



Mieux comprendre la baisse de la mobilité

L'enquête Ménages Déplacements (EMD)

Cette publication s'appuie sur l'exploitation de la 5^e EMD réalisée dans l'agglomération par le SMTc-Tisséo, avec le partenariat financier de l'État et technique du CEREMA, d'octobre 2012 à avril 2013. Cette enquête a permis de recueillir les pratiques de déplacements d'un échantillon représentatif de près de 7 000 ménages résidant dans un périmètre de 179 communes.

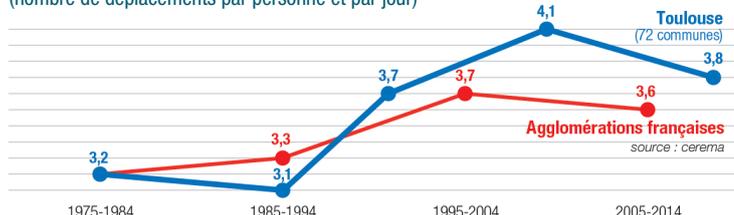
Dans la grande agglomération toulousaine, si le nombre global de déplacements effectués quotidiennement augmente avec la croissance démographique, la mobilité individuelle a baissé :

- **3,8 déplacements par habitant et par jour en 2013,**
- **- 8 % entre 2004 et 2013.**

La mobilité quotidienne se définit par le nombre de déplacements effectués par personne un jour de semaine. Elle traduit le nombre d'activités réalisées par les habitants en prenant en compte tous les types de destinations (travail, études, mais aussi loisirs, promenades, démarches, santé...). En revanche, la mobilité ne reflète pas la notion de distance parcourue.

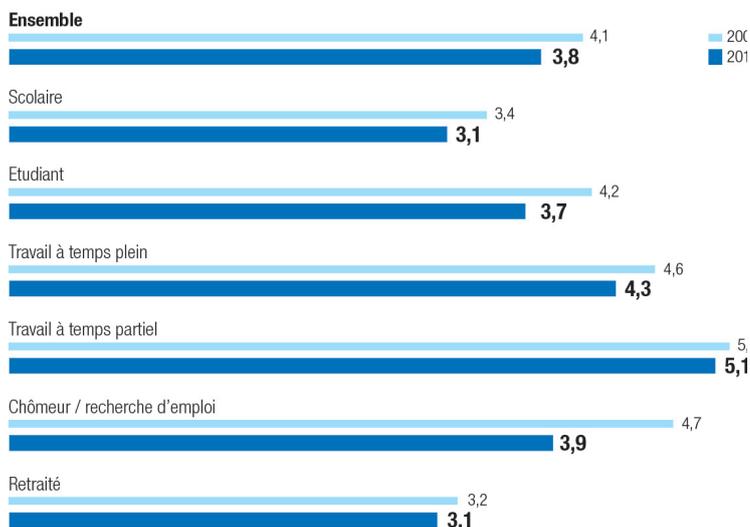
Évolution de la mobilité individuelle en France et dans l'agglomération toulousaine

(nombre de déplacements par personne et par jour)



Évolution de la mobilité selon l'occupation principale

(nombre de déplacements par personne et par jour)



Dans la grande agglomération toulousaine, la mobilité est passée de 4,1 à 3,8 déplacements par personne et par jour sur les 10 dernières années (2004-2013)

Ce constat, qui semble se généraliser dans les grandes agglomérations françaises, interroge : il renvoie à des questions de modes de vie, la mobilité reflétant à la fois le nombre d'activités réalisées par les habitants et l'organisation mise en place pour les relier entre elles. Alors, s'agit-il d'une baisse de mobilité choisie (grâce aux capacités d'optimiser son quotidien) ou d'une baisse de mobilité subie (causée par des contraintes économiques, spatiales ou temporelles) ? Et quelles hypothèses peut-on faire pour la mobilité de demain ?

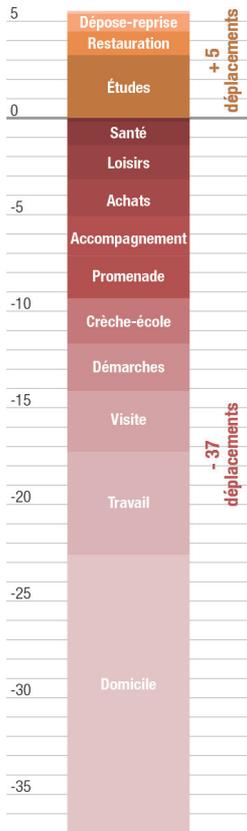
Cette publication propose de mieux comprendre cette baisse de la mobilité individuelle : qui concerne-t-elle ? Pour quels motifs de déplacements ? Sur quels territoires ? L'analyse des évolutions de la mobilité permet de conforter certaines hypothèses, mais d'autres sont plus difficiles à démontrer.

Une baisse de la mobilité qui touche tous les profils

La baisse de la mobilité concerne toutes les catégories de population, mais elle est particulièrement marquée :

- pour les chômeurs : -18%,
- pour les étudiants : -11 %.

Pour 100 habitants, la baisse de mobilité entre 2004 et 2013 se traduit par 32 déplacements en moins chaque jour de semaine



Cette baisse concerne la majorité des activités quotidiennes

Presque tous les motifs de déplacements sont concernés, qu'ils correspondent à des déplacements quotidiens contraints (travail, école) ou à des déplacements moins systématiques (loisirs, visites, démarches, santé...).

Sont particulièrement concernés :

- les destinations travail et école : - 9 % / - 10 % ;
- les loisirs : - 10 % ;
- les sorties chez des parents ou amis : -16 % ;
- les promenades : - 23 % ;
- les déplacements pour réaliser des démarches administratives : - 26 %.

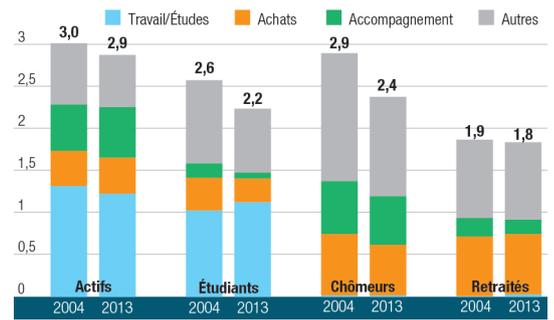
Plus d'« immobiles » et moins d'« hypermobiles »

Sur une journée donnée, une partie des habitants ne sortent pas de leur domicile et ne réalisent aucun déplacement. La part de ces « immobiles » a augmenté de manière significative (passant de 7 % à 10 % entre 2004 et 2013). A l'inverse les « hypermobiles », qui font plus de 8 déplacements par jour, ont vu leur part se réduire (de 10 % à 8 %).

Si la majorité des profils sont concernés par ces deux phénomènes, ces évolutions sont amplifiées pour la catégorie des « chômeurs ».

Évolution de la mobilité par profils et motifs, hors domicile

(nombre de déplacements par personne et par jour)



Un contexte économique qui induit une diminution de la mobilité ?

Ce sont les étudiants et les chômeurs, profils aux plus bas revenus, qui ont le plus réduit leur mobilité ces 10 dernières années. On observe des évolutions sensibles de leurs comportements sur la période 2004-2013 :

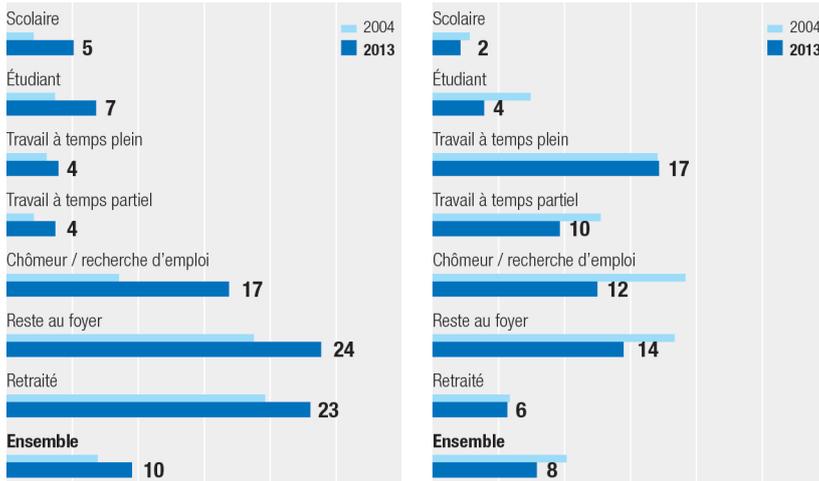
- ces deux catégories de population ont sensiblement limité leurs sorties « loisirs et visites » (- 23 %), mais également leurs déplacements quotidiens pour « achats » (- 17 % pour les chômeurs, - 28 % pour les étudiants) ;
- la part des chômeurs qui restent à leur domicile sans réaliser de déplacement est passée de 9 % à 17 %.

Il semblerait donc que les personnes aux revenus les plus faibles aient limité leurs activités et leurs déplacements dans un contexte économique peu favorable.

Évolution de la part des « immobiles » et « hypermobiles » selon le profil (en %)

Immobile : 0 déplacement le jour de l'enquête

Hypermobile : 8 déplacements minimum



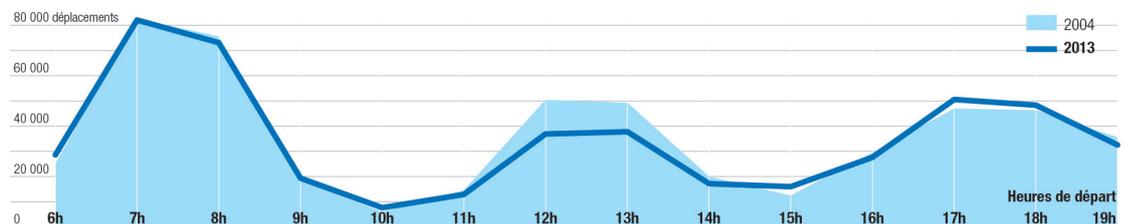
Plus de « journée continue » chez les actifs

L'analyse de l'EMD nous apprend que :

- les actifs rentrent beaucoup moins à leur domicile à la pause méridienne en 2013 qu'en 2004, en effet, les déplacements domicile-travail sont en baisse de 25 % entre 12h et 14h ;
- les entrées/sorties du lieu de travail ont diminué, on observe notamment une baisse de 8% des départs du travail entre 12 h et 13 h, alors que les déplacements liés au travail sont en légère augmentation à l'échelle de la journée.

La journée continue devient une pratique plus courante, avec de plus en plus de salariés qui restent sur leur lieu de travail à la pause méridienne, et qui réalisent donc deux déplacements en moins dans leur programme d'activités quotidiennes.

Évolution du nombre de déplacements entre domicile et travail selon l'heure de départ (cœur d'agglomération 72 communes)



Moins d'activités pour passer moins de temps dans les transports ?

Le budget-temps est le temps moyen passé par une personne à se déplacer un jour de semaine.

On observe que :

- pour les Toulousains, le budget-temps alloué aux déplacements qui était relativement élevé en 2004, a diminué pour redescendre à 1h20mn environ ;
- pour les habitants de périphérie éloignée, le budget-temps, plus faible que celui des Toulousains en 2004, a augmenté pour approcher les 1h30mn en 2013.

Le temps disponible pour se déplacer n'est pas extensible... Les Toulousains auraient-ils choisi de réduire leur mobilité quotidienne pour ne pas atteindre un budget-temps trop important ?

On constate également que les actifs ont maintenu un budget-temps stable malgré une augmentation du temps de trajet domicile-travail ; la baisse de mobilité des actifs serait alors motivée par la volonté de rationaliser leur temps de déplacement sur la journée (déplacements en boucle, report de certains déplacements sur le week end...).

Le vieillissement de la population contribue à la baisse de mobilité constatée

La baisse de la mobilité individuelle à l'échelle de la grande agglomération toulousaine est liée pour partie à un effet structurel. En effet :

- les seniors représentent une part croissante de la population en lien avec l'allongement de la durée de vie : leur part est passée 12% à 15% entre 2004 et 2013 ;
- ils ont une mobilité relativement faible au regard des autres classes d'âges : ils réalisent moins de trois déplacements par jour et par personne en 2013.

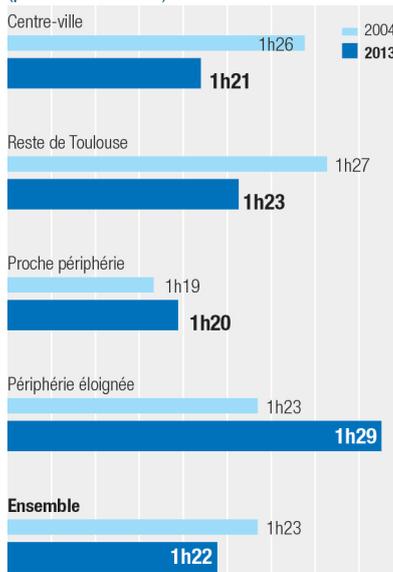
Sur les 10 dernières années, ces deux tendances combinées ont conduit à une baisse de la mobilité d'environ 1 % dans la grande agglomération toulousaine (soit environ 10 % de la baisse de mobilité).

Le numérique, de multiples impacts sur la mobilité

Les outils numériques ont des conséquences sur la mobilité difficiles à mesurer, avec des effets multiples et divergents :

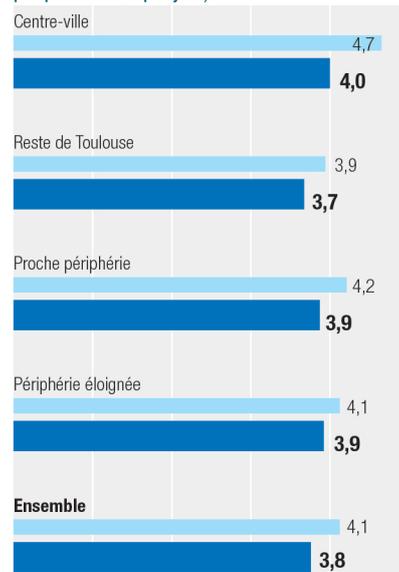
- ils sont facilitateurs de mobilité : plus d'information, mise en réseau de voyageurs permettant une mobilité partagée...
- ils sont vecteurs de nouveaux motifs de déplacements : création et partage d'information sur les événements urbains, actions commerciales...
- ils permettent de s'affranchir de certains déplacements : démarches administratives, travail à distance, achats en ligne, informations en ligne, loisirs connectés...

Évolution du budget-temps (personnes mobiles)



Évolution de la mobilité

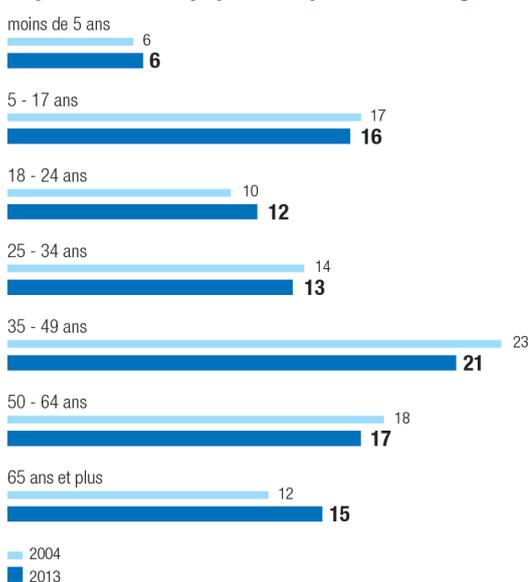
(personnes mobiles, en nombre de déplacements par personne et par jour)



Évolution du budget-temps des actifs mobiles (en minutes)



Répartition de la population par classe d'âge en 2004 et 2013 (en %)



- ils développent de nouvelles formes de socialisation génératrices de déplacements (réseaux sociaux...). Si le bilan global est difficile à établir, on constate par exemple que les outils numériques ont permis de limiter considérablement les déplacements pour démarches administratives (- 26 % entre 2004 et 2013).

Plusieurs enjeux pour la mobilité de demain

La baisse de mobilité constatée est le résultat d'effets multiples qui se combinent : structurels, conjoncturels, technologiques, modes de vie... L'évolution de la mobilité pour les années à venir est donc très difficile à évaluer.

Si la mobilité est souvent assimilée à la modernité, la baisse de mobilité, lorsqu'elle est choisie, peut aussi apparaître comme une chance pour la ville (congestion, pollutions...) et ses habitants (maîtrise des temps quotidiens). L'enjeu de demain est de permettre une mobilité de qualité pour tous.



Permettre l'accès au numérique pour tous

Le numérique permet de s'informer et d'optimiser son temps de déplacement : il facilite l'usage des transports en commun (information temps réel) et crée de nouvelles façons de se déplacer. Les outils numériques doivent être accessibles à tous et valorisés auprès de toutes les catégories de population pour limiter les risques d'une fracture numérique. Ainsi, ils pourront jouer un rôle majeur, notamment :

- pour permettre à chacun de mieux gérer ses déplacements du quotidien, dans un cadre de plus en plus multimodal ;
- pour permettre le développement de nouvelles réponses de mobilité dans les territoires périurbains peu denses où la desserte en transports en commun est plus difficile à développer.

Aider les plus vulnérables à se déplacer

La part des « immobiles » a doublé pour les chômeurs ; les déplacements pour achats ont particulièrement diminué pour les chômeurs et les jeunes... Ces évolutions interrogent et amènent à souligner l'importance des politiques d'accompagnement social et d'aide à la mobilité envers les populations les plus fragiles. Il s'agit d'atténuer les freins à la mobilité (coût, usage des transports collectifs...) pour éviter autant que possible une baisse de mobilité « subie ».

Favoriser la proximité

Le temps disponible pour se déplacer n'étant pas extensible, la ville des proximités est une réponse à apporter pour maîtriser les distances de déplacement et les budgets-temps, pour que la ville continue d'offrir au quotidien autant d'activités à ses habitants.

Optimiser la mobilité des actifs

Pour les actifs, le temps quotidien alloué aux déplacements est particulièrement élevé et contraint, les amenant parfois à limiter leurs autres déplacements.

Plusieurs leviers peuvent les aider à limiter leurs contraintes de déplacements :

- une meilleure accessibilité des lieux économiques en transports en commun et modes actifs ;
- une mixité fonctionnelle au sein des zones d'emplois, pour répondre aux différents besoins des salariés le midi et le soir, et réduire leurs distances quotidiennes de déplacements ;
- le développement du télétravail et des « tiers-lieux », permettant de limiter les déplacements et de les inscrire dans la proximité.

Rendre la ville plus accessible aux seniors

La mobilité des seniors n'a pas évolué ces 10 dernières années. Le vieillissement de la population va s'amplifier avec

- l'arrivée à la retraite d'une génération très mobile habituée à un usage intensif de la voiture qui doit être anticipée,
- une part croissante des plus âgés (4^e âge) beaucoup moins mobiles mais devant conserver lien social et autonomie.

Cela renvoie à plusieurs enjeux majeurs :

- promouvoir des formes urbaines qui favorisent les courtes distances et la marche ;
- proposer des espaces publics adaptés aux seniors : confort et sécurité des itinéraires, bancs, lieux de rencontre, signalétique, traversées...
- améliorer l'accessibilité aux transports en commun...