



enquête

2012-2013

[DÉPLACEMENTS]

SUD MEURTHE-ET-MOSELLE

PREMIERS RÉSULTATS

AVRIL 2014

GrandNancy
COMMUNAUTÉ URBAINE & HUMAINE

aduan

AGENCE DE DÉVELOPPEMENT
ET D'URBANISME DE L'AIRE
URBAINE NANCÉIENNE

GrandNancy

COMMUNAUTÉ URBAINE & HUMAINE

AVEC LA PARTICIPATION DE



aduan

AGENCE DE DÉVELOPPEMENT
ET D'URBANISME DE L'AIRE
URBAINE NANCÉIENNE

AVEC L'APPUI DU



AVANT-PROPOS

Ce document présente les premiers résultats de l'Enquête Ménages Déplacements (EMD) réalisée en 2012-2013 sur le territoire du Sud Meurthe-et-Moselle.

Entre novembre 2012 et avril 2013, ce sont près de 8 630 ménages du territoire qui ont été interviewés, ce qui a permis de constituer une base commune et partagée d'informations sur les pratiques de mobilité des habitants et, au-delà, sur leurs habitudes et modes de vie.

L'Enquête Ménages Déplacements, dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par le Grand Nancy, a été rendue possible grâce à un partenariat politique, technique et financier et au soutien de l'État, de l'Union Européenne (FEDER), du Conseil Général de Meurthe-et-Moselle, du Conseil Régional de Lorraine et du Syndicat Mixte des Transports Suburbains de Nancy, ainsi que les principales intercommunalités du territoire.

L'Aduan a accompagné le territoire du Sud Meurthe-et-Moselle tout au long de la préparation et de la mise en œuvre de cette enquête et a assuré les premières analyses, restituées dans le présent document.

La richesse et l'étendue des informations collectées alimenteront, dans les années à venir, des travaux et des réflexions complémentaires autour de l'organisation des déplacements et de l'aménagement du territoire.

Le document est structuré en deux grandes parties :

- la première porte sur l'analyse des pratiques de déplacements des habitants du Sud Meurthe-et-Moselle ;
- la seconde rassemble des monographies : synthèse en 4 pages de l'analyse des déplacements pour chacune des 20 intercommunalités du Sud Meurthe-et-Moselle.

SOMMAIRE



QUI SONT-ILS ?
QUEL EST LEUR PROFIL
SOCIO-ÉCONOMIQUE ?

CHAPITRE I **_PAGE 14**



POUR QUELS MOTIFS
SE DÉPLACENT-ILS ?

CHAPITRE III **_PAGE 44**




OÙ VONT-ILS ?

CHAPITRE V **_PAGE 55**



NOTIONS CLÉS

LEXIQUE **_PAGE 68**



LES PRATIQUES
DE DÉPLACEMENT
DES HABITANTS
DU SUD MEDITERRANEE
ET-MOS

+

QUELS MODE DE DÉPLACEMENTS UTILISENT-ILS ?

CHAPITRE II **_PAGE 22**



VOITURE
_PAGE 28



TRANSPORTS
COLLECTIFS
_PAGE 32



MARCHE
VÉLO
_PAGE 38



DURÉE
DISTANCE
_PAGE 42

TIQUES
CEMENT
TANTS
EURTHER-
ELLE

+

QUAND SE DÉPLACENT-ILS ?

CHAPITRE VI **_PAGE 48**

+

LES PRATIQUES CHANGENT-ELLES EN FIN DE SEMAINE ?

CHAPITRE VI **_PAGE 60**

+

LES PRATIQUES DES HABITANTS DES 20 INTERCOMMUNALITÉS DU SUD 54

MONOGRAPHIES TERRITORIALES

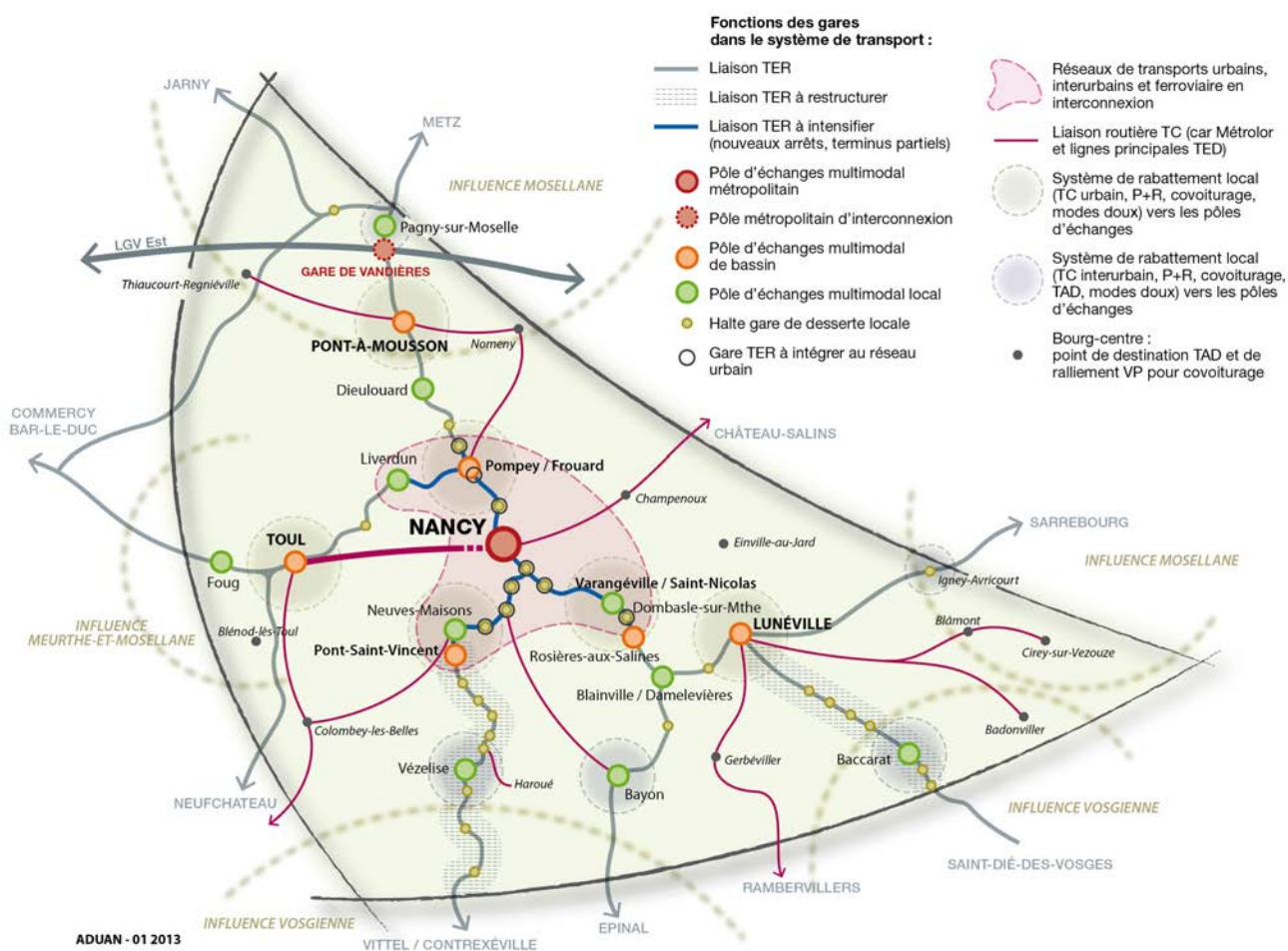
UN PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE PERTINENT : LE SUD MEURTHE-ET-MOSELLE

L'échelle du Sud de la Meurthe-et-Moselle est apparue comme la plus pertinente pour réaliser cette enquête : les travaux menés, notamment dans le cadre de l'élaboration du Schéma de Cohérence Territoriale, ont en effet mis en lumière les interdépendances entre les pôles urbains et la cohérence de ce territoire en termes de flux et d'échanges. Ce territoire constitue ainsi un territoire « vécu » et parcouru par ses habitants, pertinent pour l'étude des pratiques de déplacements de la population.

SCOTSUD54, DOCUMENT D'ORIENTATIONS ET D'OBJECTIFS, VOLET MOBILITÉ

Source : Syndicat Mixte du SCoTSud54 – ADUAN / ADEVAL

> Construire une offre multimodale performante

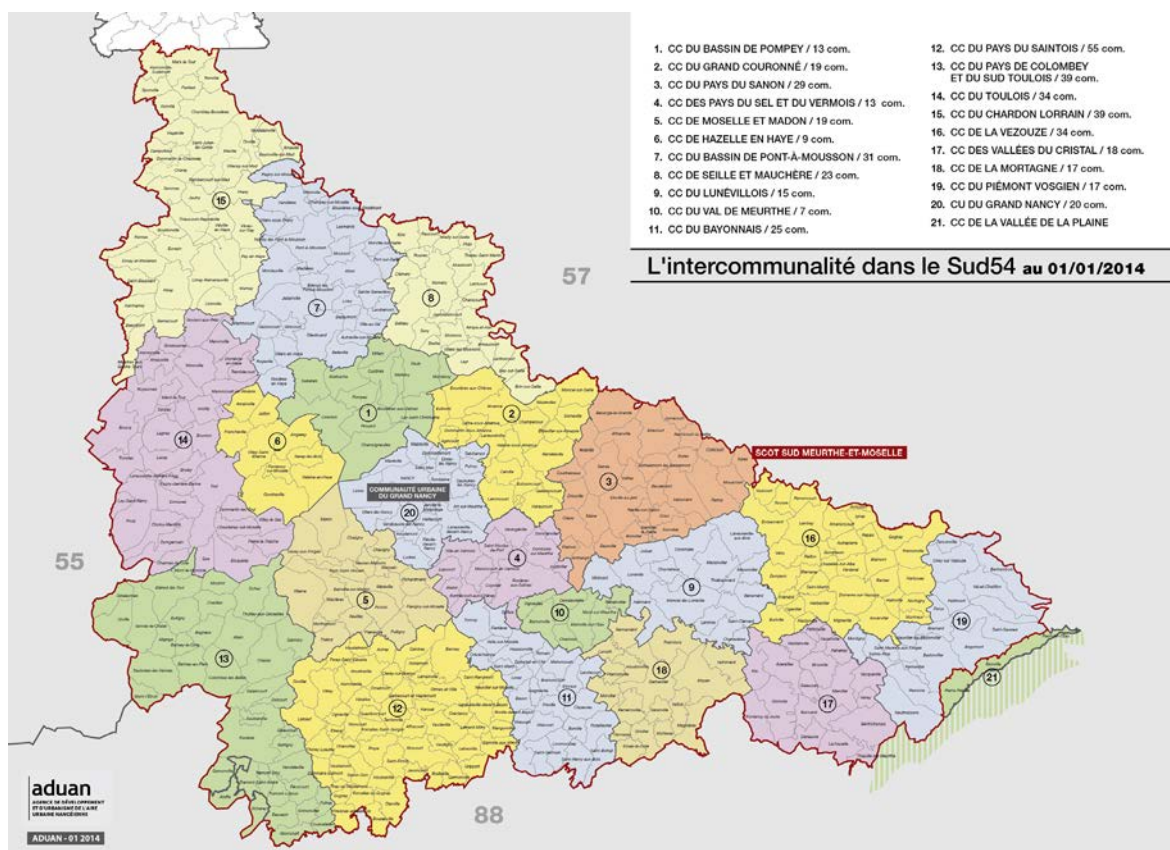




CARTE D'IDENTITÉ DU PÉRIMÈTRE ENQUÊTÉ
572 225 habitants (Insee - 2010)
236 310 actifs occupés (Insee - 2010)
476 communes
4 218 km²
20 EPCI
9 Autorités Organisatrices des Transports

L'INTERCOMMUNALITÉ DANS LE SUD 54

L'analyse des résultats de l'enquête est réalisée à l'échelle du Sud Meurthe-et-Moselle et à celle des 20 intercommunalités existantes au 1^{er} janvier 2014.



À QUOI SERT UNE ENQUÊTE MÉNAGES DÉPLACEMENTS ?

L'enquête permet d'actualiser la connaissance et la compréhension des pratiques de mobilité des habitants et forme ainsi un outil capital pour adapter au mieux les politiques publiques en matière d'organisation des transports et d'accès aux services, logements ou commerces.

Elle constitue une photographie de la vie d'un territoire et de son « rythme » à un instant donné, qui permet d'évaluer la manière dont ses habitants se déplacent : avec quels modes de transport, combien de fois par jour, pour quelles raisons, à quel moment de la journée, etc.

Plusieurs formes d'utilisations possibles de l'enquête à l'échelle du Sud Meurthe-et-Moselle apparaissent :

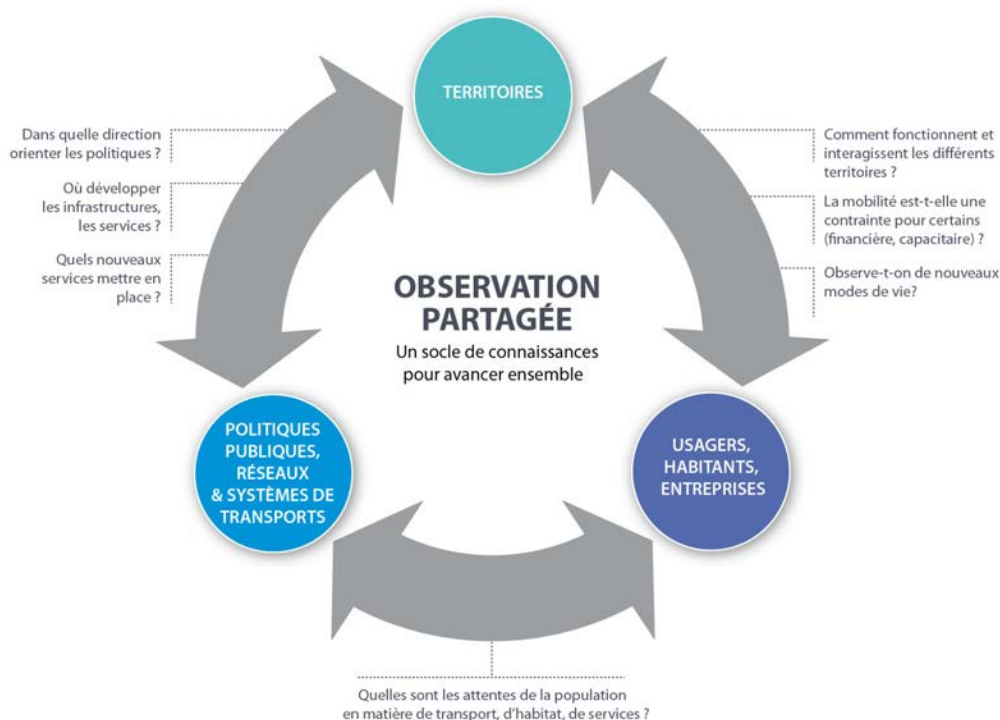
- contribuer à l'élaboration des projets de territoires (Projet d'Agglomération, PADD, etc.),
- nourrir les diagnostics des documents de planification (PDU, PLH, PLU, PLUi, PCET, Agenda 21, PDE, etc.),
- alimenter des modèles de déplacements utilisés pour anticiper les pratiques de mobilité au regard de scénarios de politiques de transport,
- articuler les politiques de transports publics des AOT,
- participer à la mise en œuvre du Schéma de Cohérence Territoriale, en vue d'une meilleure convergence des politiques de transport et d'aménagement du territoire.

Elle peut fournir également une base pour des approfondissements plus ciblés. Par exemple :

- l'analyse des pratiques et des modes de vie d'une catégorie de population don-

née (les jeunes, les seniors, les femmes, les actifs, les étudiants, etc.),

- l'approfondissement de la connaissance sur un motif de déplacement (achats, accès aux soins médicaux, loisirs, etc.) ou sur un mode de déplacements (stationnement des voitures particulières, covoiturage, pratique de la marche, déplacements intermodaux, etc.),
- l'analyse de « l'espace-temps » de la mobilité : les déplacements la nuit, les distances moyennes des trajets, le temps passé à se déplacer ou à effectuer une activité, les variations de présence des habitants au cours de la journée (« pulsations » du territoire),
- le calcul du potentiel de clientèle dans le cadre de projets de lignes de transport en commun ou l'identification du potentiel d'usagers aux abords d'une ligne ferroviaire,
- les coûts de la mobilité supportés par les ménages et leur vulnérabilité, etc.



L'EMD, UN OUTIL DE COMPARAISON...

AU NIVEAU NATIONAL, AVEC D'AUTRES TERRITOIRES FRANÇAIS

La réalisation d'une Enquête Ménages Déplacements est strictement encadrée par le CEREMA (Centre d'Études et d'expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement, anciennement CERTU), garant de la méthode. Le suivi de cette méthodologie stricte offre de nombreux avantages :

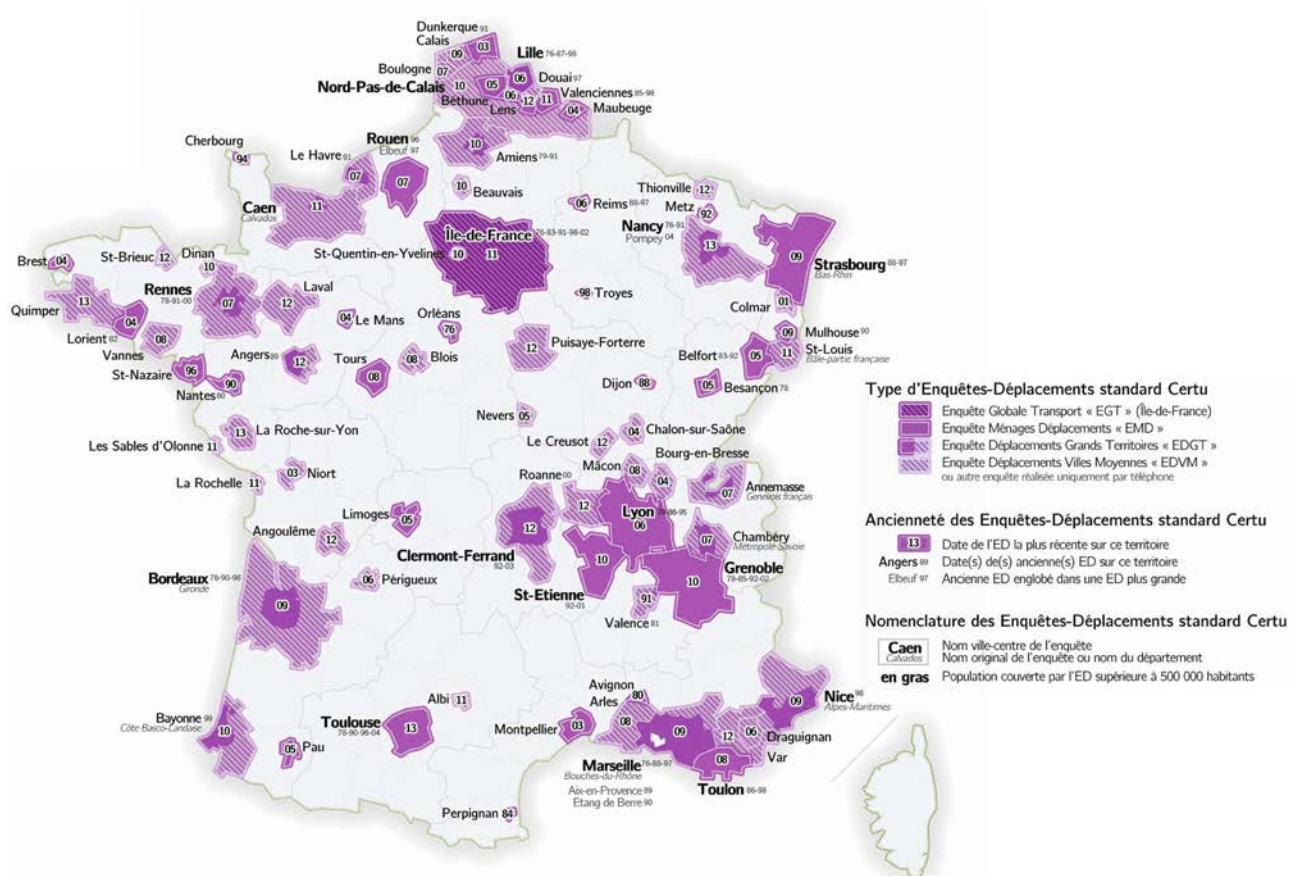
- La représentativité, cohérence et fiabilité des résultats (standard reconnu en France et en Europe),

- L'aide de l'État (subvention de 20 % du montant HT et une assistance technique via le CEREMA),
- Et surtout, la comparabilité des enquêtes dans le temps et dans l'espace.

En effet, depuis 1976, plus de 140 enquêtes ont été réalisées selon cette méthode dans plus de 70 agglomérations françaises.

LA COUVERTURE TERRITORIALE DE LA FRANCE MÉTROPOLITAINE PAR LES EMD

Source : CERTU, novembre 2013

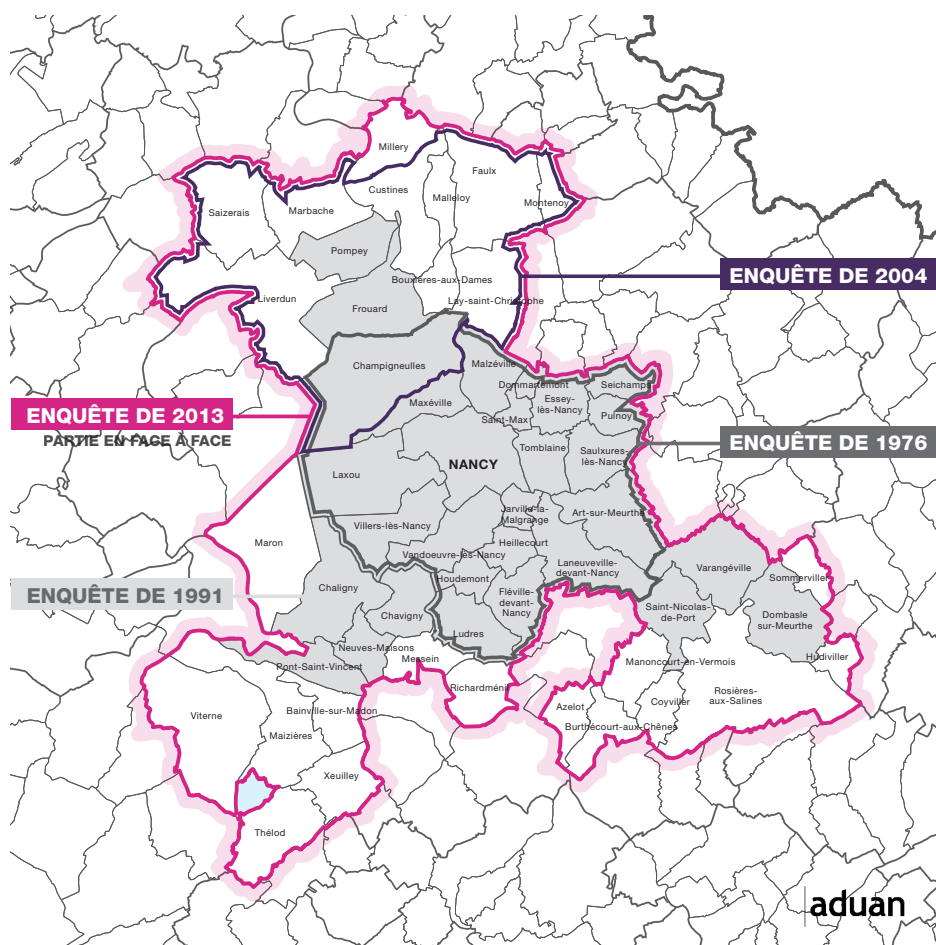


AU NIVEAU DU SUD 54, AVEC LES ENQUÊTES PRÉCÉDENTES

Pour la comparabilité dans le temps, trois enquêtes ont déjà été réalisées sur le territoire en 1976, 1991 puis 2004 mais sur des périmètres différents :

- 1976 : périmètre du District de l'agglomération nancéienne auquel avait été adjoint la commune de Champigneulle / méthodologie : enquête ménages déplacements
- 1991 : périmètre du Syndicat Mixte des Transports Suburbains (District de l'agglomération nancéienne et 10 autres communes) / méthodologie : enquête ménages déplacements
- 2004 : périmètre de la communauté de communes du Bassin de Pompey / méthodologie : enquête déplacements ville moyenne (enquête téléphonique auprès des personnes de plus de 11 ans).

PÉRIMÈTRE DES DIFFÉRENTES ENQUÊTES RÉALISÉES DANS LE TERRITOIRE DEPUIS 1976



MÉTHODOLOGIE

DEUX TYPES D'ENQUÊTES

8 626 ménages ont été enquêtés, ce qui correspond à 13 395 personnes de cinq ans et plus, soit près de 2,3 % de la population du Sud Meurthe-et-Moselle.

Chaque personne interrogée décrit l'ensemble des déplacements réalisés la veille du jour où elle est enquêtée, en précisant notamment le mode de transport utilisé, le motif, l'heure et la destination du déplacement.

	Ménages enquêtés	Personnes interrogées
Face-à-face	3 772	7 056
Téléphone	3 009	4 048
Enquête week-end	1 845	2 291
TOTAL	8 626	13 395

Les données des personnes enquêtées sont ensuite redressées pour obtenir des chiffres représentatifs de la population du Sud 54.

Deux types d'enquêtes ont été réalisés :

- L'enquête « semaine » pour les déplacements du lundi au vendredi, selon 2 modalités :
 - La partie au domicile des personnes tirées au sort (on parle d'enquêtes « Face-à-Face »), a été réalisée du 13 novembre 2012 au 6 avril 2013 pour les habitants de la Communauté urbaine du Grand Nancy et des Communautés de Communes de Moselle et Madon, du Bassin de Pompey et des Pays du Sel et Vermois. L'ensemble des personnes âgées de plus de cinq ans dans le ménage ont répondu à l'interview.
 - La partie par téléphone s'est déroulée du 13 novembre 2012 au 23 février 2013 dans les autres intercommunalités du Sud 54. Seulement une à deux personnes de plus de 5 ans répondent cette fois à l'enquêteur.
- Une enquête supplémentaire, dite « Week-end », a été réalisée (par téléphone également) pour appréhender les logiques des déplacements pour la journée du samedi, qui n'auraient pas été recensées avec l'enquête standard. La période d'entretien s'est étalée du 19 novembre 2012 au 25 février 2013.

L'ENQUÊTE SE COMPOSE DE 3 QUESTIONNAIRES DIFFÉRENTS :

LES CARACTÉRISTIQUES DU MÉNAGE :

sa composition, son logement et son équipement en véhicules.

LES PERSONNES QUI COMPOSENT LE MÉNAGE :

caractéristiques socioéconomiques de chacune des personnes âgées de plus de 5 ans au sein du ménage.

LES DÉPLACEMENTS DU MÉNAGE :

relevé de l'ensemble des déplacements réalisés la veille du jour de l'enquête par chacune des personnes de plus de 5 ans du ménage (origine, destination, motif, mode, heures de départ et d'arrivée...).

Un questionnaire complémentaire « OPINION » uniquement pour les enquêtes en face-à-face interroge sur la perception générale des modes de déplacements (type de question posée : « Êtes-vous d'accord ou pas d'accord avec l'affirmation suivante : Aujourd'hui en ville, on est obligé d'utiliser la voiture »).

LA CONSTITUTION DE L'ÉCHANTILLON

Pour constituer l'échantillon de personnes interrogées, l'aire d'enquête a été découpée en 68 secteurs homogènes (43 en face-à-face et 25 par téléphone) en termes de population et de profil socio-économique des habitants. La spécificité des agglomérations de Toul, Pont-à-Mousson et Lunéville a été prise en compte dans cette sectorisation.

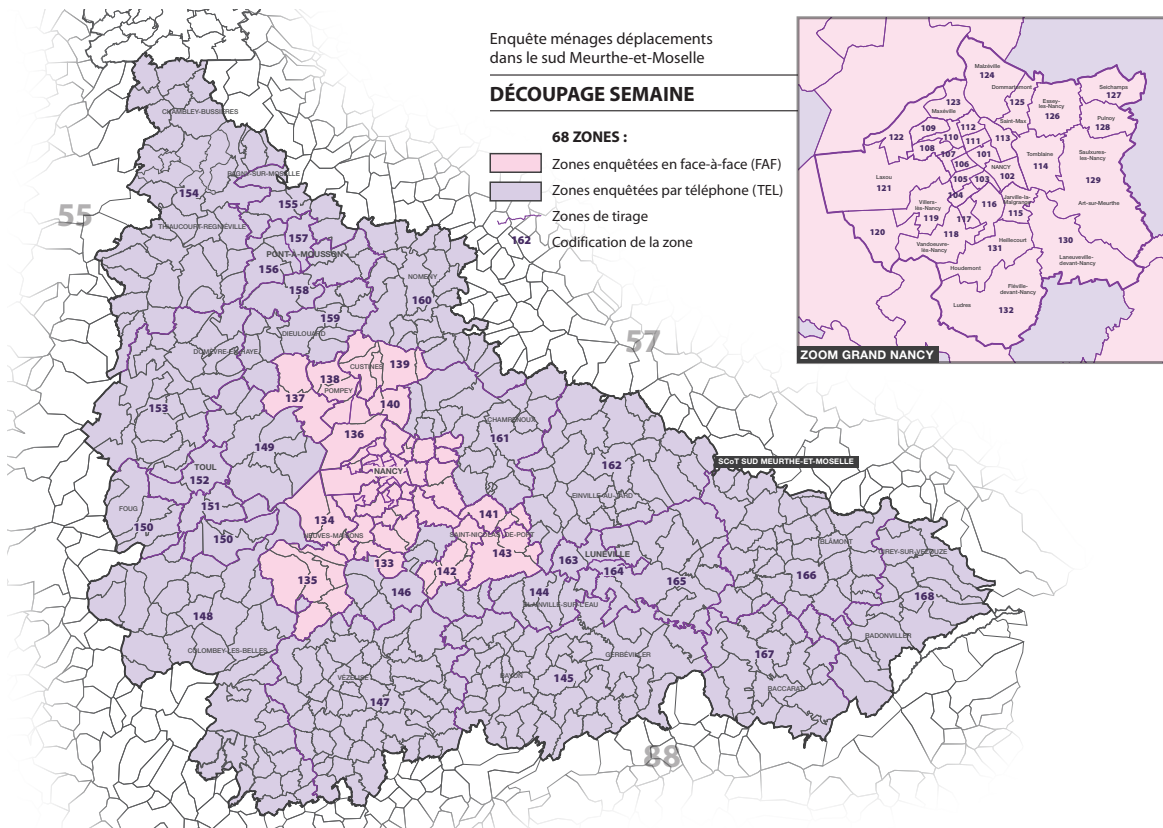
Au sein de chacun de ces secteurs (ou « zone de tirage »), ont donc été tirés au sort et interrogés au moins 70 ménages et 160 personnes. L'enquête complémentaire

« week-end » utilise quant à elle un zonage spécifique car l'échantillon n'est pas le même.

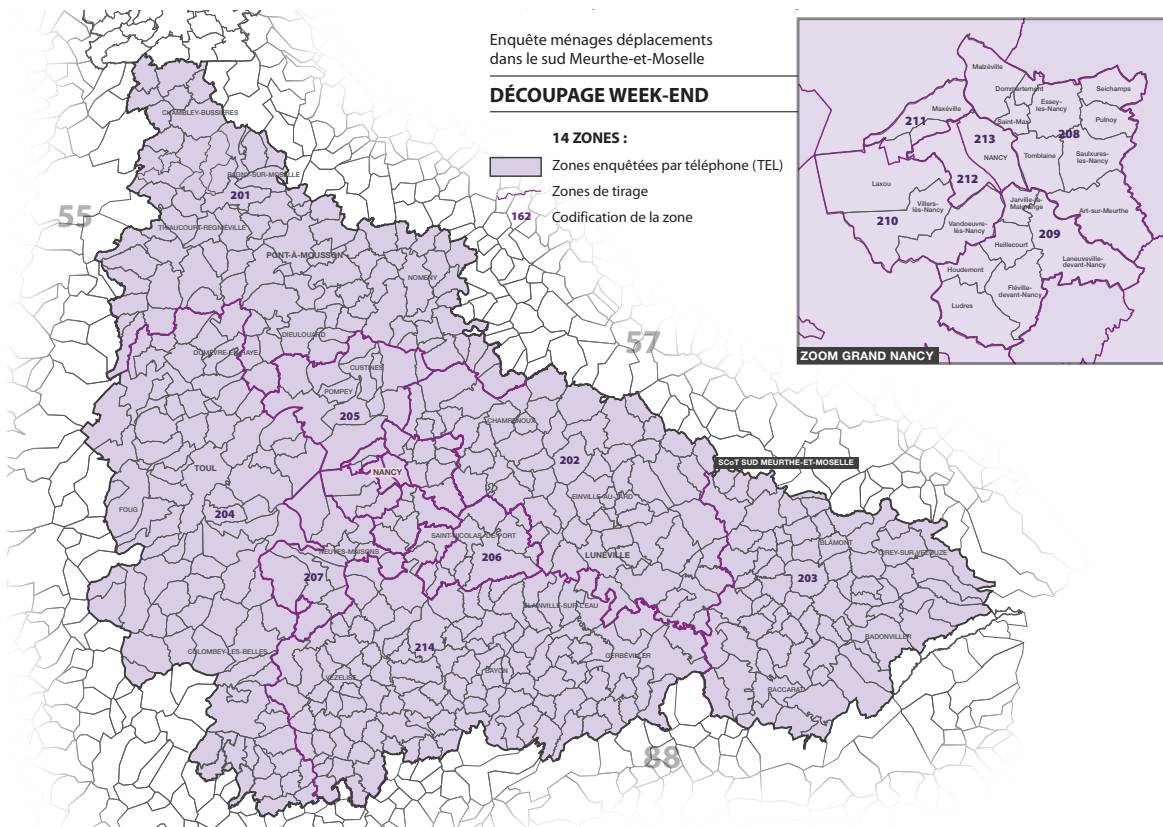
Pour décrire précisément les déplacements des personnes enquêtées, chaque zone de tirage a ensuite été sous-découpée (« zones fines ») pour identifier les lieux précis de départ et d'arrivée de leurs déplacements.

Pour en savoir plus : Cahier de l'ADUAN n°7, Méthodologie de l'enquête ménages déplacements, Juin 2013

SECTORISATION POUR L'ENQUÊTE SEMAINE



SECTORISATION POUR L'ENQUÊTE WEEK-END



QUI SONT LES HABITANTS DU SUD MEURTHE-ET-MOSELLE ?

Les pratiques de déplacements sont étroitement liées au profil socio-économique des ménages : on ne se déplace pas de la même manière si l'on a une activité ou si l'on est en recherche d'emploi, si l'on est âgé ou encore si l'on a des enfants.

Par ailleurs, il est important d'étudier la possession pour les ménages des différents « passeports de mobilité » que sont : la voiture (qu'elle soit possédée ou à disposition comme, par exemple, les voitures de fonction ou plus récemment, les voitures en partage), les vélos en état de rouler ou encore l'abonnement à un ou plusieurs réseaux de transports collectifs (TC). Ces différents équipements, matériels (vélos, voitures) ou immatériels (abonnement de transports collectifs, connexion à internet), influent sur les pratiques de mobilité.

L'ANALYSE SOCIODÉMOGRAPHIQUE

DES MÉNAGES DE PETITE TAILLE TRÈS REPRÉSENTÉS

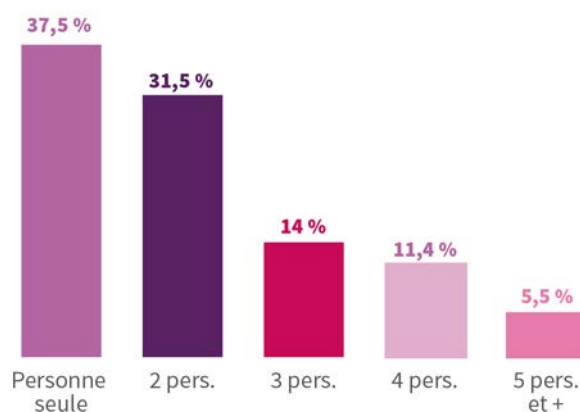
On compte en moyenne 2,17 personnes par ménage dans le Sud de la Meurthe-et-Moselle. Cette moyenne est légèrement plus faible que celle du département de la Meurthe-et-Moselle (2,2*) et même que celle de la Région Lorraine (2,3*).

**source INSEE 2010, nombre d'occupants par résidence principale.*

Seul un tiers des ménages comprend plus de deux personnes. Les ménages de petite taille sont plus représentés dans la partie du territoire enquêtée en face-à-face (2,03 personnes/ménage) que dans la partie enquêtée par téléphone (2,44 personnes/ménage). Cela s'explique par la singularité du Grand Nancy, qui présente une moyenne de 1,92 personne par ménage et donc une grande majorité de ménages d'une seule personne (65 %), principalement des ménages étudiants ou des personnes âgées vivant seules.

**2,17 PERSONNES
PAR MÉNAGE**
EN MOYENNE DANS LE SUD
MEURTHE-ET-MOSELLE

RÉPARTITION DES MÉNAGES SUD MEURTHE-ET-MOSELLANS, SELON LEUR TAILLE



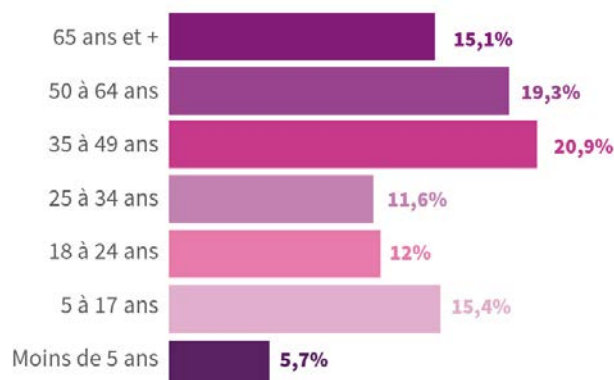
UNE POPULATION RELATIVEMENT JEUNE

Les personnes de moins de 5 ans ont été recensées, mais n'ont pas été enquêtées : elles représentent 6 % de la population (soit près de 32 000 personnes). On dénombre, au total, 117 742 personnes de moins de 18 ans soit 21 % de la population du Sud Meurthe-et-Moselle. Cette population jeune n'est pas autonome dans sa mobilité : elle influe donc sur les pratiques de mobilité des plus âgés, à commencer par leurs parents, comme on pourra le voir par la suite, notamment dans la part des déplacements pour le motif « accompagnement » (cf. chapitre 3).

La mobilité évolue en fonction de l'âge (cf. Chapitre 2) : dans le territoire, les plus de 65 ans représentent 15 % de la population, quant aux plus de 80 ans, ils représentent 4 % des habitants, soit près de 22 000 personnes.

Cette population est moins autonome dans sa mobilité, que ce soit pour des raisons physiques (personnes dites « à mobilité réduite » PMR) ou de changement d'habitudes de vie (personnes qui ne conduisent plus). Elle devient donc très dépendante des services qui pourront lui être offerts : transports collectifs, services spécialisés pour PMR ou encore prise en charge par des tiers (taxis, ambulances, famille, etc.)

RÉPARTITION DES HABITANTS PAR TRANCHE D'ÂGE



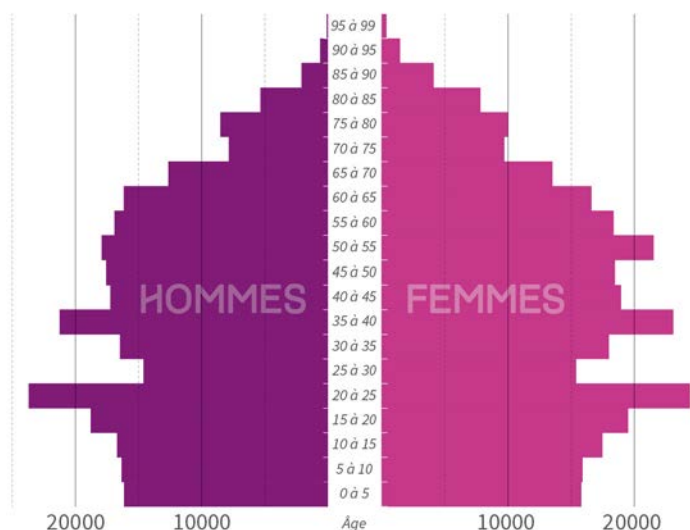
	- de 20 ans	20 à 64 ans	65 ans et +
Sud 54	24,5 %	60,4 %	15,1 %
Meurthe-et-Moselle*	24 %	59,4 %	16,6 %
Lorraine*	23,5 %	59,5 %	17,1 %
France métropolitaine*	24,5 %	58,2 %	17,3 %

* d'après INSEE, estimations de population par grandes classes d'âge (résultats arrêtés fin 2012)



La répartition par âge de la population du Sud Meurthe-et-Moselle est plutôt conforme à la moyenne nationale avec, toutefois, une population âgée légèrement moins importante.

Les femmes sont légèrement plus nombreuses que les hommes dans le Sud Meurthe-et-Moselle. Cette sur-représentation est plus marquée chez les séniors : il y a 1,7 fois plus de femmes que d'hommes à partir de 80 ans. Pour les autres classes d'âges, la pyramide des âges est relativement équilibrée.



4 HABITANTS SUR 10 EN ACTIVITÉ ET PLUS D'UN QUART DE SCOLAIRES

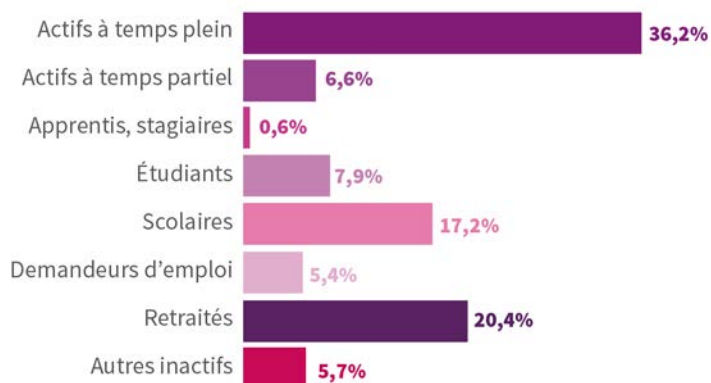
L'occupation des habitants influe sur leur mobilité quotidienne, car elle engendre des déplacements réguliers et contraints, au niveau des horaires notamment (cf. Chapitres 2 et 4).

43 % des personnes ont une activité professionnelle, majoritairement à temps plein (seul 15 % ayant une activité sont à temps partiel).

Les scolaires et les étudiants forment la 2^e catégorie la plus représentée dans le Sud Meurthe-et-Moselle avec plus d'une personne sur quatre scolarisée du primaire au supérieur.

Lors de l'enquête, 5,4 % des habitants étaient en recherche d'emploi, un cinquième de la population était en retraite et 6 % n'avaient pas d'activité.

RÉPARTITION DES HABITANTS SELON LEUR OCCUPATION PRINCIPALE



TRAVAIL À DOMICILE & TÉLÉTRAVAIL

Parmi les actifs, on note que 6 % (soit 13 533 personnes) travaillent à domicile. Ce sont essentiellement des professions libérales ou des indépendants car le « télétravail » à proprement parlé est très peu développé : 0,1 % des actifs (324 personnes) font du télétravail à domicile.

À noter : chaque jour, 1 actif sur 5 (soit près de 44 000 personnes) ne travaille pas, soit parce qu'il ne travaille jamais ce jour-là (temps partiel), qu'il est indisponible (arrêt maladie, etc.) ou encore en congés.

DES EMPLOYÉS SUR-REPRÉSENTÉS

Les employés forment la catégorie socioprofessionnelle la plus représentée (33,1 %); nombre qui dépasse de plus de 10 points la part des employés dans le département ou même dans la région, ce qui est en grande partie le reflet de l'importance de l'emploi public dans le Sud Meurthe-et-Moselle.

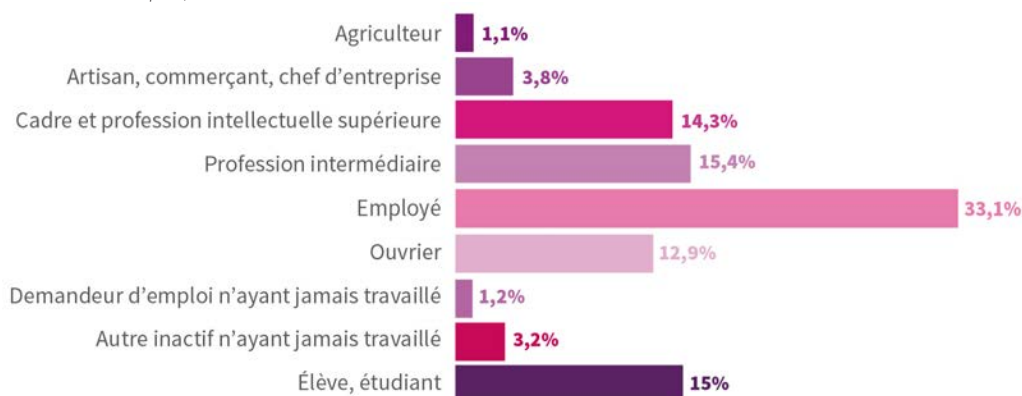
Les étudiants sont également très représentés sur le territoire, un poids lié à l'offre

de formation supérieure diversifiée et importante dans l'agglomération nancéienne.

Les cadres et professions intellectuelles supérieures sont également plus représentés dans le Sud 54 que dans la région et renvoient aux fonctions métropolitaines qu'exerce l'agglomération nancéienne. Les ouvriers représentent encore plus d'un habitant sur dix (12,9 %), proportion légèrement inférieure à la moyenne lorraine.

RÉPARTITION DES HABITANTS SELON LEUR CATÉGORIE SOCIOPROFESSIONNELLE

(Population de 15 ans et plus)



	Meurthe-et-Moselle*	Région Lorraine*	France*
Agriculteurs exploitants	0,5 %	0,6 %	0,9 %
Artisans, commerçants, chefs d'entreprise	2,5 %	2,6 %	3,3 %
Cadres et professions intellectuelles supérieures	7,4 %	6,2 %	8,8 %
Professions intermédiaires	13,9 %	13 %	14 %
Employés	17,5 %	17,5 %	16,6 %
Ouvriers	13,9 %	16 %	13,4 %
Retraités	24,9 %	25,7 %	26,4 %
Autres personnes sans activité professionnelle**	19,4 %	18,4 %	16,5 %
Ensemble	100 %	100 %	100 %

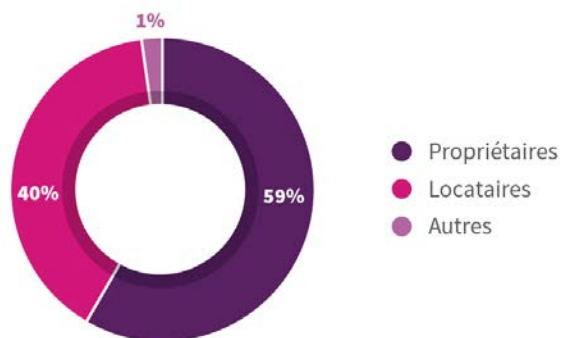
*Données Insee - Recensement de la population 2010 - Répartition par CSP de la population de 15 ans ou plus

** Dont élèves et étudiants

UNE MAJORITÉ DE PROPRIÉTAIRES

La mobilité des ménages est étroitement liée à leur lieu de résidence, leur type de logement, mais également leur statut d'occupation : propriétaire ou locataire (cf. Chapitre 2).

59 % des ménages sont propriétaires de leur habitation et 40 % en sont locataires. Parmi les ménages locataires, 32 % logent dans le parc social.



Locataires du parc social	32 216	32 %
Autres locataires	69 407	68 %
Total ménages locataires	101 623	100 %

L'ÉQUIPEMENT DES MÉNAGES EN « PASSEPORTS DE MOBILITÉ »

POSSESSION DU PERMIS CHEZ LES PLUS DE 18 ANS : UNE NETTE DIFFÉRENCE SELON LE GENRE

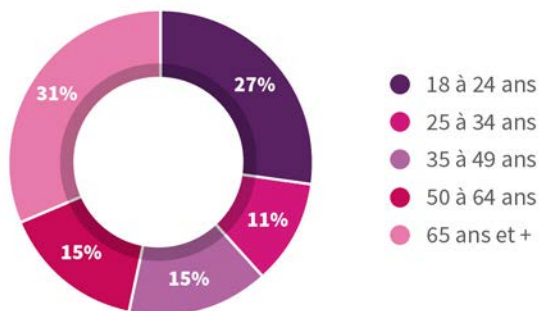
84 % des plus de 18 ans détiennent le permis de conduire. On compte ainsi 66 303 personnes de plus de 18 ans qui n'ont pas le permis, principalement chez les plus de 65 ans. Par ailleurs, 5 000 personnes de plus de 18 ans sont en conduite accompagnée.

Pour autant, parmi l'ensemble des personnes qui n'ont pas le permis, près de 39 % sont âgées de 18 à 34 ans, un âge de la vie où la non-possession du permis peut affecter l'entrée dans la vie active ou encore l'autonomie et la sociabilité.

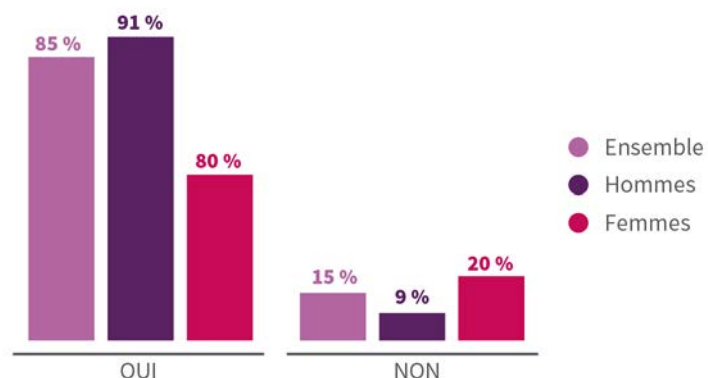
Les femmes sont 2,5 fois plus nombreuses que les hommes à ne pas avoir le permis. Cette différence importante révèle l'inégale préparation à la conduite automobile entre les garçons et les filles, comme l'exposent différentes études sociologiques*.

*Par exemple, travaux du sociologue Olivier Masclat, 2002, « Passer le permis de conduire : la fin de l'adolescence », *Agora Débats/jeunesse*, 2^e trimestre, n°26, p. 46-58.

RÉPARTITION PAR ÂGE DES 15 % DE PERSONNES QUI N'ONT PAS LE PERMIS DE CONDUIRE



POSSESSION DU PERMIS CHEZ LES PLUS DE 18 ANS PAR GENRE



L'ÉQUIPEMENT DES MÉNAGES SUD MEURTHE-ET-MOSELLANS EN AUTOMOBILES

L'accès à une voiture (qu'elle soit possédée ou prêtée), après l'obtention du permis, est le second « passeport » de la mobilité automobile.

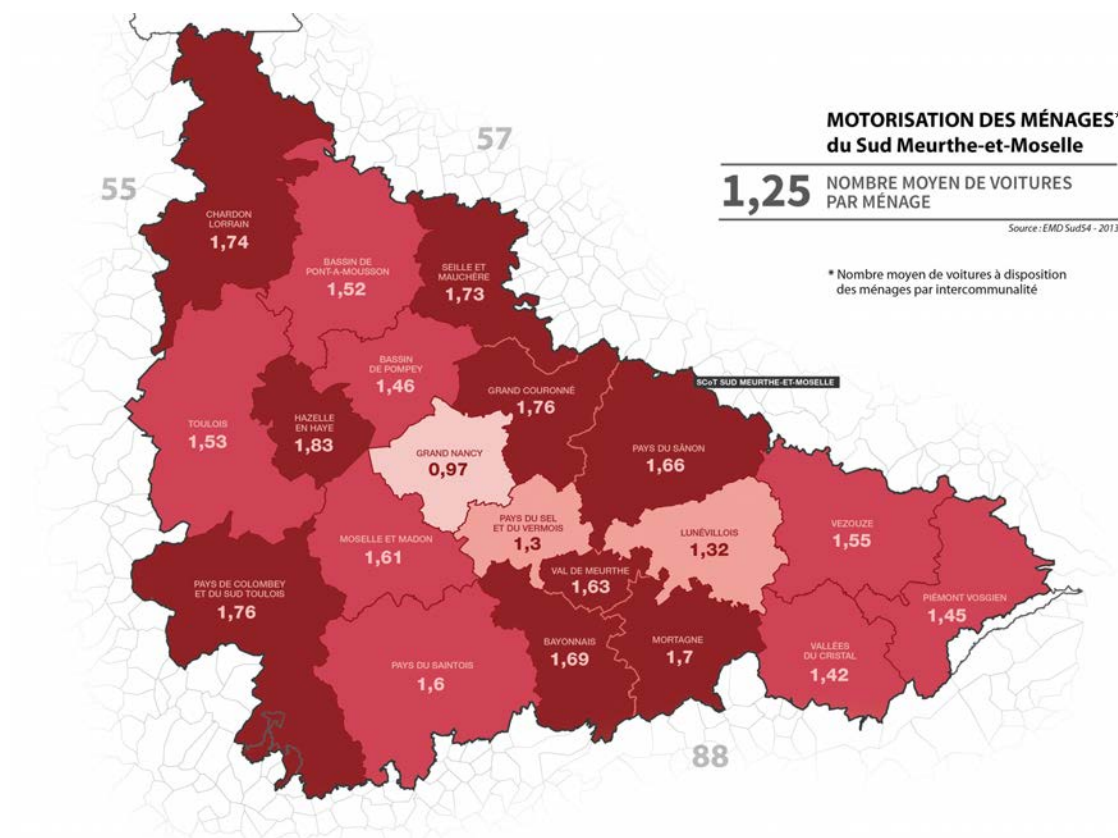
La motorisation du ménage est liée à la fois à ses revenus disponibles, au nombre de personnes ayant le permis au sein de celui-ci, ou encore à son lieu de résidence.

Les ménages Sud Meurthe-et-Mosellans disposent en moyenne de 1,245 voiture, c'est-à-dire que l'on compte 1 245 voitures pour 1 000 ménages. Ils sont 81 % à avoir au moins une voiture, taux similaire à la tendance nationale (80,9 % de ménages motorisés en France métropolitaine*) et proche de la moyenne régionale (83 %*). Près de 48 700 ménages (19 %) ne sont pas motorisés.

Nombre de voitures	Nombre de ménages	Part
0	48 665	19 %
1	113 128	44,1 %
2	79 735	31,1 %
3	12 679	4,9 %
4	2 015	0,8 %
5	89	0,03 %
	256 311	100 %

Cette moyenne cache différents niveaux d'équipement selon les territoires et varie de 971 voitures pour 1 000 ménages dans le Grand Nancy à 1 834 voitures pour 1 000 ménages à Hazelle-en-Haye, comme le montre la carte.

* Source : INSEE, RGP 2010, exploitations principales.

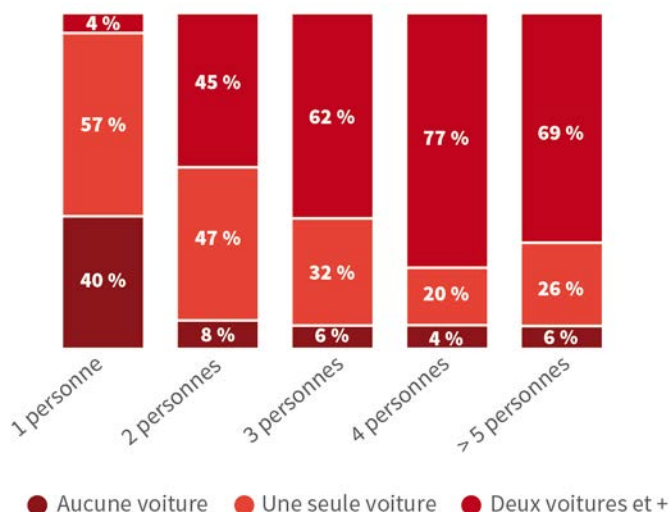


L'achat d'un véhicule résulte des besoins utilitaires du ménage : bi-activité du couple, utilisation par les enfants du ménage ayant le permis ou encore besoin pour accompagner les jeunes enfants à leurs activités, écoles, etc. On observe donc une corrélation entre la taille du ménage (et même le nombre de personnes ayant le permis dans le ménage) et le nombre de voitures à disposition.

- 57 % des ménages d'une personne possèdent une seule voiture et 40 % d'entre eux n'en possèdent pas du tout.
- Pour les ménages de deux personnes, la répartition est plus homogène : 47 % d'entre eux ont une seule voiture et 45 % en ont deux. Cela montre ainsi l'usage « en solo » de la voiture qui contraint, dès lors que le ménage passe d'une à deux personnes, d'acquérir un second véhicule.
- Ce seuil « personne complémentaire = voiture supplémentaire » est moins marqué pour les ménages de 3 ou 4 personnes.
- L'absence de véhicule est surtout le fait de ménages d'une seule personne mais elle reste présente pour des ménages plus grands : 8 % des ménages de deux personnes ou encore 6 % des ménages de plus de 5 personnes n'ont pas de voiture.

À noter : 75 % des actifs et scolaires de plus de 18 ans disposent d'une voiture (en tant que conducteur) pour se rendre sur leur lieu de travail ou leur lieu d'études et 19 % n'en ont pas.

Pour autant, parmi ceux qui ont un véhicule à disposition, 11 % ne l'utilisent pas (soit 22 885 actifs ou scolaires) et 3 % ne l'utilisent que sur une partie du déplacement seulement. Les scolaires de plus de 18 ans utilisent moins leur voiture que les actifs (39 % des scolaires contre 8 % des actifs ont un véhicule personnel sans l'utiliser pour se rendre au travail ou à l'école).

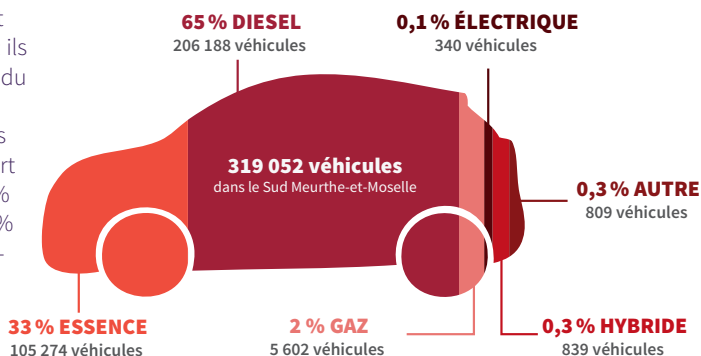


VÉHICULES HYBRIDES ET ÉLECTRIQUES ?

Les véhicules électriques et hybrides restent marginaux dans le Sud Meurthe-et-Moselle : ils représentent respectivement 0,1 % et 0,3 % du parc automobile.

La répartition des différents types d'énergies est conforme à la tendance nationale : la part de l'essence et autres énergies atteint 38,7 % et celle du diesel et de l'hybride diesel 61,3 % du parc des voitures particulières en circulation en France, au 1^{er} janvier 2013*.

*estimations du Comité des Constructeurs Français d'Automobiles



L'ÉQUIPEMENT DES MÉNAGES EN DEUX-ROUES

La pratique régulière du vélo nécessite de disposer d'un vélo à domicile, et, précision importante, que ce vélo soit « en état de marche et utilisable sur la voie publique ».

On compte ainsi en moyenne 1 262 vélos pour 1 000 ménages ; ce qui est légèrement plus important que le parc auto-

mobile. Pour autant, 47 % des ménages (soit 120 118 ménages) n'ont pas de vélo à domicile.

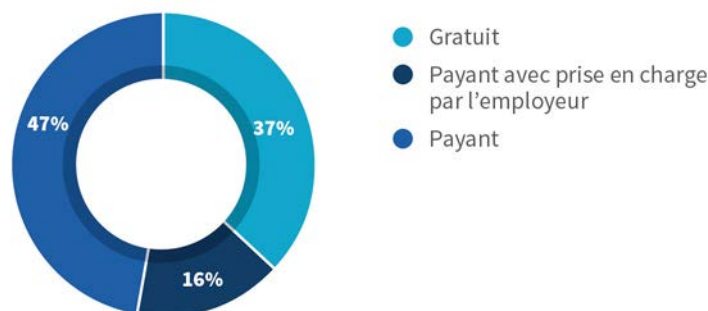
Le parc de deux-roues motorisés dans le Sud Meurthe-et-Moselle est peu développé :

- Seuls 8,9 % des ménages ont à disposition un deux-roues motorisé (soit près de 22 700 ménages).
- On compte ainsi en moyenne 111 deux-roues motorisés pour 1 000 ménages.

19% D'ABONNÉS AUX TRANSPORTS COLLECTIFS

Ne pas s'abonner aux transports collectifs suppose une utilisation faible ou irrégulière des transports collectifs or près d'un cinquième des habitants du Sud Meurthe-et-Moselle possèdent un abonnement aux transports collectifs. Le coût de l'abonnement reste principalement à la charge de l'utilisateur : 47 % ont un abonnement payant et 16 % voient le coût de leur abonnement réduit partiellement via la prise en charge employeur.

RÉPARTITION DES ABONNÉS AUX TC SELON LE TYPE D'ABONNEMENT



78% DES MÉNAGES CONNECTÉS À INTERNET

Internet forme également un « passeport » de mobilité du ménage car il permet une préparation du déplacement (calcul d'itinéraire, information sur les tarifs et horaires des TC, etc.), une connaissance plus globale de l'ensemble des services de mobilité.

78 % des ménages du Sud Meurthe-et-Moselle disposent ainsi d'une connexion à Internet à domicile, un niveau d'équipement légèrement plus important que la moyenne française de 69 %.

(Source INSEE - 2011, statistiques sur les ressources et les conditions de vie).

CHAPITRE II

COMMENT SE DÉPLACENT LES HABITANTS DU SUD MEURTHE-ET-MOSELLE ?

Les stratégies de déplacements relèvent en grande partie de déterminants socio-économiques : âge, genre, composition du ménage, occupation et catégorie socioprofessionnelle, revenus ou encore lieu de résidence.

La mobilité individuelle et l'usage des modes de transports en sont les résultantes.

LA MOBILITÉ INDIVIDUELLE

La mobilité individuelle, à savoir le nombre moyen de déplacements réalisés par jour et par habitant, est conforme à la tendance nationale. Elle est la résultante d'une diversité de déterminants socio-économiques : la situation physique (âge,

santé), l'équipement (possession d'une voiture, d'un vélo, d'un abonnement aux transports collectifs), les revenus, le lieu de résidence, l'occupation ; mais également de stratégies individuelles de déplacements (journée continue, etc.).

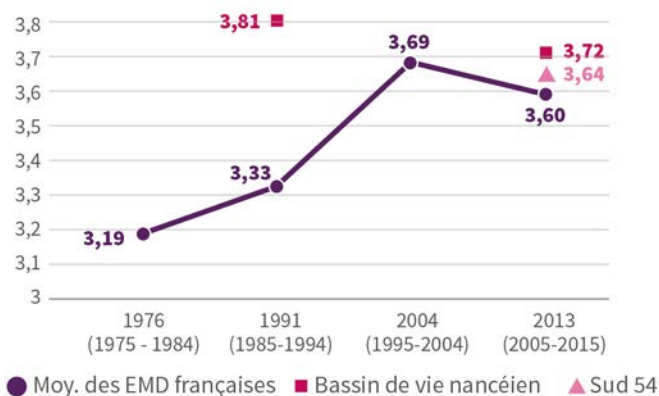
LA MOBILITÉ DES HABITANTS DANS LA TENDANCE NATIONALE

Les habitants du Sud 54 qui ont plus de 5 ans réalisent en moyenne 3,6 déplacements par jour.

Ce nombre suit la tendance nationale constatée depuis plusieurs années avec les enquêtes ménages, à savoir une progression de la mobilité jusque dans les années 2000, puis une inflexion de cette tendance depuis 2005 avec une stabilisation voire une érosion de la mobilité.

Le graphique présente les moyennes obtenues, par période de 10 ans, pour les différentes Enquêtes Ménages Déplacements françaises, ainsi que l'évolution depuis l'enquête de 1991 menée à l'échelle du Syndicat Mixte des Transports Suburbains.

ÉVOLUTION DE LA MOBILITÉ TOUS MODES DEPUIS 1976



* La notion de « bassin de vie nancéien » correspond, pour 1991, au périmètre du Syndicat Mixte des Transports Suburbains et, pour 2013, à la partie du territoire enquêtée en face-à-face (Grand Nancy, Sel et Vermois, Bassin de Pompey et Moselle et Madon). cf. carte des différents périmètres d'enquête en introduction page 11.

ANALYSE DES DÉTERMINANTS DE LA MOBILITÉ INDIVIDUELLE

Les graphiques représentent le nombre de déplacements par jour par personne

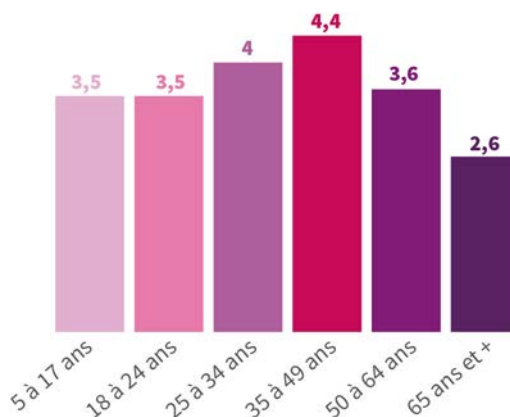
HOMMES ET FEMMES SE DÉPLACENT AUTANT

Les femmes réalisent autant de déplacements que les hommes, ce qui va dans le sens du rattrapage global du niveau de mobilité des femmes par rapport aux hommes constaté en France, notamment avec l'évolution du taux d'activité féminin. Les différences hommes / femmes portent davantage sur les modes de déplacement utilisés (cf. suite du chapitre) ou les motifs de déplacement.



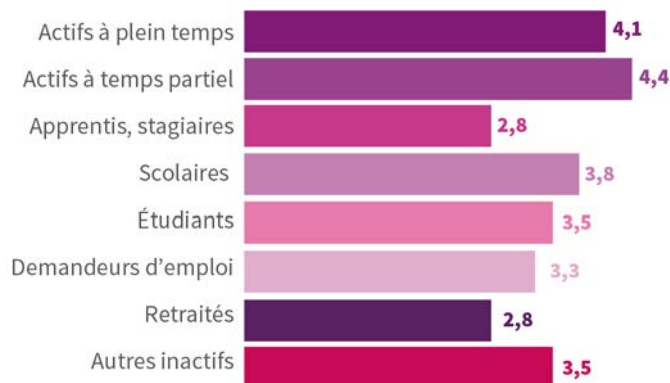
UNE MOBILITÉ QUI VARIE AVEC L'ÂGE

Les personnes les plus mobiles se situent dans la classe d'âge des 35 à 49 ans : période de la vie où se conjuguent souvent activité professionnelle et parentalité (cf. motif « accompagnement », chapitre 3). À partir de 65 ans, la mobilité quotidienne diminue avec 2,6 déplacements par jour. Pour les autres classes d'âge, la mobilité se situe dans la moyenne du Sud 54 qui est de 3,6.



ABSENCE D'ACTIVITÉ N'EST PAS SYNONYME D'IMMOBILITÉ

Si les actifs sont ceux qui réalisent le plus de déplacements (4,1 déplacements par jour pour les actifs à temps plein), l'absence d'emploi n'est pas synonyme d'immobilité : les demandeurs d'emploi effectuent 3,3 déplacements par jour en moyenne et les inactifs (autres que retraités) en font 3,5 ; un nombre proche de la moyenne totale par habitant du Sud 54. Cela va de pair avec le fait que seul un déplacement sur cinq est réalisé pour le travail. La mobilité diminue légèrement lors du passage à la retraite.



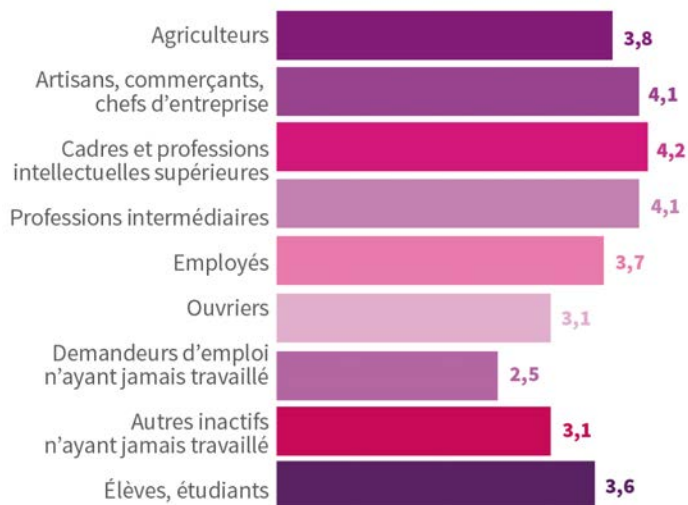
LA COMPOSITION DU MÉNAGE INFLUE SUR LA MOBILITÉ

La composition du ménage influe sur la mobilité de ses membres et varie fortement en fonction du nombre d'enfants dans le ménage (cf. motif « accompagnement » - chapitre 3).



UNE MOBILITÉ LIÉE À LA CATÉGORIE SOCIOPROFESSIONNELLE

Les cadres et professions intellectuelles supérieures sont les plus mobiles avec 4,2 déplacements par jour ; une mobilité toutefois proche de celle des artisans, commerçants et chefs d'entreprises et des professions intermédiaires. Agriculteurs, employés et étudiants se déplacent autant : 3,6 à 3,8 déplacements par jour. Les ouvriers ont une mobilité plus faible et équivalente à celle d'inactifs n'ayant jamais travaillé.



UN LIEN HABITAT - MOBILITÉ

On observe une corrélation entre la mobilité de l'habitant et son type d'habitat. Les personnes résidant dans un tissu dense (maisons de ville, petits immeubles collectifs) se déplacent légèrement plus que celles résidant dans des territoires peu denses. Cette mobilité doit être étudiée à l'aune de déterminants complémentaires (âge des personnes selon le parc de logement, niveau de revenus, etc.).

Par ailleurs, le statut d'occupation du logement est plus discriminant :

- Les locataires se déplacent légèrement plus que les propriétaires,
- Les locataires du parc privé réalisent en moyenne 11 % de déplacements en plus que ceux du parc HLM.

NOMBRE DE DÉPLACEMENTS PAR JOUR ET PAR HABITANT SELON LE TYPE D'OCCUPATION DU LOGEMENT

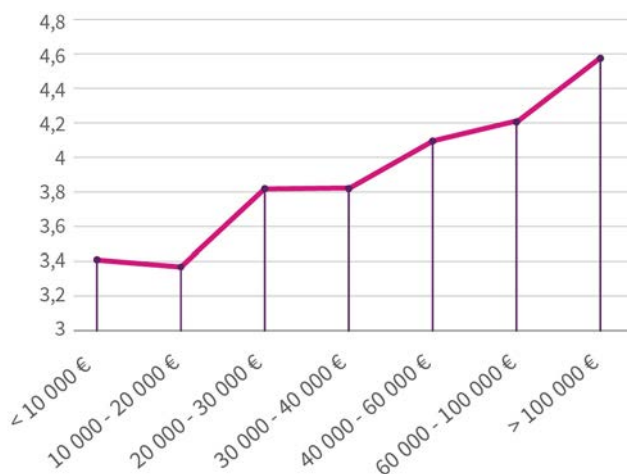
	Locataires 3,7	Propriétaires 3,6
Propriétaires (remboursement achevé)		3,3
Propriétaires accédants (remboursement en cours)		4
Locataires parc social	3,4	
Autres locataires	3,8	
Autres (logé gratuitement, etc.)	3,7	

LA MOBILITÉ CORRÉLÉE À LA SITUATION ÉCONOMIQUE

La mobilité demande aux ménages une certaine capacité financière, aussi on observe une corrélation entre revenus disponibles du ménage et mobilité des personnes qui le composent.

75 % des ménages ont accepté de répondre à la question (facultative) sur leurs revenus annuels nets (comprenant primes, 13^e mois, revenus annexes, prestations sociales, etc.). Il s'agit de données déclaratives, à considérer avec précaution.

NOMBRE DE DÉPLACEMENTS PAR JOUR ET PAR HABITANT SELON LES REVENUS DÉCLARÉS DU MÉNAGE

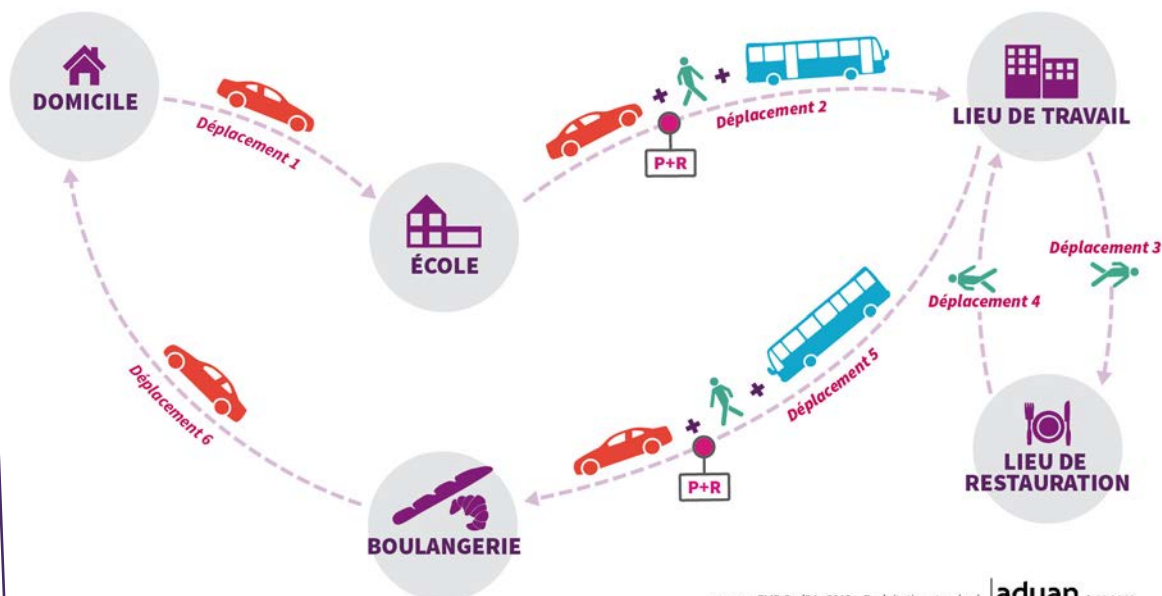


L'UTILISATION DES DIFFÉRENTS MODES DE DÉPLACEMENT

L'Enquête Ménages Déplacements recense l'ensemble des modes de déplacement pouvant être utilisés, sur le territoire et en dehors : modes collectifs (bus, tramway, autocar, TER, TGV, avion, etc.) ou individuels (voiture, deux-roues, taxi, trottinette, etc.). La marche y apparaît comme un mode à part entière. La part modale forme un indicateur d'utilisation d'un mode donné : par exemple, sur la totalité des déplacements recensés dans le

Sud 54, la part modale de la voiture donne la part de déplacements réalisés en voiture (que ce soit comme passager ou conducteur). Dans le cas des déplacements intermodaux (plusieurs modes utilisés successivement), pour calculer la part modale, on retient le mode mécanisé structurant, en privilégiant les modes collectifs aux modes individuels (dans le croquis, le bus serait retenu comme mode principal pour les déplacements n° 2 et 5).

JOURNÉE TYPE D'UN HABITANT : DÉCOMPOSITION EN DÉPLACEMENTS, SELON LES MODES DE DÉPLACEMENT

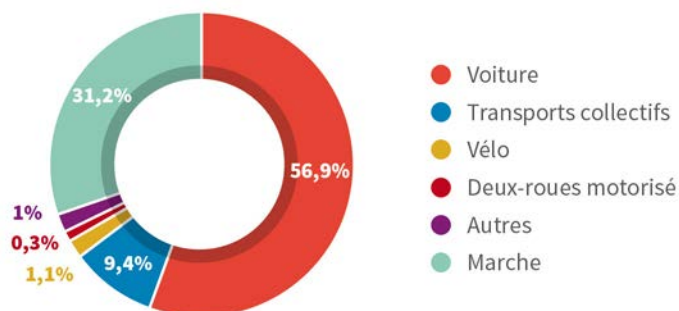


LA VOITURE, PREMIER MODE DE TRANSPORT, MAIS UN TERRITOIRE OÙ LES HABITANTS MARCHENT ET PRENNENT LES TRANSPORTS COLLECTIFS

La voiture est le premier mode de déplacement dans le Sud Meurthe-et-Moselle avec 57 % de déplacements automobiles. Pour autant, on recense près d'un tiers de déplacements à pied, un niveau équivalent à celui mesuré dans les grandes agglomérations françaises : 31 % pour les agglomérations de Lille (2006) ou Grenoble (2010), 33 % à Lyon (2006) ou encore 27 % à Clermont-Ferrand (2012).

La part de marché des transports collectifs est également significative avec près d'un dixième de déplacements réalisés en transports collectifs (urbains et interurbains) dans le Sud 54.

La part de marché du vélo est faible mais se positionne dans la tendance nationale (moyenne inférieure à 2 % pour les Enquêtes Ménages Déplacements réalisées depuis 2005).

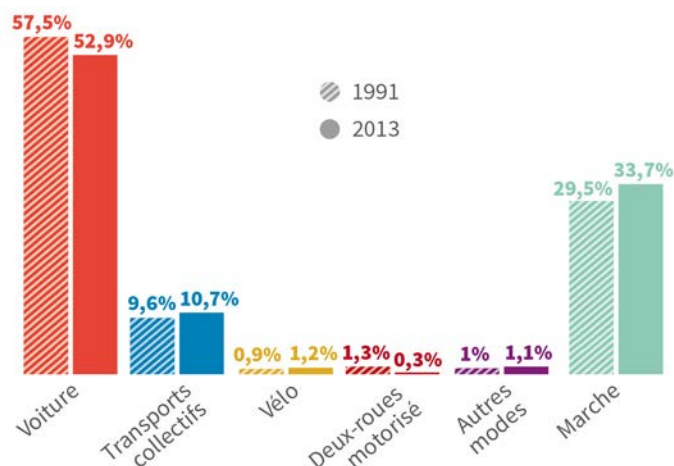


* catégorie « autres » : Train (hors TER), avion, autocar (transport employeur, taxis, camionnette, camion, transport fluvial, roller, skate, etc.

UNE TENDANCE AU RÉÉQUILIBRAGE DE LA RÉPARTITION MODALE

L'analyse de l'évolution du partage modal depuis 1991 dans le périmètre du bassin de vie nancéien* permet d'observer une diminution de l'usage de la voiture et une redistribution au profit des modes alternatifs : marche, vélo et transports collectifs progressent.

ÉVOLUTION DES PARTS MODALES EN 1991 ET 2013 DANS LE BASSIN DE VIE NANCÉIEN*



* La notion de « Bassin de vie nancéien » correspond au périmètre du Syndicat Mixte des Transports Suburbains de 1991 (cf. carte en introduction). Pour assurer la comptabilité avec 2013, les mêmes communes ont été retenues.

INFLUENCE DES DÉTERMINANTS SOCIO-ÉCONOMIQUES SUR L'USAGE DES MODES

Les hommes utilisent davantage la voiture que les femmes, celles-ci marchent plus ; alors qu'ils utilisent tous deux autant les transports collectifs.

Les transports collectifs sont très utilisés chez les moins de 25 ans, le recours à la voiture s'intensifie avec l'âge. Près des trois quarts des déplacements des actifs sont effectués en voiture.

RÉPARTITION MODALE DES DÉPLACEMENTS SELON LE GENRE

HOMMES

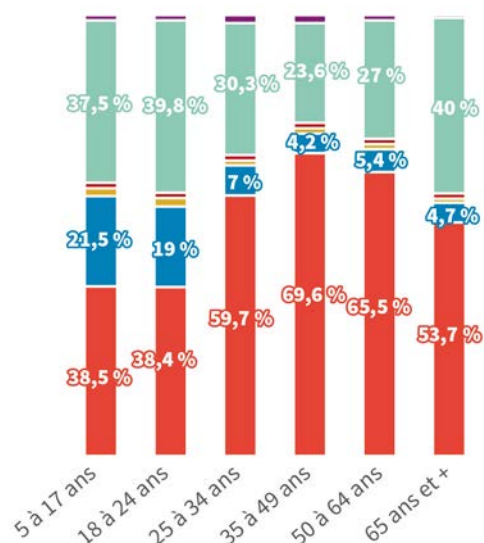


FEMMES

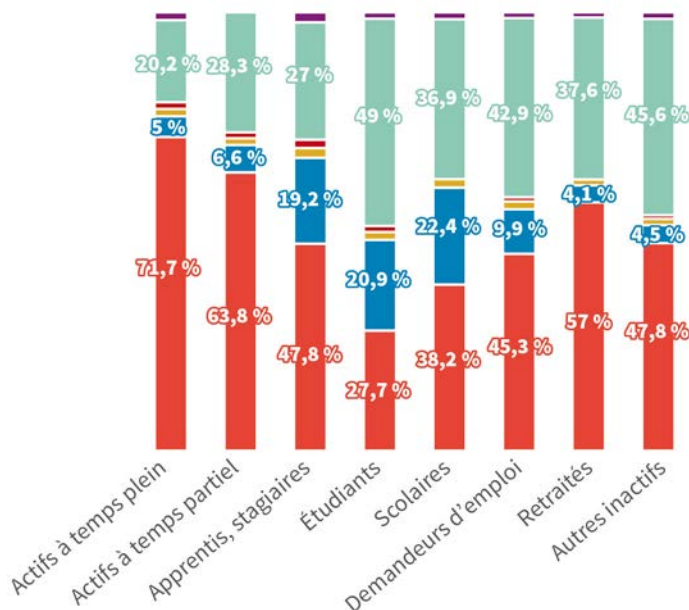


RÉPARTITION MODALE DES DÉPLACEMENTS PAR CLASSE D'ÂGE

- Voiture ●
- Transports collectifs ●
- Vélo ●
- Deux-roues motorisé ●
- Autres ●
- Marche ●



RÉPARTITION MODALE DES DÉPLACEMENTS SELON L'OCCUPATION



ZOOM SUR LA VOITURE

La voiture est le premier mode de déplacement des habitants mais son usage varie en fonction des territoires, des profils ou des besoins de la population.



QUI UTILISE LA VOITURE ? PROFIL DE L'AUTOMOBILISTE SUD MEURTHE-ET-MOSELLAN

(Part des déplacements en voiture réalisés par chacune des catégories étudiées)

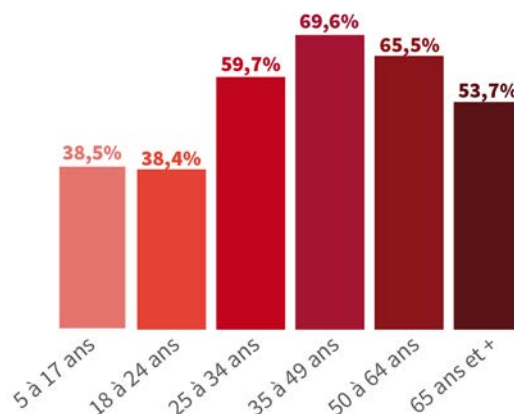
HOMME OU FEMME, PEU DE DIFFÉRENCE

Les hommes sont légèrement plus automobilistes que les femmes, toutefois ces dernières réalisent plus de déplacements en voiture que les hommes (564 642 déplacements contre 522 300), phénomène lié à leur légère surreprésentation dans la population.



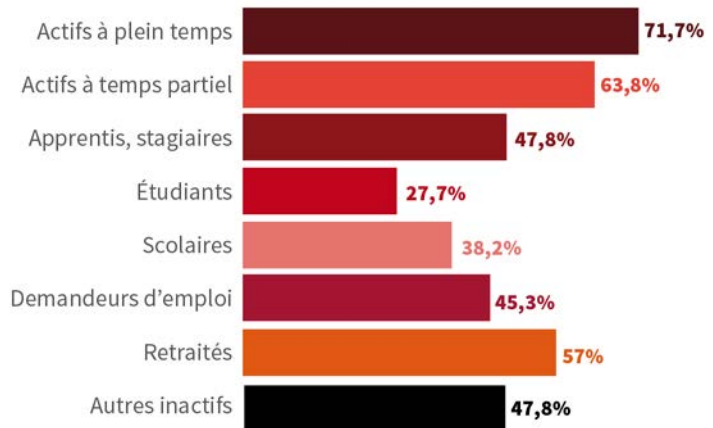
MODE PLÉBISCITÉ PAR LES 35-65 ANS

Les 35-65 ans réalisent près de 3 déplacements sur 4 en voiture. Quant aux jeunes de moins de 18 ans, n'ayant pas le permis, ils effectuent pourtant plus d'un tiers de leurs déplacements en voiture (38,5 %) : on retrouve ici le phénomène des « parents taxis » et les pratiques d'accompagnement. En volume, les moins de 18 ans génèrent ainsi quasiment autant de déplacements automobiles que les plus de 65 ans.



LES ACTIFS À PLEIN TEMPS, PREMIERS UTILISATEURS DE LA VOITURE

Les actifs réalisent 70 % de leurs déplacements en voiture et génèrent ainsi plus de 654 000 déplacements automobiles (soit 60 % de l'ensemble des déplacements en voiture). Plus de la moitié des déplacements des retraités sont faits en voiture. Les scolaires, étudiants et apprentis stagiaires réalisent un tiers de leurs déplacements en voiture.



UN USAGE EN « SOLO », POUR DES MOTIFS CONTRAINTS

LA VOITURE, SEUL OU À PLUSIEURS ?

La voiture est un mode solitaire : le taux d'occupation moyen des véhicules est de 1,37 personne.

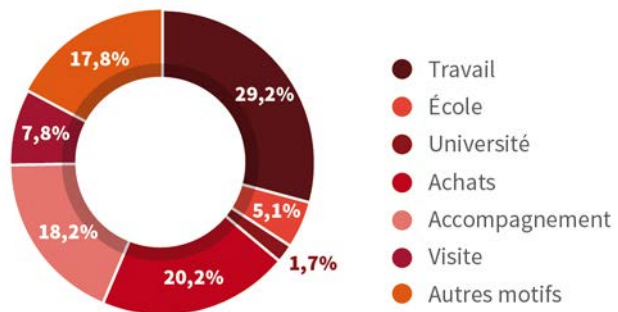
Cette tendance à l'autosolisme est présente quel que soit le territoire et le motif de déplacement.

ÉMERGENCE DE NOUVELLES PRATIQUES ? LE COVOITURAGE

Le covoiturage est encore un mode minoritaire : seuls 17 % des habitants (âgés de plus de 18 ans) déclarent pratiquer le covoiturage régulièrement ou occasionnellement. Parmi ces covoitureurs, on retrouve majoritairement les actifs (42 %), les retraités (22 %) et les étudiants (16 %). En proportion, c'est chez les étudiants que la pratique est la plus développée avec un tiers d'étudiants covoitureurs.

LA VOITURE PLUTÔT ASSOCIÉE AUX MOTIFS À HORAIRES CONTRAINTS

Près de 30 % des déplacements en voiture sont liés au travail, considéré comme un motif aux horaires « contraints ». Pour autant, elle est également bien représentée parmi les autres motifs de déplacement : 1 déplacement en voiture sur 5 est effectué pour réaliser des achats ; et presque autant pour accompagner des personnes.



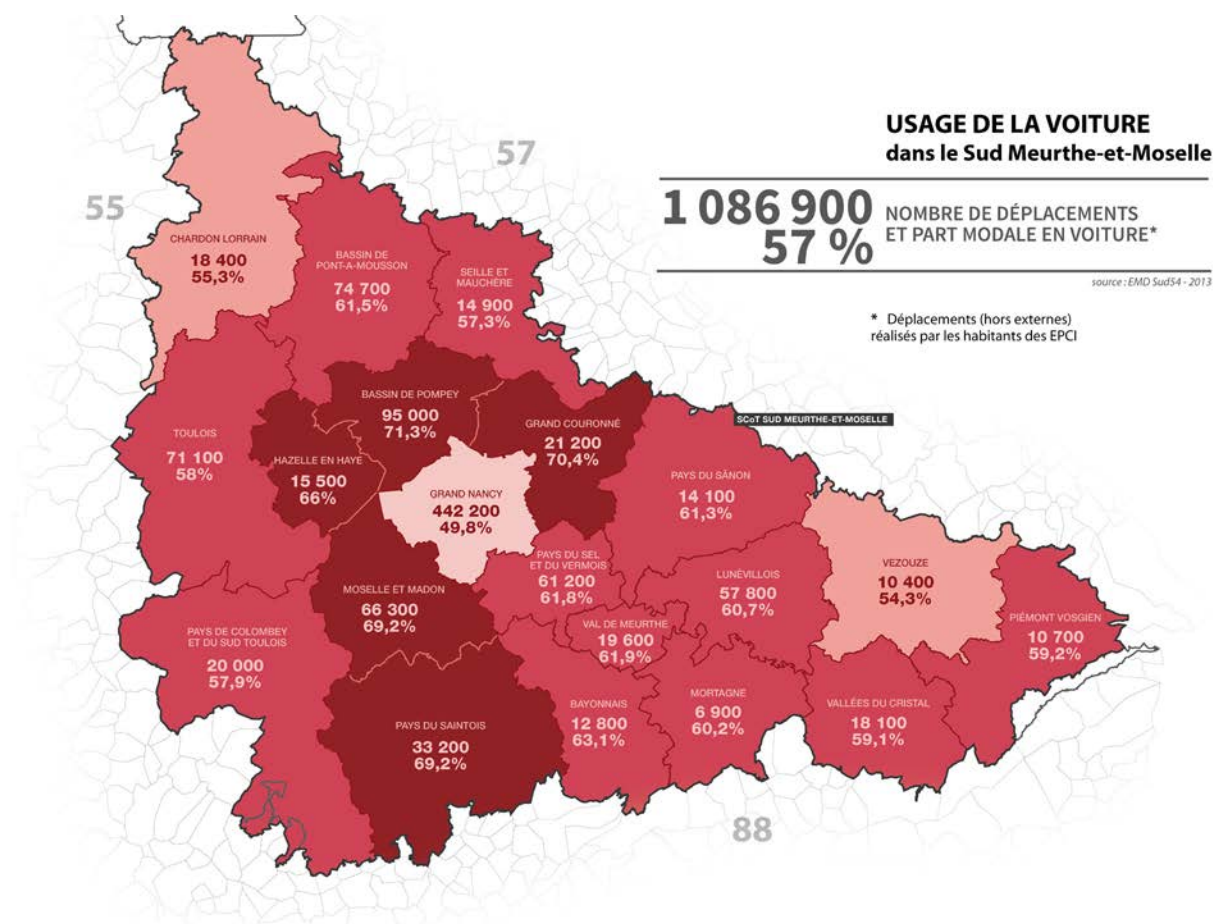
UNE UTILISATION DE LA VOITURE DIFFÉRENCIÉE SELON LES TERRITOIRES

La part modale de la voiture dans le Sud Meurthe-et-Moselle est de 57 % : ce sont donc près de 3 déplacements sur 5 qui sont effectués en voiture (1,087 million de déplacements).

Même si les habitants du Grand Nancy réalisent moins de la moitié de leurs déplacements en voiture, ils sont à l'origine de 442 200 déplacements

automobiles soit près de 41 % des déplacements journaliers effectués sur l'ensemble du territoire du Sud 54.

La part modale de la voiture varie selon les intercommunalités en fonction de plusieurs facteurs : profil socio-économique des habitants, densité de l'habitat, motorisation des ménages, topographie ou encore présence d'infrastructures de transport.



LA VOITURE RESTE SYNONYME DE PRATICITÉ ET DE LIBERTÉ, MAIS SA PLACE PRÉDOMINANTE EST QUESTIONNÉE

Analyse des réponses des habitants de plus de 16 ans du Grand Nancy, du Bassin de Pompey, de Moselle et Madon et des Pays du Sel et du Vermois, périmètre 2013 (enquête en face-à-face - questionnaire opinion).

À la question : « Pouvez-vous me citer trois adjectifs qui vous paraissent les plus adaptés pour qualifier la voiture ? », les adjectifs exprimés en premier sont : « Pratique », « Rapide », « Rend autonome/libre » et « Indispensable ».

La grande majorité des habitants considère donc que la voiture est un mode de transport incontournable ; un avis partagé autant par les automobilistes que par les utilisateurs du vélo ou des transports collectifs.

Pourtant, si son aspect pratique est reconnu, la place prédominante qui lui a été accordée en ville commence à être remise en question :

- seul 1 automobiliste sur 4 déclare qu'il est aujourd'hui obligatoire d'utiliser la voiture en ville,
- 71 % des automobilistes sont d'accord avec le fait qu'il faut limiter son usage en milieu urbain,
- et 60 % pensent que la limitation de la circulation automobile ne constitue pas forcément un frein à l'économie de la ville.

Toutefois, on perçoit une préoccupation quant à l'accessibilité en voiture des centres-villes : 62 % des automobilistes pensent qu'il est nécessaire de continuer à construire des parkings en centre-ville.

Les nuisances engendrées par la voiture sont également reconnues par les habitants comme des points « plutôt importants » dans leur agglomération :

- près d'un habitant sur deux est sensible au bruit de la circulation,
- les deux tiers citent la pollution comme « point important »,
- et près de 70 % se soucient des risques d'accidents.

ADJECTIFS CITÉS EN PREMIER POUR QUALIFIER LA VOITURE

Habitants de plus de 16 ans du Grand Nancy, du Bassin de Pompey, de Moselle et Madon et des Pays du Sel et du Vermois



PART DES PERSONNES ÉTANT D'ACCORD AVEC LES AFFIRMATIONS SUIVANTES

Au centre-ville, il faut continuer à construire des parkings



Le vélo en ville, c'est l'avenir



Aujourd'hui en ville, on est obligé d'utiliser la voiture



Limiter la voiture en ville gêne fortement l'activité économique



Il faut continuer à développer les transports en commun, même si l'on est obligé pour cela de gêner les automobilistes



Pour améliorer la circulation en ville, il faut limiter l'usage de la voiture



Il faut réprimer plus sévèrement le stationnement interdit



* au moins deux déplacements par mois

ZOOM SUR LES TRANSPORTS COLLECTIFS

Les transports collectifs (TC) sont utilisés pour près d'un déplacement sur dix, mais cet usage diffère selon les territoires en raison du niveau de l'offre, de l'accessibilité à cette offre, ou de la multitude des besoins de la population. Ils sont très utilisés par les jeunes et les scolaires, plus dépendants de ce mode de transport, mais beaucoup moins par les actifs. Les transports collectifs bénéficient d'une image positive auprès des habitants, qui reconnaissent leur côté pratique, économique et utile. Près d'un habitant sur deux déclare utiliser les transports collectifs au moins une fois par mois.

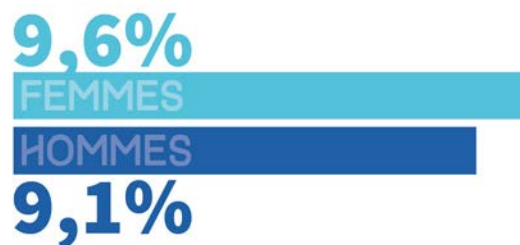


QUI UTILISE LES TRANSPORTS COLLECTIFS ? PROFIL DE L'USAGER DES TC SUD MEURTHE-ET-MOSELLAN

(Part des déplacements en transports collectifs, réalisés par chacune des catégories étudiées)

UN MODE DE DÉPLACEMENT UN PEU PLUS UTILISÉ PAR LES FEMMES

Les femmes réalisent 98 934 déplacements en transports collectifs contre 80 732 déplacements pour les hommes. Elles sont légèrement plus utilisatrices des transports collectifs que ces derniers avec une part modale de 9,6 %.

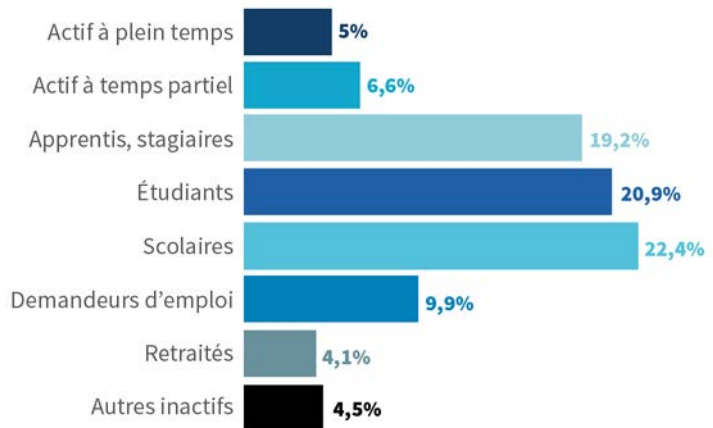
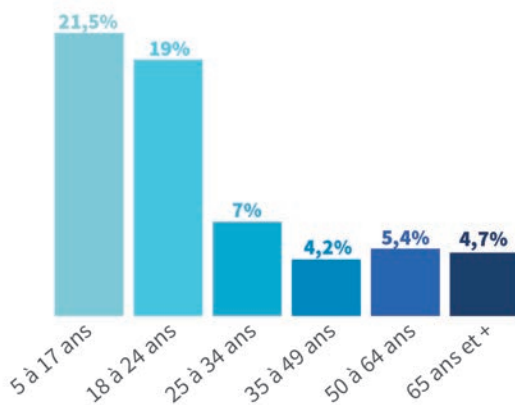


LES JEUNES ET LES SCOLAIRES, PREMIERS UTILISATEURS DES TRANSPORTS COLLECTIFS

La population scolaire et étudiante réalise 1 déplacement sur 5 en transports collectifs, alors que les actifs en effectuent 1 sur 20. Les retraités ont quasiment la même part modale en transports collectifs que les actifs.

Les demandeurs d'emploi sont également des utilisateurs non négligeables des transports collectifs avec un part modale de près de 10 %.

Après 24 ans l'usage des TC chute et la part modale avoisine les 5 %.

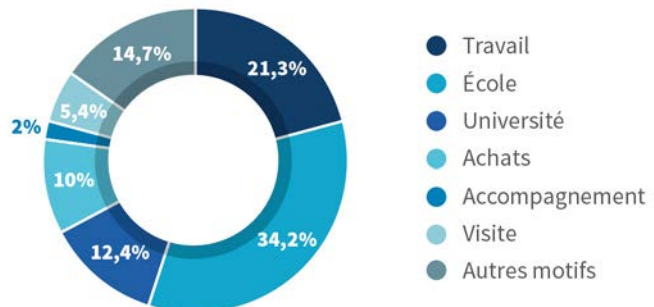


UN MODE DE TRANSPORT ESSENTIELLEMENT UTILISÉ POUR LE TRAVAIL ET LES ÉTUDES

Près de la moitié des déplacements en transports collectifs sont liés aux études. La surreprésentation des scolaires s'explique à la fois par les politiques tarifaires incitatives pour cette catégorie et par l'absence d'une mobilité autonome (âge, permis, voiture à disposition, sécurisation des parcours à pied et à vélo, etc.).

ce qui montre que l'utilisateur des TC est aussi un client potentiel, au même titre que l'automobiliste.

Plus de 1 déplacement en TC sur 5 est lié au travail. La majorité des déplacements en transports collectifs est donc lié à des déplacements pendulaires, effectués par des navetteurs le matin et le soir depuis et vers le domicile, à horaires fixes (cf. chapitre 4).



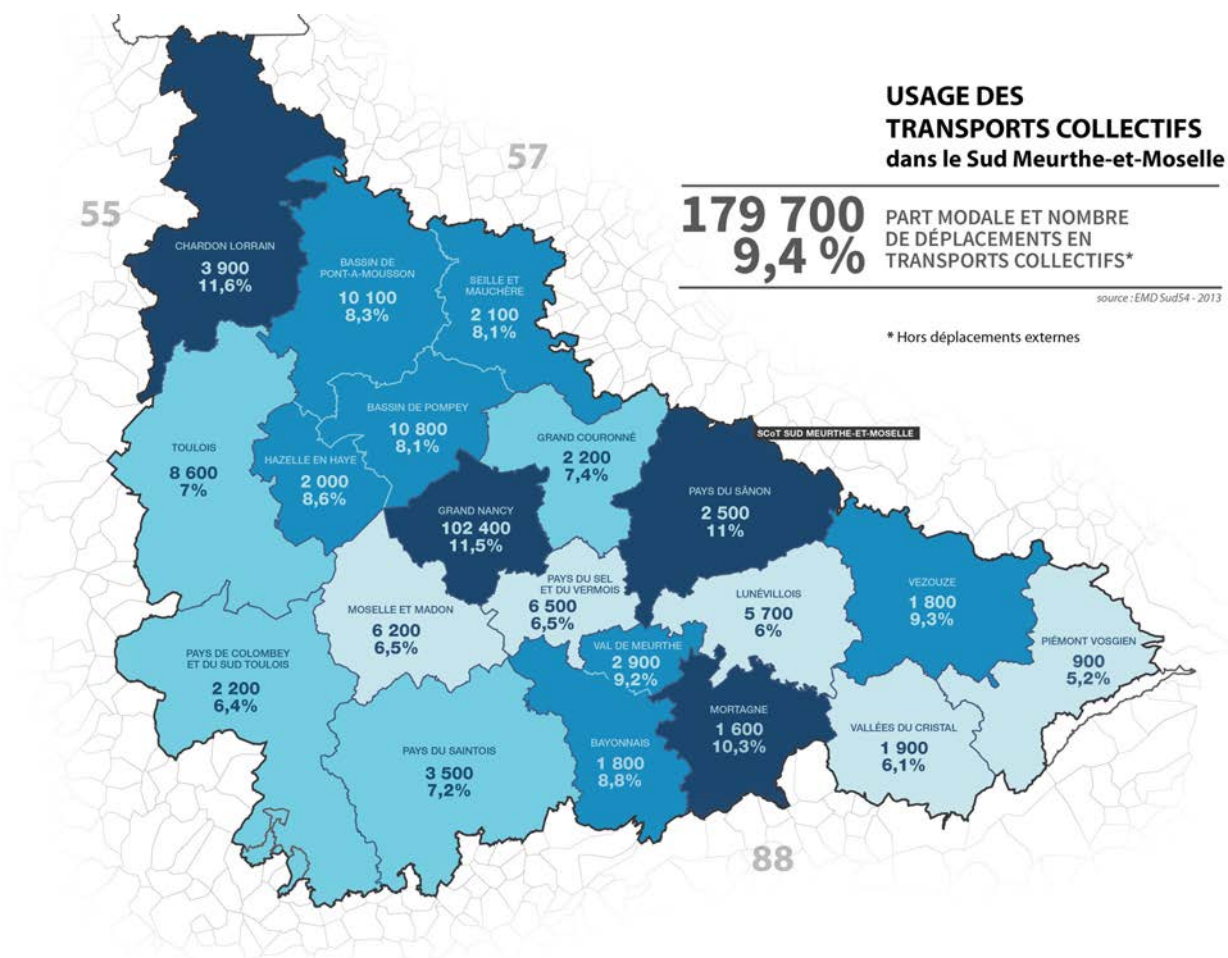
Par ailleurs, 10 % des déplacements en transports collectifs sont liés à des achats.

UN USAGE ÉTROITEMENT LIÉ À L'OFFRE PRÉSENTE SUR LES TERRITOIRES

179 700 déplacements en transports collectifs sont réalisés chaque jour dans le Sud Meurthe-et-Moselle, ce qui représente près de 1 déplacement sur 10. Ces déplacements sont majoritairement effectués sur les réseaux de TC urbains (68 %).

Si différentes intercommunalités peuvent avoir le même usage des TC (par exemple,

une part modale autour de 11 % pour le Grand Nancy, le Chardon Lorrain, le Sânon ou encore la Mortagne), les volumes de déplacements et les réseaux utilisés sont très disparates (de 1 600 déplacements en TC pour les habitants de la Mortagne à 102 400 pour les Grand Nancéiens).

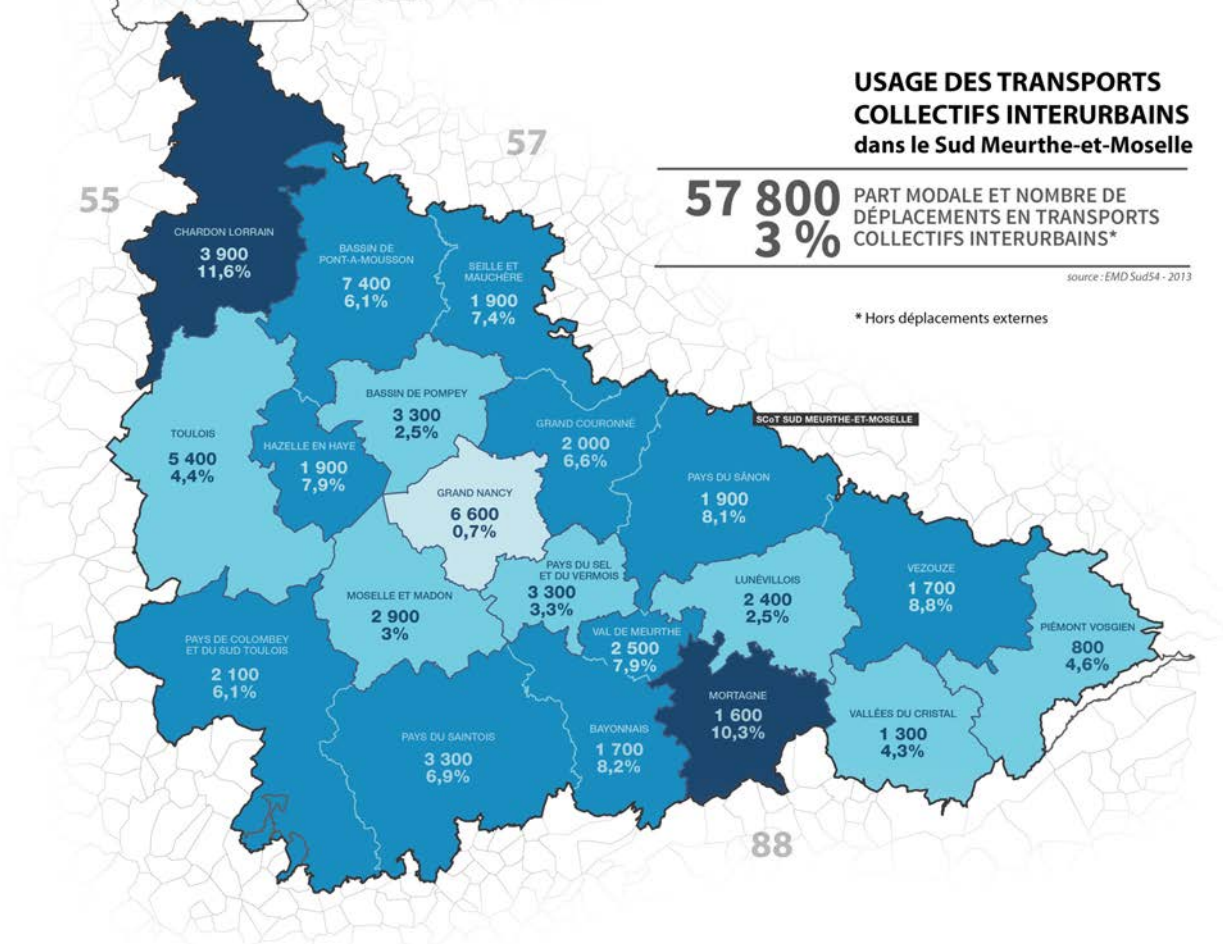
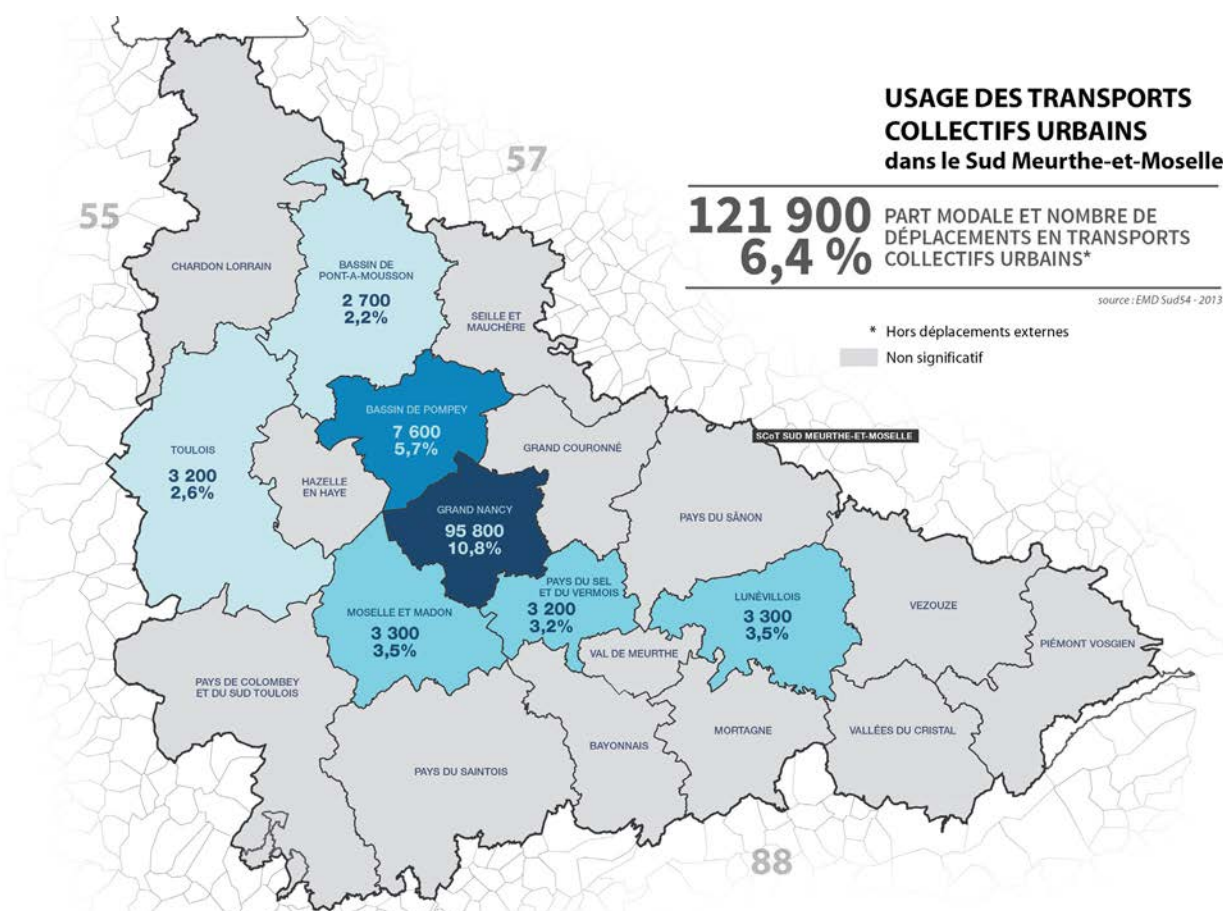


Les réseaux de transports collectifs urbains (SUB, STAN, T'MM, Le SIT', Movia, Le Bus et Lunéo) rencontrent leurs clientèles directement dans leurs périmètres de desserte (et peu à l'extérieur).

Ainsi, les habitants des communautés de communes de Hazelle en Haye ou du Grand Couronné, résidant pourtant aux

portes de l'agglomération nancéienne, ne sont pas usagers des réseaux STAN ou SUB.

Dans les autres territoires, les habitants ont recours aux transports ferroviaires ou routiers TER Métrolor ou au réseau du département TED', avec éventuellement des logiques de rabattement, principalement en combinant la voiture et le train.



LES DÉPLACEMENTS INTERMODAUX

Les déplacements intermodaux sont des déplacements qui combinent pour le même motif successivement plusieurs modes de transport.

Il s'agit par exemple d'un trajet en voiture jusqu'à un parking relais, suivi d'un trajet en tramway ou d'un trajet en voiture jusqu'à une gare pour prendre le train.

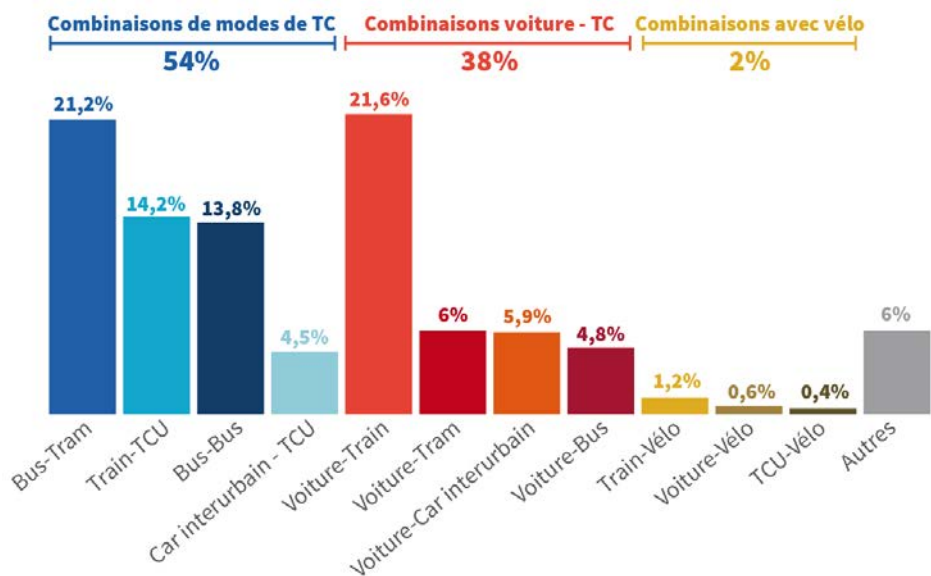
Une correspondance entre deux bus ou entre un bus et le tramway nancéien est comptabilisée ici comme un déplacement intermodal (même si la « famille » de modes reste la même).

On recense 43 600 déplacements intermodaux par jour dans le Sud Meurthe-et-Moselle, soit 2,2 % des déplacements totaux. 5,1 % des habitants (soit 26 800 personnes) sont concernés par ces déplacements.

Les parcours intermodaux sont des combinaisons simples, liées à la connectivité aux transports collectifs :

- 87 % des déplacements intermodaux sont réalisés avec une seule correspondance,
- 54 % sont des combinaisons entre modes de transports collectifs,
- 38 % sont des combinaisons « P+R » (Voiture / TC), dont principalement un rabattement en voiture vers une gare,
- les combinaisons TC / vélos sont encore minoritaires.

RÉPARTITION DES DÉPLACEMENTS INTERMODAUX, SELON LES COMBINAISONS DE MODES



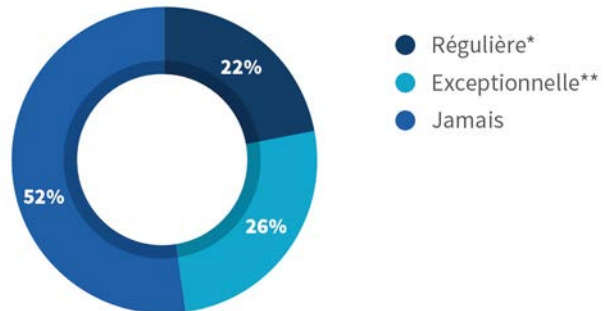
L'USAGE DES TRANSPORTS COLLECTIFS EST SOUVENT COMPLÉMENTAIRE À CELUI DES AUTRES MODES DE TRANSPORT

La part modale et le volume de déplacements peuvent être complétés par un 3^e indicateur : la fréquence d'utilisation des TC, qui témoigne de l'habitude et de la régularité des déplacements en TC dans la semaine ou dans le mois.

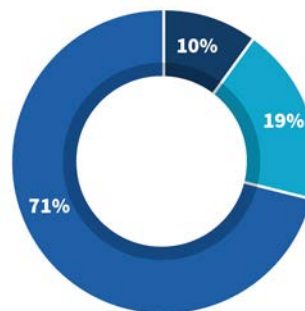
Plus de 1 habitant sur 5 déclare utiliser régulièrement les transports collectifs urbains et 1 sur 10 les transports interurbains ; ce qui est largement plus que l'usage moyen des TC chaque jour (part modale de 9,4 %).

Ainsi, les automobilistes ou les marcheurs peuvent devenir ponctuellement des usagers des transports collectifs : ils adaptent, dans la semaine ou dans le mois, leurs modes de transport en fonction de leurs pratiques et de leurs besoins. L'usager des TC a donc plutôt un profil « multimodal » : tantôt marcheur, tantôt automobiliste.

FRÉQUENCE D'UTILISATION DES TC URBAINS (SUB, STAN, LE SIT, T'MM, LE BUS, LUNÉO ET MOVIA)



FRÉQUENCE D'UTILISATION DES TC INTERURBAINS (TED' ET TER)



* tous les jours ou 2 fois par semaine minimum
** 2 fois par mois ou exceptionnellement

LES TRANSPORTS COLLECTIFS, « PRATIQUES », « ÉCONOMIQUES » ET « UTILES », POUR LES HABITANTS

Avant même son côté écologique ou économique, la grande majorité des habitants juge les transports collectifs « pratiques », ce qui montre que l'utilité et le service offert par les différents réseaux de TC est reconnu et que ce mode revêt globalement une image positive. Un mode d'ailleurs à soutenir et à étoffer : 77 % des habitants pensent qu'« il faut continuer à développer les transports collectifs même si l'on est obligé pour cela de gêner les automobilistes » ; une ambition partagée par les automobilistes : trois quarts d'entre eux sont en effet d'accord avec cette affirmation.

Malgré son image globalement positive, on décèle encore, pour une partie des habitants, un certain rejet de la dimension collective intrinsèque à ce mode : 5 % des habitants le jugent « contraignant » (horaires, régularité, destinations), « lent » ou encore « bondé ».

ADJECTIFS CITÉS EN PREMIER POUR QUALIFIER LES TRANSPORTS COLLECTIFS

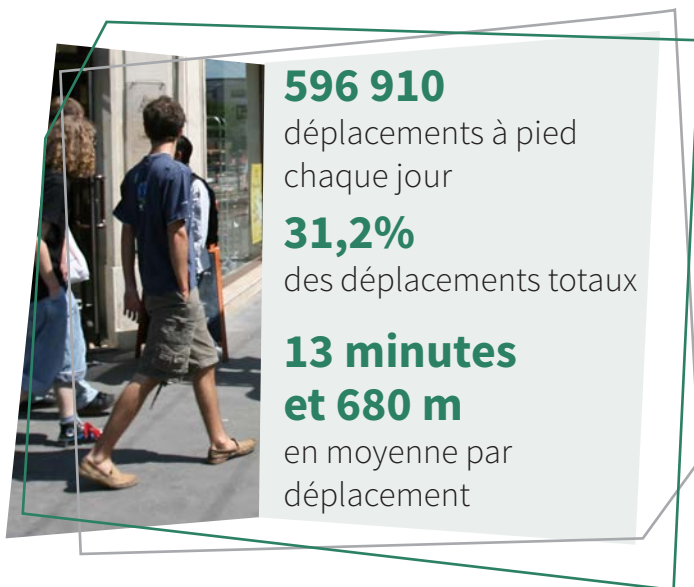
Habitants de plus de 16 ans du Grand Nancy, du Bassin de Pompey, de Moselle et Madon et des Pays du Sel et du Vermois



ZOOM SUR LES MODES ACTIFS : LA MARCHÉ ET LE VÉLO

Près d'un déplacement sur trois est réalisé à pied dans le Sud Meurthe-et-Moselle. Ce sont plus particulièrement les jeunes, les personnes âgées, les scolaires et les étudiants qui se déplacent à pied. Le vélo est lui aussi plutôt utilisé par les jeunes,

et reste lié à un usage exceptionnel ou de loisirs. Les modes actifs bénéficient d'une image positive auprès des habitants, perçus comme des modes de transport sains et non polluants.

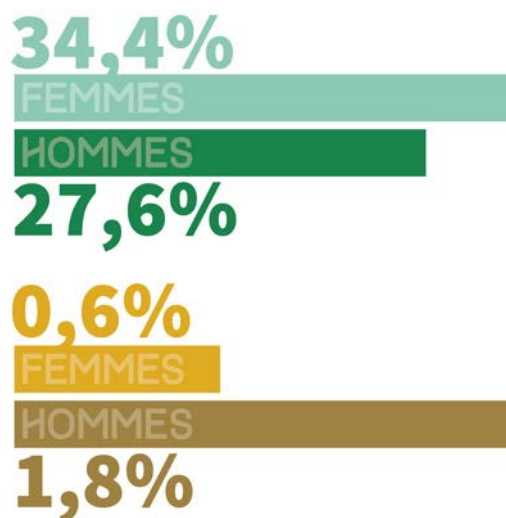


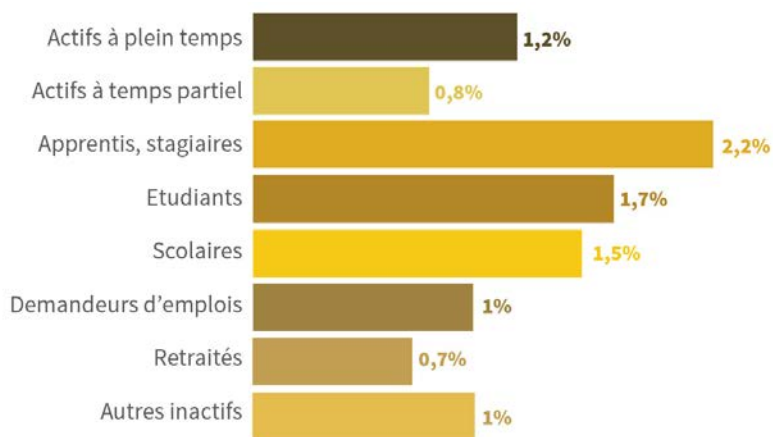
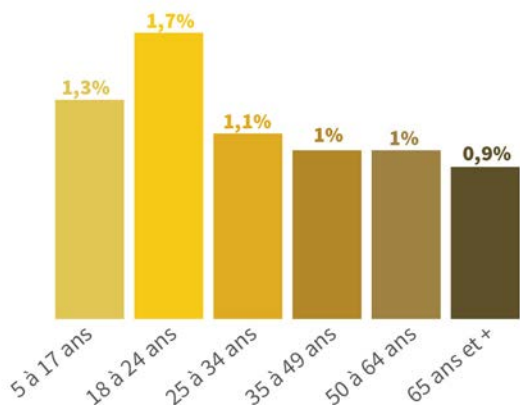
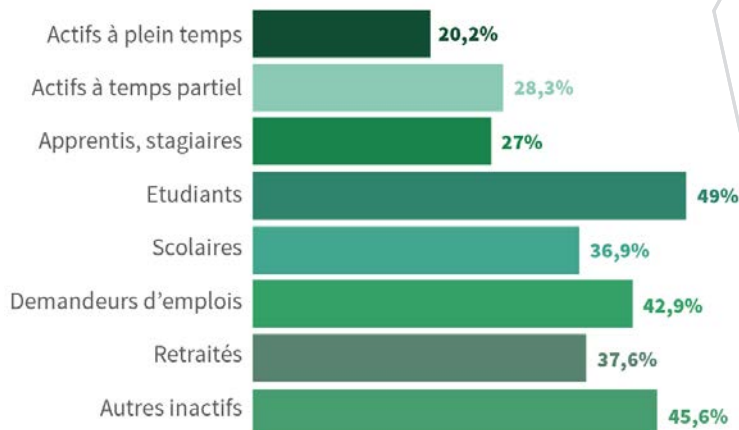
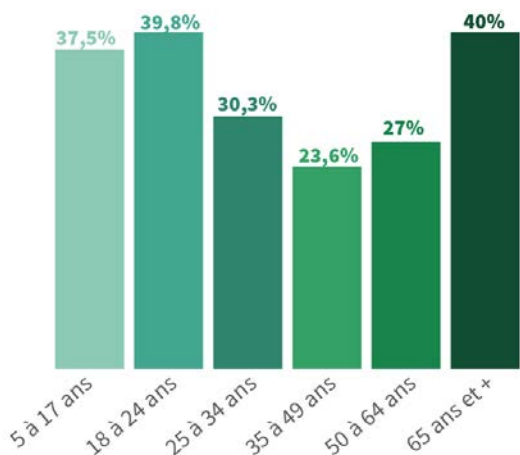
QUI UTILISE LES MODES ACTIFS ? PROFIL DU MARCHEUR ET DU CYCLISTE SUD MEURTHE-ET-MOSELLAN

(Part des déplacements piétons ou cyclistes, réalisés par chacune des catégories étudiées)

La pratique de la marche est importante chez les jeunes (moins de 24 ans) et chez les seniors (plus de 65 ans). Elle baisse dans les autres tranches d'âge pour se rapprocher de la moyenne de l'ensemble des habitants du Sud 54 (soit 31,2 %).

Les déplacements à pied et à vélo sont très répandus chez les scolaires, étudiants demandeurs d'emplois et retraités, beaucoup moins chez les actifs qui privilégient la voiture pour se rendre sur leur lieu de travail. Enfin, les femmes se déplacent plus à pied que les hommes, ceux-ci utilisent par contre un peu plus le vélo.



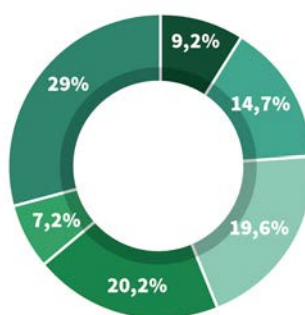


ACTIVITÉS DE PROXIMITÉ POUR LA MARCHÉ, TRAVAIL ET ÉTUDES POUR LE VÉLO

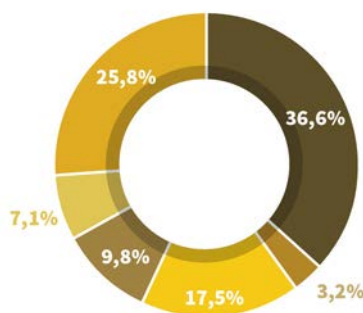
Un déplacement à pied sur dix est réalisé pour le motif travail. À vélo, c'est plus d'un déplacement sur trois qui est réalisé pour ce même motif, ce qui témoigne de la dimension utilitaire du vélo, qui n'est pas uniquement utilisé pour la promenade ou les loisirs.

La marche est liée principalement aux activités de proximité : accompagnement des enfants à l'école, trajets à pied vers le lieu d'enseignement ou achats dans les commerces de quartier.

Les modes actifs sont donc utilisés comme des modes de déplacement à part entière mais également pour leur fonction récréative (motifs de promenade, lèche-vitrines, activités sportives, etc. rassemblés dans la catégorie « autres motifs »).



- Travail
- Accompagnement
- Études
- Achats
- Visite
- Autres motifs

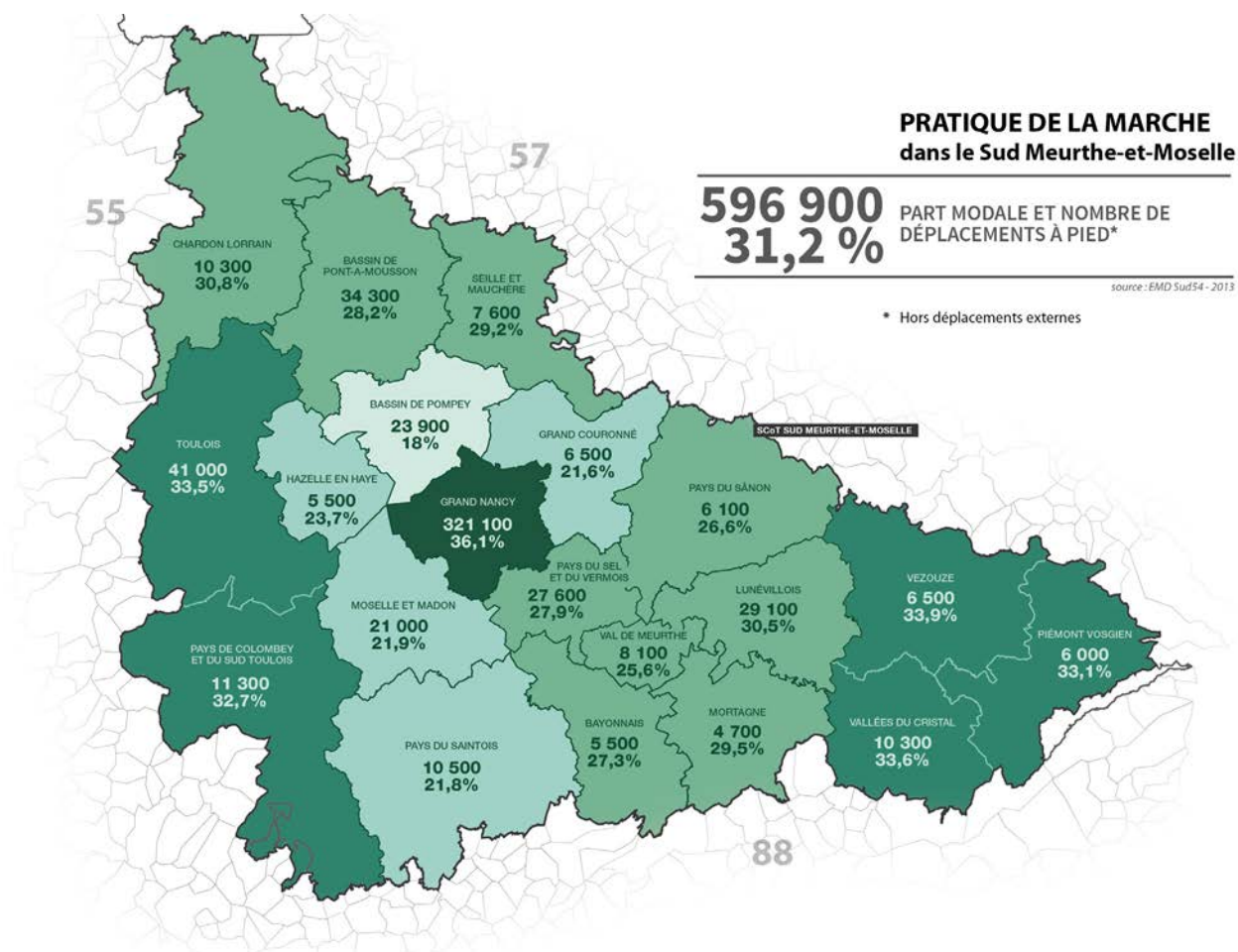


- Travail
- Accompagnement
- Études
- Achats
- Visite
- Autres motifs

LA MARCHÉ, UN USAGE PAS UNIQUEMENT URBAIN

La densité du tissu urbain et la marche vont généralement de pair mais on marche également beaucoup dans les bourgs ruraux et dans les centres des villages. À contrario, les territoires périurbains sont les moins favorables à la pra-

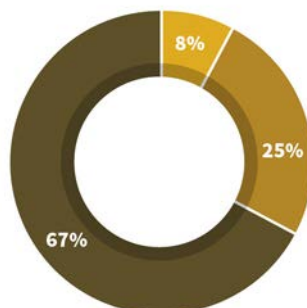
tique de la marche : la première couronne de l'agglomération nancéienne forme ainsi le territoire où la marche est la moins pratiquée du Sud 54 (carte miroir de la carte de la part modale de la voiture).



Les données sur la pratique du vélo à l'échelle des intercommunalités n'étant pas significatives, elles n'ont pas été cartographiées.

LE VÉLO, UN MODE DE TRANSPORT ENCORE OCCASIONNEL MAIS BIEN PERÇU PAR LES HABITANTS

Si la grande majorité des Sud-Meurthe-et-Mosellans marche, seuls 8 % déclarent utiliser le vélo régulièrement, et 25 % de façon exceptionnelle. Ainsi, le vélo ne représente que 1,1 % des déplacements mais plus d'un tiers des habitants utilisent au moins une fois le vélo au cours du mois.



- Régulière*
- Exceptionnelle**
- Jamais

* tous les jours ou 2 fois par semaine minimum

** 2 fois par mois ou exceptionnellement

À la question : « Pouvez-vous me citer trois adjectifs qui vous paraissent les plus adaptés pour qualifier le vélo ? », les adjectifs cités en premier sont : « écologique », « dangereux » et « sportif / sain ». On retrouve donc chez les habitants l'image communément acquise de ce mode : à la fois « écolo » car ne fonctionnant qu'à l'énergie humaine mais nécessitant donc un effort (« sportif », « fatiguant »), ce qui le place de facto dans la catégorie des modes de loisirs.

ADJECTIFS CITÉS EN PREMIER POUR QUALIFIER LE VÉLO

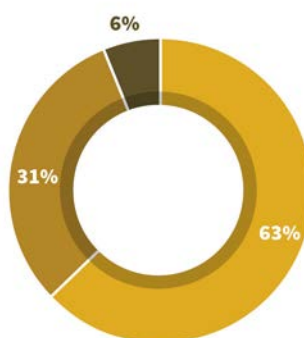
Habitants de plus de 16 ans du Grand Nancy, du Bassin de Pompey, de Moselle et Madon et des Pays du Sel et du Vermois

Sportif/sain Fatiguant **Pratique**
Loisir Écologique
Économique **Dangereux**
 Rend autonome / libre **Rapide** **Agréable**

Qualifié de mode de transport « d'avenir » en milieu urbain par 63 % des habitants, le vélo bénéficie d'une image positive, même si peu d'entre eux en font un usage régulier.

OPINION DES HABITANTS VIS-À-VIS DE L'AFFIRMATION « LE VÉLO EN VILLE, C'EST L'AVENIR. » :

Habitants de plus de 16 ans du Grand Nancy, du Bassin de Pompey, de Moselle et Madon et des Pays du Sel et du Vermois

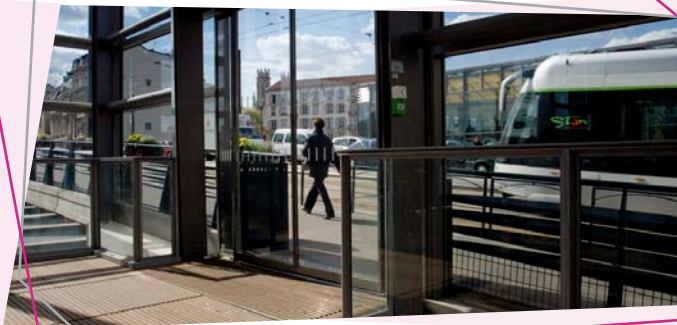


- D'accord
- Pas d'accord
- Sans opinion

ZOOM SUR LA DURÉE ET LA DISTANCE DES DÉPLACEMENTS

**20 minutes
et 6,2 km**

en moyenne par
déplacement,
tous modes et motifs
confondus



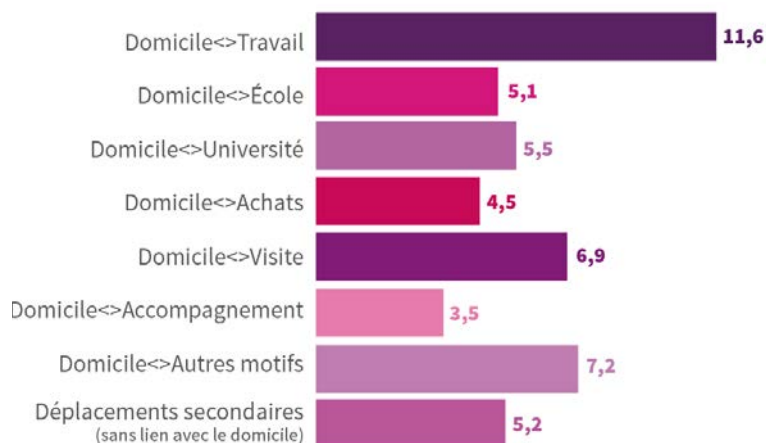
LES DISTANCES PARCOURUES ET DURÉES MOYENNES DES DÉPLACEMENTS VARIENT SELON LES MOTIFS

La plupart des déplacements se situent dans la moyenne générale (6 km), à l'exception des déplacements pour le travail, qui, avec près de 12 km, sont deux fois plus longs.

Le travail est donc un motif singulier : on passe plus de temps à se déplacer que pour tout autre motif (24 minutes) et surtout on va plus loin.

Les déplacements pour les achats et l'accompagnement sont rapides (entre 10 minutes et un quart d'heure) et de courte distance car ils sont réalisés dans une aire géographique proche du domicile.

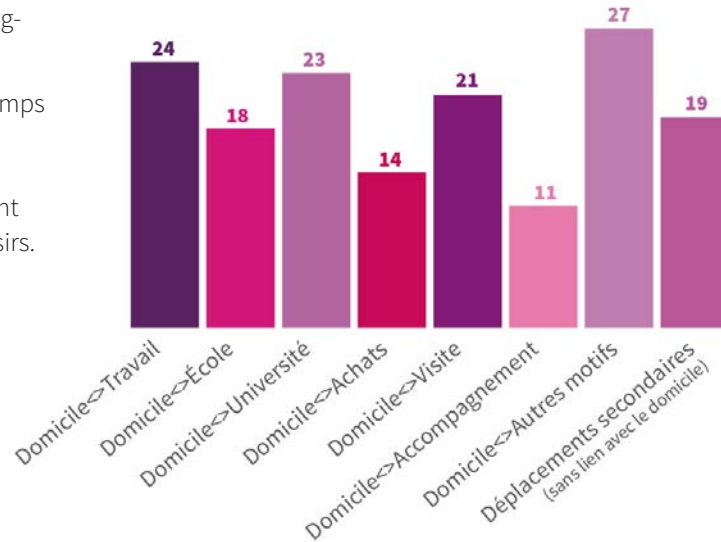
DISTANCE MOYENNE D'UN DÉPLACEMENT SELON LE MOTIF (EN KM)



Les déplacements pour les études (école et université) sont davantage effectués en transports collectifs et durent plus longtemps : entre 18 et 23 minutes.

Les déplacements les plus longs en temps (27 minutes) et en distance (7,2 km) après le travail sont effectués pour des motifs diversifiés, comprenant notamment les promenades et les loisirs.

DURÉE MOYENNE D'UN DÉPLACEMENT SELON LE MOTIF (EN MINUTES)

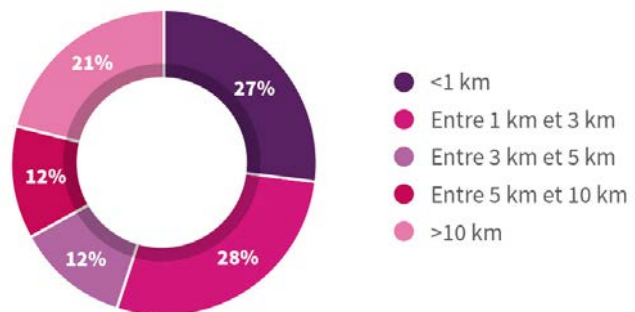


Au total, si l'on observe la répartition de l'ensemble des déplacements selon leur distance et leur durée.

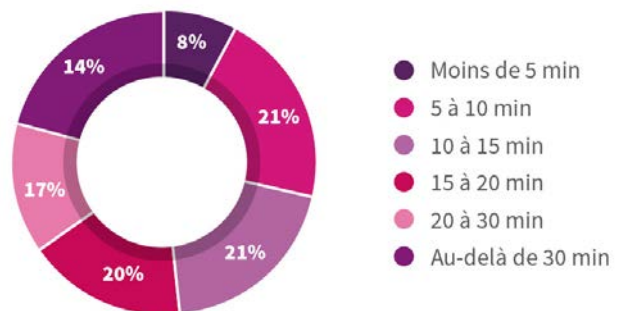
La majorité des déplacements fait moins de 3 km. Une part significative de ces déplacements courts reste motorisée avec un cinquième des déplacements de moins d'un kilomètre réalisés en voiture,

Près de 1 déplacement sur 3 dure moins de 10 minutes et la moitié des déplacements fait moins de 15 minutes. Ce constat est lié à l'importance de la marche sur les courtes distances et à la place prépondérante de la voiture.

RÉPARTITION DES DÉPLACEMENTS SELON LES DISTANCES PARCOURUES



RÉPARTITION DES DÉPLACEMENTS SELON LEUR DURÉE



CHAPITRE III

POUR QUELS MOTIFS LES HABITANTS SE DÉPLACENT-ILS ?

Les habitants du Sud Meurthe-et-Moselle se déplacent pour réaliser un grand nombre d'activités appelées motifs de déplacement. Travail et achats sont les principaux motifs de déplacement avec respectivement 23 % et 19 % de la totalité des déplacements.

Les trois quarts des déplacements journaliers s'organisent à partir du lieu de résidence, ce qui fait du domicile la base d'organisation de la grande majorité des déplacements. Les 22 % de déplacements restants, n'ayant aucun lien avec le domicile, sont principalement organisés autour du lieu de travail. Ainsi, lieu de résidence et lieu de travail structurent la mobilité des habitants et influencent fortement l'organisation de leurs boucles de déplacements.

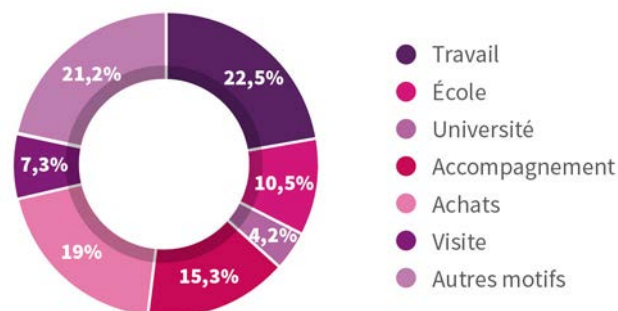
La voiture est majoritaire pour la plupart des motifs de déplacement, sauf pour le motif études qui génère essentiellement des déplacements à pied et en transports collectifs.

TRAVAIL ET ACHATS SONT LES PRINCIPAUX MOTIFS DE DÉPLACEMENT

L'analyse des activités qui motivent les habitants à se déplacer montre que :

- le travail n'est pas prédominant, il représente moins d'un quart des déplacements,
- le deuxième motif le plus représenté est le motif achats, il concerne un cinquième des déplacements (19 %),
- le motif école représente 10 % des déplacements, et même 15 % si l'on y ajoute le motif université,
- 15 % des déplacements sont réalisés pour accompagner quelqu'un. On retrouve notamment ici les parents-taxis qui conduisent leurs enfants à l'école ou à leurs autres activités. À noter que la pratique du covoiturage organisé n'est pas encore assez répandue pour influencer significativement sur la part du motif accompagnement,
- la catégorie « autres motifs » représente plus d'un cinquième des déplacements

RÉPARTITION DES MOTIFS DE DÉPLACEMENT



car elle regroupe de nombreux motifs, comme les activités de loisirs, les démarches ou les visites.

Plus d'un tiers des déplacements est réalisé pour des motifs qui impliquent des horaires fixes, comme le travail, l'école ou l'université. Ces déplacements ont une forte influence sur la journée des habitants, car ils déterminent en partie l'heure de départ et le mode de transport utilisé pour leurs autres déplacements (cf. chapitre 4).

TROIS DÉPLACEMENTS SUR QUATRE S'EFFECTUENT EN LIEN AVEC LE DOMICILE

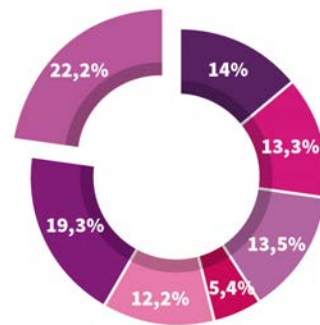
Quel que soit le motif, les trois quarts des déplacements des habitants sont réalisés vers ou depuis leur lieu de résidence. Le domicile forme donc une base importante dans l'organisation des déplacements de la journée :

- 1 déplacement sur 4 concerne les déplacements entre le domicile et le lieu de travail ou d'études,
- 12 % des déplacements sont réalisés pour aller chercher quelqu'un ou le raccompagner au domicile et sont souvent associés aux déplacements domicile <-> études,
- Un quart des déplacements est effectué pour les loisirs, les démarches ou les visites,

- les déplacements domicile <-> achats représentent près de 14 % des déplacements totaux.

RÉPARTITION DES MOTIFS DE DÉPLACEMENT

(distinction entre les déplacements en lien avec le domicile et les déplacements secondaires)



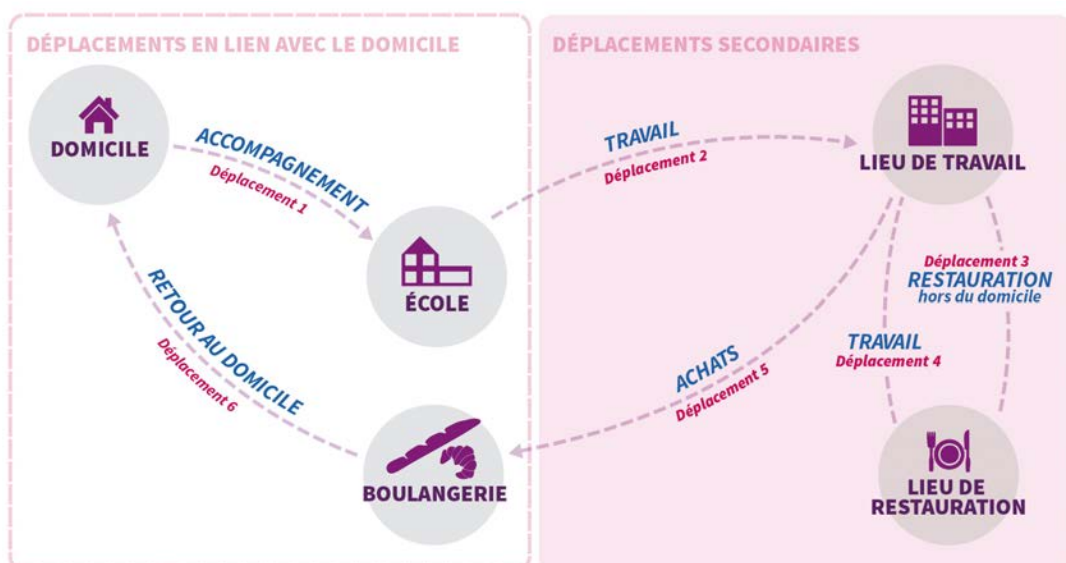
- Domicile<->Travail
- Domicile<->Études
- Domicile<->Achats
- Domicile<->Visites
- Domicile<->Accompagnement
- Domicile<->Autres motifs
- Déplacements secondaires (sans lien avec le domicile)

APRÈS LE DOMICILE, LES BOUCLES DE DÉPLACEMENTS S'ORGANISENT AUTOUR DU LIEU DE TRAVAIL

22 % des déplacements des habitants n'ont aucun lien avec le domicile : ce sont les déplacements secondaires. Ils témoignent en grande partie de la généralisation de la journée continue, c'est à dire la succession de plusieurs déplacements sans retour au domicile.

JOURNÉE TYPE D'UN HABITANT

DÉCOMPOSITION EN DÉPLACEMENTS, SELON LES MOTIFS DE DÉPLACEMENT



Le lieu de travail forme la deuxième base d'organisation des déplacements après le domicile.

Parmi les 172 000 personnes qui effectuent au moins un déplacement pour le travail, 83,6 % s'y rendent directement en sortant de leur domicile.

Celles qui font un détour le font majoritairement pour accompagner quelqu'un (à l'école principalement).

En revanche, après le travail, ils sont moins nombreux à rentrer directement chez eux (74,5 %) : ils en profitent pour effectuer des achats ou se rendre à leurs activités de loisirs. Il y a un peu moins

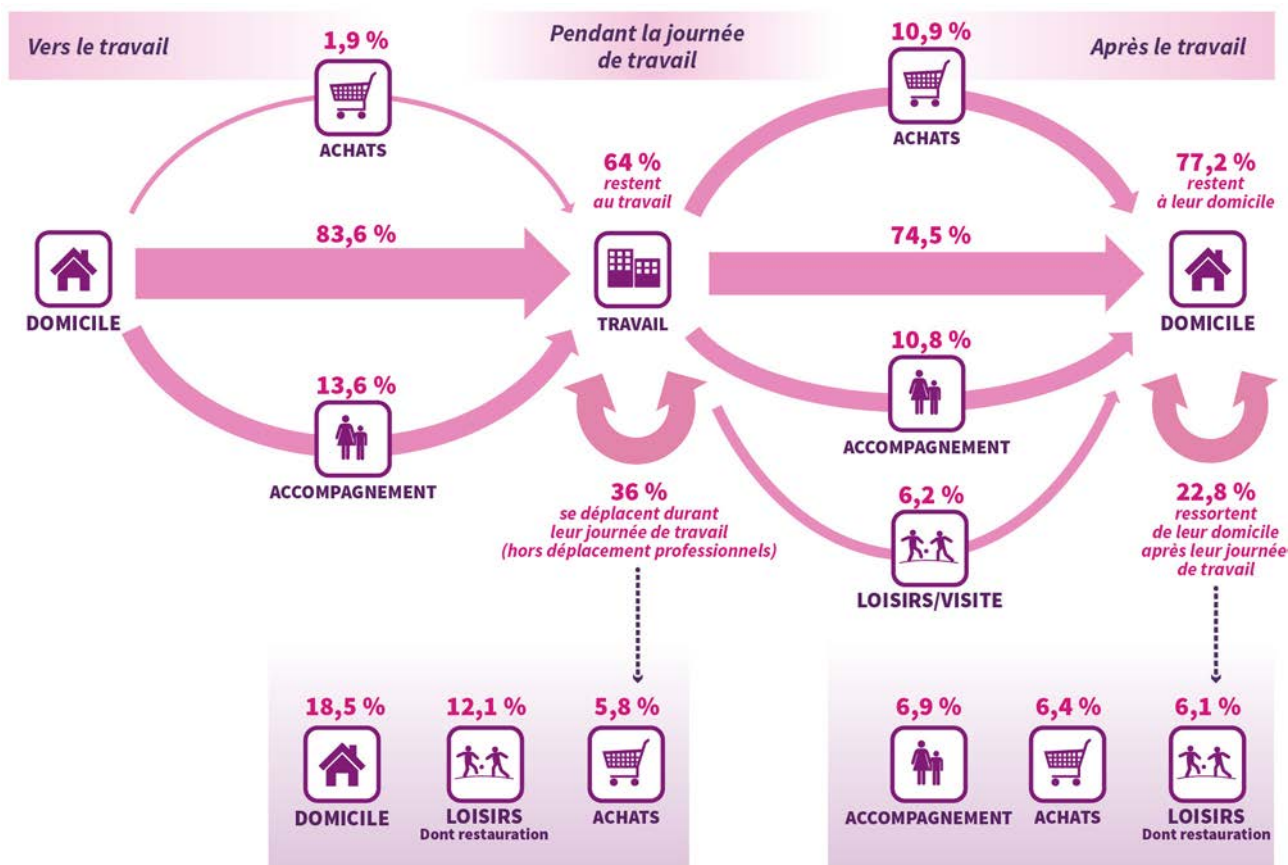
d'accompagnement après le travail, ce qui est sans doute lié au décalage entre les sorties de bureau et les horaires des établissements scolaires.

Pendant leur journée de travail, une majorité des personnes (64 %) n'effectue aucun déplacement. Les autres repassent à leur domicile (repas du midi) ou se restaurent à l'extérieur, effectuent des achats, etc.

Après cette journée de travail, seules 39 000 personnes ressortent de chez elles, principalement pour accompagner quelqu'un, pour leurs loisirs ou encore pour effectuer des achats.

LES CHÂÎNES DE DÉPLACEMENTS AUTOUR DU LIEU DE TRAVAIL

(Part des personnes qui réalisent ce déplacement parmi les 172 000 personnes qui effectuent au moins un déplacement pour le travail)



LES MOTIFS DE DÉPLACEMENT DÉTERMINENT L'USAGE DES MODES DE TRANSPORT

La nature de l'activité pour laquelle le déplacement est réalisé, la charge à transporter ou le nombre de personnes à accompagner ont une influence sur le choix du mode de déplacement.

Travail, études et achats génèrent un nombre de déplacements équivalent (environ 260 000), en revanche, l'utilisation des modes de transport n'est pas la même :

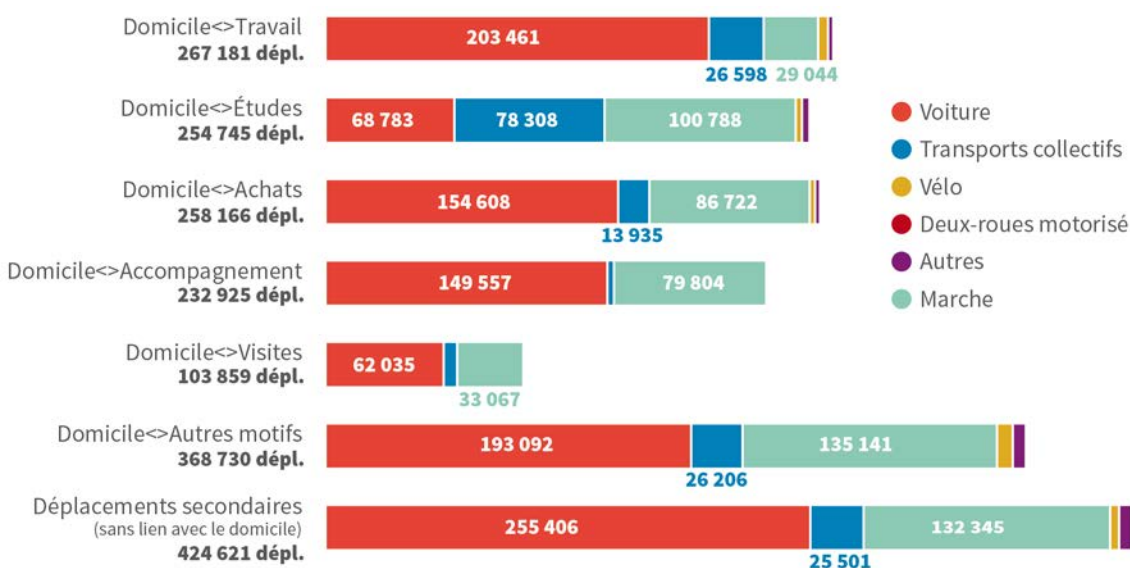
- la voiture est prédominante pour les déplacements entre le domicile et le travail, alors qu'elle est minoritaire pour les déplacements liés aux études,
- transports collectifs et marche sont largement utilisés pour les déplacements entre le domicile et le lieu d'études,
- la marche concerne un tiers des déplacements pour une activité d'achats depuis le domicile mais seulement un dixième des déplacements pour se rendre au travail, ceci témoigne du découplage entre le lieu de vie (dans lequel on continue d'effectuer des achats de proximité) et le lieu de travail.

La voiture est majoritaire pour aller chercher ou accompagner quelqu'un mais la marche reste importante pour ce motif (un tiers de ces déplacements se fait à pied), c'est en partie une conséquence de la carte scolaire qui rapproche domicile et lieu d'enseignement.

Les déplacements secondaires sont les plus représentés, avec une répartition modale proche de celle des déplacements domicile <-> travail, on compte cependant un peu plus de déplacements à pied :

- les déplacements secondaires s'organisent en grande partie en lien avec le lieu de travail, c'est pourquoi le mode utilisé pour se rendre au travail oriente le mode du déplacement secondaire,
- les déplacements pour la restauration et les démarches réalisés par les salariés lors de la pause-déjeuner, comptabilisés dans les déplacements secondaires, sont essentiellement effectués à pied (cf. chapitre 4).

VOLUME DE DÉPLACEMENTS ET RÉPARTITION MODALE DES MOTIFS



QUAND LES HABITANTS SE DÉPLACENT-ILS ?

Trois périodes de pointe concentrent l'essentiel des déplacements. Elles sont déterminées par les activités impliquant des horaires fixes, comme le travail et les études. L'usage des modes de transport varie également tout au long de la journée, la voiture est très utilisée le matin et le soir, tandis que la marche est plutôt une pratique du midi. L'analyse des horaires de déplacements révèle aussi que plus d'un Sud Meurthe-et-Mosellan sur dix ne se déplace pas de la journée. Pour ceux qui se déplacent, les distances parcourues sont très inégales mais le temps moyen passé à se déplacer dans la journée reste quasi constant et avoisine 55 minutes. Les migrations journalières déterminent les pulsations d'un territoire qui vit au rythme des déplacements des habitants.

LE TRAVAIL ET LES ÉTUDES DÉTERMINENT LES TROIS PÉRIODES DE POINTE DE LA JOURNÉE

Chaque jour, les déplacements se concentrent sur trois périodes de pointe qui totalisent toutes entre 300 000 et 500 000 déplacements en moyenne :

- La période de pointe du matin, entre 7h et 8h45, est très intense et peu étalée. Les habitants partent vers leur lieu de travail ou d'études, ou accompagnent leurs enfants à l'école. La journée de travail ou d'études commence souvent à la même heure, vers 8h ou 9h.
- La période de pointe du midi s'effectue en deux temps : une vague très intense de départs a lieu entre 12h et 12h15, lors du début de la pause-déjeuner. L'heure de retour sur le lieu d'études ou de travail dépend de la durée de cette pause, ce qui engendre un étalement des déplacements entre 13h et 14h. Une part des déplacements de la période de pointe du midi est également liée aux achats, aux démarches ou aux loisirs, et est souvent réalisée sans retour au domicile (déplacements secondaires).
- La période de pointe du soir, entre 16h et 18h30, est un peu moins intense que celle du matin, car les heures de départ sont plus étalées, les horaires de sortie du travail ou des études étant plus variés. L'étalement de la période de pointe du soir est également lié aux déplacements réalisés après le travail ou les études, comme ceux destinés aux achats, aux loisirs, à aller chercher les enfants à l'école ou les accompagner à leurs activités.

LES DÉPLACEMENTS LE SAMEDI

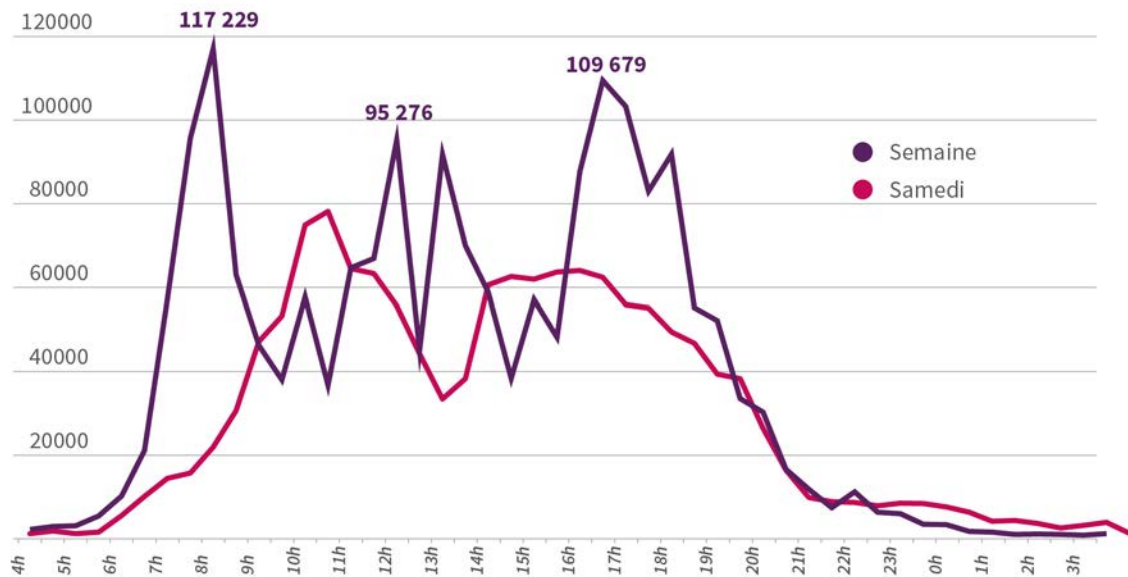
Le samedi, les déplacements sont moins nombreux et les périodes de pointe sont décalées : les déplacements liés au travail étant moins importants, la pointe du matin a lieu entre 10h et 11h, et correspond davantage à des déplacements pour des achats. Le midi, le déjeuner est souvent pris au domicile, ce qui entraîne peu de déplacements entre 13h et 14h. On n'observe pas de pointe en fin d'après-midi le samedi, les déplacements étant très

étalés et réguliers, ils diminuent peu à peu au fur et à mesure de la soirée.

Les déplacements nocturnes sont plus nombreux qu'en semaine : 114 100 déplacements sont réalisés entre 20h et 4h du matin le samedi, contre 101 900 les soirs de semaine. 36 % sont liés à des visites, 25 % aux loisirs, 10 % à la restauration hors du domicile, 9 % à l'accompagnement, 8 % au travail et 5 % aux achats.

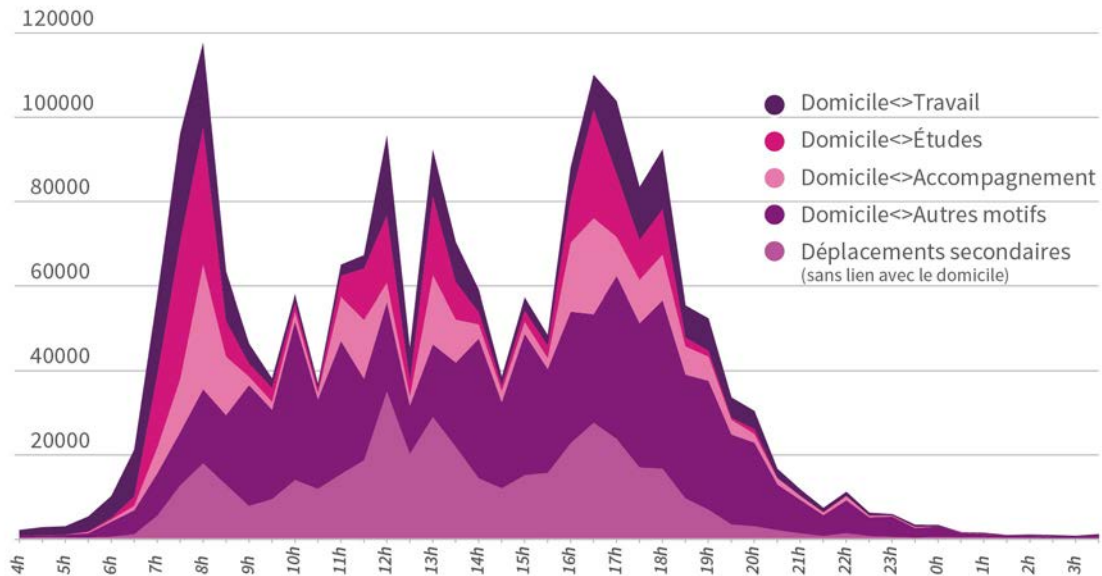
RÉPARTITION HORAIRE DES DÉPLACEMENTS, EN SEMAINE ET LE SAMEDI

(Nombre de déplacements par demi-heure)



RÉPARTITION HORAIRE DES DÉPLACEMENTS SELON LE MOTIF, EN SEMAINE

(Nombre de déplacements par demi-heure)



DES PÉRIODES DE POINTE MARQUÉES PAR DES USAGES DE MODES DIFFÉRENTS

L'usage des modes de transport suit les périodes de pointe de la journée :

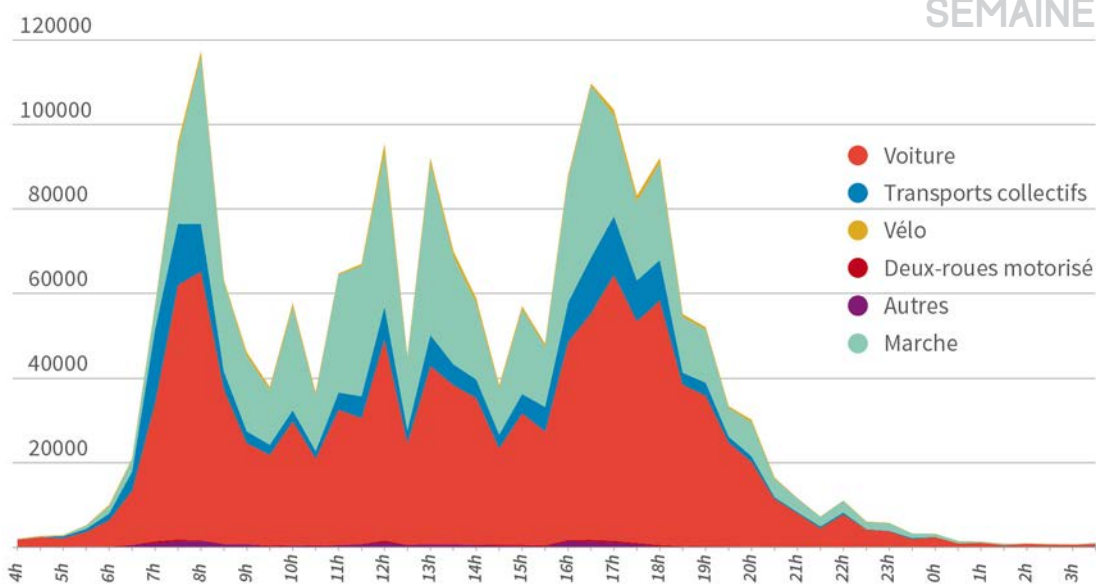
- La voiture est très utilisée lors des pointes du matin (100 100 déplacements entre 8h et 9h) et du soir (115 400 déplacements entre 17h et 18h), elle l'est moins sur celle du midi.
- Le midi, les modes actifs (marche et vélo) sont presque aussi importants que la voiture, avec 183 300 déplacements entre 11h et 14h. Cela est dû en partie au fait que les habitants ne regagnent pas tous leur domicile le midi et se rendent plus facilement à pied sur leur

lieu de restauration ou d'achats, souvent situés à proximité du lieu de travail ou d'études.

- 31 700 déplacements sont réalisés en transports collectifs entre 7h et 8h. Le pic d'utilisation se situe avant celui de la voiture, qui a lieu de 8h à 9h. Cela peut s'expliquer à la fois par des temps de parcours plus longs nécessitant de partir plus tôt, par les horaires fixes des transports collectifs et par l'emploi du temps des scolaires et étudiants, très utilisateurs de ce mode de déplacement.

RÉPARTITION HORAIRE DES DÉPLACEMENTS SELON LES MODES DE DÉPLACEMENT

(Nombre de déplacements par demi-heure)



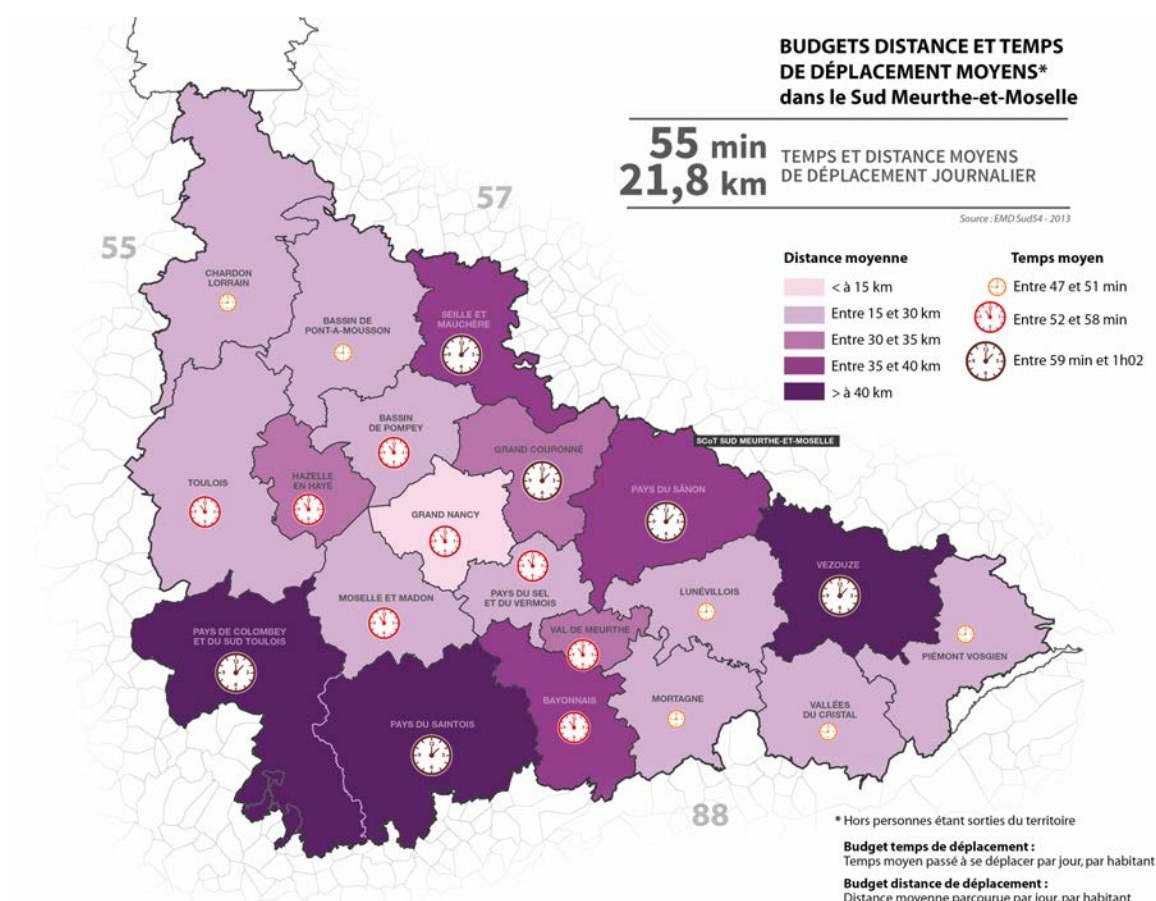
UN TEMPS PASSÉ À SE DÉPLACER CONSTANT, MAIS DES DISTANCES PARCOURUES TRÈS VARIABLES SELON LES TERRITOIRES

Le temps journalier passé à se déplacer est relativement homogène chez les habitants et varie entre 47 minutes et 1h02, la moyenne pour le Sud Meurthe-et-Moselle étant de 55 minutes. Ceci reflète le seuil d'acceptabilité d'un habitant pour son temps de déplacement journalier qui est d'environ une heure.

Cette homogénéité ne se retrouve pas directement dans les distances parcourues (de 14 km à 47 km par jour), le recours

aux modes motorisés étant très différent d'une intercommunalité à l'autre.

Le développement des infrastructures de transport permet aux habitants d'habiter plus loin, augmentant les distances parcourues mais pas leurs temps de trajets. Les Grands Nancéiens parcourent moins de kilomètres que les habitants de la Vezouze ou du Saintois, mais ils passent globalement autant de temps à se déplacer chaque jour.



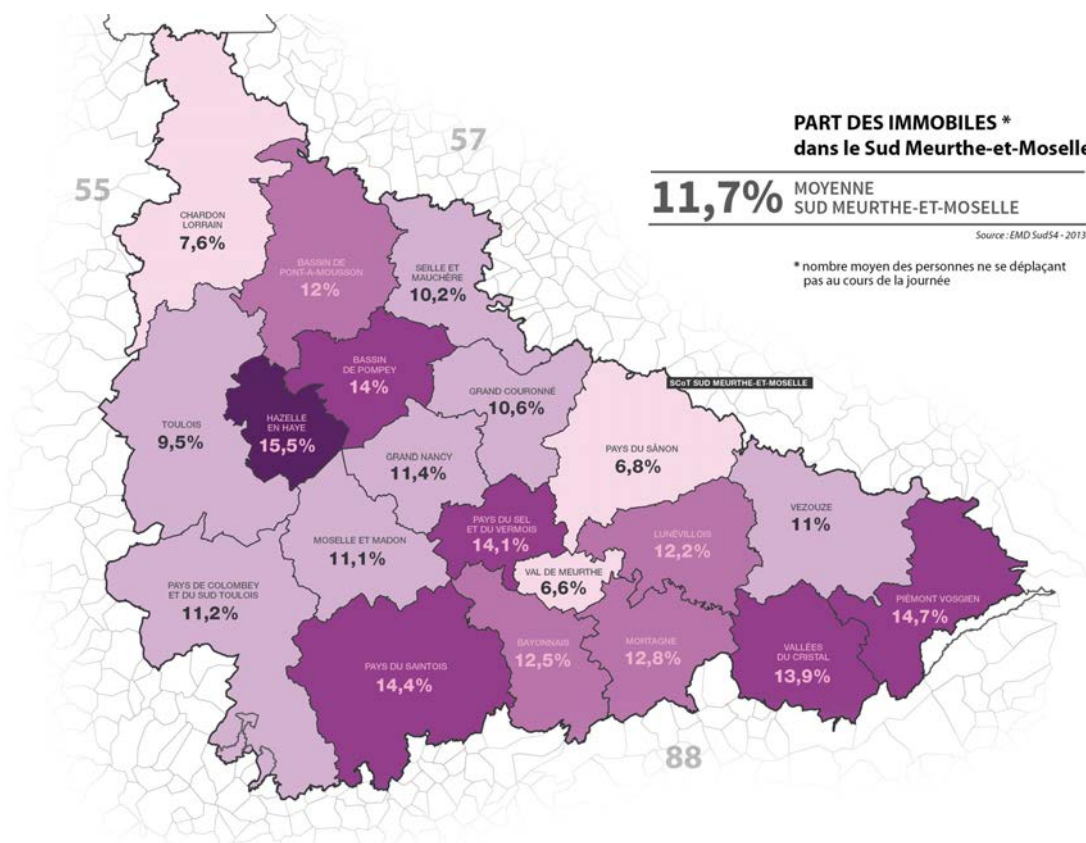
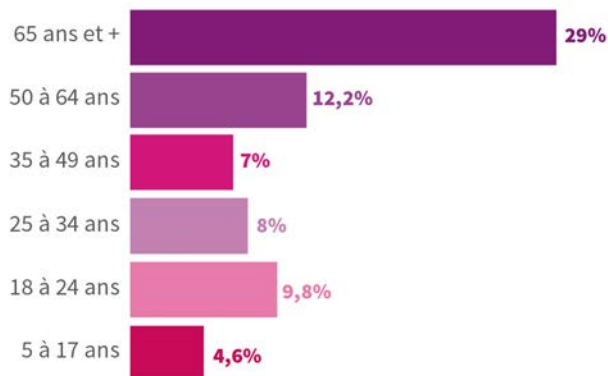
ZOOM SUR LES 12 % D' « IMMOBILES »

Si les habitants du Sud Meurthe-et-Moselle réalisent en moyenne 3,7 déplacements par jour, il est à noter que 12 % d'entre eux ne se déplacent pas sur une journée donnée.

La part des personnes immobiles est très inégale selon les territoires : elle varie de 6,6 % à 15,2 % selon plusieurs facteurs : le niveau de revenus, la part des personnes âgées, les personnes en congé, le taux de motorisation des ménages ou encore le taux de chômage.

Parmi ces facteurs, l'âge est le plus significatif.

PART DES PERSONNES QUI NE SE SONT PAS DÉPLACÉES SUR UNE JOURNÉE DONNÉE, SELON LA CLASSE D'ÂGE



LES VARIATIONS DU NOMBRE DE PERSONNES PRÉSENTES AU COURS DE LA JOURNÉE : LES « PULSATIONS » DES TERRITOIRES

Au cours d'une journée, la population présente sur les territoires évolue en fonction de l'heure, au gré des entrées et sorties de population.

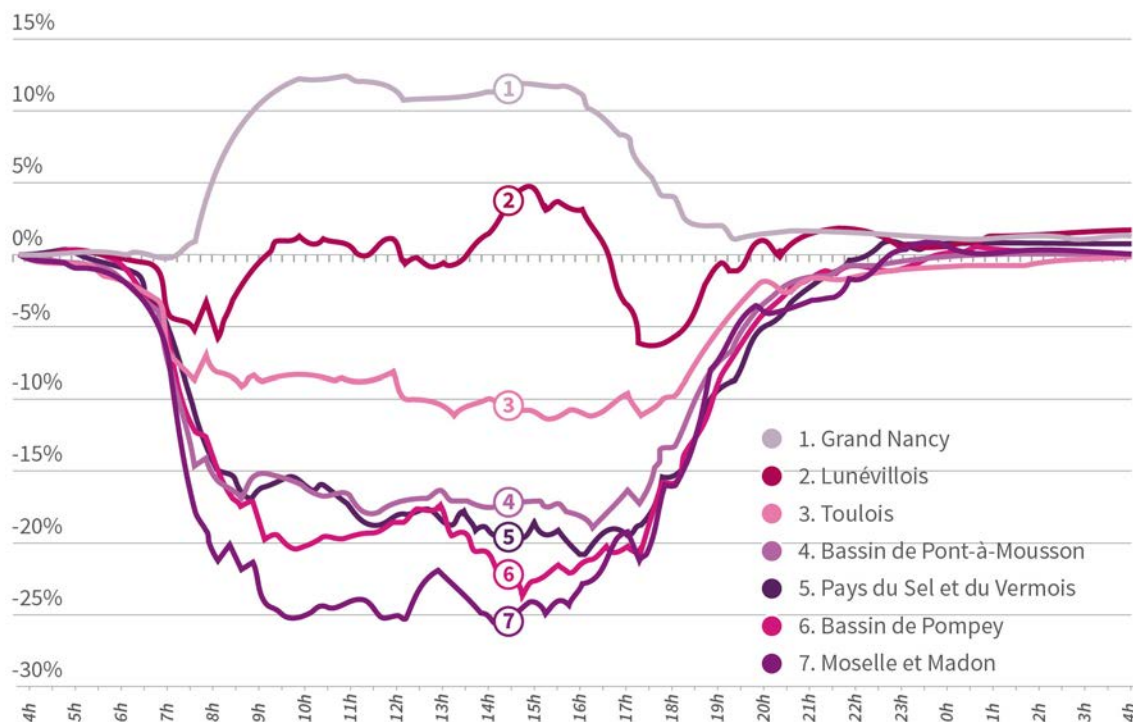
Une intercommunalité concentrant emplois, services et offre commerciale attire au cours de la journée des habitants d'autres territoires. Si les entrées sont supérieures aux sorties, le nombre de personnes présentes au total sur le territoire sera supérieur à la population résidente. Le Grand Nancy voit ainsi sa population présente augmenter pour atteindre, au maximum, + 12 % de sa population résidente, entre 9h et 10h. À contrario, toutes les autres intercommunalités du Sud 54, excepté le

Lunévillois, voient leur population présente diminuer au cours de la journée : jusqu'à moins 26 % de population résidente pour Moselle et Madon entre 14h et 15h.

On retrouve globalement les flux de déplacements correspondant aux heures de travail des habitants du Sud Meurthe-et-Moselle. Ainsi, la Communauté de Communes du Lunévillois voit sa population résidente sortir tôt de son territoire (de 7h à 8h) et rentrer tard (de 18h à 19h), mais accueille durant la journée des non-résidents qui arrivent plus tard et repartent plus tôt, le solde de population présente est donc positif entre 9h et 16h (cf. Chapitre 5).

LES PULSATIONS DES TERRITOIRES : SOLDE DE POPULATION PRÉSENTE DANS CHAQUE INTERCOMMUNALITÉ AU COURS DE LA JOURNÉE

Ne sont représentées que les principales intercommunalités du Sud 54 comprenant les pôles urbains majeurs



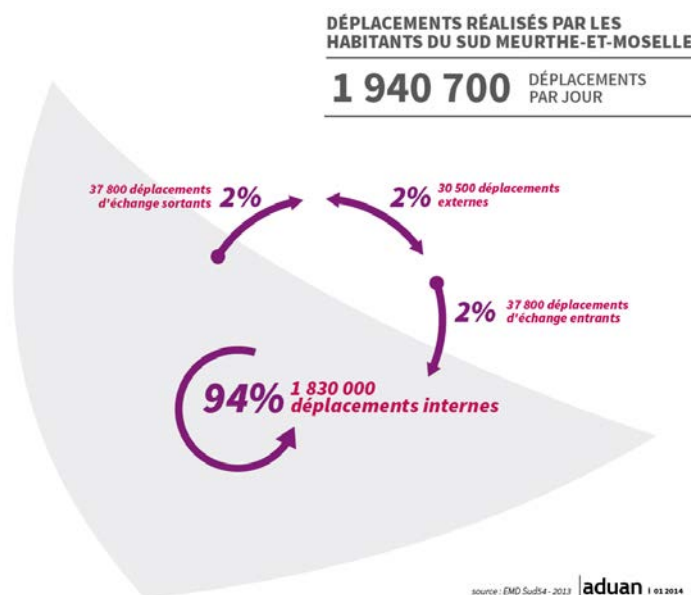
OÙ VONT LES HABITANTS DU SUD MEURTHE-ET-MOSELLE ?

Les 557 000 habitants du Sud Meurthe-et-Moselle réalisent près de 2 millions de déplacements chaque jour de la semaine (tous motifs, tous modes et toutes destinations confondus). La grande majorité de ces déplacements est réalisée au sein du Sud Meurthe-et-Moselle et s'organise suivant l'armature du territoire, en s'affranchissant des limites institutionnelles. Les territoires du Sud 54 présentent des degrés d'autonomie différents en fonction de leur aptitude à satisfaire les besoins de leurs habitants. Ceux-ci n'effectuent pas tous la même proportion de leurs déplacements au sein de leur territoire de résidence. Les déplacements hors du Sud Meurthe-et-Moselle restent globalement orientés vers la Lorraine.

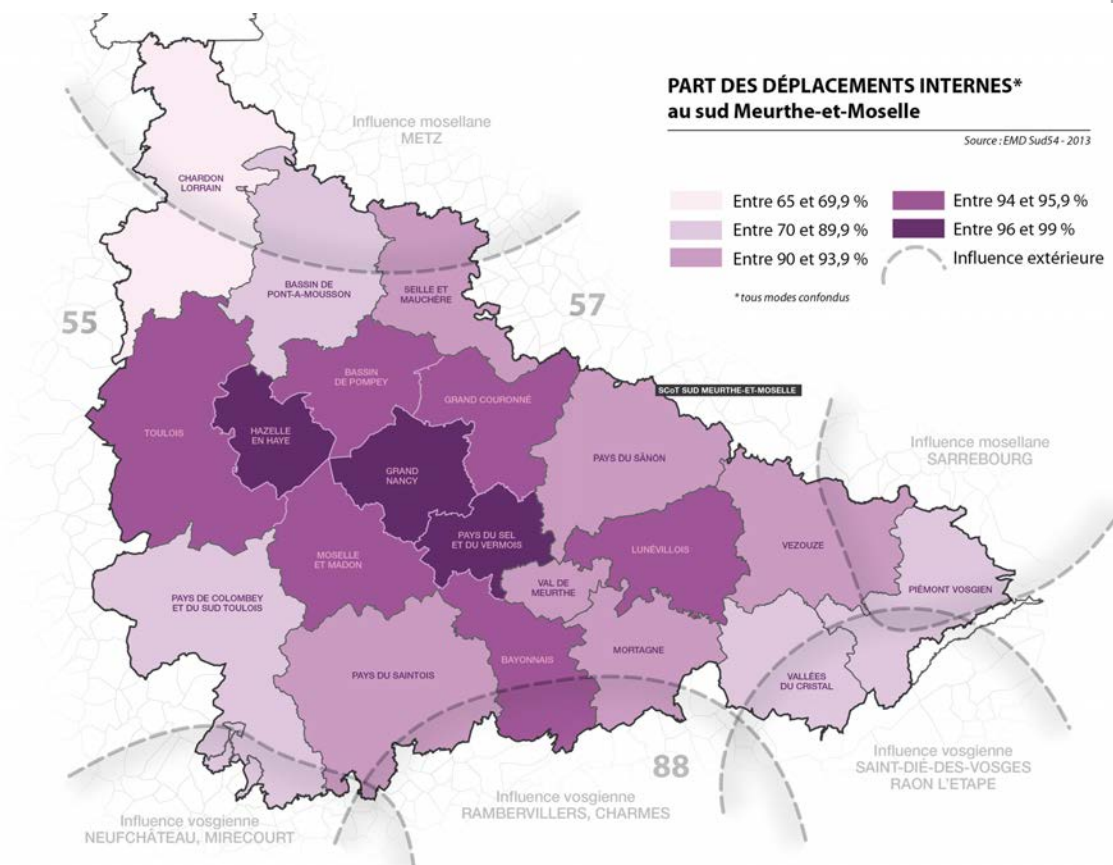
94 % DE DÉPLACEMENTS EFFECTUÉS À L'INTÉRIEUR DU SUD MEURTHE-ET-MOSELLE

L'aire d'enquête correspond bien au territoire vécu des habitants : 94 % des déplacements réalisés chaque jour par les habitants se font à l'intérieur même du Sud Meurthe-et-Moselle.

On retrouve cette proportion dans la grande majorité des intercommunalités du Sud 54 (Grand Nancy : 96 % ; Hazelle en Haye : 97 % ; Pays du Sel et du Vermois : 98 %), à l'exception de celles qui subissent l'influence des pôles urbains situés en dehors du territoire étudié (Chardon Lorrain : 69 % ; Bassin de Pont-à-Mousson : 87 %).



Parmi les déplacements des habitants du Sud Meurthe et Moselle, certains ont leur point de départ et d'arrivée dans le Sud 54 (on parle alors de déplacements internes), d'autres en sortent puis y entrent en retour (déplacements d'échange), et d'autres encore sont totalement réalisés en dehors du Sud 54, comme par exemple un déplacement réalisé entre Metz et Luxembourg (il s'agit alors de déplacements externes).



RÉPARTITION DES DÉPLACEMENTS DES HABITANTS DU SUD MEURTHE-ET-MOSELLE, PAR EPCI

EPCI	Internes	D'échange	Externes	Total	EPCI	Internes	D'échange	Externes	Total
Grand Nancy	864 090	24485	9855	898430	Val de Meurthe	30 302	1422	900	32 624
	96,2%	2,7%	1,1%	100%		92,9%	4,4%	2,8%	100%
Bassin de Pompey	128 894	4224	1237	134 355	Vallées du Cristal	27 822	2862	807	31 491
	95,9%	3,1%	0,9%	100%		88,3%	9,1%	2,6%	100%
Bassin de Pont-à-Mousson	109 572	11945	4282	125 798	Grand Couronné	28 822	1253	456	30 531
	87,1%	9,5%	3,4%	100%		94,4%	4,1%	1,5%	100%
Toulois	118 379	4166	2077	124 622	Seille et Mauchère	24 127	1936	439	26 502
	95%	3,3%	1,7%	100%		91%	7,3%	1,7%	100%
Pays du Sel et du Vermois	97 792	1156	616	99 565	Hazelle en Haye	22 927	493	142	23 562
	98,2%	1,2%	0,6%	100%		97,3%	2,1%	0,6%	100%
Moselle et Madon	92 494	3346	1321	97 160	Pays du Sânon	21 396	1599	397	23 392
	95,2%	3,4%	1,4%	100%		91,5%	6,8%	1,7%	100%
Lunéillois	92 042	3211	1844	97 097	Bayonnais	19 407	823	288	20 518
	94,8%	3,3%	1,9%	100%		94,6%	4%	1,4%	100%
Pays du Saintois	45 446	2553	609	48 608	Vezouze	17 995	1261	332	19 588
	93,5%	5,3%	1,3%	100%		91,9%	6,4%	1,7%	100%
Chardon Lorrain	25 052	8281	3015	36 348	Piémont Vosgien	16 276	1809	379	18 464
	68,9%	22,8%	8,3%	100%		88,1%	9,8%	2,1%	100%
Pays de Colombey et du Sud Toulois	31 789	2772	1001	35 562	Mortagne	15 372	632	481	16 484
	89,4%	7,8%	2,8%	100%		93,3%	3,8%	2,9%	100%

DES FLUX DE DÉPLACEMENTS ORGANISÉS AUTOUR DE L'ARMATURE TERRITORIALE DU SUD MEURTHE-ET-MOSELLE

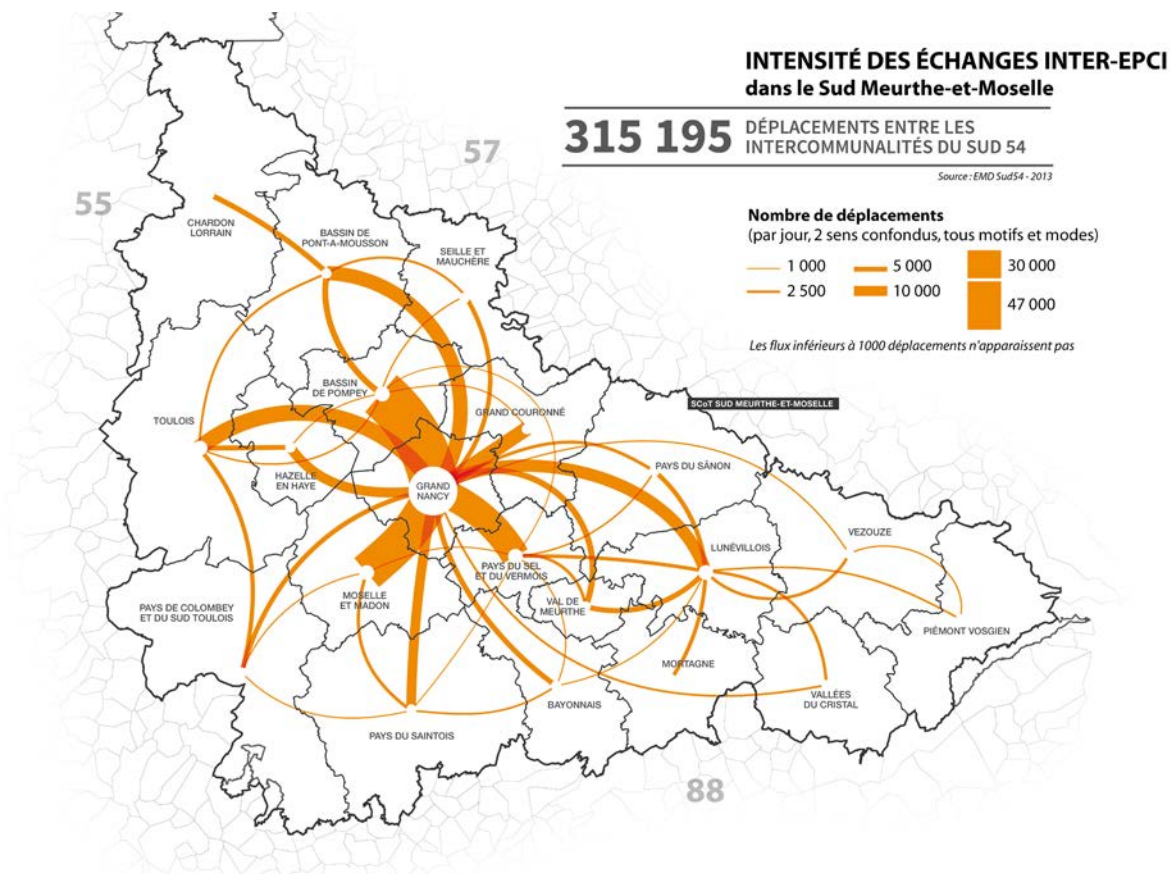
Chaque jour, 157 900 habitants changent d'intercommunalité lors de leurs déplacements, cela correspond à près de 315 200 déplacements. Ces flux entre les différents EPCI s'organisent majoritairement autour des principaux pôles urbains qui constituent les trois premiers niveaux de l'armature territoriale :

- L'agglomération nancéienne confirme son rôle de pôle urbain métropolitain : 69,1 % des déplacements inter-EPCI sont réalisés avec le Grand Nancy.
- 36,9 % sont réalisés entre le Grand Nancy et les trois pôles urbains d'équilibre (Moselle et Madon, Bassin de Pompey et Pays du Sel et du Vermois). Si l'on ajoute les intercommunalités voisines (Hazelle en Haye et Grand Couronné), cette part atteint près de 46 %, dessinant les contours du bassin de vie nancéien.

- Les agglomérations relais, quant à elles, concentrent une part quasi équivalente des déplacements inter-EPCI avec 10,4 % pour Pont-à-Mousson et Toul, et 12,7 % pour Lunéville.

La particularité du Lunévillois est de concentrer la majorité des échanges avec les intercommunalités voisines, qui forment son bassin de vie.

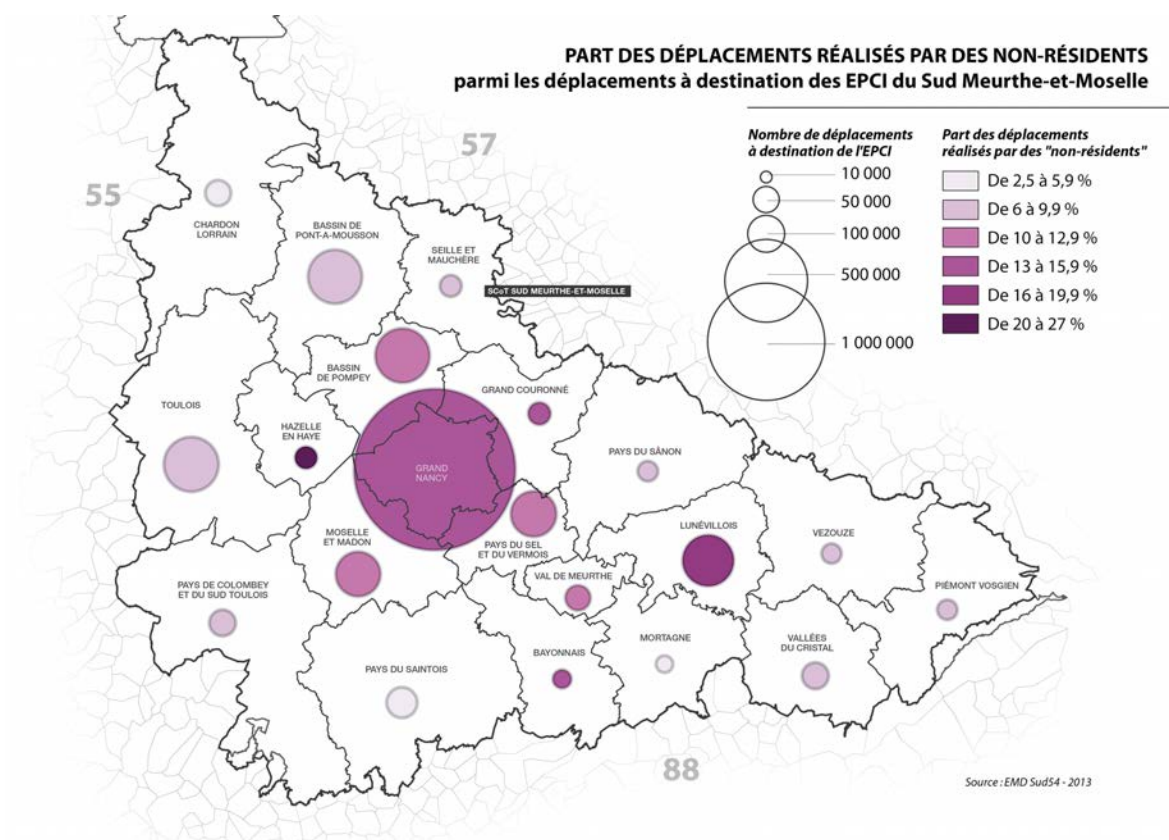
Les deux autres agglomérations relais de Toul et Pont-à-Mousson présentent un fonctionnement plus singulier avec leurs bassins de vie s'étalant sur le département de la Meuse (influence de Commercy) pour Toul et sur celui de la Moselle (influence de Metz) pour Pont-à-Mousson. Pour autant, leurs échanges avec le Grand Nancy restent importants, facilités par les connexions routières (A31, A33) et ferroviaires.



Les intercommunalités du Sud 54 accueillent chaque jour des déplacements réalisés par des « non-résidents » qui n'habitent pas ce territoire mais qui s'y rendent et s'y déplacent, pour divers motifs.

Ces déplacements de « non-résidents » sont réalisés en majorité pour :

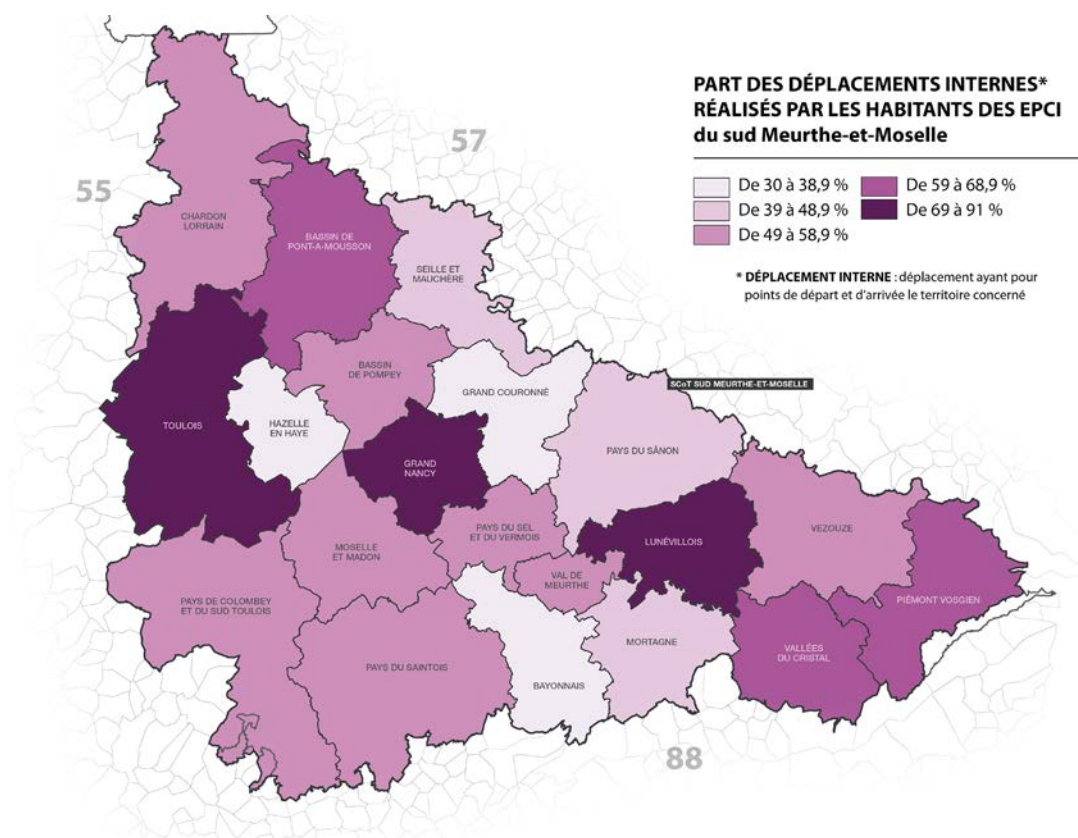
- Le motif « travail » avec 132 800 déplacements (41,5 %).
- Le motif « achats » avec 45 900 déplacements (14,3 %).
- Le motif « loisirs » avec 37 600 déplacements (11,7 %).



LES DÉPLACEMENTS CENTRÉS SUR LES TERRITOIRES TRADUISENT LEUR NIVEAU D'OFFRE EN SERVICES

La part des déplacements réalisés par les habitants au sein de leur EPCI de résidence est révélatrice de leur aptitude à offrir les services recherchés par leurs habitants (emploi, scolarité, loisirs, achats, etc.):

- 90 % des déplacements des habitants du Grand Nancy sont réalisés à l'intérieur de la Communauté urbaine.
- Cette part est de 76 % pour les deux agglomérations relais du Toulinois et du Lunévillois.
- L'agglomération relais de Pont-à-Mousson, multipolarisée par Metz et Nancy, est moins autonome avec 45 % des déplacements de ses habitants réalisés à l'intérieur de son territoire.
- Cette part avoisine les 35 % pour les territoires à la fonction résidentielle marquée ou localisés aux portes d'agglomérations (Grand Couronné : 32 % ; Hazelle-en-Haye : 35 %) ou sur un axe routier (Bayonnais : 32 %).

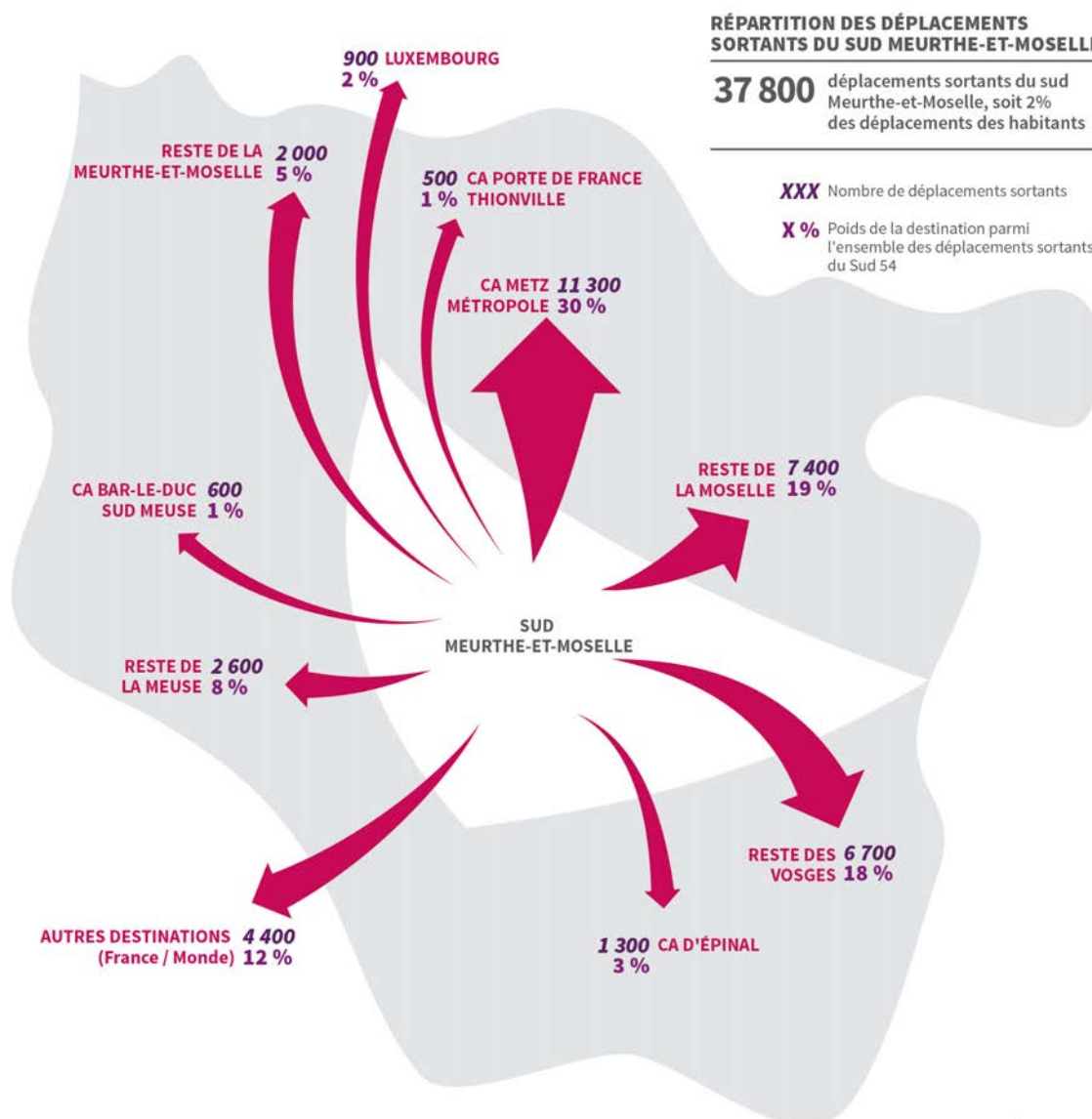


DES DÉPLACEMENTS HORS SUD 54 MINORITAIRES ET PRINCIPALEMENT Tournés VERS LA MOSELLE

Chaque jour, des Sud Meurthe-et-Mosellans quittent le territoire, cela représente 37 800 déplacements, soit moins de 2 % des déplacements totaux. Ces déplacements sont principalement réalisés en Lorraine :

- La première destination des Sud Meurthe-et-Mosellans est la Moselle, avec 19 200 déplacements, soit la moitié des déplacements sortants du Sud Meurthe-et-Moselle. À elle seule, la Communauté d'Agglomération de Metz Métropole accueille 11 300 déplacements par jour, soit 29,9 % des déplacements sortants.

- Les autres principales destinations sont les départements des Vosges avec 21,3 % des déplacements et de la Meuse (8,6 %), puis enfin le nord de la Meurthe-et-Moselle avec 5,3 %.
- La faible importance des échanges au sein de la Meurthe-et-Moselle découle du découpage géographique particulier du département et de l'absence de pôle urbain majeur.
- Enfin, les déplacements à destination du Luxembourg ne représentent que 2,4 % des déplacements sortants et sont essentiellement effectués par les Grand Nancéiens.



CHAPITRE VI

LES PRATIQUES CHANGENT-ELLES LE SAMEDI ?

La méthodologie standard de l'enquête porte uniquement sur les déplacements du lundi au vendredi, une enquête complémentaire a donc été réalisée pour obtenir des informations sur les déplacements du samedi et sur les habitudes des habitants le week-end.

Les résultats confirment la singularité de la journée du samedi (déplacements moins nombreux, modification des habitudes et des motifs de déplacements, décalage des heures de pointe). Cette journée est marquée par les temps libres et les temps de sociabilité, mais également par l'importance de l'activité professionnelle avec un tiers des actifs amené à travailler le samedi. L'enquête apporte un éclairage sur les pratiques d'achats et fait apparaître une évolution des comportements : étiolement du couple « hypermarché - chariot » et essor des achats à distance (e-commerce, drives).

DES DÉPLACEMENTS MOINS NOMBREUX QU'EN SEMAINE

Les déplacements le samedi, c'est :

- 1 443 700 déplacements, soit près d'un quart de moins qu'un jour de semaine,
- 19,5 % de personnes qui ne se déplacent pas de la journée, contre 11,7 % en semaine.

Cela a pour conséquences :

- une mobilité individuelle moins élevée qu'en semaine : 2,9 déplacements par jour et par personne contre 3,7 en semaine,
- un temps de déplacement moins long : 39 minutes par jour et par habitant contre 55 minutes en moyenne en semaine.

DES DÉPLACEMENTS LÉGÈREMENT PLUS LONGS, QUEL QUE SOIT LE MODE

Le samedi, les Sud Meurthe-et-Mosellans réalisent moins de déplacements, notamment parce qu'ils sont moins nombreux à travailler ou étudier. Cependant pour ceux qui se déplacent (notamment pour les loisirs ou les achats), ces déplacements sont en moyenne légèrement plus longs.

LONGUEUR ET DISTANCE MOYENNES PAR DÉPLACEMENT ET PAR MODE

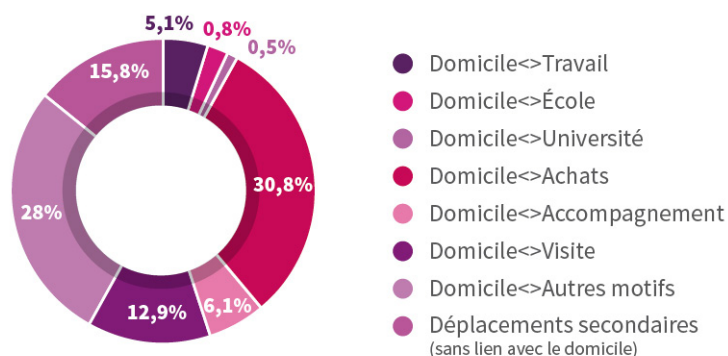
	SAMEDI	SEMAINE
Voiture	24 min - 12,3 km	20 min - 8,4 km
Transports collectifs urbains	43 min - 5,5 km	34 min - 5,8 km
Transports collectifs non urbains	1h53 - 27,8 km	49 min - 20,2 km
Marche	18 min - 690 m	13 min - 680 m
Vélo	35 min - 4,3 km	14 min - 2,2 km

DE FORTES DIFFÉRENCES DANS LES MOTIFS DE DÉPLACEMENT

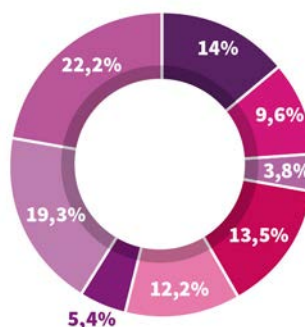
On ne se déplace pas pour les mêmes raisons le samedi que durant la semaine, certains motifs de déplacement diminuent fortement voire disparaissent tandis que d'autres apparaissent :

- Le motif le plus représenté est le motif « achats » avec 30,8 % des déplacements le samedi contre 13,5 % en semaine.
- La part des déplacements pour le travail passe de 14 % à 5,1 % et les déplacements liés à l'école et à l'université sont 10 fois moins nombreux avec 1,3 % contre 13,3 % en semaine.
- 12,9 % des déplacements sont destinés aux visites à la famille et aux amis le samedi qui est le jour de la semaine consacré au temps libre.
- Un niveau stable de déplacements d'accompagnement : les « parents-taxis » conduisent leurs enfants à l'école en semaine et le samedi à leurs activités sportives, culturelles ou de loisirs.
- Un retour plus systématique au domicile entre chaque déplacement : la part des déplacements secondaires passe de 22,2 % à 15,8 %.

RÉPARTITION DES DÉPLACEMENTS PAR MOTIF LE SAMEDI



RÉPARTITION DES DÉPLACEMENTS PAR MOTIF EN SEMAINE

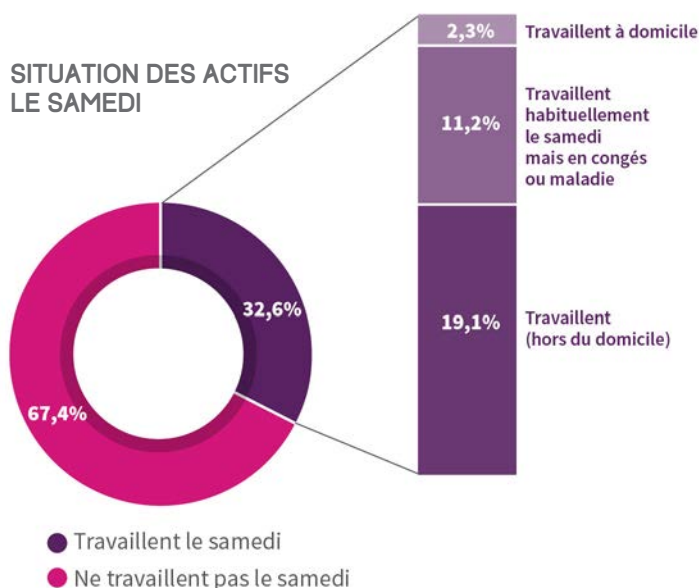


LE TRAVAIL LE SAMEDI

Le travail le samedi n'est pas marginal :

- 31 % des actifs, scolaires, étudiants et apprentis déclarent qu'ils leur arrivent de se déplacer vers leur lieu de travail ou d'études le week-end.
- Pour les seuls actifs : 32,6 % déclarent habituellement travailler le samedi (mais un tiers n'a pas travaillé pour cause de congés ou d'indisponibilité).

SITUATION DES ACTIFS LE SAMEDI

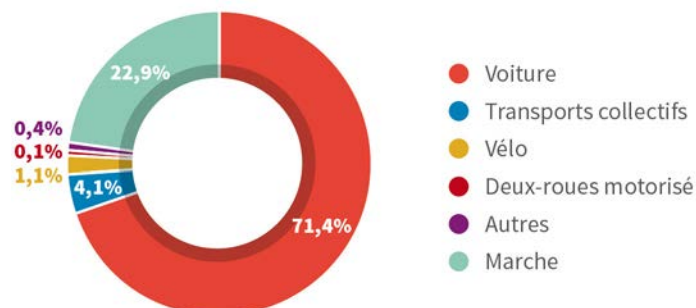


L'AUTOMOBILE ENCORE PLUS UTILISÉE QU'EN SEMAINE, MAIS MOINS EN SOLO

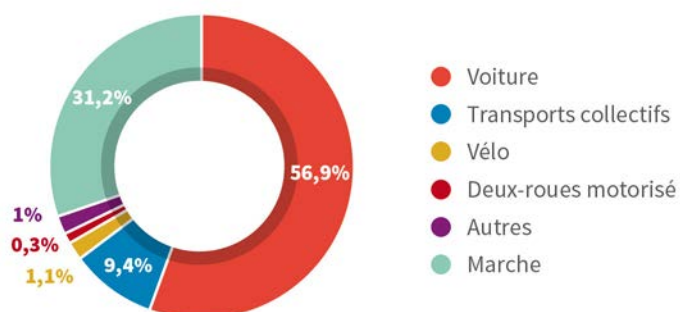
La semaine, les destinations et les motifs de déplacement des membres de la famille sont plus nombreux et favorisent l'autosolisme. L'usage de la voiture est plus familial le samedi :

- On dénombre 1,03 million de déplacements automobiles le samedi, soit presque autant qu'un jour de semaine (1,09 million),
- Pour autant, la part modale de la voiture explose : 71 % des déplacements sont réalisés en voiture le samedi, contre 57 % en semaine,
- Les voitures sont davantage remplies : 1,66 personne par véhicule le samedi, contre 1,37 en semaine.

SAMEDI



SEMAINE



LES TRANSPORTS COLLECTIFS EN BAISSÉ DE FRÉQUENTATION

La part modale des transports collectifs chute le samedi, passant de 9,4 % à 4,1 %. Cela s'explique par :

- Les scolaires, principaux usagers des TC, n'ont pas à se déplacer pour se rendre sur leur lieu d'études le samedi.
- Les actifs usagers des transports collectifs en semaine privilégient la voiture le samedi pour leurs déplacements non liés au travail.
- Pour le tiers des actifs qui travaillent habituellement le samedi, une large majorité (90 %) utilise le même mode de transport que durant la semaine : il n'y a donc pas de report modal de la voiture vers les TC le samedi, et inversement.
- Les TC, modes structurants et capacitaires, ne coïncident pas avec les besoins spécifiques de déplacements du samedi (plus diversifiés et plus « libres » dans les horaires).

LA MARCHÉ DIMINUE NETTEMENT ET L'USAGE DU VÉLO RESTE CONSTANT

Le samedi, la part de la marche chute de 31,2 % à 22,9 %.

Lorsqu'ils n'ont pas à se rendre sur leur lieu de travail, les Sud Meurthe-et-Mosellans effectuent moins de chaînes de déplacements :

- Les pratiques de pause-déjeuner ou de petites courses du midi, qui s'effectuent en partie à pied lors des jours ouvrés, ne sont plus réalisées le samedi,
- Les déplacements sont plus longs et sont davantage effectués en voiture,

- Le recours aux transports collectifs est faible, or la marche et les TC sont deux modes complémentaires.

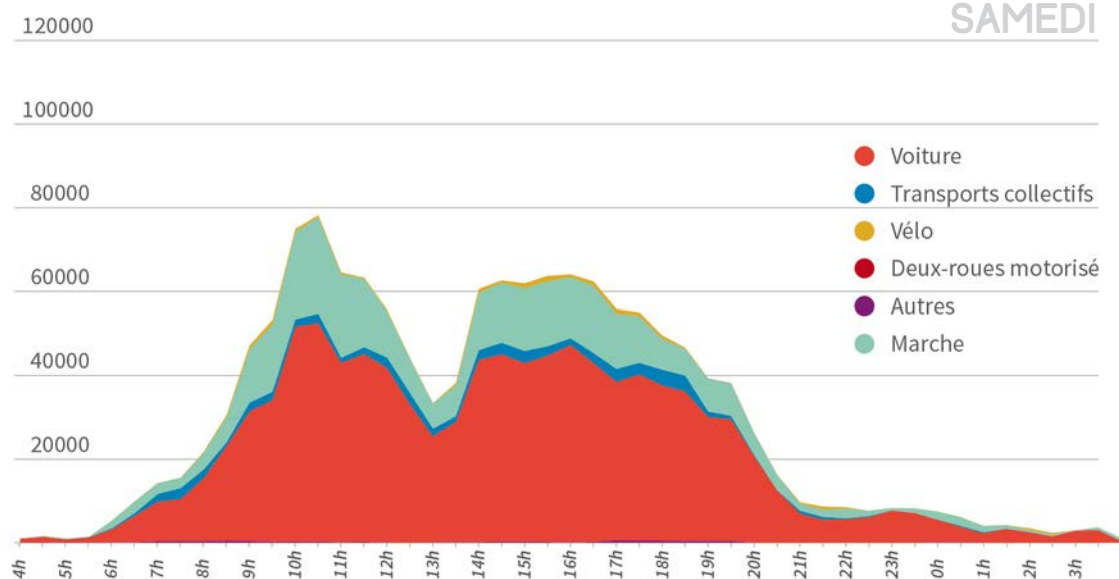
La part modale vélo du samedi reste la même qu'en semaine avec 1,1 % des déplacements totaux. L'utilisation du vélo le samedi est plutôt liée à des pratiques récréatives avec un usage marqué l'après-midi, entre 15h et 18h.

UN DÉCALAGE DANS LES HEURES DE POINTES

- Un seul pic de déplacements le samedi (avec près de 157 000 déplacements), le matin entre 10h et 11h alors qu'il y en a quatre lors d'un jour de semaine.
- Une baisse du nombre de déplacements le midi, le repas étant souvent pris au domicile.
- Pas de période de pointe l'après-midi : les déplacements sont étalés de 14h à 17h, puis se font de moins en moins nombreux jusqu'au soir.
- Dans la journée, la répartition des modes est plus homogène : les écarts en fonction des heures de la journée sont moins marqués le samedi.

RÉPARTITION HORAIRE DES DÉPLACEMENTS SELON LES MODES DE DÉPLACEMENT

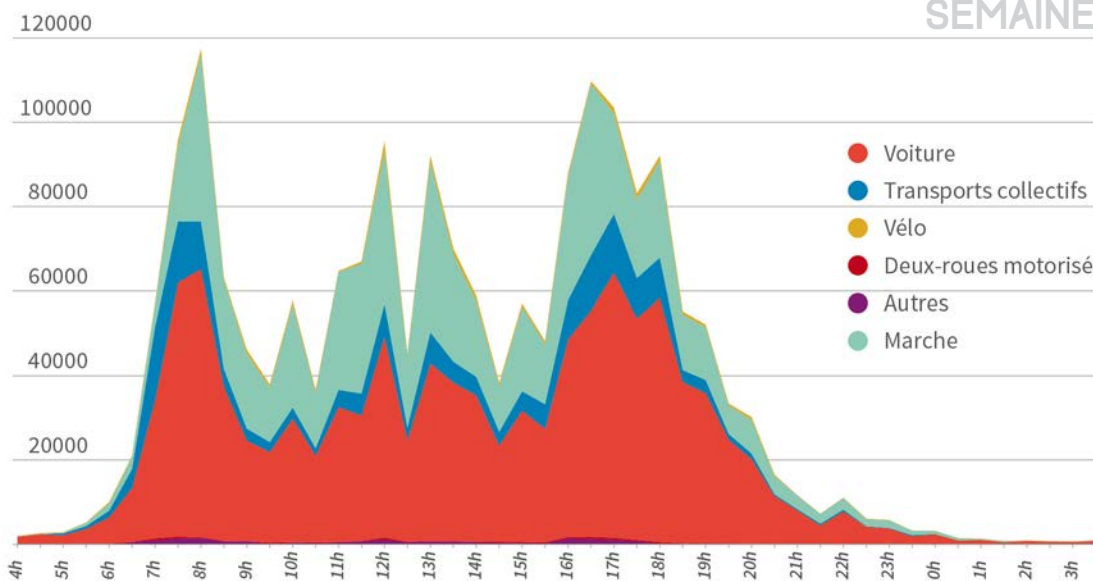
(Nombre de déplacements par demi-heure)



RÉPARTITION HORAIRE DES DÉPLACEMENTS SELON LES MODES DE DÉPLACEMENT

(Nombre de déplacements par demi-heure)

SEMAINE



LES COURSES ALIMENTAIRES NE SONT PAS RÉALISÉES UNIQUEMENT LE SAMEDI

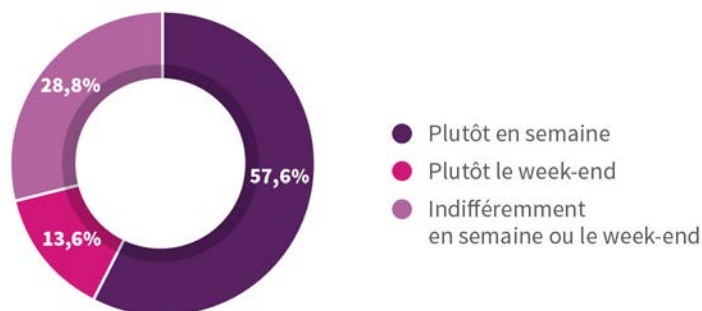
Si le samedi, près d'un déplacement sur trois est lié aux achats, l'essentiel des courses ne se fait pas en fin de semaine, en effet :

- 57,6 % des Meurthe-et-Mosellans déclarent préférer faire leurs courses alimentaires plutôt en semaine (stratégie d'évitement des heures d'affluence et du temps d'attente aux caisses et achats de proximité),
- seuls 13,6 % des habitants déclarent préférer faire leurs courses le samedi,
- 28,8 % n'ont pas de préférence marquée.

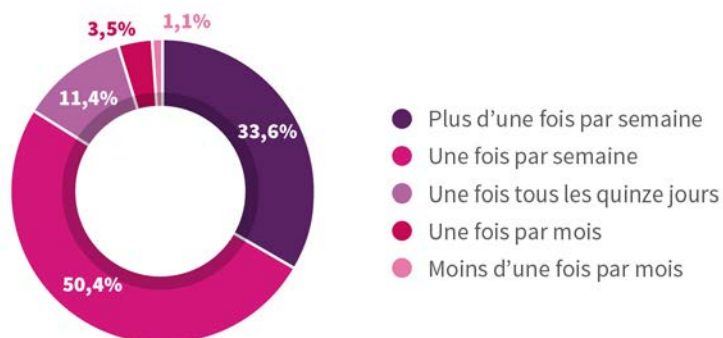
Par ailleurs, près de 34 % des ménages effectuent leurs courses alimentaires plus d'une fois par semaine et, inversement, 11,4 % les font une fois tous les quinze jours.

Il existe donc plusieurs stratégies d'achats qui dépendent des caractéristiques des ménages, de leur lieu d'habitation, de leur capacité à se déplacer, de l'accessibilité aux commerces ainsi que de la nature des produits achetés.

QUAND S'EFFECTUENT LES COURSES ALIMENTAIRES ?



FRÉQUENCE DES COURSES D'APPROVISIONNEMENT ALIMENTAIRE

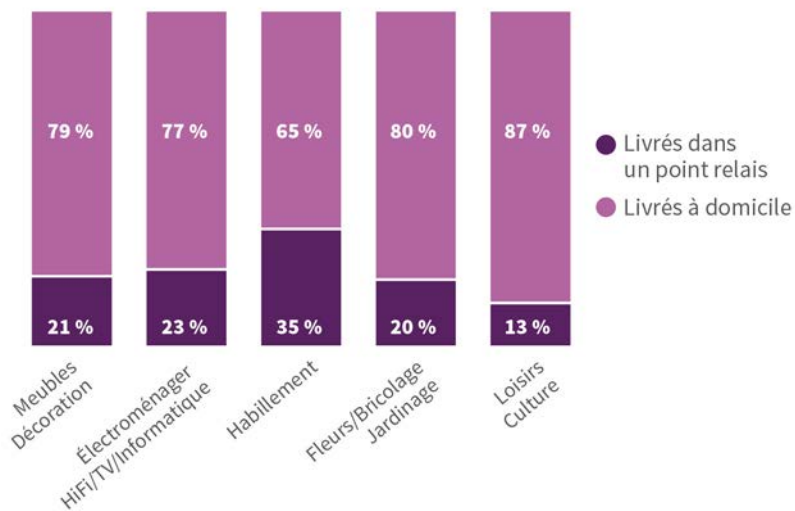
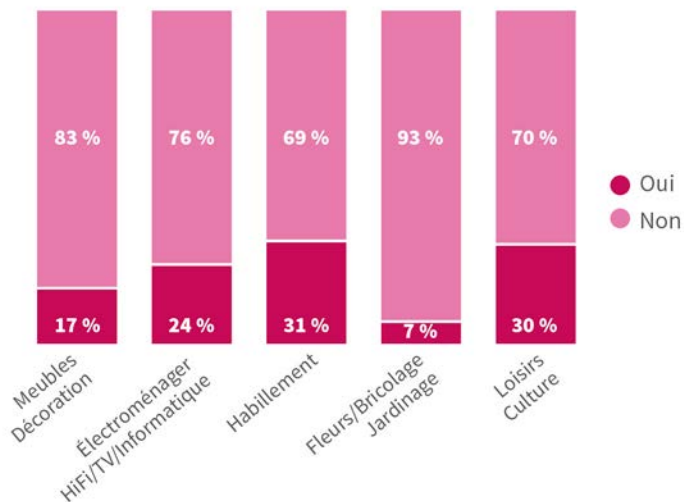


L'ÉMERGENCE DE NOUVELLES PRATIQUES D'ACHATS : E-COMMERCE ET DRIVES

Près de la moitié des ménages sud meurthe-et-mosellans a effectué au moins un achat à distance (vente par correspondance, téléphone ou internet) au cours de l'année. Parmi les 5 domaines proposés, ce sont plutôt les biens liés à la culture et aux loisirs ainsi que l'habillement qui sont achetés à distance.

Pour les ménages qui ont effectué un achat à distance, une nette majorité (95 %) se fait livrer à domicile, mais 39 % d'entre eux ont aussi développé des habitudes de retrait des achats dans un point relais, notamment pour l'habillement. Cela est sans doute dû aux modalités de livraison de la vente de vêtements par correspondance.

ACHATS À DISTANCE DEPUIS UN AN, PAR NATURE DE PRODUIT



LEXIQUE

Principaux termes et notions-clés de l'enquête, utilisés dans le document

MÉNAGE

Ensemble des personnes résidant dans un logement, sans obligatoirement de lien de parenté. Seules les personnes de plus de cinq ans sont interrogées dans un ménage.

DÉPLACEMENT

Le déplacement est le mouvement d'une personne sur la voie publique, effectué pour un certain motif. Un déplacement rassemble la réponse à 4 questions : pourquoi ? (motif du déplacement), où ? (origine et destination), quand ? (heures de départ et d'arrivée), comment ? (modes de transports utilisés).

MOTIF

C'est l'activité ayant entraîné le déplacement : à chaque déplacement correspond un seul motif. Les motifs de déplacement sont recensés de façon détaillée dans l'enquête, mais, pour faciliter les analyses, ils sont souvent regroupés :

MOTIFS REGROUPÉS	MOTIFS DÉTAILLÉS
Travail	Travail sur le lieu d'emploi déclaré
École	Étude sur le lieu d'études déclaré (école maternelle, primaire, collège, lycée)
Université	Étude sur le lieu d'études déclaré (Université et grandes écoles)
Accompagnement	Accompagner quelqu'un, Aller chercher quelqu'un Dépose / Reprise d'une personne à un mode de transport
Achats	Achats en centre commercial Achats en grand magasin, supermarché et hypermarché, et leur galerie marchande Achats en petit et moyen commerce Achats en marché couvert et de plein vent Récupérer des achats fait sur Internet (service « drive »)
Visites	Visite à des parents ou à des amis
Autres motifs	Nourrice, crèche, garde d'enfants Santé Démarches Recherche d'emploi Loisirs, activités sportives, culturelles ou associatives Promenade, « lèche-vitrines » Restauration hors du domicile Tournée professionnelle Résidence secondaire Travail sur un autre lieu, télétravail Autres motifs

MODE DE TRANSPORT

Il s'agit de l'ensemble des moyens utilisés pour se déplacer sur la voie publique. Comme les motifs, les modes de transport sont recensés de façon détaillée, mais peuvent être regroupés pour les analyses :

MODES REGROUPÉS	MODES DÉTAILLÉS
Voiture	Conducteur de véhicule particulier, Passager de véhicule particulier
Transports collectifs urbains (TCU)	Passager tramway (réseau Stan) Passager bus urbain (réseaux STAN, Movia, Le Bus, Le Sit', T'MM, Lunéo, SUB) Passager de transport à la demande Passager autre réseau urbain
Transports collectifs interurbains / Autres TC	Passager de car (réseau TED) Passager autre autocar Passager TER (Métrolor) Passager autre train Transport employeur
Vélo	Conducteur/Passager de vélo, Conducteur/Passager de vélOstan'lib (vélo en libre service),
Deux-roues motorisé	Conducteur/Passager de deux ou trois roues motorisé < 50 cm ³ Conducteur/Passager de deux ou trois roues motorisé ≥ 50 cm ³
Marche	Marche à pied
Autres modes	Conducteur/passager de fourgon, camionnette, camion Transport fluvial, maritime Roller, skate, trottinette Fauteuil roulant Autres modes (tracteurs, engins agricoles, quad, etc...)

DÉPLACEMENT INTERMODAL

Utilisation successive de plusieurs modes de transport pour un même déplacement. Exemple : un déplacement réalisé en voiture jusqu'à un parking relais, puis continué en tramway. Un déplacement est ici considéré comme intermodal même si le mode de transport est le même (exemple : correspondance entre deux lignes de bus).

PART MODALE

Part des déplacements réalisés à l'aide d'un mode de transport par rapport à l'ensemble des déplacements. Dans le cas d'un déplacement intermodal, un seul mode de transport est retenu pour calculer la part modale. Il est défini en fonction d'une hiérarchie qui privilégie les modes collectifs sur les modes individuels. Par exemple, pour un déplacement réalisé en voiture puis en tramway, le mode retenu pour calculer la part modale est le tramway.

MOBILITÉ INDIVIDUELLE

Nombre moyen de déplacements réalisés par jour et par personne.

