



Les déplacements domicile-travail en transports en commun : une recherche collective d'éco-mobilité

Le recours aux transports en commun entre lieu de domicile et lieu de travail concerne surtout les déplacements en agglomération, où les réseaux de bus et tramway sont denses et sur courte distance, ainsi que de centre-ville à centre-ville sur longue distance, où le train est compétitif. Les femmes et les employés sont les usagers proportionnellement les plus nombreux. Pour les trajets inférieurs à 3 km, la marche à pied se substitue souvent aux transports collectifs. La proximité d'une gare ou d'un arrêt de bus ne fait pas tout. Les horaires, les fréquences, les habitudes peuvent aussi avoir une influence. Les périmètres de transports urbains ne correspondent pas aux contours des bassins d'emploi locaux, des agglomérations ou des bassins de vie, mais restent liés à ceux des EPCI. Cette situation montre les limites parfois ténues auxquelles se heurte la recherche collective d'une éco-mobilité, économe et écologique.

Philippe Debard, Olivier Serre

Dans une perspective de développement durable, l'usage des transports en commun entre lieu de domicile et lieu de travail constitue une problématique de première importance permettant de minimiser l'empreinte écologique des déplacements quotidiens.

Usage des transports en commun à Metz et surtout à Nancy

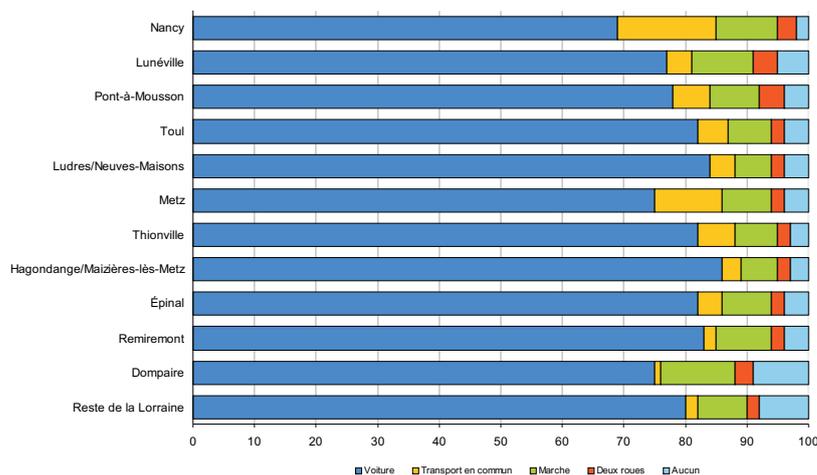
Dans l'ensemble des zones de Metz-Thionville, de Nancy et d'Épinal, qui constituent le cœur du Sillon lorrain (voir méthodologie), 46 000 actifs ont recours chaque jour aux transports en commun en 2010, soit légèrement plus que les 40 000 qui se déplacent à pied. Toutefois, les transports en commun et la marche à pied ne concernent chacun qu'un peu moins de 10% des actifs. La voiture, qui représente 77% des déplacements domicile-travail, est toujours et de loin le mode le plus utilisé.

Une analyse plus fine des flux domicile-travail à l'intérieur de chacune des zones de Metz-Thionville, de Nancy et d'Épinal permet de les découper en onze

«espaces aux relations préférentielles», bassins d'emploi locaux vers lesquels se dirigent une majorité des flux.

1 L'usage de la voiture reste partout prédominant

Mode de transport domicile-travail selon les «espaces aux relations préférentielles» en 2010 (%)



Source : Insee, recensement de la population au lieu de travail 2010



Travailler dans une grande ville, où les transports en commun sont plus développés, apparaît comme un facteur incitatif fort pour ne pas utiliser la voiture. Ainsi, les actifs qui ont un emploi dans «l'espace» autour de Nancy sont les plus nombreux (16% avant la mise en place du réseau Stan2) à prendre chaque matin le bus, le tramway ou le train. Cette proportion est plus faible parmi ceux qui ont un emploi dans «l'espace» autour de Metz (11% avant la mise en place du réseau Mettis), mais cela peut tenir au fait que cet espace est nettement plus étendu, avec nombre de communes rurales éloignées et non desservies. Les transports en commun ne sont utilisés que par 5% des actifs travaillant dans les «espaces» autour de Toul, de Lunéville et de Ludres/Neuves-Maisons, et par moins de 3% dans les «espaces» autour d'Hagondange/Maizières-lès-Metz et de Remiremont. Au caractère en partie rural de ces espaces s'ajoute le fait que la moitié des actifs qui y travaillent n'y résident pas. De plus, les réseaux ne desservent pas ou peu les zones industrielles pour la plupart situées en périphérie et/ou n'ont pas des horaires compatibles avec ceux des salariés de nuit.

Pratique de centre à centre, et sur courtes ou longues distances

D'une manière générale, les transports en commun ne sont significativement sollicités que pour les courtes ou longues distances (moins de 10 km ou 30 km et plus). Ainsi, à Metz ou à Nancy intramuros, près d'un actif sur cinq y a recours. Un tiers des actifs résidant à Saint-Max, à Essey-lès-Nancy, à Vandœuvre-lès-Nancy, à Maxéville ou à Jarville-la-Malgrange et travaillant à Nancy, utilisent le bus ou le tram. Toutefois, à Thionville et à Épinal intramuros, cette part est de seulement 8 % et 4 %. Et dans le cas où le trajet est inférieur à 3 km, un tiers des actifs préfèrent la marche

à pied, voire le deux-roues aux transports en commun. Les transports en commun, notamment les lignes de trains express régionaux (TER), deviennent cependant un réel substitut à l'automobile pour les liaisons de centre à centre sur longue distance. Ainsi, la moitié des Nancéiens qui travaillent à Metz et des Messins qui travaillent à Nancy optent pour le train. Cette proportion est également de 50 % parmi les Mussipontains, de 40 % parmi les Lunévillois et de 33 % parmi les Spinaliens qui travaillent dans la cité ducale. Mais pour les banlieusards de Nancy qui travaillent dans la banlieue de Metz, et vice versa, le train représente seulement 7 % des déplacements. Pour les flux à très longue distance, au départ de Metz ou de Nancy en direction de Paris notamment, le train est quasiment incontournable, et convainc 70 % à 80 % des actifs concernés. Cependant, la présence d'une gare ou d'un arrêt de bus près de son domicile n'est pas la panacée. Les horaires, les fréquences, les habitudes, etc., peuvent aussi avoir une influence. Ainsi, pour les déplacements professionnels de Toul vers Nancy, et entre Metz et Thionville, le train n'est choisi que par à peine 25 % des actifs. Par ailleurs, si 42 % des actifs résidant à Blainville-sur-l'Eau et à Damelevières et travaillant à Nancy utilisent les transports en commun, cette part chute à 14 % chez ceux qui résident à Neuves-Maisons.

Femmes et employés plus souvent en transports en commun ou à pied

Que ce soit en train, en bus ou en tramway, les transports en commun sont empruntés par 12 % des femmes qui travaillent, contre seulement 7 % des hommes. De plus, si l'usage des transports collectifs est avant tout le fait des actifs résidant dans les agglomérations de Metz et de Nancy, en lien avec la densification du réseau, c'est aussi là que

les clivages entre les sexes sont les plus marqués : 18 % des Messines et 26 % des Nancéiennes en sont adeptes, contre seulement 10 % et 16 % de leurs homologues masculins.

Les femmes sont également proportionnellement plus nombreuses à se rendre à pied leur travail : 10 %, contre 7 % des hommes. La marche concerne surtout les habitants des villes-centres, notamment à Nancy, à Lunéville et à Remiremont. Côté profession, les employés se distinguent comme étant ceux qui utilisent le plus les transports en commun (13 %) ou la marche (10 %), et donc le moins la voiture (69 %), en partie parce que les femmes sont plus nombreuses dans cette catégorie. Les autres catégories sociales ne prennent significativement le train, le bus ou le tramway que si elles résident en ville, notamment à Metz ou à Nancy. Pour les cadres notamment, cette situation tient au fait qu'ils parcourent le plus de trajets centre à centre, et les distances les plus longues, là où le train s'avère le plus pertinent.

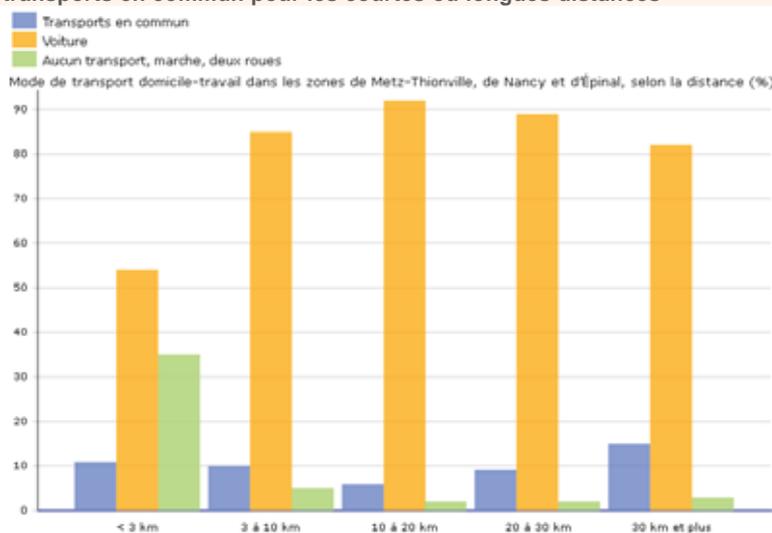
Les périmètres de transports urbains liés à ceux des EPCI

Dix périmètres de transports urbains (PTU) sont présents dans le cœur du Sillon lorrain. Ils desservent au total 870 000 habitants et 177 communes, dont certaines hors des limites des zones de Metz-Thionville, de Nancy et d'Épinal.

Les contours de ces PTU ne correspondent pas aux «espaces aux relations préférentielles» exposés ici, ni aux agglomérations ni aux «bassins de vie» définis par l'Insee. Ils relèvent avant tout des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) via la compétence transport. L'appartenance d'une commune à un PTU est donc surtout conditionnée par son adhésion à un EPCI. Cette situation s'observe notamment dans la CA de Metz-Métropole, dans la CU du Grand Nancy, dans la CC du Bassin de Pompey, dans la CC de Moselle et Madon et dans la CC du Lunévillois, dont les cinq PTU épousent exactement les contours (à l'exception de la commune d'Agincourt non couverte par le PTU de Pompey (Sit)).

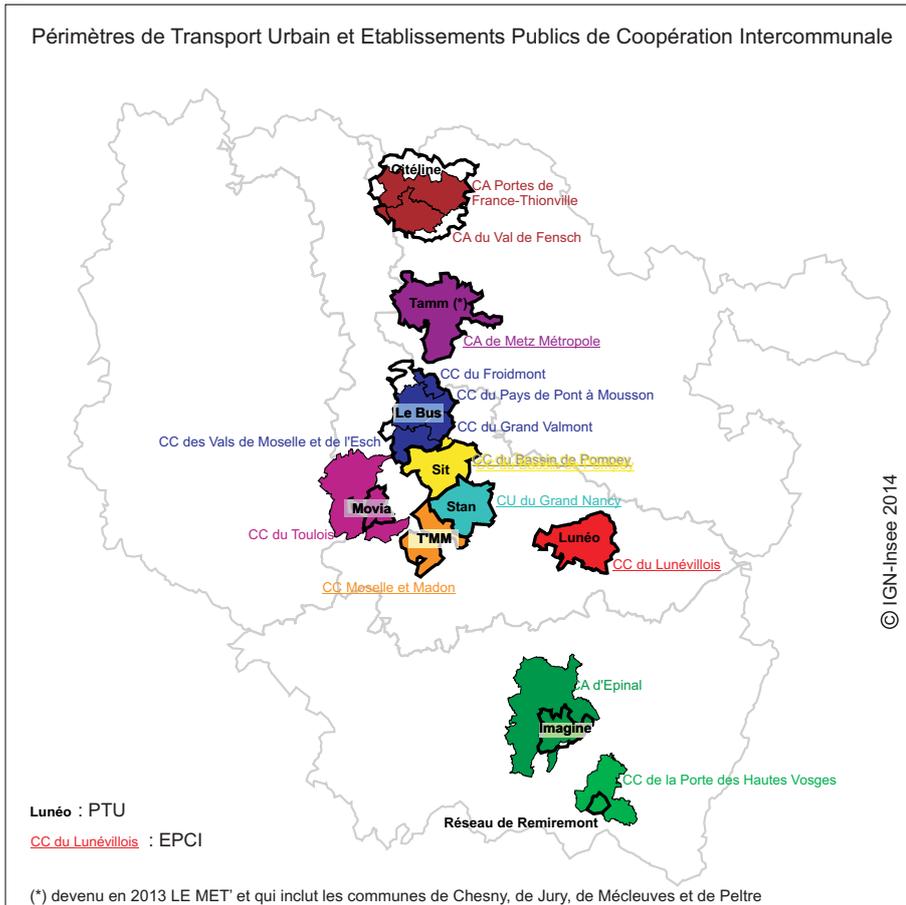
La recherche d'une superposition du contour des PTU avec celui des «espaces aux relations préférentielles» viserait à étendre à l'est le réseau de Pont-à-Mousson (Le Bus) et à le rapprocher au sud de celui de Pompey (Sit). De même, toujours en se basant sur les seuls déplacements domicile-travail, cela tendrait à étendre au nord-est le réseau de Nancy (Stan) et à le rapprocher au sud-ouest de celui de Neuves-Maisons (T'MM). La mise en place de transports suburbains par les autorités organisatrices des transports urbains (AOT-U) va dans ce sens.

2 Les transports en commun pour les courtes ou longues distances



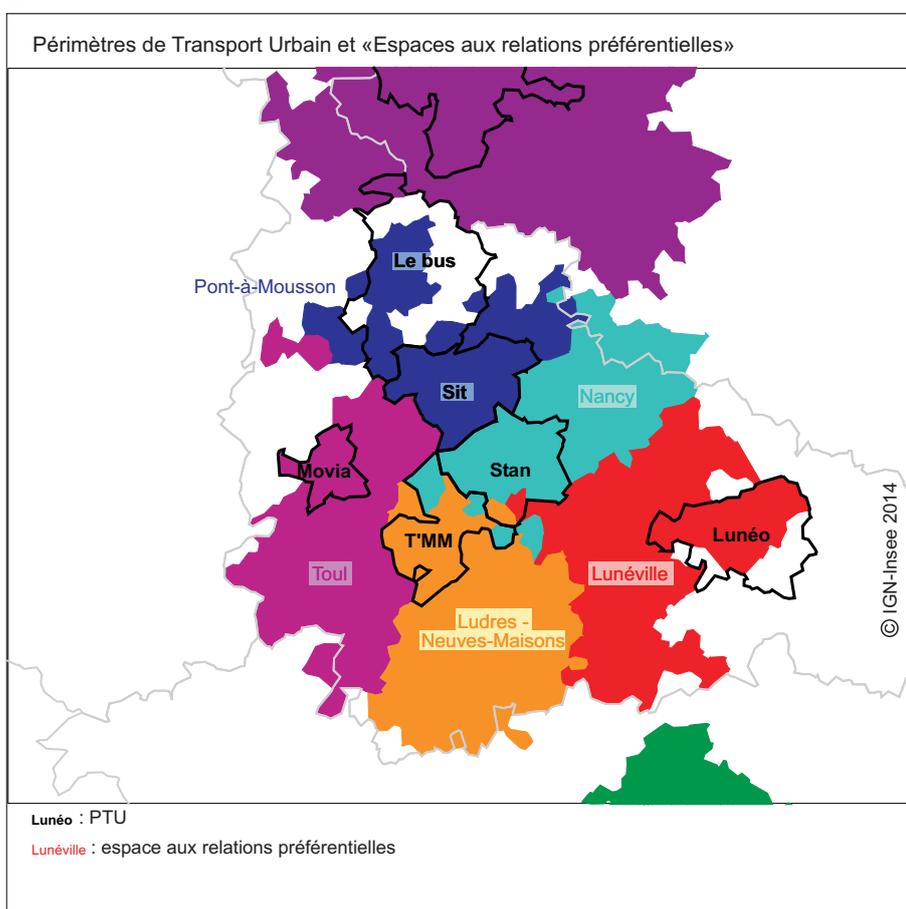
Source : Insee, recensement de la population au lieu de résidence 2010

3 Dix périmètres de Transport Urbain (PTU)



Source : DGCL, PTU

4 Stan et T'MM, des PTU imbriqués autour de Nancy



Source : Insee, recensement de la population 2010 - PTU

À défaut de couvrir l'ensemble des «territoires vécus», les AOT-U sont amenées à coopérer avec les autres AOT compétentes en matière de transport interurbain et scolaire (Conseils généraux) et de transport express régional (TER, Conseil régional).

Recherche collective d'éco-mobilité

Dans un contexte d'étalement urbain, se déplacer sans automobile ne peut être envisagé sans une politique volontariste et engagée des autorités organisatrices des transports et une prise de conscience individuelle des enjeux environnementaux associés.

Le pari à relever est complexe. Il s'agit de répondre à une demande forte et en augmentation, pour des déplacements plus rapides, moins polluants et qui touchent le plus grand nombre car une personne qui ne peut se déplacer est un exclu en puissance. Ceci dans un cadre budgétaire de plus en plus contraint pour les collectivités. Face à l'étalement urbain et ses effets de «mitage» ou «émiettement» du territoire qui limitent la possibilité de desserte par les transports en communs, la (re)densification peut aussi s'inviter dans les débats en visant par exemple une relocalisation d'une partie des populations dans les villes-centres.

Les réflexions engagées par de nombreux acteurs témoignent de cette préoccupation autour de la soutenabilité du «modèle économique» du transport de voyageurs (Avenir-Transports, GART, FNAUT, CESEL...). Le coût du transport collectif est souvent jugé trop cher par les usagers alors même qu'ils ne paient que 20 % à 30 % du coût réel, hors investissements. Leur participation est souvent allégée par la prise en charge par les employeurs, des abonnements de travail à hauteur de 50 %. Compte tenu de la mise en place des tarifs sociaux, le facteur prix n'est pas le plus déterminant pour avoir recours aux transports collectifs. La qualité et l'importance de l'offre comptent davantage : confort, ponctualité, information, correspondances. Les investissements de la Région Lorraine dans le réseau TER (480 millions d'euros entre 2002 et 2009 pour le matériel) et son soutien tarifaire (jusqu'à 50 % de réduction par rapport à la tarification nationale) poursuivent cet objectif.

Dans le même esprit, le Conseil régional de Lorraine a enclenché une dynamique partenariale avec les 25 autres AOT régionales pour renforcer les passerelles entre les différents modes de transports : TER Métrolor, tramway, bus, cars, vélo, voiture. Les projets de pass unique multimodal «SimpliCité», le calculateur d'itinéraires «SimpliCim» ou encore l'aménagement de pôle d'échange multimodal autour des gares sont essentiels pour faciliter et donc inciter

le recours aux transports en commun. Cette dynamique de coopération sera certainement renforcée dans un avenir très proche du fait des évolutions apportées par la loi relative à la modernisation de l'action

publique territoriale et à l'affirmation des métropoles (avec le Conseil régional comme chef de file de l'intermodalité). Il est également indispensable de pouvoir jouer sur les autres leviers pour favoriser

une mobilité plus durable : le covoiturage, soutenu par l'implantation de parkings-relais, les projets de mise à disposition de véhicules en auto-partage ou en libre-service, le vélo et le stationnement.

Par ailleurs, le soutien à la recherche et l'innovation pour le développement de nouveaux véhicules (électriques, hybrides, GNV, bio-GNV...) et des infrastructures associées contribue également à diminuer l'impact des transports sur l'environnement.

Enfin, la recherche d'une meilleure cohérence des politiques d'urbanisme et de mobilités semble indispensable pour un aménagement durable des territoires sur le long terme. ■

Transports en commun ou voiture individuelle ? Un essai de calcul des temps et coûts, au départ de Lunéville

Le choix d'utiliser un mode de transports en commun ou de prendre sa voiture pour se rendre sur son lieu de travail, au-delà des souhaits, habitudes et impératifs de chaque personne, résulte aussi de calcul et d'arbitrage entre coût et temps.

Les transports en commun se révèlent moins chers, grâce notamment aux formules d'abonnement. De centre à centre, ils sont jusqu'à 12 fois moins chers. Mais ils nécessitent davantage de temps et des horaires compatibles. De banlieue à banlieue, les trajets prennent 3 fois plus de temps.

La voiture individuelle est nettement plus onéreuse, mais offre une liberté incomparable. Son coût d'usage peut toutefois être réduit et devenir financièrement compétitif en cas de covoiturage, pratique qui se développe.

5 La voiture : plus rapide mais plus chère

| | Temps (en minutes) | | Coût mensuel (en euros) | |
|--|--------------------------|---------|--------------------------|---------|
| | Transports en commun (*) | Voiture | Transports en commun (*) | Voiture |
| Lunéville-centre / Nancy-centre | 20 | 30 | 36 | 428 |
| Lunéville-centre / CHU de Brabois (**) | 45 | 23 | 48 | 399 |
| Vitrimont / CHU de Brabois (**) | 60 | 20 | 142 | 351 |

(*) Train ou train+tramway (**) à Vandoeuvre-lès-Nancy

Modes et critères de calcul

Distances :

- Vitrimont-Lunéville : 11 km aller/retour
- Lunéville-centre/Nancy-centre : 70 km aller/retour ; et Lunéville-centre/CHU de Brabois : 62 km aller/retour

Transports en commun (abonnement mensuel) :

- Train TER Lunéville-Nancy : 71,60 euros/mois, bénéficiant d'une prise en charge employeur de 50 %
- Pass Partout Réseau Stan : 24,25 euros/mois, bénéficiant d'une prise en charge employeur de 50 %

Voiture (barème des frais réels 2013, véhicule de 4 cv) :

- moins de 5 000 km/an (*) : distance x 0,491 euro
- de 5 000 à 20 000 km/an (**): (distance x 0,276 euro) + 1 077 euros

Les frais de parking ne sont pas pris en compte.

Base de 21 jours de travail/mois et 210 jours/an.

Source : SNCF, Réseau Stan, DGI, Via Michelin

Méthodologie

Trois zonages ont été délimités pour cette étude :

- la zone de Nancy constituée des aires urbaines de Nancy, de Lunéville, de Pont-à-Mousson et de Toul ;
- la zone de Metz-Thionville constituée des aires urbaines de Metz, de Thionville et de Briey ;
- la zone d'Épinal constituée des aires urbaines d'Épinal et de Remiremont.

Insee Lorraine

15 rue du Général Hulot

CS 54229

54042 Nancy Cedex

Directeur de la publication :

Christian Toulet

Rédacteur en chef :

Brigitte Vienneaux

ISSN en cours

@ Insee 2014

Pour en savoir plus

- Le site du Cesel sur la mobilité : <http://www.ceselorraine.eu/fr/mobilites-lorraine.html>
- Les déplacements domicile-travail en transports en commun rendus difficiles par la périurbanisation, Insee Analyses Lorraine n°2, juillet 2014

