

Mir **zielen**, well Dir **zielt**!

Vollekszielung | Lëtzebuerg

La dépendance automobile persiste pour les déplacements domicile-travail

11 mars 2025

STATEC

uni.lu
UNIVERSITÉ DU
LUXEMBOURG

LISER
Luxembourg Institute of
Socio-Economic Research

Yann Ferro, Geoffrey Caruso, Philippe Gerber

Sommaire

- 1 Introduction :
Enjeux et contexte
- 2 Parts modales : toujours le même schéma ?
- 3 La distance et le temps aux pôles d'emplois,
révélateurs des préférences résidentielles
- 4 Le choix modal induit par la localisation résidentielle
- 5 Caractéristiques socio-démographiques au regard
des classes de la typologie
- 6 Conclusion : défis et perspectives



1

Introduction :
Enjeux et contexte

Enjeux et contexte

- Le Luxembourg : un des taux de possession automobile les plus élevés par habitant d'Europe (678 pour 1000 habitants selon Eurostat en 2022)
- Enjeux environnementaux et sociaux (dérèglement climatique, accès à l'emploi, phénomènes de ségrégation)
- Chocs importants au cours des deux dernières décennies (crise financière, COVID 19)
- Investissements et améliorations substantielles de l'offre en transport public (gratuité, tramway, P+R, réorganisation réseau RGTR, etc.) et du suivi de la mobilité
- Croissance démographique forte (+25.7% par rapport à 2011)
- Nécessité d'actualiser la connaissance des comportements de mobilité
- Utilisation d'une méthodologie adaptée pour la comparaison entre les deux recensements

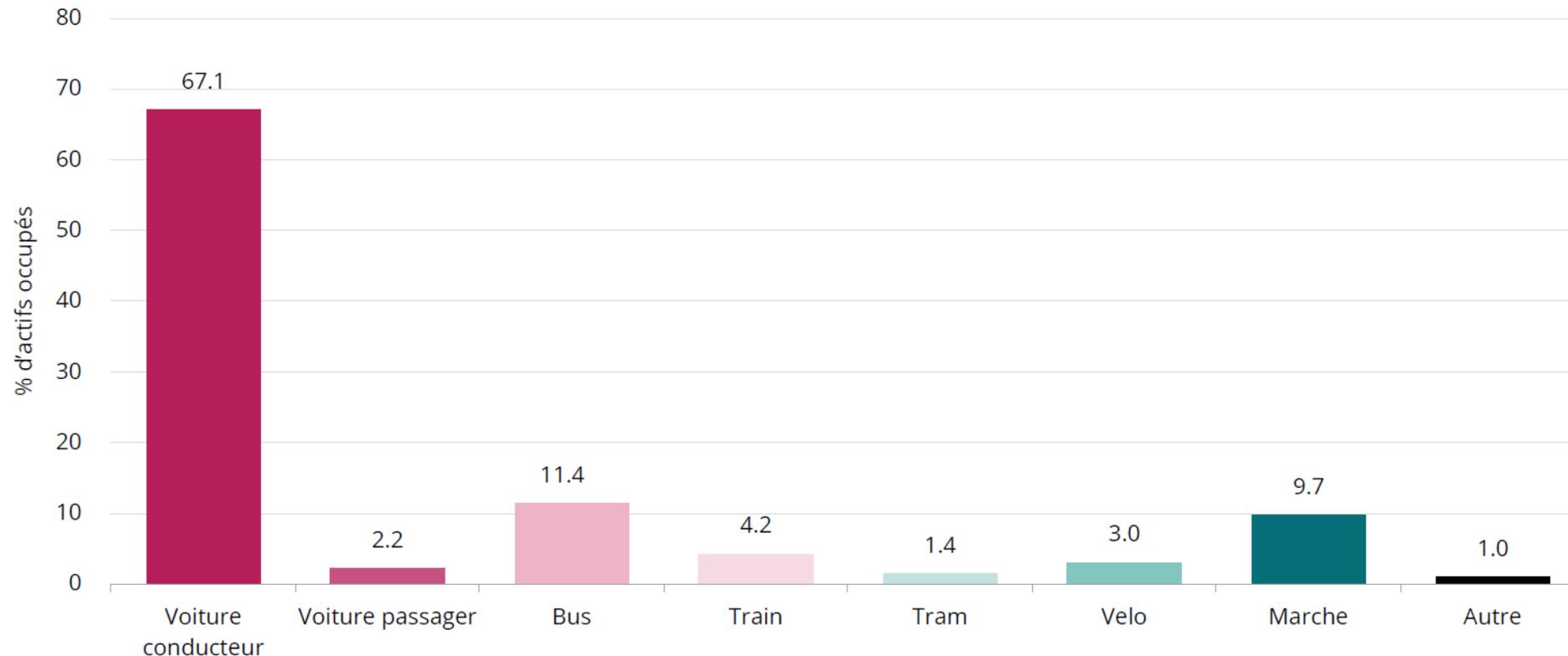


2

Parts modales : toujours le même schéma ?

La voiture reste largement prédominante

Graphique 1 : Répartition des résidents ayant un emploi selon le mode principal utilisé pour se rendre au lieu de travail en 2021



Source : STATEC RP2021

Note : ce graphique porte sur les actifs occupés ayant indiqué travailler dans une commune luxembourgeoise connue et ayant fourni les informations sur leur trajet quotidien (N = 172 357).

Mais baisse légèrement au profit des modes doux

Tableau 1 : Répartition des résidents ayant un emploi selon le mode principal en 2011 et 2021

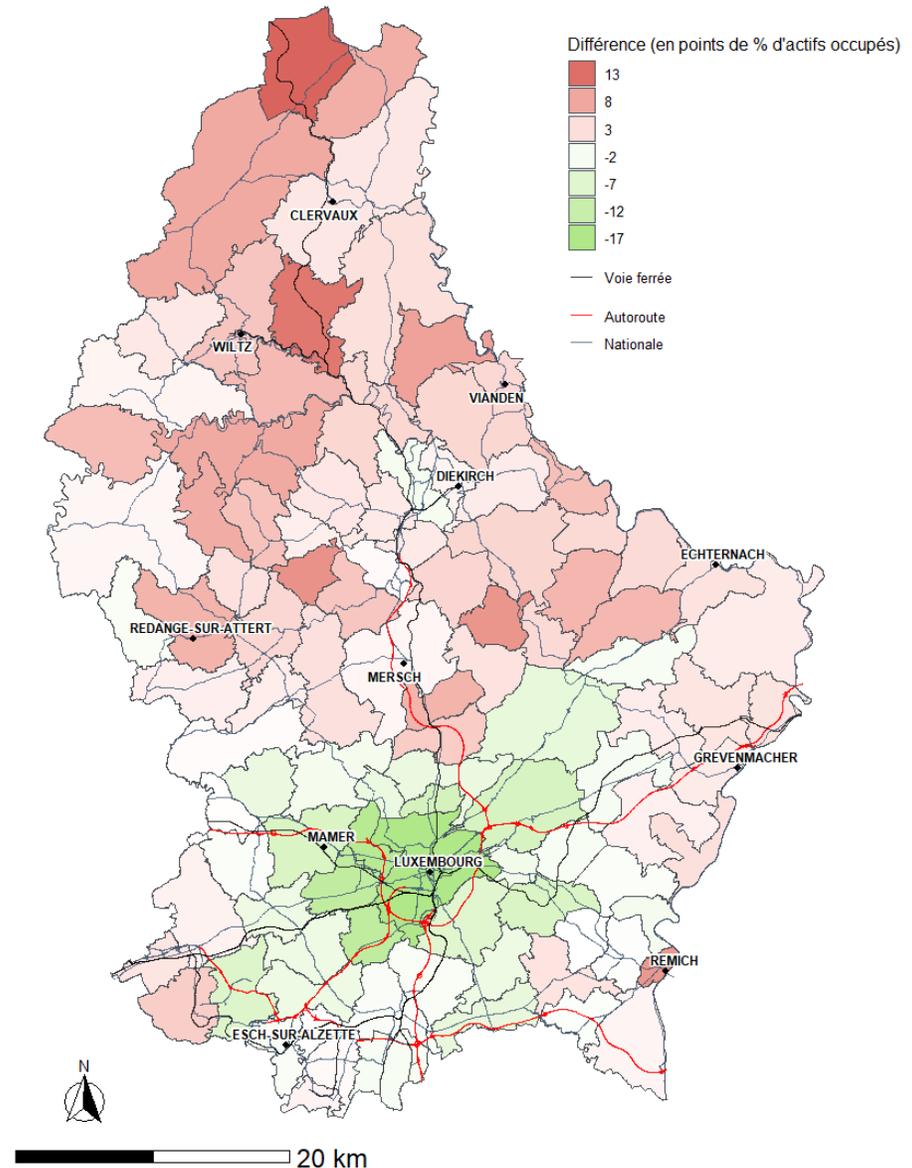
Moyen de transport principal	Part d'actifs occupés	
	2011	2021
Véhicules individuels (cyclomoteur, voiture conducteur + passager)	72.3%	69.3%
Transports en commun (train, bus, service de ramassage) + Tramway en 2021	17.6%	17.6% (16.2% + tramway 1.4%)
Modes doux (marche, vélo)	8.4%	12.7%
Autres modes (trottinettes, skate, etc.)	1.7%	0.4%
Total	100%	100%

Source : STATEC RP2021, RP2011

Note : Ce tableau porte sur les actifs ayant indiqué travailler dans une commune luxembourgeoise connue et ayant fourni les informations sur leur trajet quotidien.

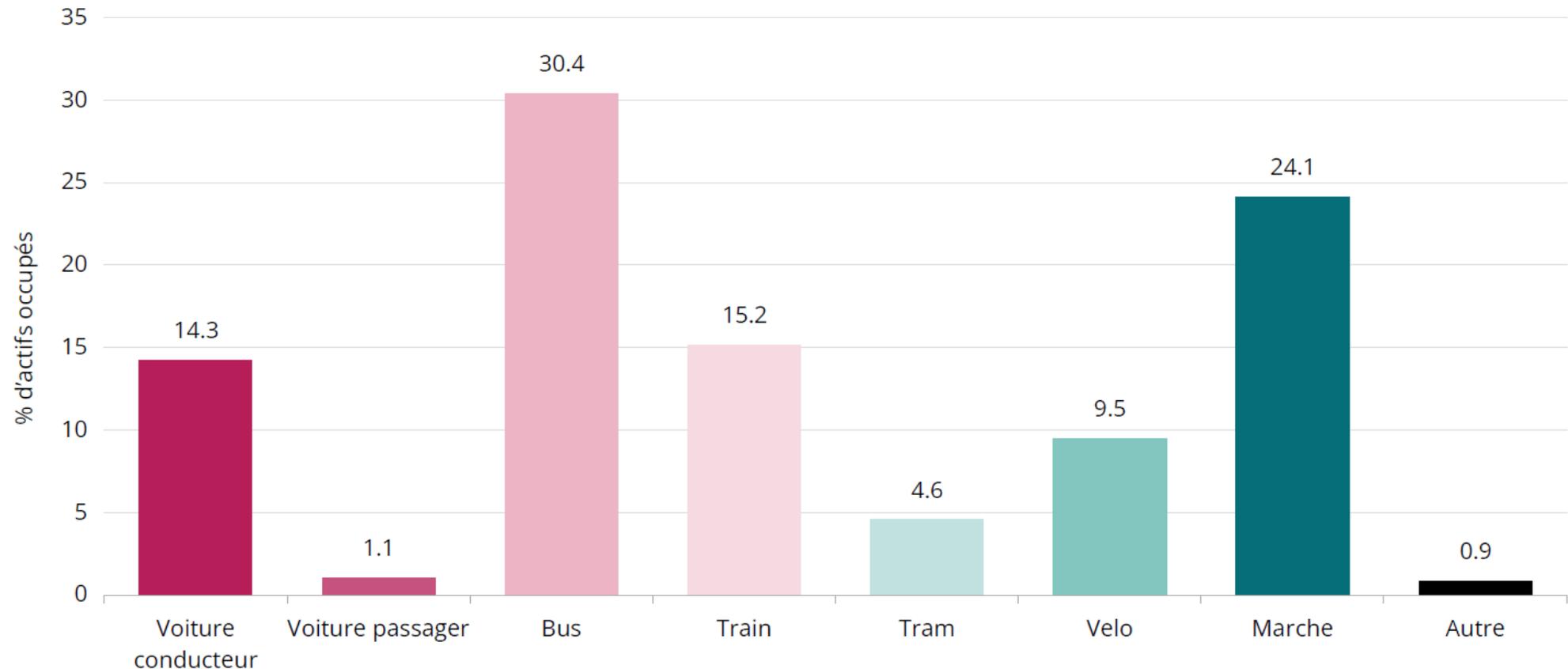
Evolution spatiale de l'utilisation de la voiture

- Entre 2011 et 2021, la baisse la plus importante (**17 points de pourcentage**) a lieu à Luxembourg-Ville (de 55.6% à 38.5%), comparable à celle de Paris (Atlas des mobilités, 2022).
- Autour de la capitale (de 5 à 15 points)
- Offre plus développée et nouveaux arrivants
- Augmentation dans les communes du nord et près des frontières
- Report modal plus difficile, entre autres pour des raisons de temps et de flexibilité
- Modification de la polarisation des lieux de travail
- Eloignement plus grand des nouvelles habitations



Combinaisons multimodales : bus et marche en tête

Graphique 2 : Principal mode de transport utilisé pour les actifs utilisant au moins deux modes de transport pour se rendre au travail



Source : STATEC RP2021

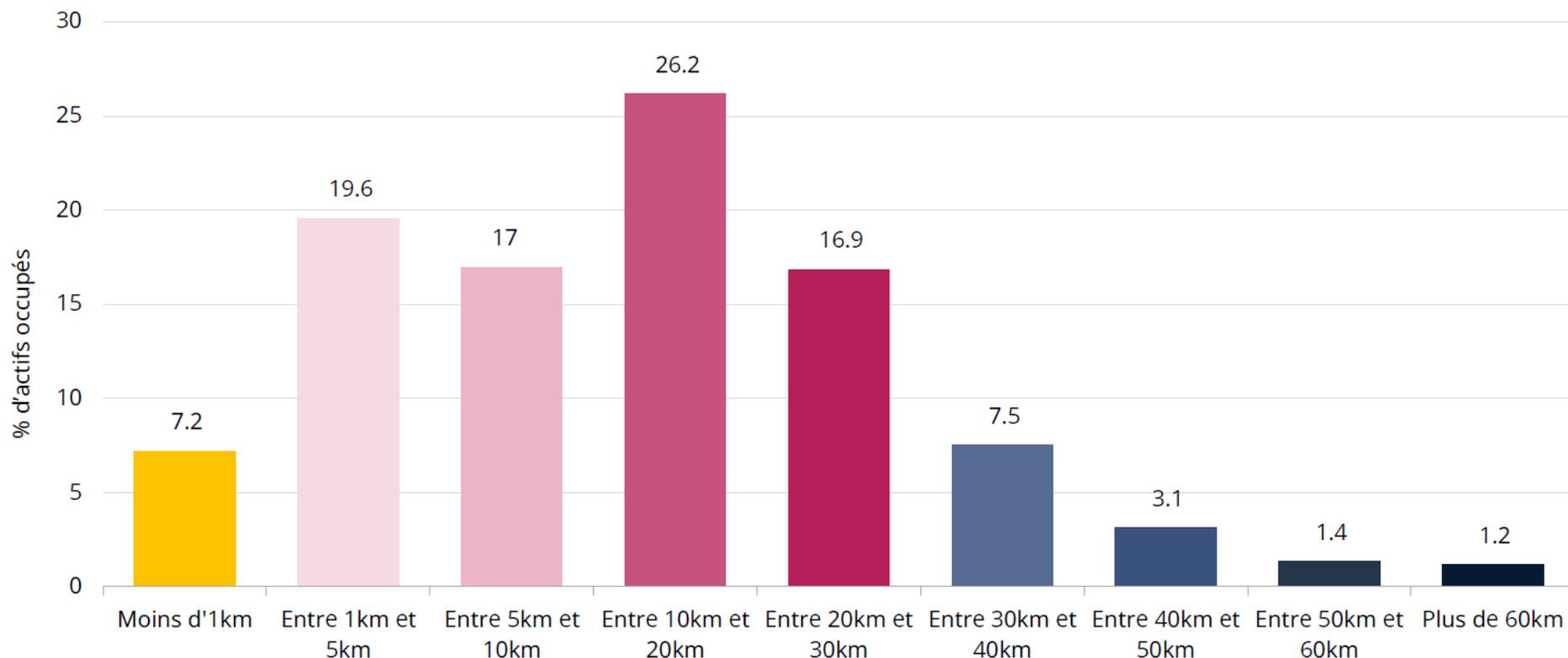
Note : ce graphique ne porte que sur les actifs utilisant au moins deux modes de transport, ayant indiqué travailler dans une commune luxembourgeoise connue et ayant fourni les informations sur leur trajet quotidien (N = 34 460).

3

**La distance et le temps aux pôles d'emplois,
révélateurs des préférences résidentielles**

70% des actifs travaillent à moins de 20km de chez eux

Graphique 3 : Répartition des résidents selon la distance parcourue pour se rendre au travail
(pour un aller-simple)

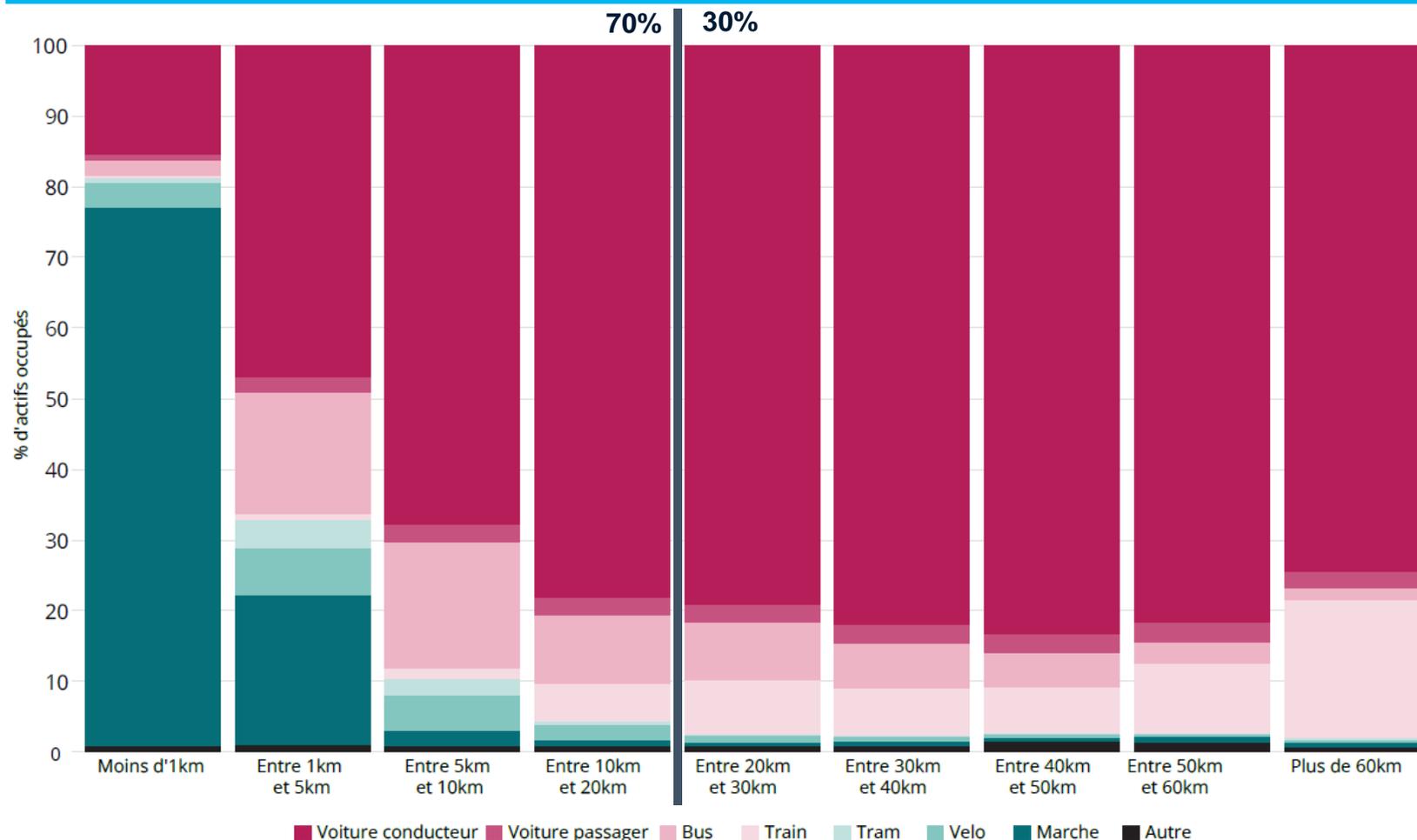


Source : STATEC, RP2021

Note : Ce graphique porte sur les actifs ayant indiqué travailler dans une commune luxembourgeoise connue et ayant fourni les informations sur leur trajet quotidien (N = 172 357).

Des utilisations différenciées selon la distance

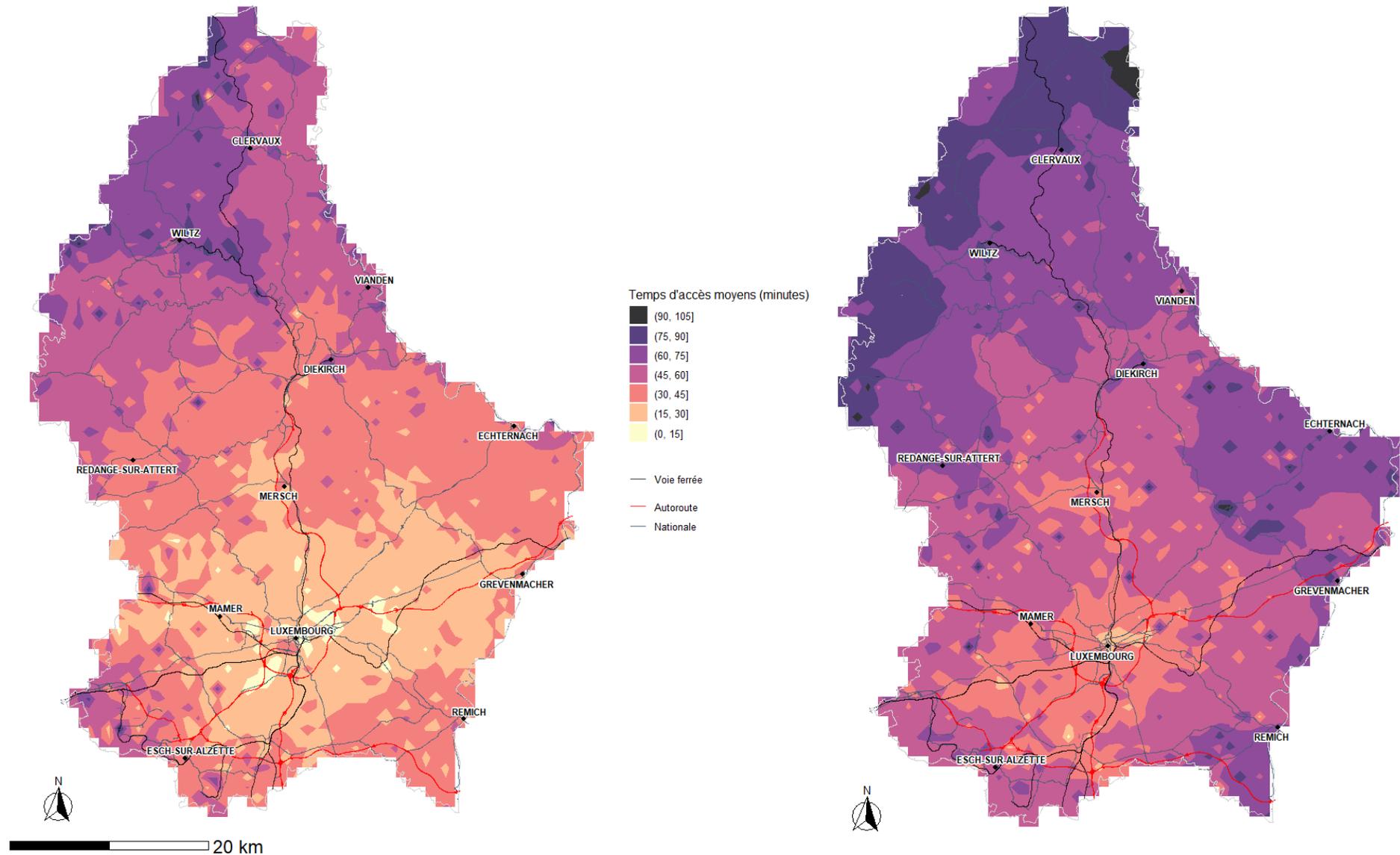
Graphique 4 : Principal mode de transport des résidents selon la distance parcourue pour se rendre au travail



Source : STATEC, RP2021

Note : Ce graphique porte sur les actifs ayant indiqué travailler dans une commune luxembourgeoise connue et ayant fourni les informations sur leur trajet quotidien (N = 172 357).

La voiture globalement plus rapide



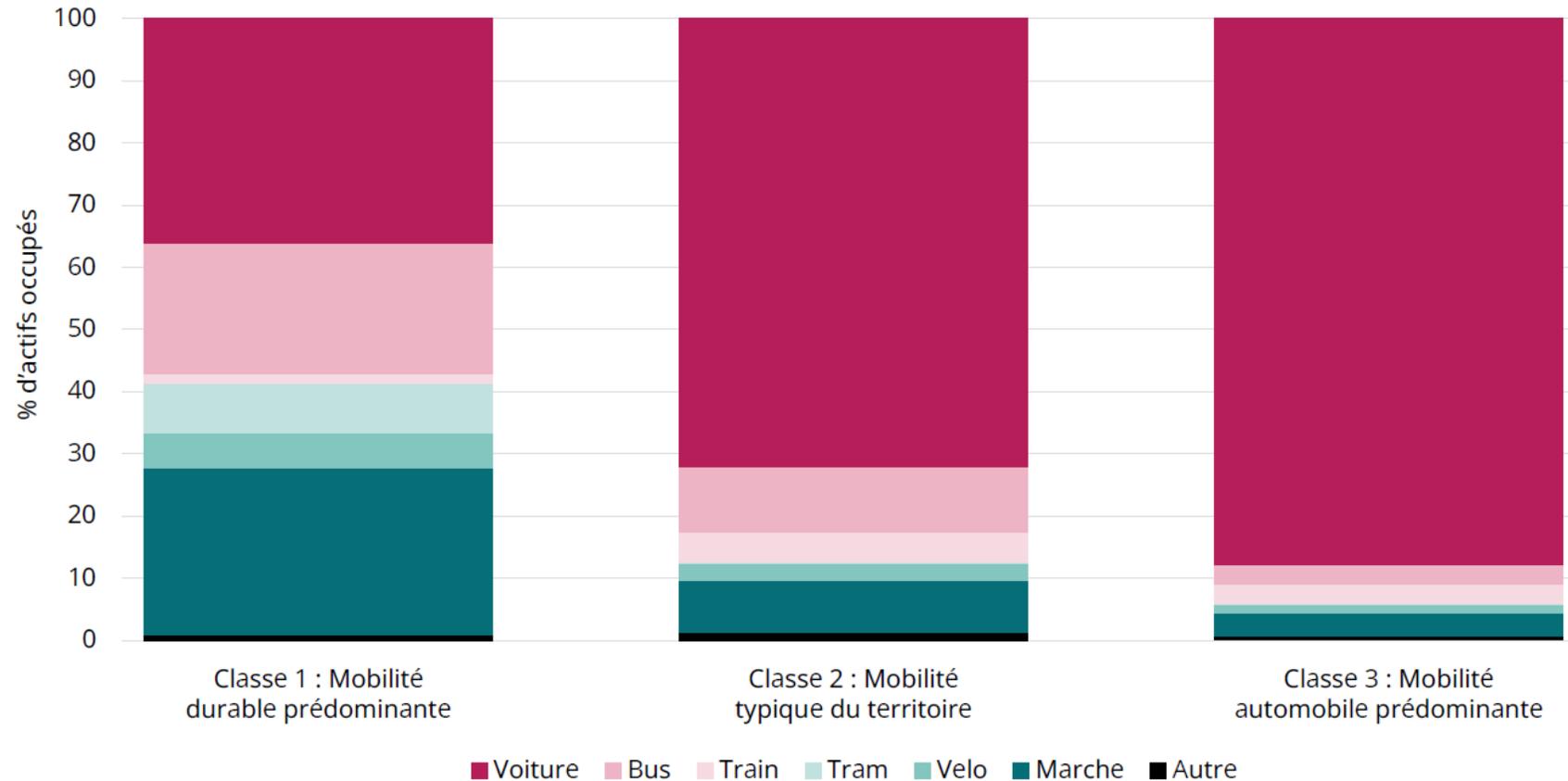
Source : STATEC RP2021, Administration du cadastre et de la topographie, Université du Luxembourg

4

**Le choix modal induit par la localisation
résidentielle**

Plusieurs types de mobilité

Graphique 5 : Part relative des modes principaux selon la typologie spatiale des mobilités

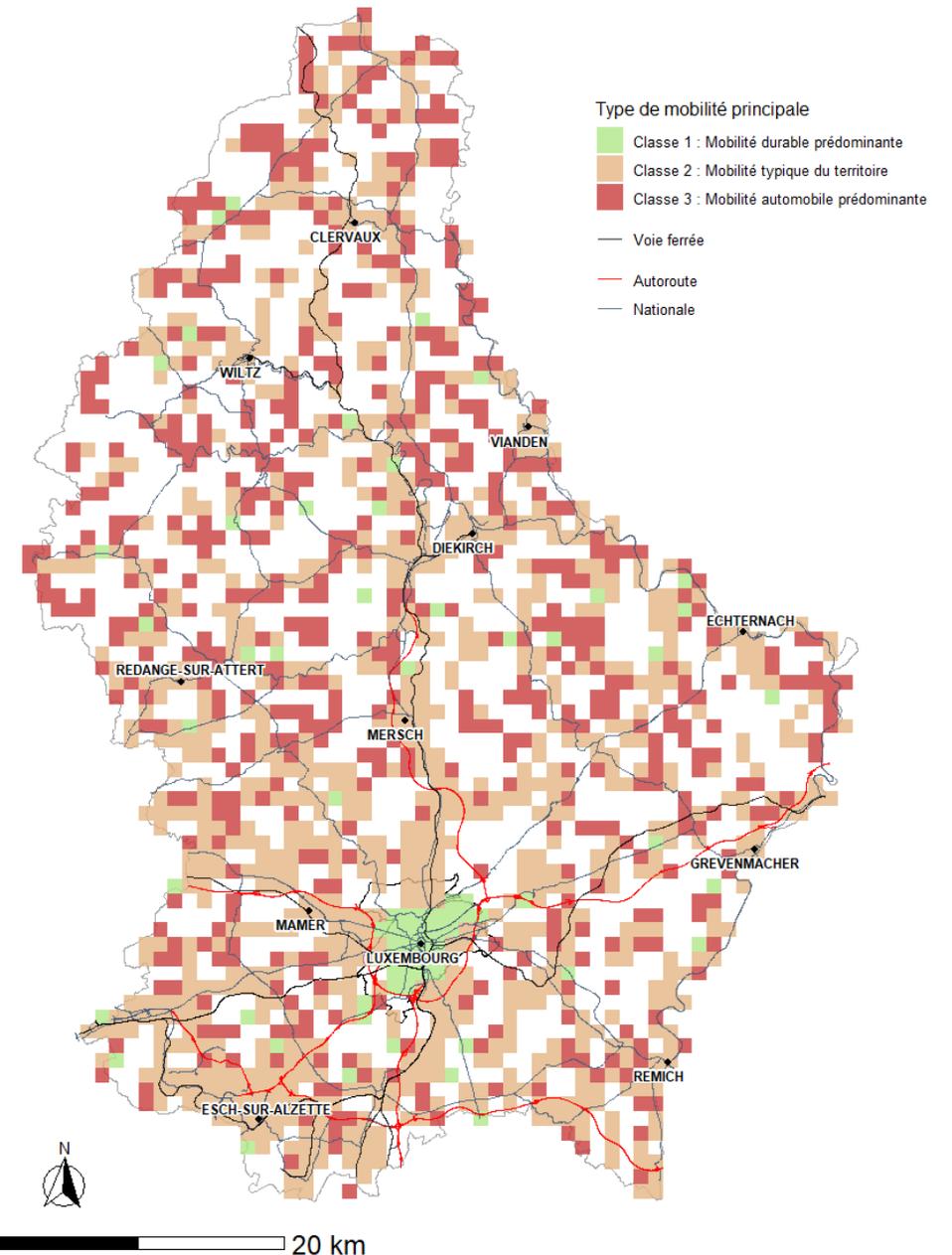


Source : STATEC, RP2021

Note : Ce graphique porte sur les personnes ayant indiqué travailler dans une commune luxembourgeoise connue et ayant fourni les informations sur leur trajet quotidien (N = 170 222).

Selon la localisation sur le territoire

- Répartition territoriale des classes des modes principaux peu contrastée
- La différenciation du territoire selon le degré d'utilisation des modes principaux se voit plutôt selon les deux autres classes.
- Classe 1 (en vert) : essentiellement des cellules de l'Agglomération-Centre et de cellules proches des gares.
- Classe 2 (en orange) : cellules situées principalement au sud, dans les zones les plus peuplées, autour de Luxembourg-Ville et autour des axes de communication principaux.
- Classe 3 (en rouge) : zones de cellules principalement rurales, notamment au nord du pays ; zones sans doute plus contraintes à l'utilisation de la voiture et où les transports en commun sont comparativement plus lents ou moins flexibles que la voiture.



5

Caractéristiques socio-démographiques au regard des classes de la typologie

Profils socio-démo

- D'autres critères comme compléments explicatifs
- Rejoint des observations faites ultérieurement
- Réplique des contrastes spatiaux sur l'usage des modes
 - Classe 3 (70% d'actifs nés au Luxembourg)
 - Classe 2 (homogène)
 - Classe 1 (80% d'actifs nés à l'étranger)
- Déterminants explicatifs complémentaires du choix modal

Tableau 2 : Caractéristiques socio-démographiques des actifs occupés selon les classes de la classification (CAH)

Caractéristiques sociodémographiques	Typologie en 3 classes de mobilité		
	Classe 1 = Mobilité durable prédominante	Classe 2 = Mobilité typique du territoire	Classe 3 = Mobilité automobile prédominante
Genre			
Hommes	52.3%	52.5%	52.3%
Femmes	47.7%	47.5%	47.7%
Taille du ménage			
1 personne	23.7%	11.1%	7.7%
2 à 4 personnes	66.3%	71.8%	75.1%
5 personnes ou plus	10%	17.1%	17.2%
Pays de naissance			
Etranger	80.6%	49.5%	30.4%
Luxembourg	19.4%	50.5%	69.6%
Niveau d'éducation			
Supérieur Bac	93.6%	83.4%	86.6%
Inférieur Bac	6.4%	16.6%	13.4%
Secteur d'activité			
Administration publique	18.1%	37.6%	47.6%
Finance et assurance	20.6%	9.7%	6.7%
Scientifique et technique	22.2%	11.2%	7.7%
Commerce	10.4%	17%	16.4%
Mode de transport			
Part des transports en commun (Train, Bus, Tram)	30.5%	15.5%	6.3%
Part des véhicules individuels (Cyclomoteur, Voiture conducteur + passager)	36.3%	72.4%	88.1%

Source : STATEC, RP2021

Note : Ce tableau porte sur les personnes ayant indiqué travailler dans une commune luxembourgeoise connue et ayant fourni les informations sur leur trajet quotidien (N= 170 222).

Note de lecture du tableau : Dans la classe 1, pour laquelle les mobilités douces sont surreprésentées, 93.6% des personnes concernées ont un niveau de diplôme supérieur au baccalauréat.

Profils des utilisateurs de la voiture

- Légères variations montrant les critères davantage liés à l'usage des transports en commun et des modes doux ou de la voiture
- À localisation donnée :
 - Majoritairement utilisateurs des transports en commun et des modes doux : célibataires et ménages plus petits, nées à l'étranger résidant dans la capitale ou les villes moyennes, d'un niveau d'étude élevé en centre urbain, travaillant dans la finance ou le domaine scientifique
 - Majoritairement utilisateurs de la voiture : hommes, couples avec ou sans enfant, personnes nées au Luxembourg, résidents travaillant dans l'administration publique ou les commerces

Tableau 3 : Caractéristiques socio-démographiques des actifs occupés utilisant principalement un véhicule individuel selon la CAH

Caractéristiques socio-démographiques	Typologie en 3 classes de mobilité		
	Classe 1 = Mobilité durable prédominante	Classe 2 = Mobilité typique du territoire	Classe 3 = Mobilité automobile prédominante
Genre			
Hommes	56.2%	53.5%	52.2%
Femmes	43.8%	46.5%	47.8%
Taille du ménage			
1 personne	18.5%	10.3%	7.6%
2 à 4 personnes	69.9%	72.6%	75.5%
5 personnes ou plus	11.6%	17.2%	16.9%
Pays de naissance			
Etranger	73.6%	45.8%	29.3%
Luxembourg	26.4%	54.2%	70.7%
Niveau d'éducation			
Supérieur Bac	91.7%	83.9%	86.7%
Inférieur Bac	8.3%	16.1%	13.3%
Secteur d'activité			
Administration publique	21.3%	38.5%	48.5%
Finance et assurance	16.1%	8.7%	5.9%
Scientifique et technique	18.8%	10.1%	7.8%
Commerce	14.4%	17.8%	16.2%

Source : STATEC, RP2021

Note : Ce tableau porte uniquement sur les personnes utilisant un véhicule individuel pour travailler dans une commune luxembourgeoise connue et ayant fourni les informations sur leur trajet quotidien (N = 117 895).

6

Conclusion : défis et perspectives

Des changements favorables mais insuffisants

- La voiture toujours prédominante dans les déplacements des actifs
- Flux automobiles pas encore suffisamment contenus
- Le covoiturage et les transports en commun peinent à progresser
- Des comportements expliqués par nombre de choix résidentiels (accès aisé à la voiture, infrastructure développée)
- Mobilité durable en hausse dans la capitale et son agglomération
- Difficile de favoriser les transports en commun (malgré de nombreux investissements, leur part modale peine à augmenter)
- Une amélioration des infrastructures ou des facilités en faveur du transport durable ne signifie pas forcément une amélioration de la mobilité durable (performances débattues, effets non prédictibles...) : remise en question des politiques publiques ?

7

Q&R

Q&A

STATEC

Institut national de la statistique
et des études économiques

Merci pour votre attention



13, rue Erasme
L-1468 Luxembourg



(+352) 247-84219



info@statec.etat.lu

Contact :

yann.ferro@liser.lu

geoffrey.caruso@uni.lu

philippe.gerber@liser.lu

statistiques.public.lu



@Statec
Luxembourg



/STATEC



@STATEC



Statec
Luxembourg