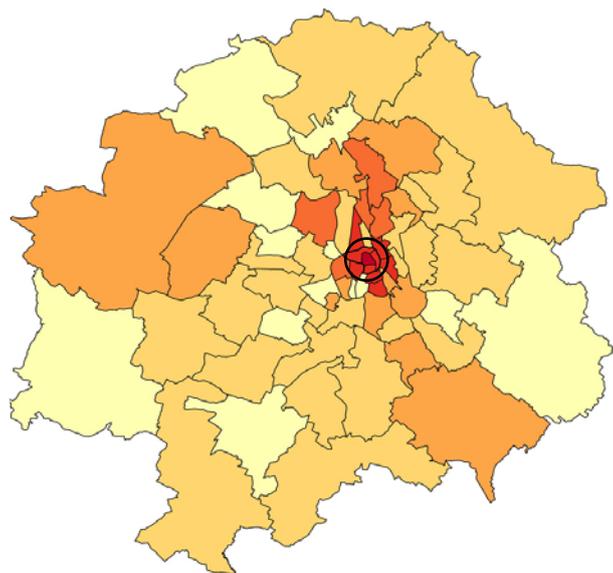
- Les pointes d'arrivée et de départ des actifs dans le centre-ville sont plus étalées que pour les autres pôles,
- Les pointes d'arrivée et de départ des actifs dans la partie ouest du pôle aéronautique (Colomiers, Saint Martin) sont plus précoces que pour les autres pôles, certainement en lien avec le caractère industriel des emplois concernés.



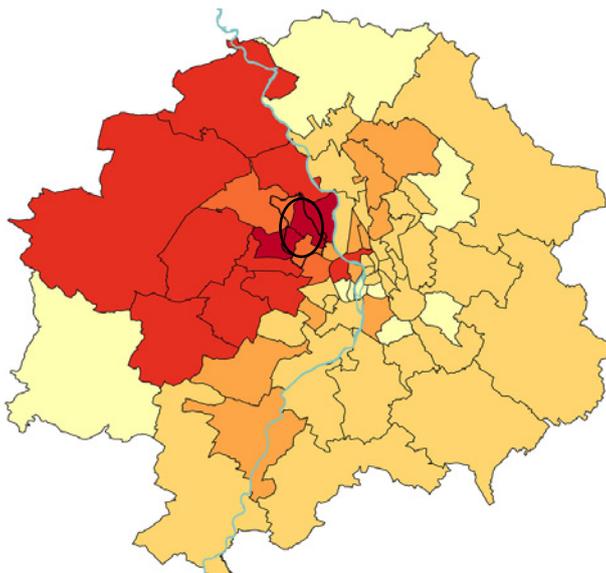
Où habitent les actifs des différents pôles ?

Le centre-ville et le pôle aéronautique du nord-ouest exercent une véritable attraction métropolitaine avec une aire d'attraction très large. Néanmoins, pour le pôle aéronautique, il faut noter également une forte concentration des déplacements de/vers les communes du nord-ouest, jusque dans le Gers.

Centre-Ville



Pôle aéronautique



Zone d'Activités Nord

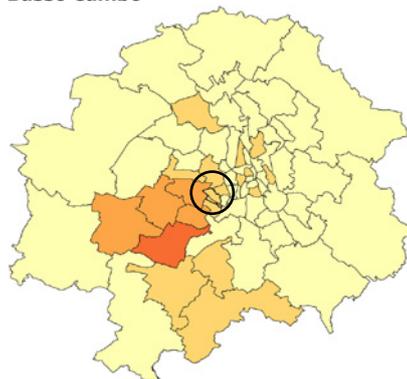


Balma Gramont



Pour les autres pôles d'emplois, l'aire d'attraction est beaucoup plus restreinte et respecte globalement une logique de bassins de mobilité.

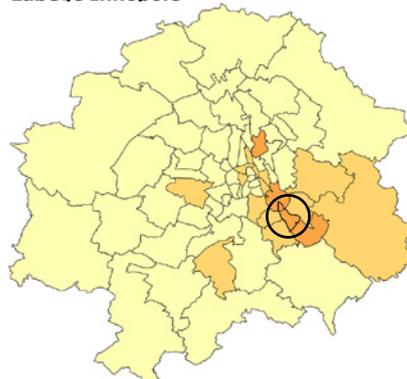
Basso Cambo



Thibaud Oncodole



Labège Innopole



Implications des collectivités : outils et démarches

Au-delà de leurs politiques globales de mobilité, les autorités organisatrices de transport mettent en oeuvre des démarches et des outils spécifiques à destination des actifs pour faciliter leurs déplacements vers leurs lieux d'emplois. Ces mesures sont de différents ordres : services, infrastructures, tarification, matériel, management de la mobilité...

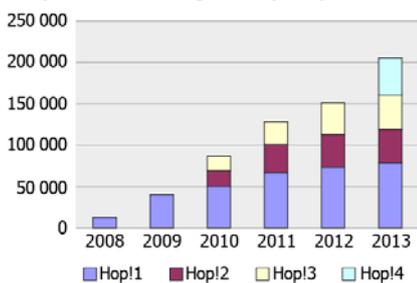
Une adaptation de l'offre

Tisséo-SMTC adapte régulièrement son réseau pour mieux desservir les zones d'emplois. Des études sectorielles sont menées afin de répondre le plus finement possible aux besoins des entreprises (itinéraires, horaires, capacités des bus...). Plusieurs secteurs ont ainsi fait l'objet d'évolution récemment : desserte de la zone d'activités nord, d'Airbus, de l'Oncopole, du secteur d'Astrium...

Le Conseil Général 31 a mis en place 4 lignes Express Hop ! depuis Villemur, Grenade, Nailloux et Bessières essentiellement à destination des actifs, utilisant les autoroutes et en rabattement sur le métro aux portes de Toulouse. Ces lignes représentent aujourd'hui plus de 20% de la fréquentation du réseau départemental.

Le Conseil Régional Midi-Pyrénées fait évoluer sa gamme de matériel ferroviaire pour répondre à la demande croissante des pendulaires en heures de pointe. Des trains plus capacitaires sont déployés progressivement sur l'étoile ferroviaire toulousaine. Les déplacements domicile-travail et études représentent plus de 80% des déplacements ferroviaires périurbains.

Fréquentation des lignes Hop! depuis 2008



Des politiques tarifaires adaptées

L'ensemble des autorités organisatrices a mis en place une gamme tarifaire qui cherche à s'adapter aux besoins des actifs. L'ensemble de ces tarifs est proposé sur un support billettique unique, la carte Pastel.

Tisséo-SMTC propose notamment l'abonnement Activo, abonnement annuel mensualisable adapté aux déplacements quotidiens.

Le Conseil Régional a fait évoluer sa gamme tarifaire en proposant des produits liés à la fréquence d'utilisation et non plus au statut.

Le Conseil Général a simplifié sa gamme tarifaire. Un abonnement combiné permettant l'usage des réseaux urbain et départemental avec un tarif plus attractif que la somme des deux abonnements a été créé.

Ces différentes tarifications connaissent aujourd'hui un succès important, encouragé par le remboursement par les employeurs de 50% minimum du coût. Plus de 20% des actifs de l'agglomération toulousaine possèdent un abonnement de transports collectifs (EMD 2013).

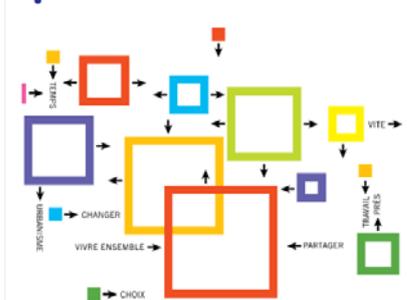


Des démarches de management de la mobilité

Tisséo-SMTC anime plusieurs démarches de management de la mobilité encourageant les employés à éviter «l'autosolisme» pour aller travailler :

- 137 Plans de Déplacements d'Entreprises ont été réalisés entre 2001 et 2014, visant à faire converger les actions des employeurs, des employés et des collectivités, autour d'animations locales, d'études partagées, de trophées...
- 90 entreprises ont signé la convention covoiturage proposée par Tisséo-SMTC depuis 2010, permettant de partager une base de données et de bénéficier de services. Ce dispositif, avec 3100 inscrits en 2014, soit 800 covoitureurs actifs a permis d'économiser plus de 5 millions de kilomètres depuis 2010.
- Tisséo teste actuellement la création de places réservées aux covoitureurs dans les parkings relais (Basso Cambo) et l'aménagement de places réservées aux rendez-vous covoiturage dans certains pôles d'échanges, en partenariat avec le réseau RézoPouce (autostop organisé) et avec Coovia (site Internet de covoiturage associant les transports publics).

pdu Plan de Déplacements Urbains de la grande agglomération toulousaine



OBSERVATOIRE DES PDE

tisséo SITUATION 2013

Les partenaires du SGGD



Le sujet de cette publication Perspectives Villes a été au centre des échanges de l'observatoire SGGD en 2013 autour d'interventions de Tisséo-SMTC, du Conseil Général 31, du Conseil Régional Midi-Pyrénées et de l'aua/T.

aua/T

Agence d'urbanisme et d'aménagement Toulouse aire urbaine
Le Bélvédère - 11, bd des Récollets - CS 97802 - 31078 Toulouse cedex 4 / 05 62 26 86 26 - www.aula-toulouse.org