

Voiture ou transports en commun ? Comment les frontaliers se rendent-ils au travail en 2010 ?

Frédéric SCHMITZ, Philippe GERBER

La connaissance des déplacements contribue à l'élaboration et à l'évaluation des politiques de transport. L'Enquête Mobilité des Frontaliers (EMF), réalisée entre novembre 2010 et janvier 2011 par le CEPS/INSTEAD en collaboration avec l'Université de Strasbourg, actualise et approfondit la connaissance des pratiques de mobilité des frontaliers travaillant au Luxembourg. Nous présentons ici les premiers résultats de cette enquête. Ceux-ci concernent principalement les modes de transport utilisés pour le trajet domicile-travail et leur évolution depuis 2007, notamment selon les lieux de résidence et de travail des frontaliers¹.

L'objectif est ainsi de mettre en évidence les changements de comportements intervenus entre 2007 et 2010. Cette période paraît relativement courte vu la relative lenteur avec laquelle les systèmes de transport tendent à évoluer. Cependant, trois facteurs importants sont susceptibles d'avoir modifié la mobilité transfrontalière au cours des toutes dernières années. Premièrement, les enjeux environnementaux et énergétiques, en particulier dans le domaine du transport, ont continué à prendre de l'importance dans le débat public et les médias. Deuxièmement, les autorités publiques ont ciblé leurs investissements dans le développement des réseaux de transports en commun plutôt que dans les infrastructures routières. Enfin, malgré la crise, le nombre de frontaliers a continué d'augmenter.

Les travailleurs frontaliers en forte progression entre 2006 et 2009

Entre 2006 et 2009, le nombre de frontaliers résidant dans les limites couvertes par les enquêtes est passé de 112 800 à 130 300, soit une progression de 16% en à peine 3 ans. Si les frontaliers résidant en France restent les plus nombreux, les Allemands ont connu la progression la plus importante (de 24 900 à 31 400, soit +26%) devant les frontaliers belges (de 28 700 à 33 600 ; +17%) et français (59 200 à 65 300 ; +10%)².

Une évolution des parts modales en faveur des transports en commun

Le principal enseignement de l'enquête est l'augmentation significative du recours aux transports en commun comme moyen principal de déplacement domicile-travail : + 5 points

dont 2 points pour le train et 3 points pour le bus (cf. tableau). Ainsi, en 2010, la part des frontaliers utilisant principalement les transports en commun représente 14%. L'augmentation entre 2007 et 2010 a été plus importante chez les frontaliers résidant en France (+ 6 points) et en Allemagne (+ 5 points) que chez ceux résidant en Belgique (+ 1,5 points). Cette évolution est sans doute à mettre en relation avec les efforts importants de développement des réseaux de transports en commun durant cette période.

Mode de transport principal pour le déplacement domicile-travail selon le pays de résidence en 2007 et en 2010

		Voiture	Train	Bus	Total
Belgique	2007	89,5%	8%	2,5%	100%
	2010	88%	9%	3%	100%
Allemagne	2007	95%	1%	4%	100%
	2010	90%	2,5%	7,5%	100%
France	2007	89%	9,5%	1,5%	100%
	2010	83%	11,5%	5,5%	100%
Total	2007	91%	7%	2%	100%
	2010	86%	9%	5%	100%

Sources : enquête "Dépenses des frontaliers", CEPS/INSTEAD, STATEC 2007 (5 724 répondants), enquête Mobilité des frontaliers, CEPS/INSTEAD, 2010 (7 235 répondants).

Dans le cas des déplacements multimodaux, le mode de transport principal est celui avec lequel le frontalier parcourt la plus longue distance.

Le renforcement des dessertes ferroviaires et, plus généralement, les améliorations apportées au système ferroviaire transfrontalier, se concrétisent ainsi par une hausse du nombre de frontaliers dans les trains (+ 3 200). Les frontaliers lorrains sont les plus nombreux à les emprunter, notamment depuis Metz et Thionville. Les frontaliers allemands, quant à eux, sont ceux qui les utilisent le moins.

L'augmentation du nombre d'usagers des bus est encore plus élevée (+ 4 300). Pour les frontaliers français, cette hausse est le résultat direct de la création de nouvelles lignes de bus transfrontalières depuis le nord lorrain. La fréquentation des bus par les frontaliers allemands est également en forte croissance, alors que celle des belges est stable.

La voiture reste toutefois le mode de transport dominant (86%), avec des écarts sensibles selon le pays de résidence : 90% en Allemagne, 88% en Belgique et 83% en France. Malgré la baisse relative de l'usage de la voiture par rapport aux transports en commun, le nombre de frontaliers se déplaçant principalement en voiture a aussi connu une augmentation depuis 2007 (+ 10 000). La pratique du covoiturage restant stable autour de 15%, on peut en déduire que le trafic automobile frontalier a continué de croître pendant cette période.

¹ La précédente enquête date de 2007 : "Dépenses des frontaliers", CEPS/INSTEAD, STATEC 2007. Pour en savoir plus, voir notamment Carpentier S. et Gerber P. (2009) "Les déplacements domicile-travail : en voiture, en train ou à pied ?". <http://www.ceps.lu/pdf/3/art1415.pdf>.

² Source : Inspection Générale de la Sécurité Sociale (IGSS) et Administration des Contributions Directes (ACD). Les limites d'enquête sont représentées sur la carte. Les frontaliers qui ne résident pas dans les limites de l'enquête (10%) ne sont pas pris en compte.

De fortes disparités selon le lieu de résidence

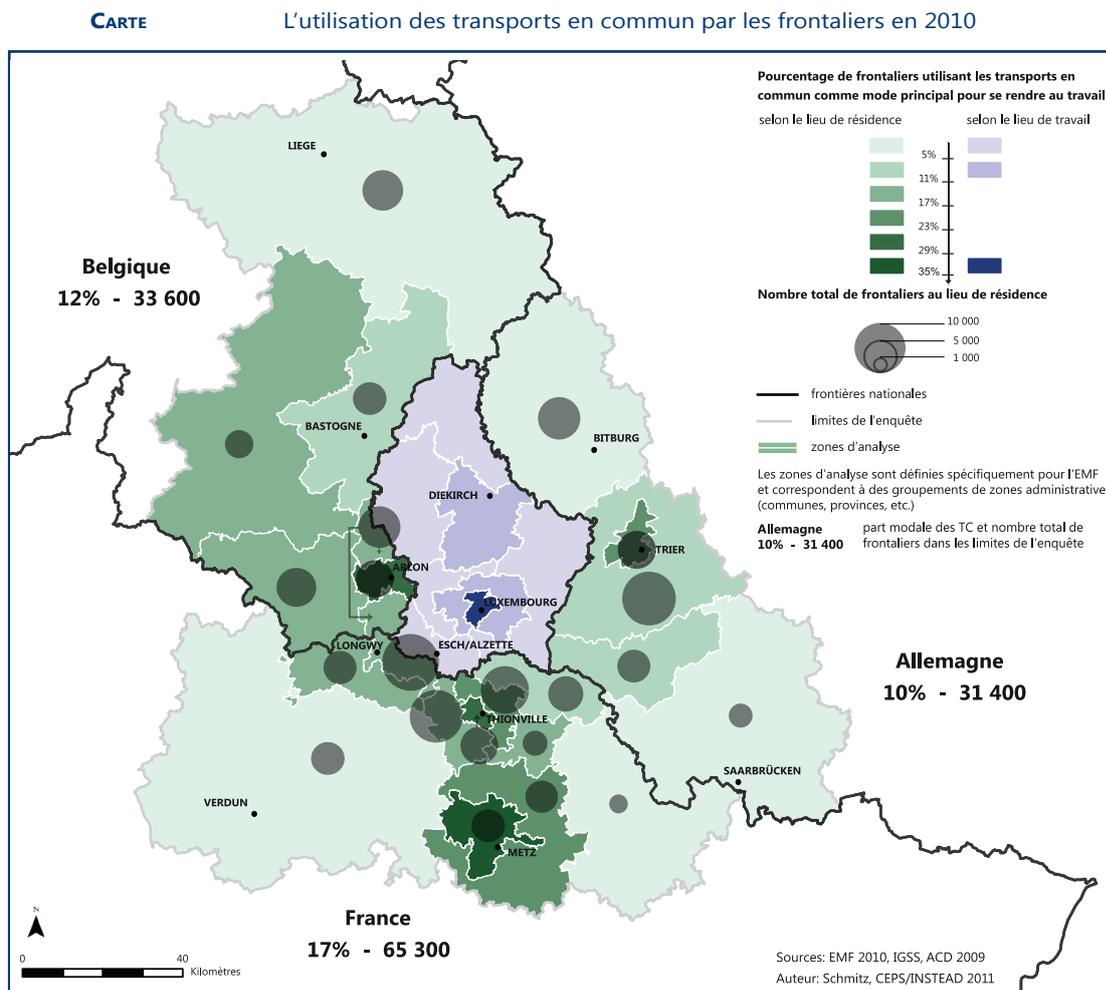
Comme l'indique la carte et conformément aux attentes, le lieu de résidence des frontaliers a beaucoup de poids dans le choix du mode de transport. Ainsi, les plus forts taux d'utilisation des transports en commun se situent dans les centres urbains, là où les connections vers le Luxembourg sont les plus performantes : Metz (34%), Thionville (24%), Arlon (23%) et Trèves (21%). A l'inverse, l'usage de la voiture est plus répandu dans les zones moins denses et moins accessibles en train ou en bus, où résident pourtant de nombreux frontaliers.

Un tiers des frontaliers travaillant à Luxembourg-Ville utilisent les transports en commun

L'utilisation des différents modes de transport varie également selon le lieu de travail. Les frontaliers travaillant dans la capitale utilisent beaucoup plus les transports en commun (33%) que

ceux qui travaillent dans l'agglomération de Luxembourg (6%) ou dans le reste du pays (2%). Ces différences se sont creusées depuis 2007 : l'utilisation des transports en commun a beaucoup augmenté parmi les frontaliers se rendant à Luxembourg-Ville (+ 11 points) alors que la hausse est restée plus modérée pour l'ensemble des autres zones de travail (+ 2 points). Ces écarts conséquents s'expliquent en partie par la structure du réseau de transports en commun, notamment ferroviaire, centrée sur la capitale.

Dans des publications ultérieures, le CEPS/INSTEAD développera ces résultats, notamment sur les chaînes d'activités des frontaliers et leurs attitudes par rapport aux différents moyens de transport. L'analyse des distances et des durées de trajets apportera également un éclairage complémentaire sur les conditions de circulation et, plus généralement, sur l'évolution du degré de pénibilité des déplacements domicile-travail.



■ Nous contacter

CEPS/INSTEAD
3, avenue de la Fonte
L-4364 Esch-sur-Alzette
Tél.: +352 58.58.55-801
www.ceps.lu | communication@ceps.lu



■ Source de données

L'EMF (Enquête Mobilité des Frontaliers) est une enquête qui a été réalisée en 2010 auprès d'un échantillon représentatif des frontaliers travaillant au Luxembourg. Cette enquête auto-administrée a été menée par le CEPS/INSTEAD en collaboration avec l'Université de Strasbourg, dans le cadre du projet international de collaboration scientifique CABaC (Construction et Analyse d'une Base de Connaissances sur les pratiques de mobilités et les représentations énergétiques des frontaliers du Luxembourg) cofinancé par le Fonds National de la Recherche (FNR, Luxembourg) et le Centre National de la Recherche Scientifique (CNRS, France) – projet INTER/CNRS/09/01. Le nombre de répondants s'élève à 7 235 pour la première phase et à 3 730 pour la deuxième phase. Plus d'info : <http://mobil-t.ceps.lu>.