



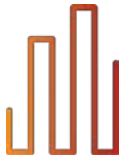
LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures



Enquête mobilité des salariés dans les Zones d'Activités de la Région Sud du Luxembourg

Résultats globaux sur l'ensemble des Zones d'Activités

Olivier Klein, Sylvain Klein – LISER – Novembre 2017



Avant - Propos

Ce document présente les résultats globaux sur l'ensemble du périmètre d'étude

Légende

Ces résultats proviennent des différents travaux de cette étude qui sont repérés par les symboles suivants :



Enquête auprès des responsables des entreprises (octobre 2016)



Enquête auprès des employés (juin 2017)



Codes postaux de résidence des employés (juin 2017)



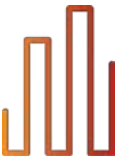
Audit – Relevé systématique des infrastructures de transport et aménagements (mai 2017)

En complément, consultez sur notre site web :

- La méthodologie de l'étude,
- Les résultats locaux à l'échelle des zones d'activités.

Introduction

- 1. Caractéristiques des zones d'activités**
- 2. Caractéristiques des répondants**
- 3. Mobilité quotidienne vers les Zones d'Activités**
- 4. Horaires de travail**
- 5. Politique de mobilité**



Introduction - Contexte de l'étude

Une collaboration

MDDI, PRO-SUD, Verkéiersverbond et LISER

La Région Sud du Luxembourg

Un espace résidentiel et une zone de transit importants

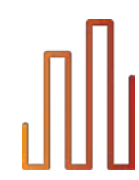
Une position particulière dans le système de mobilité luxembourgeois

Une région industrielle avec une forte dispersion des zones d'activités

Objectifs de l'étude

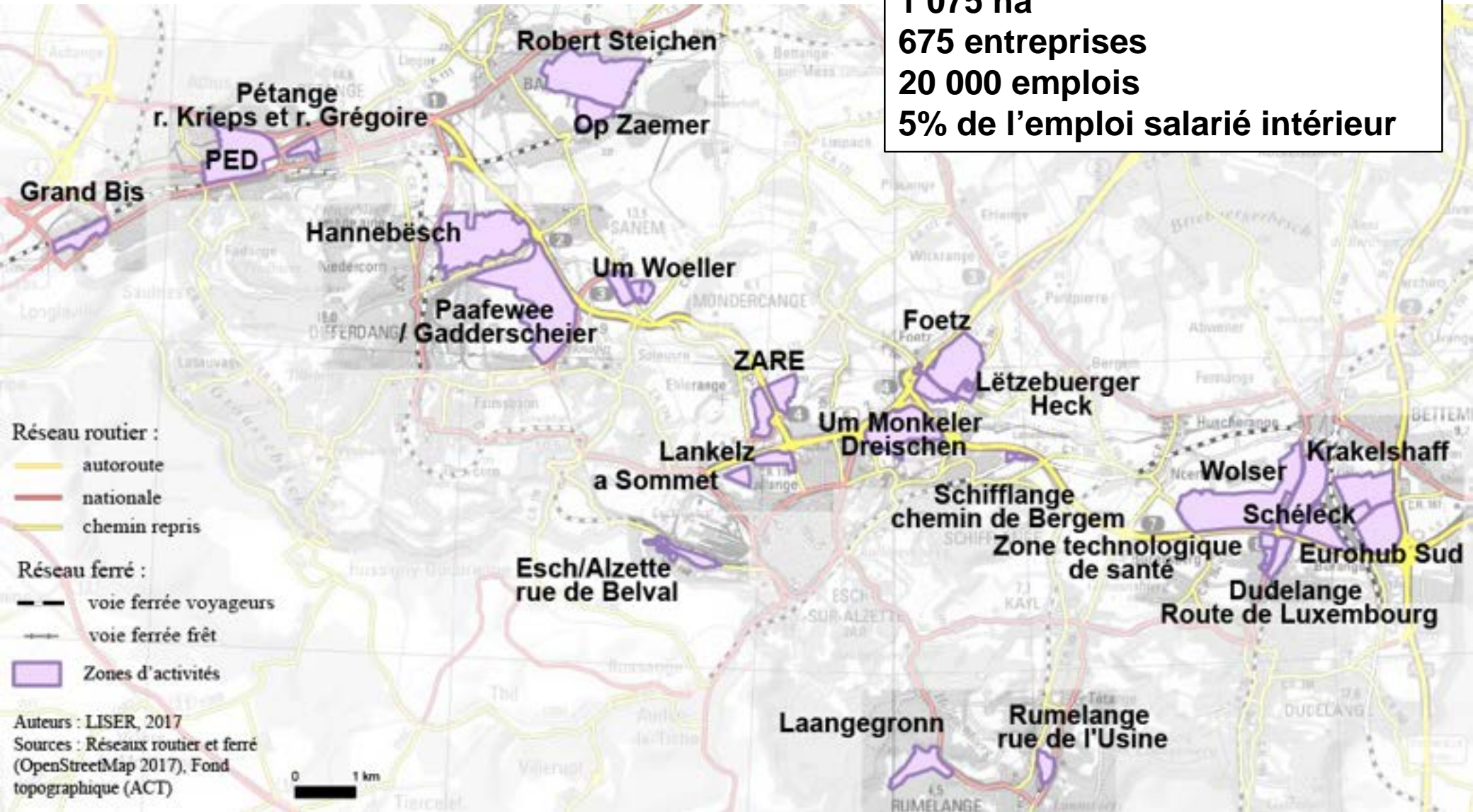
- Connaître les pratiques et les besoins en terme de mobilité des employés des entreprises des ZA
- Analyser les comportements individuels de mobilité des employés de ces ZA
- Identifier des leviers d'action pour améliorer la mobilité quotidienne vers ces ZA

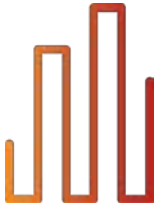
=> A terme, améliorer l'accessibilité vers ces pôles d'activités par le TC, le co-voiturage ou les modes doux



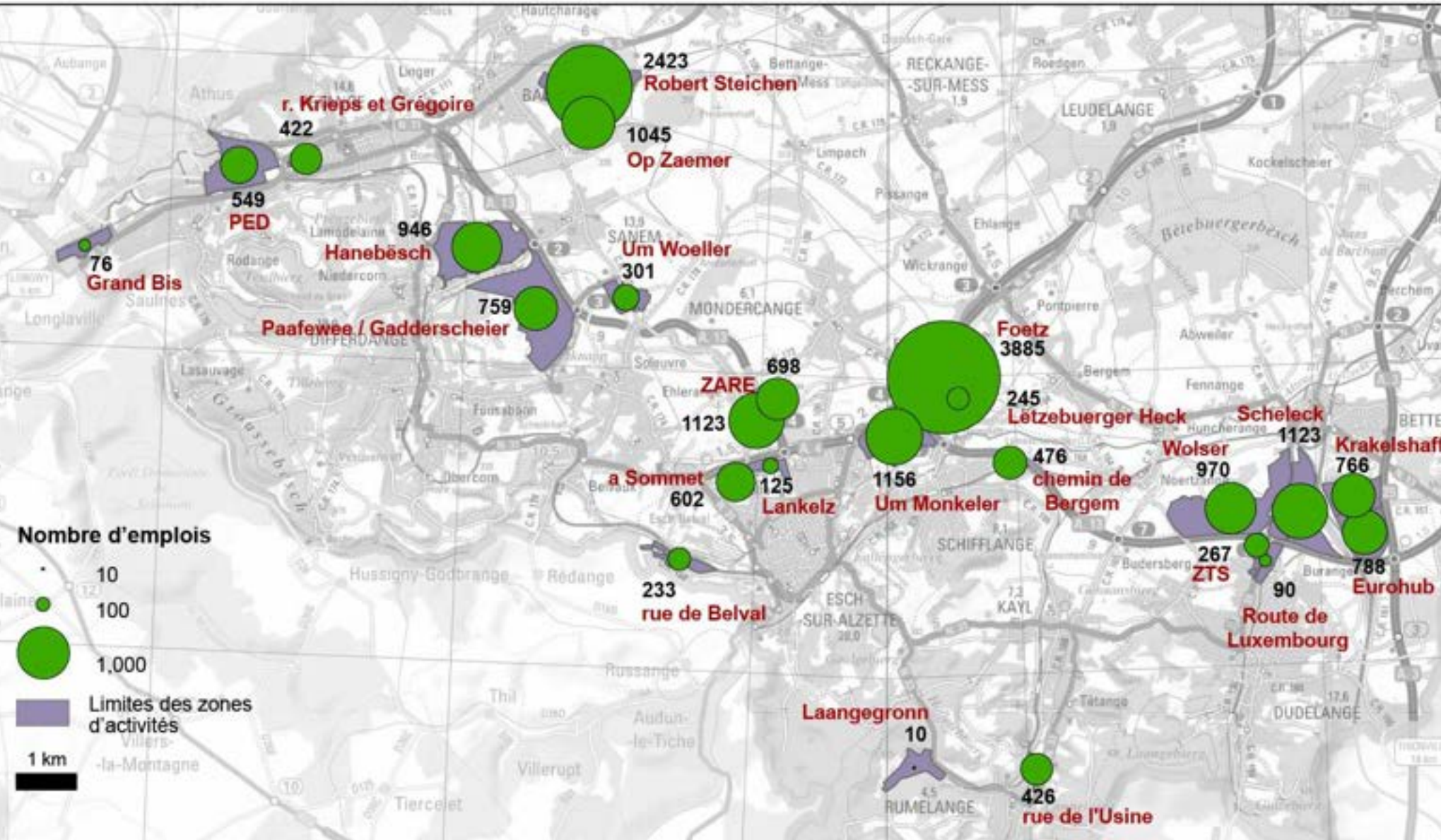
Introduction – Zone d'étude

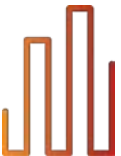
25 zones d'activités
1 075 ha
675 entreprises
20 000 emplois
5% de l'emploi salarié intérieur



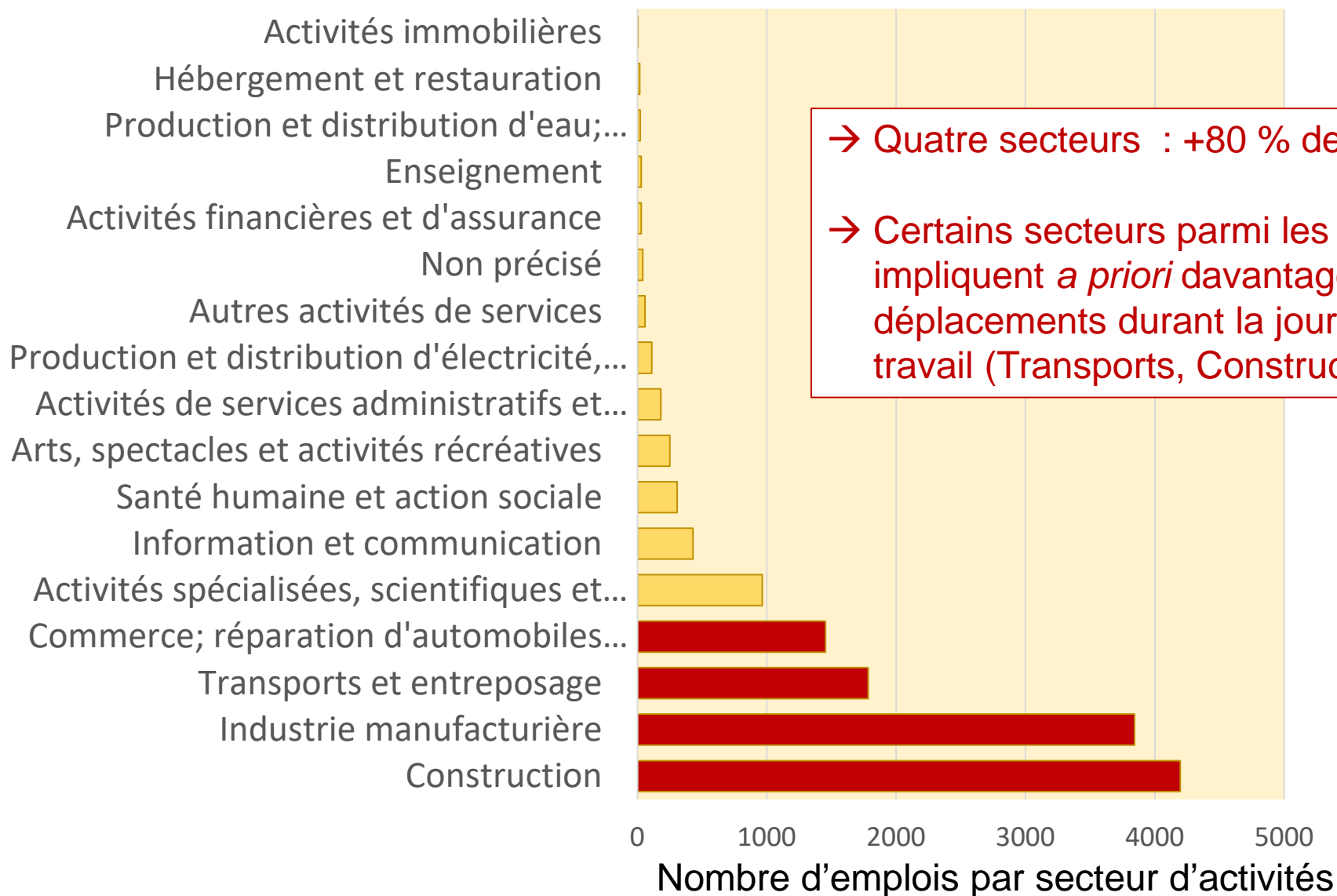


1. Caractéristiques des zones d'activités

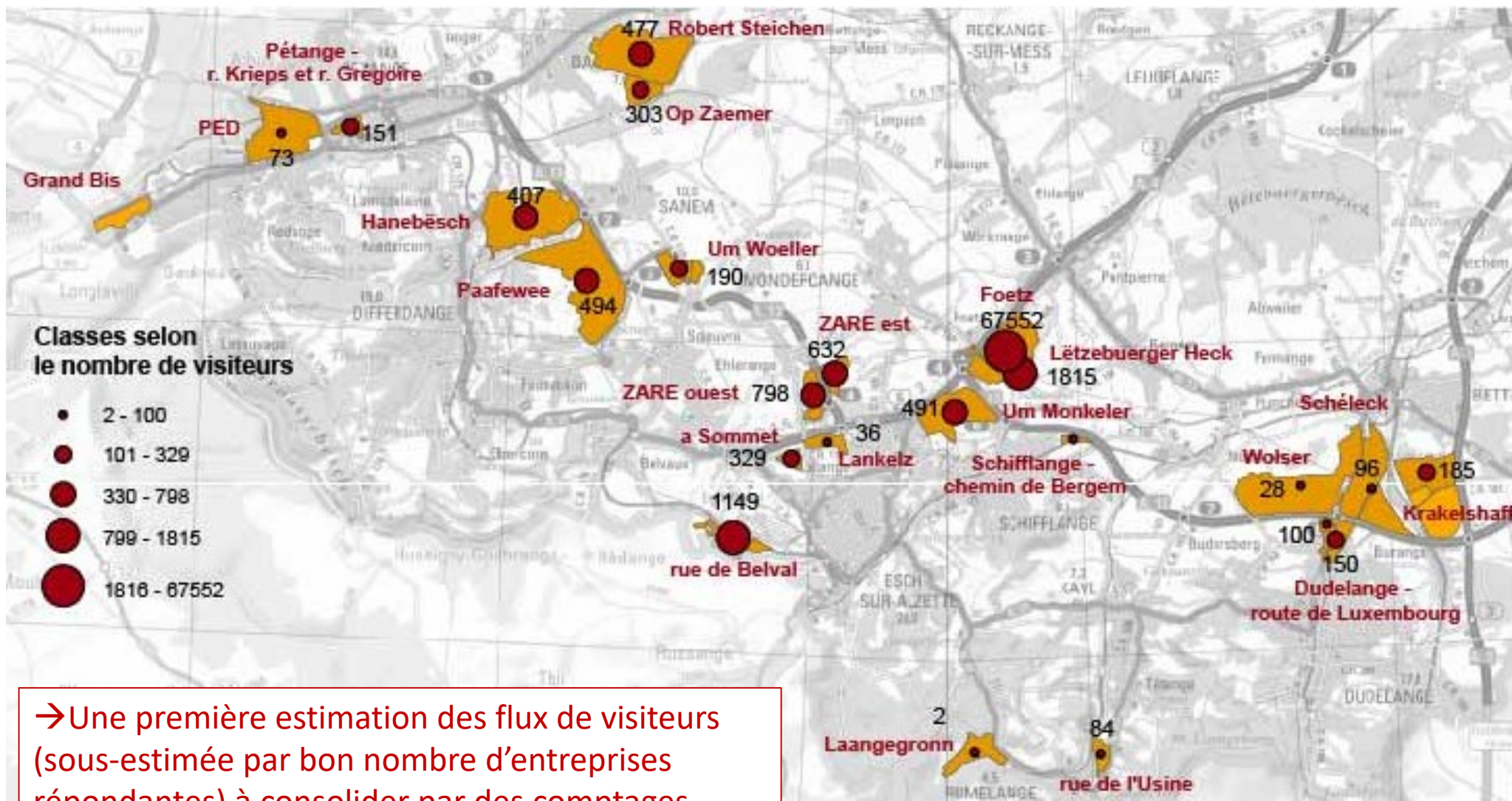




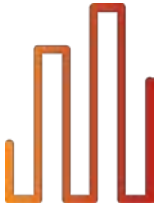
1.2. Secteurs d'activités dans les Z.A



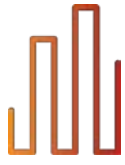
1.3. Carte des visiteurs



→ Une première estimation des flux de visiteurs (sous-estimée par bon nombre d'entreprises répondantes) à consolider par des comptages

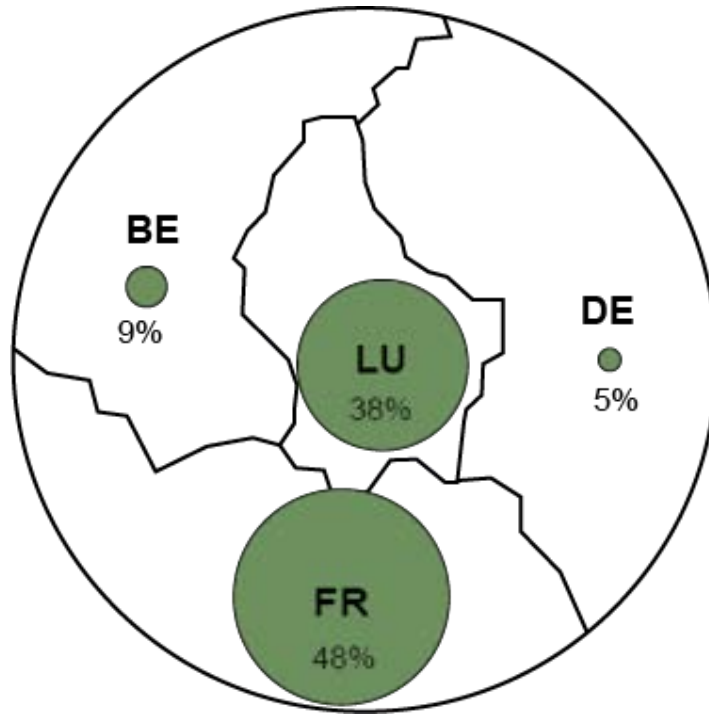


2. Caractéristiques des employés

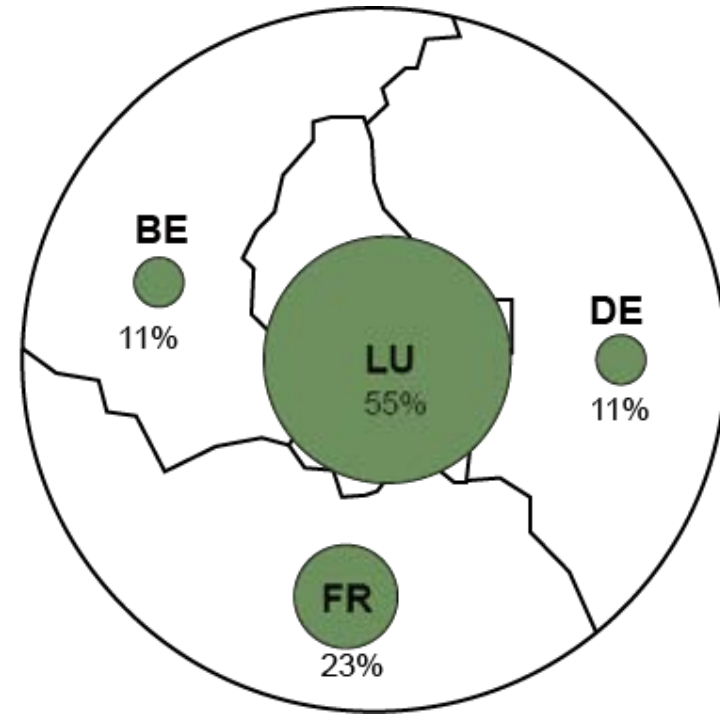


2.1. Pays de résidence des employés

ZA Sud (Enquête employés, 2017)



Ensemble du Luxembourg (STATEC, 2017)



- Grande variabilité d'une entreprise à l'autre.
- Différence significative liée
 - à la localisation (proximité de la frontière française, distance à l'Allemagne)
 - aux secteurs d'activités (secteur industriel, ...)





2.2. Profil des employés (1/2)

Age moyen : 41 ans

Célibataires : 29 %

En charge d'enfants scolarisés : 52 %

Permis de conduire : 98%

Abonnement TC : 8%



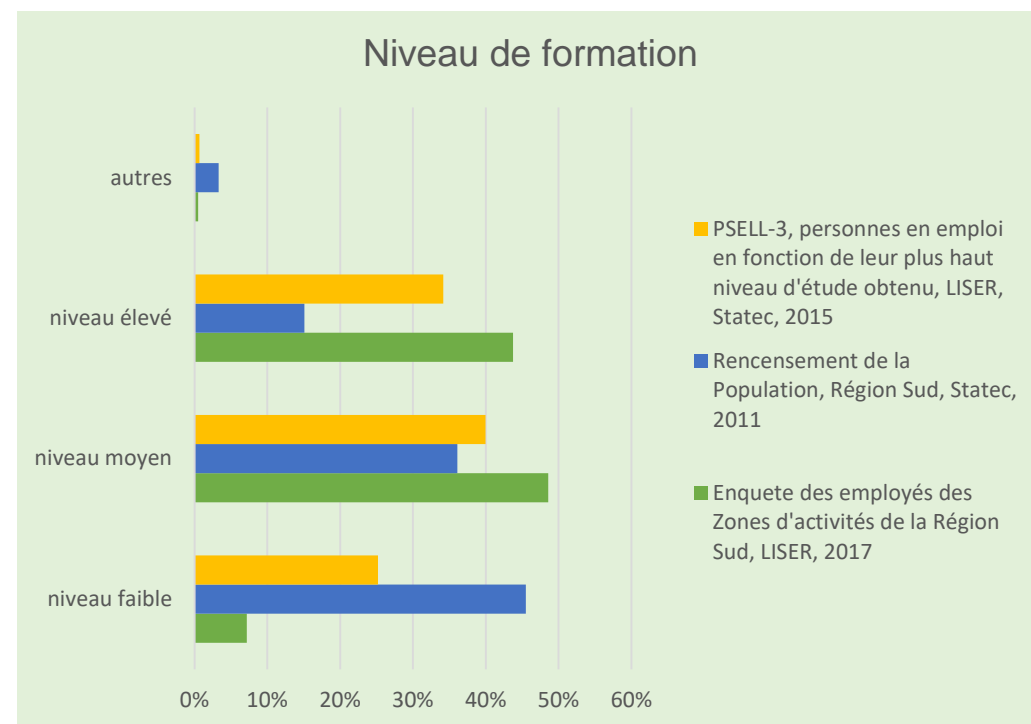
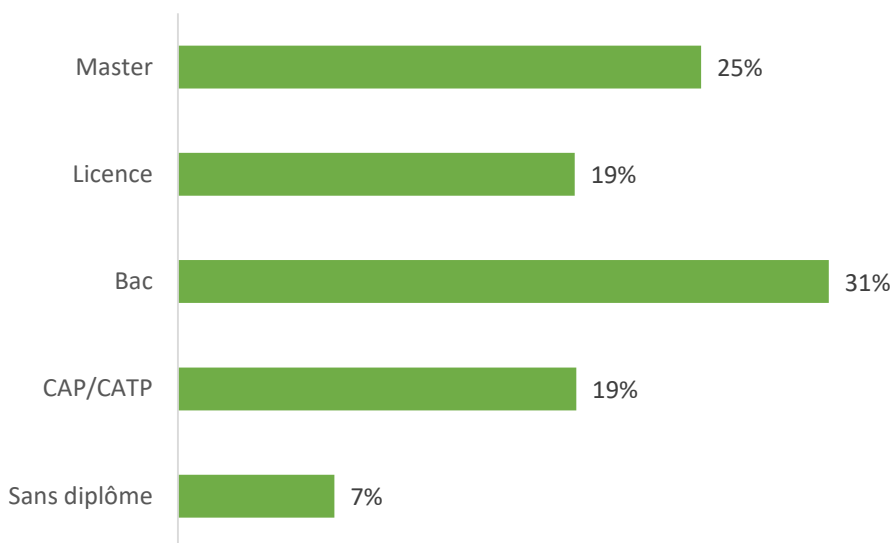
Hommes 68% Femmes 32%

→ Plus de la moitié des répondants a des enfants d'âge scolaire, ce qui peut impliquer des accompagnements à l'école (avant/après déplacements domicile-travail).

2.3. Profil des employés (2/2)

Niveau de formation

Niveau du plus haut diplôme obtenu



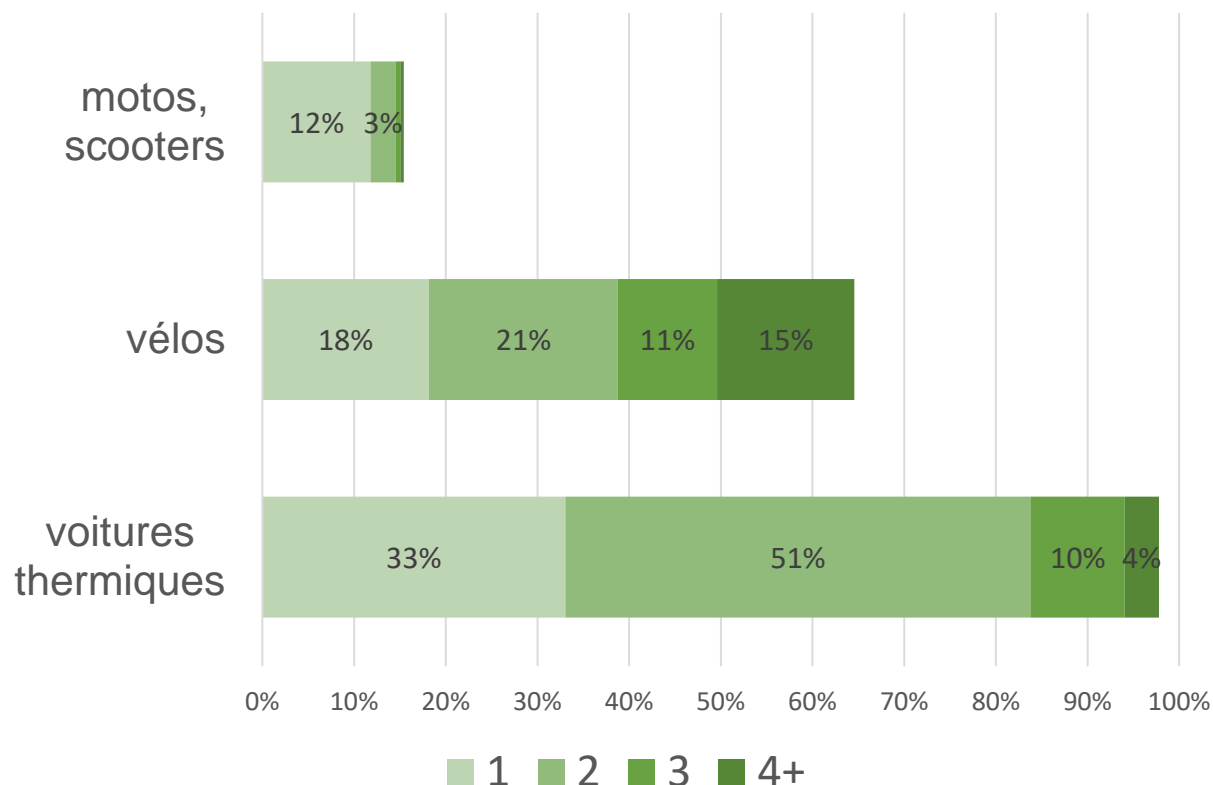
Part des employés de niveau de formation élevée :

→ plus importante qu'au Luxembourg (PSELL, 2015)

→ supérieure à celle des résidents de la Région Sud (Recensement de la Population, Statec, 2011)



2.4. Equipement au domicile



98 % des employés ont au moins une voiture
65 % en ont au moins deux

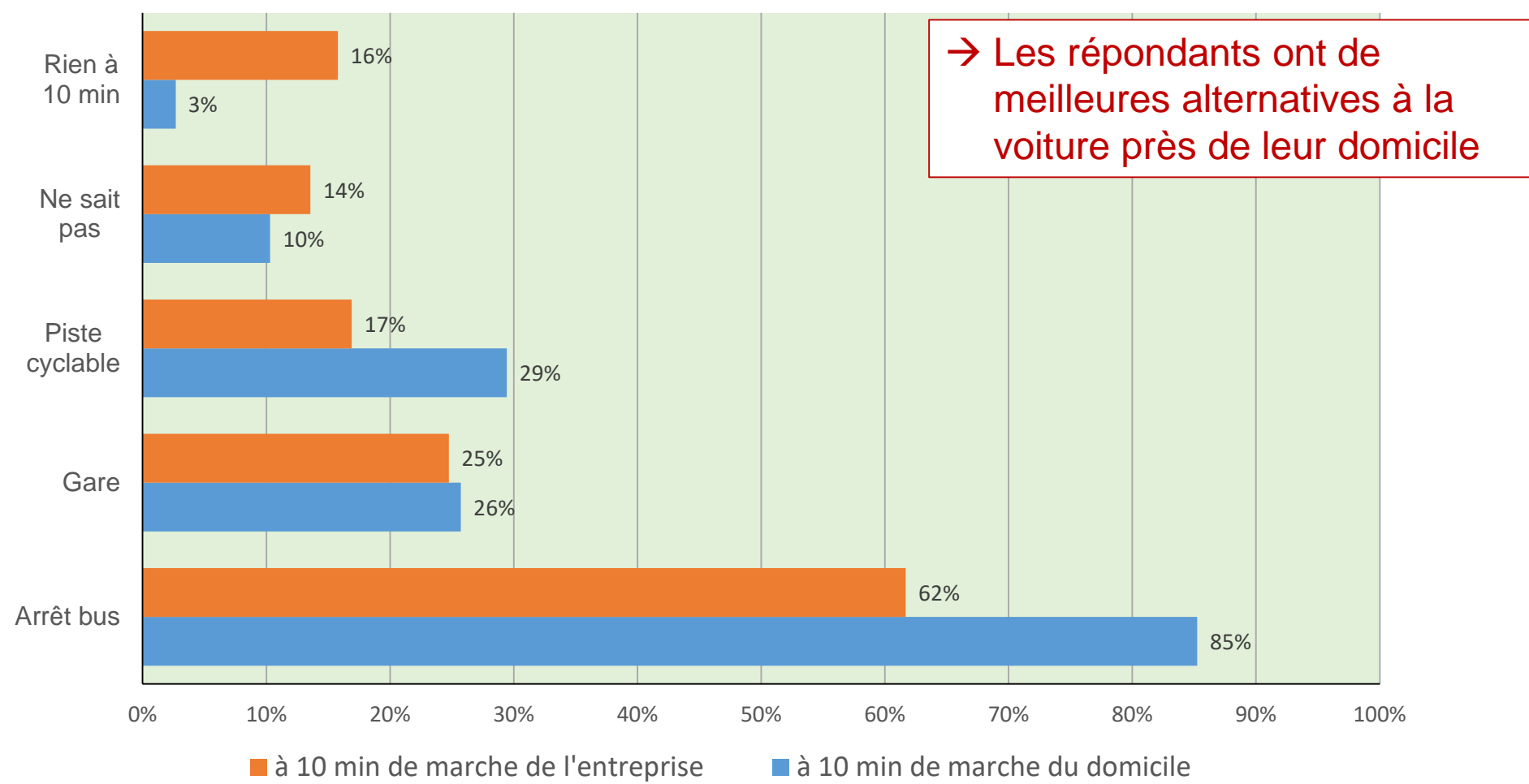
Motorisation non thermique :

- 18 personnes ont une voiture hybride
- 8 possèdent une/des voiture(s) électrique(s)
- 23 des pédélecs, 5 E-bike et 5 motos électriques

- La quasi-totalité des répondants dispose d'une ou plusieurs voitures au domicile.
- Les deux tiers disposent d'un ou plusieurs vélos mais peu de vélos électriques
- Les véhicules hybrides ou électriques sont encore peu répandus
- Le vélo reste cantonné à une pratique de loisir

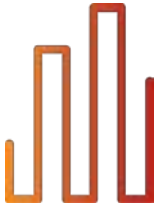


2.5. Infrastructures à proximité

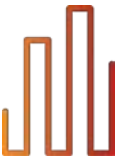


Note de lecture : 85 % des répondants disposent d'un arrêt de bus à 10 min de leur domicile





3. Mobilité quotidienne vers les Zones d'Activités



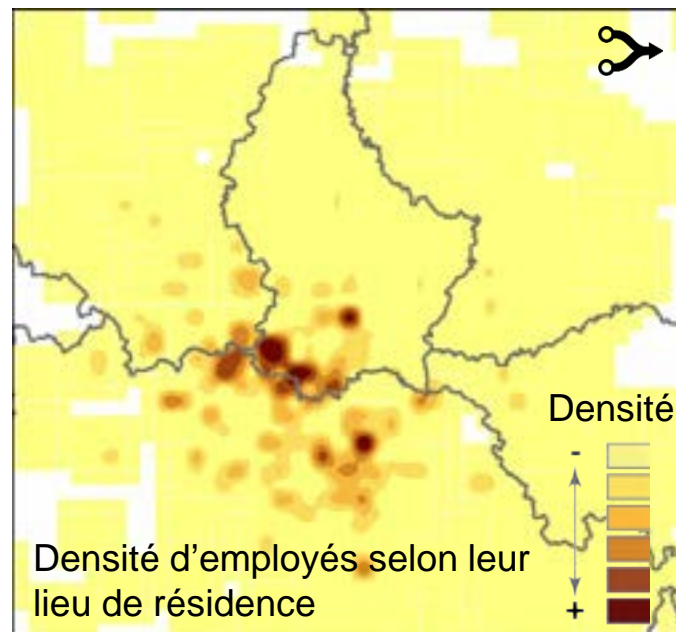
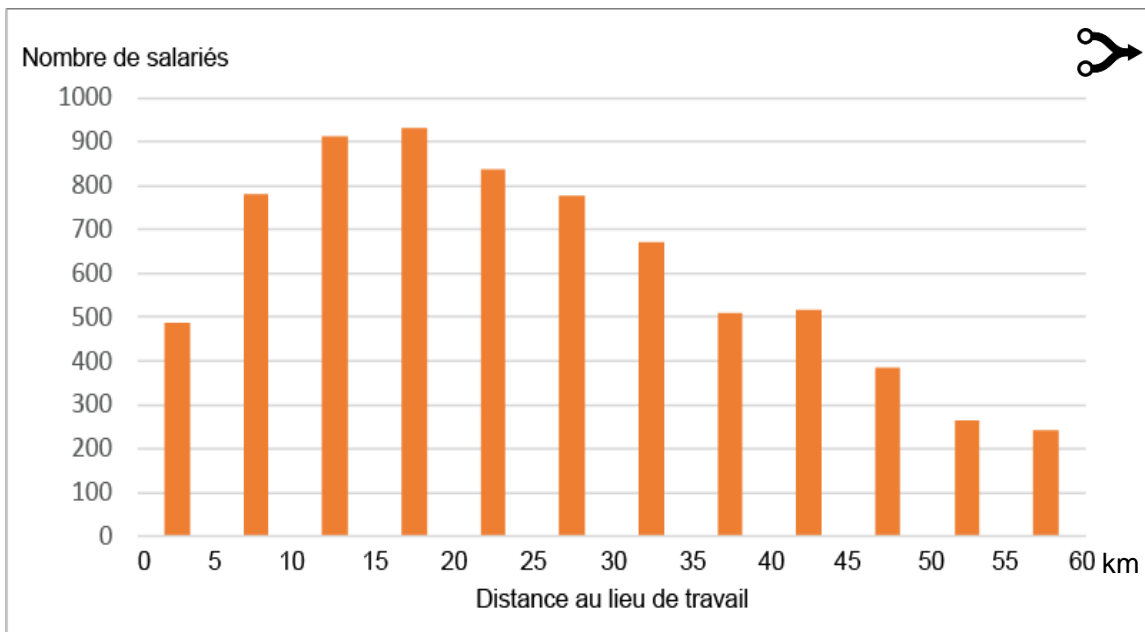
3.1. Trajet domicile-travail : temps et distance

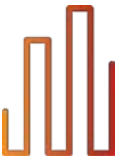
50% des employés mettent moins de 50 min.

50 % des employés habitent à moins de 28 km



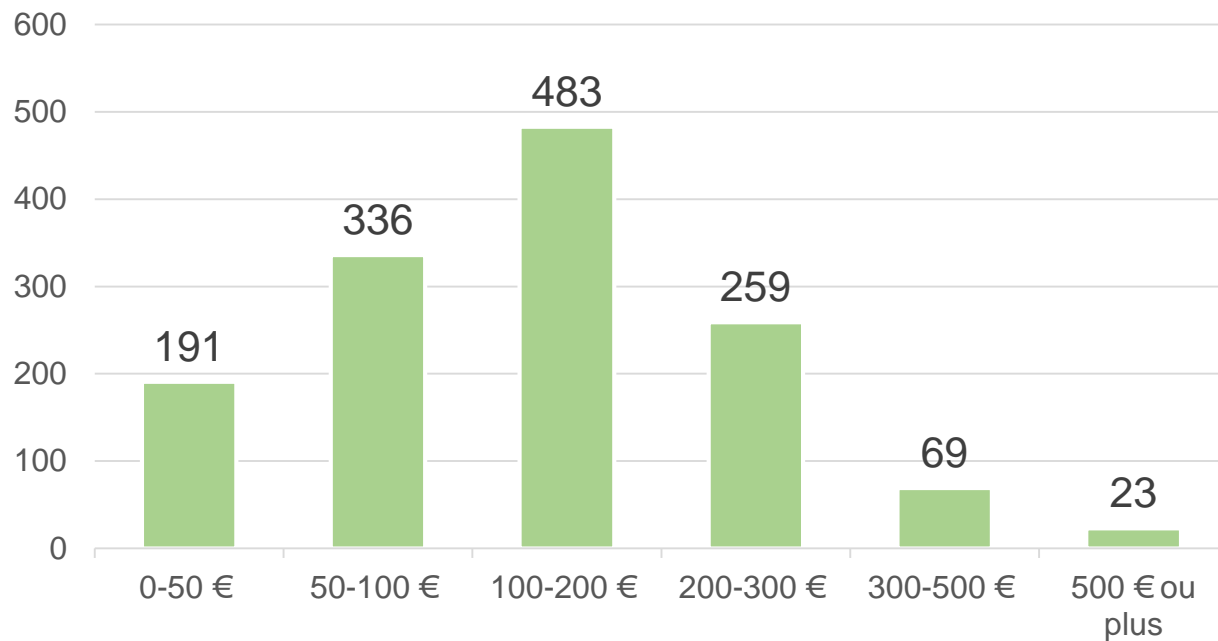
- Un tiers environ des employés habite dans la Région Sud ou à moins de 10 km
- Distance moyenne au lieu de travail inférieure à celle des frontaliers (EMF, 2010)





3.2. Trajet domicile-travail : coût

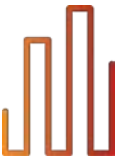
Coûts mensuels déclarés



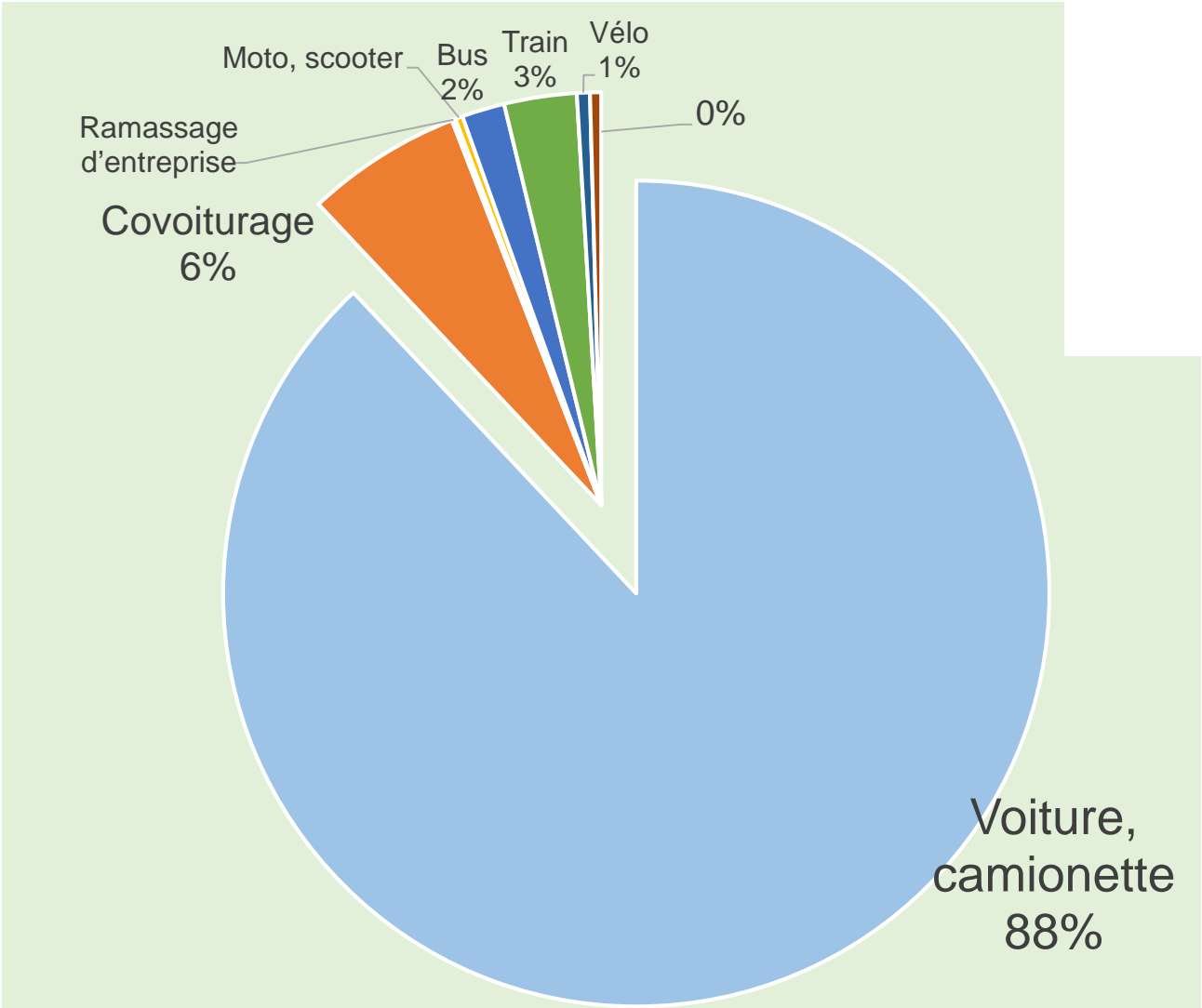
→ Le coût du trajet semble sous-estimé par une grande partie des répondants

Selon l'enquête budget des ménages de 2015 (Statec), les dépenses liées aux transports représentent 8 379 € par an





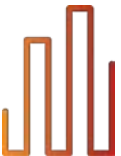
3.3. Trajet domicile-travail : part modale



Résidents	Mode	Frontaliers
90%	Voiture	87%
0,5%	Covoiturage	8%
2%	Train	3%
5%	Bus	0,2%
2,5%	Autres	1,8%

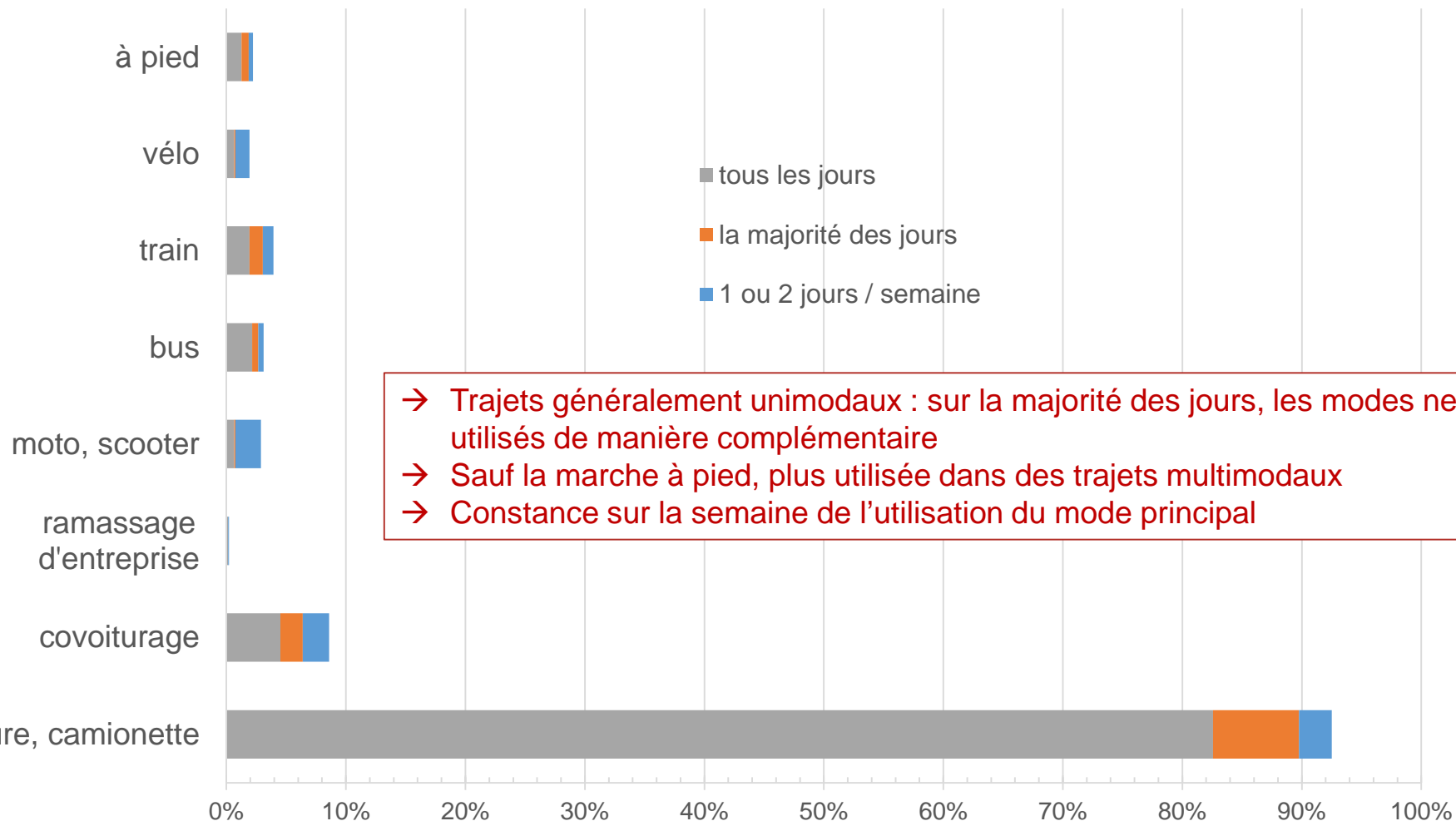
- Forte dépendance automobile
- Tendances similaires à celles observées dans l'Enquête Mobilité des Frontaliers, LISER (2010) et l'Enquête Déplacements Villes Moyennes Lorraine-Nord (2014).



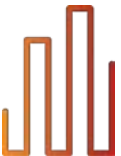


3.4. Trajet domicile-travail : choix modal

Usage des différents modes au cours de la semaine

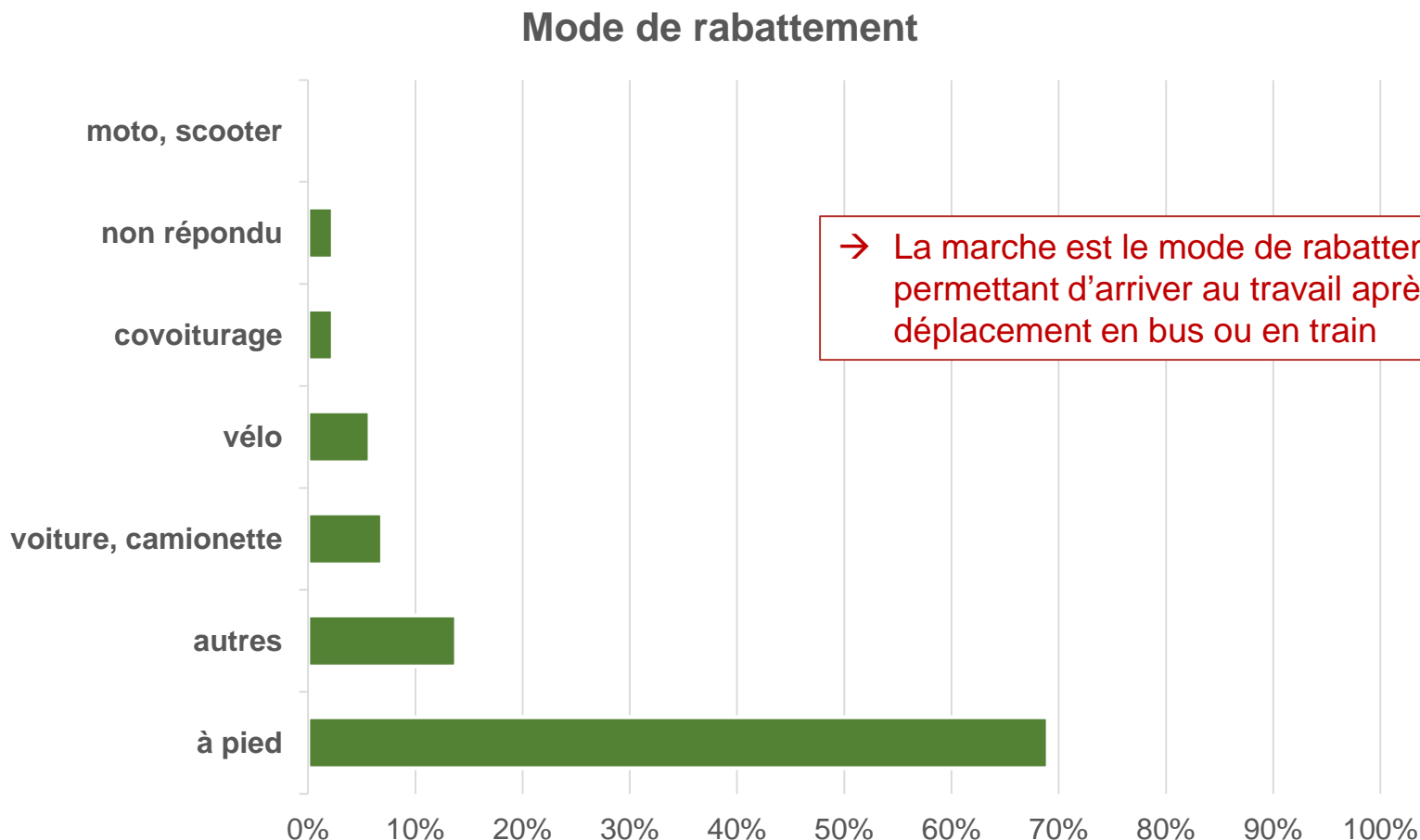


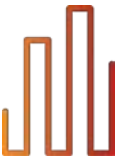
- Trajets généralement unimodaux : sur la majorité des jours, les modes ne sont pas utilisés de manière complémentaire
- Sauf la marche à pied, plus utilisée dans des trajets multimodaux
- Constance sur la semaine de l'utilisation du mode principal



3.5. Trajet domicile-travail : dernier km TC

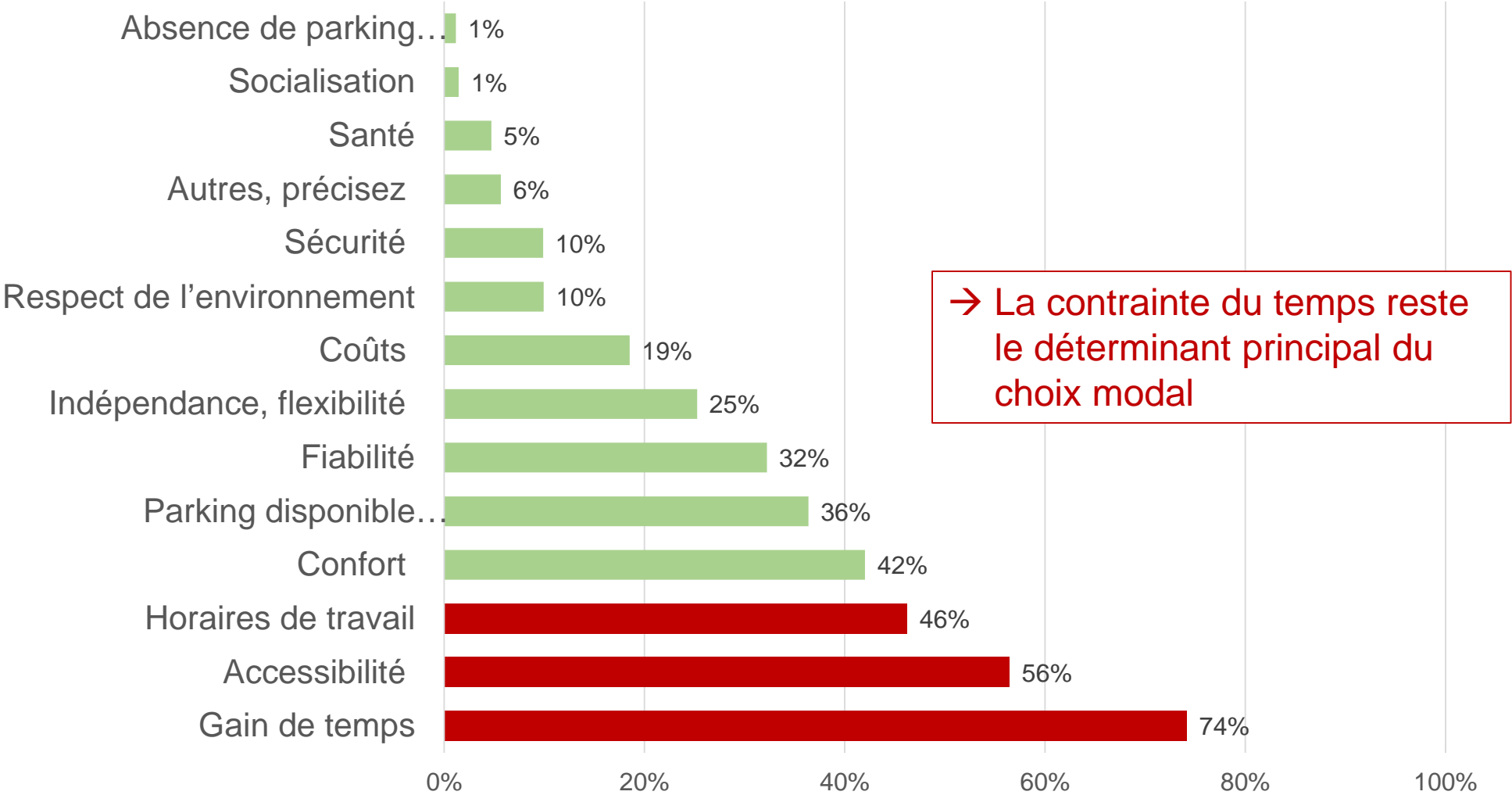
Dernier kilomètre des usagers TC

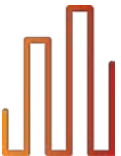




3.6. Trajet domicile-travail : critère choix modal

Critères importants pour le choix du mode de transport

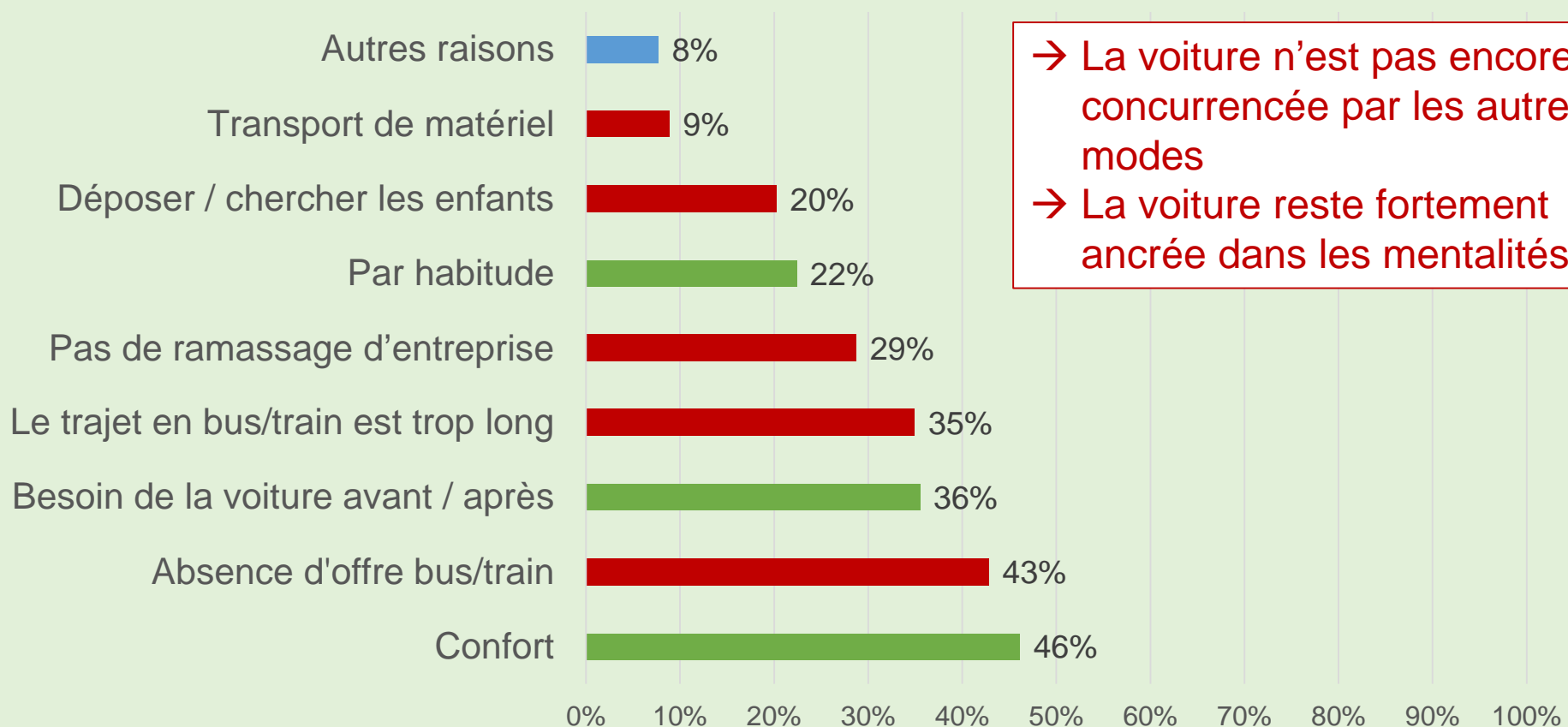




3.7. Trajet domicile-travail : critère choix modal

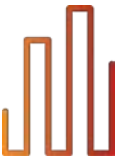
Critères importants pour les automobilistes

% de répondants



→ La voiture n'est pas encore concurrencée par les autres modes

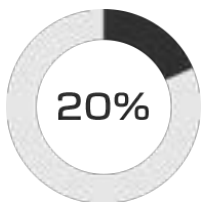
→ La voiture reste fortement ancrée dans les mentalités



3.8. Trajet domicile-travail : critère choix modal

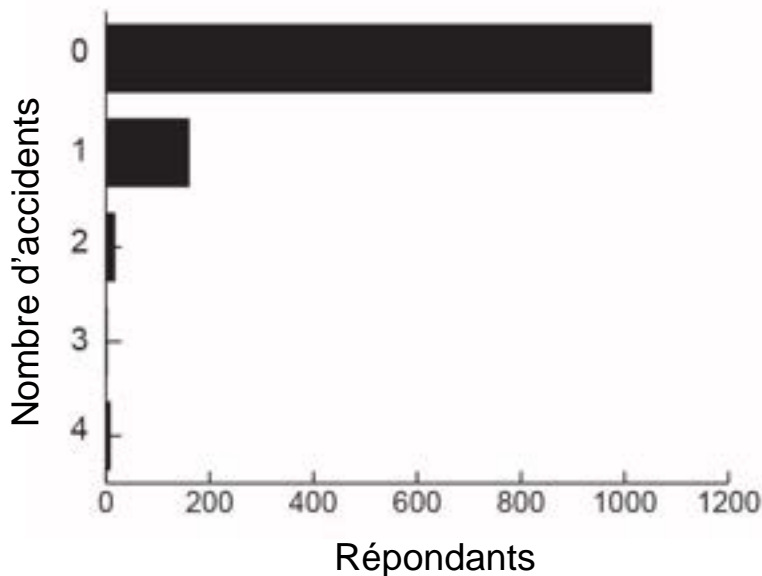


Taux de remplissage des voitures : 1.15 personne par voiture



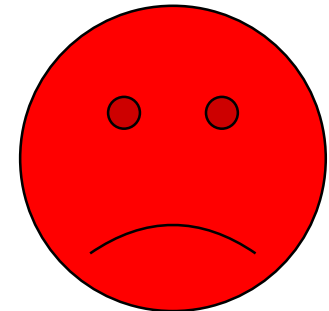
20 % des répondants disposent d'une voiture de fonction

Accidents de la route
durant les deux dernières années



Note : un **véhicule de fonction** est un véhicule confié par une entreprise à l'un de ses collaborateurs avec l'autorisation de l'utiliser pendant et en dehors de ses heures de travail.





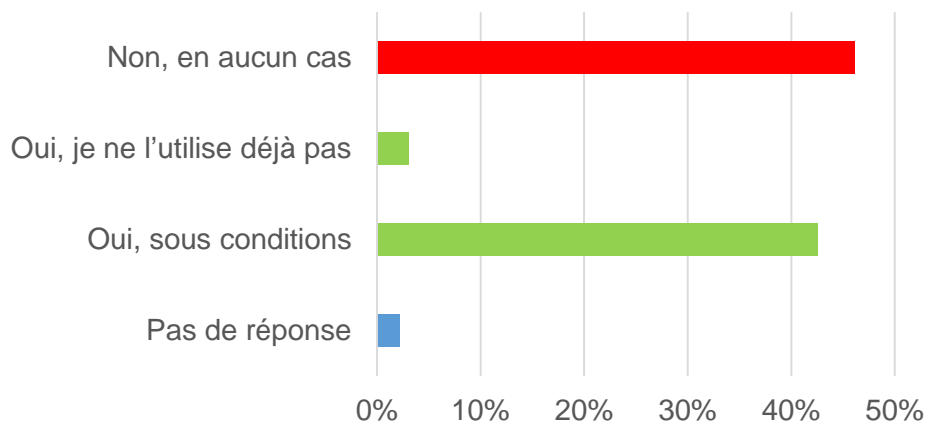
Insatisfait ou très insatisfait : 33 %



3.10. Evolution du choix modal

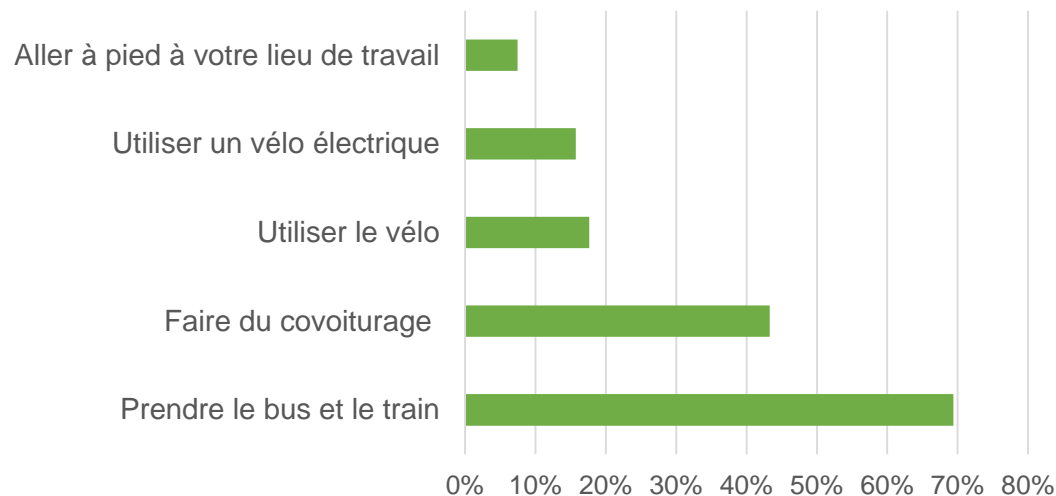
Est-il envisageable pour vous de ne pas prendre la voiture ?

N = 1348



Si oui, seriez-vous prêt à ...

N = 686

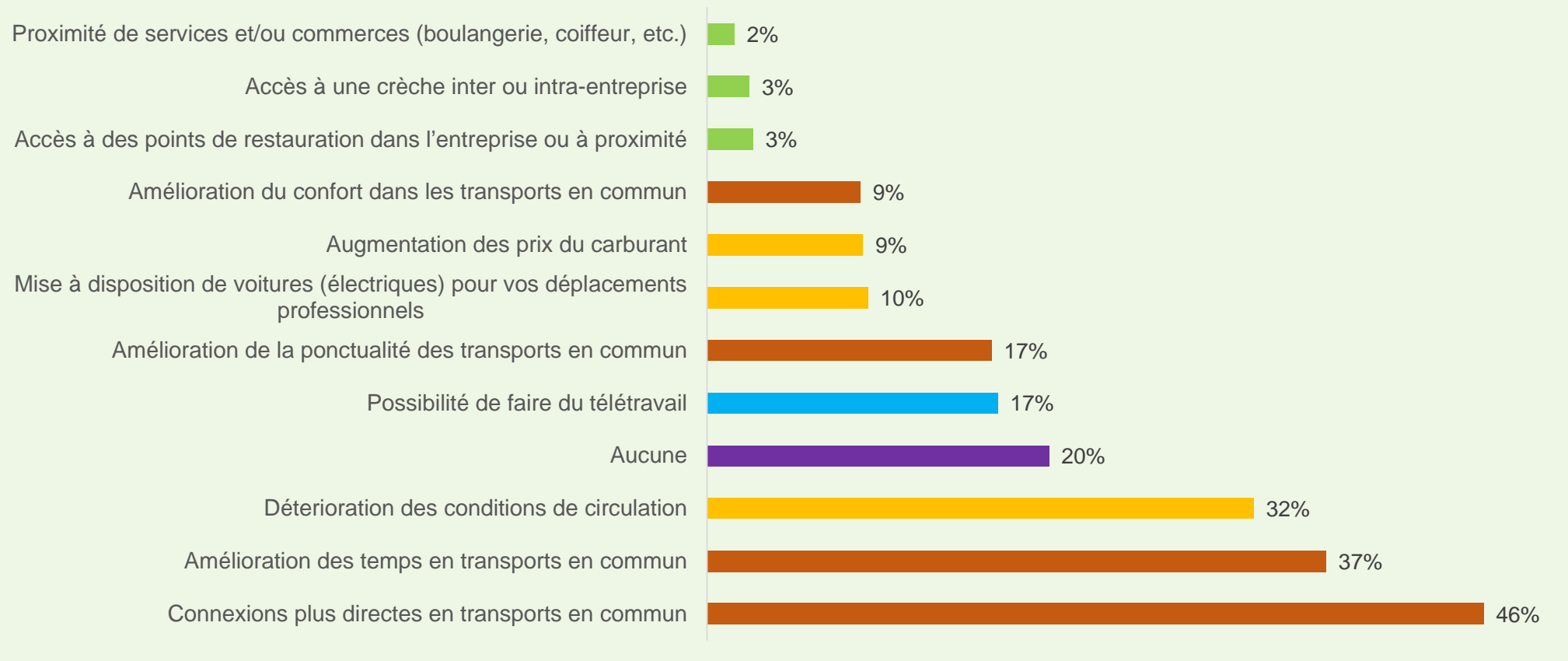


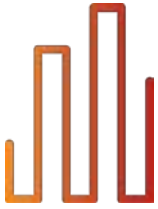
6 % des répondants ont changé de mode de transports au cours des 12 derniers mois :

- 70 % pour aller vers la voiture
- 20 % pour la délaissier

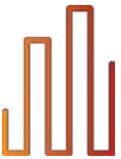
3.11. Evolution du choix modal

Trois facteurs les plus importants pour ne pas utiliser la voiture pour aller au travail



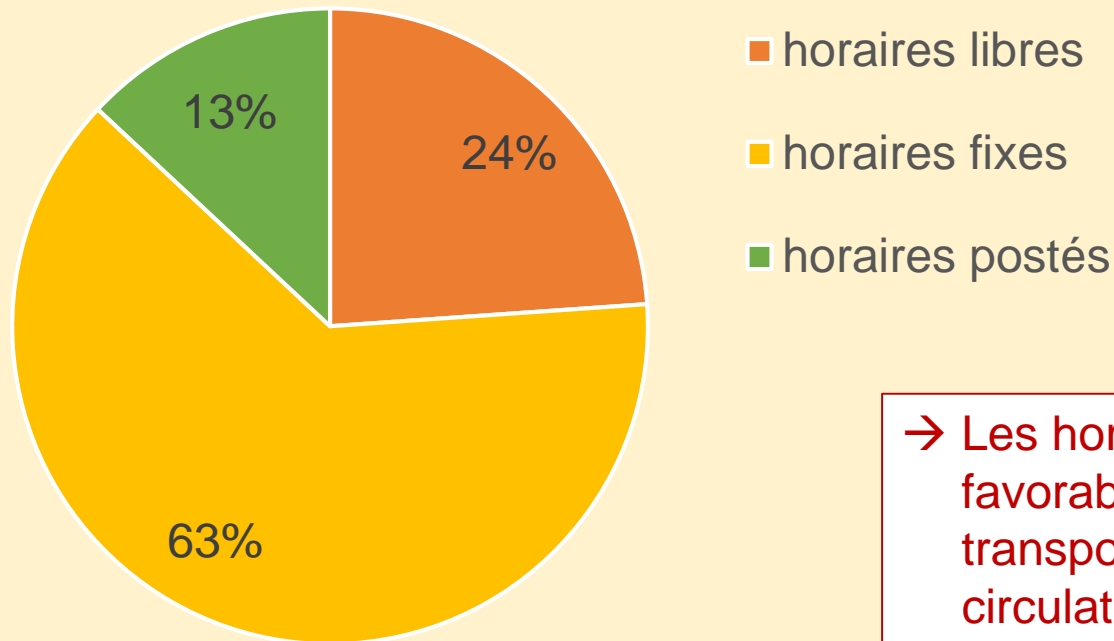


4. Horaires de travail



4.1. Organisation horaire des entreprises

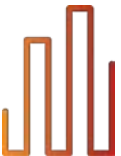
Horaires de travail



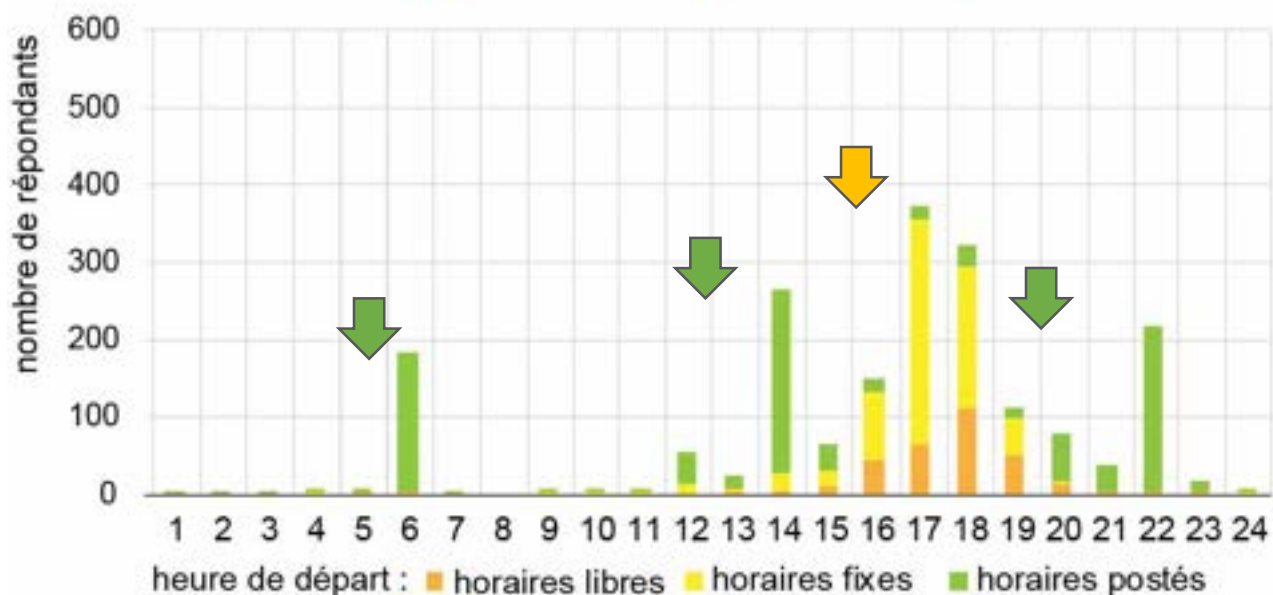
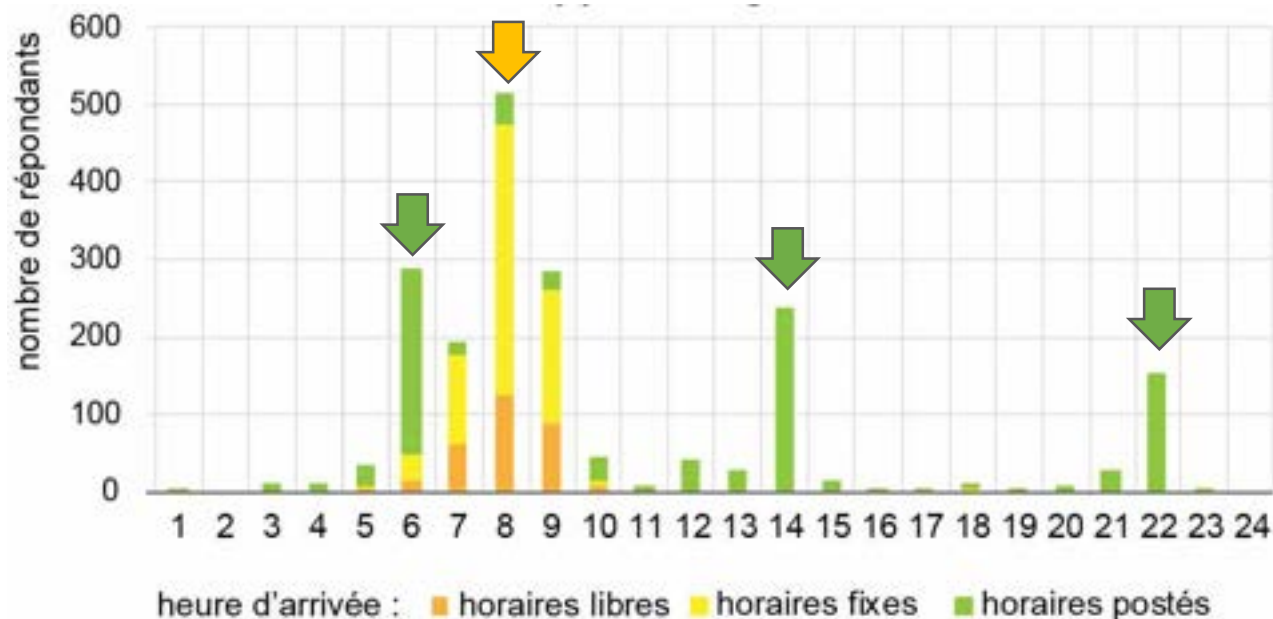
Temps plein pour les salariés : 91 %

- Les horaires libres sont *a priori* les plus favorables pour s'adapter aux horaires de transports en commun et aux conditions de circulation
- Pour $\frac{3}{4}$ des répondants les horaires sont imposés. L'offre de transports doit donc être adaptée en concertation avec les entreprises





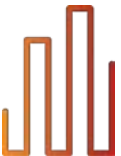
4.2. Horaires d'arrivée et de départ des employés



→ Les employés en horaires libres ou fixes arrivent majoritairement à 8h ; les départs sont plus étalés entre 17 et 18 h

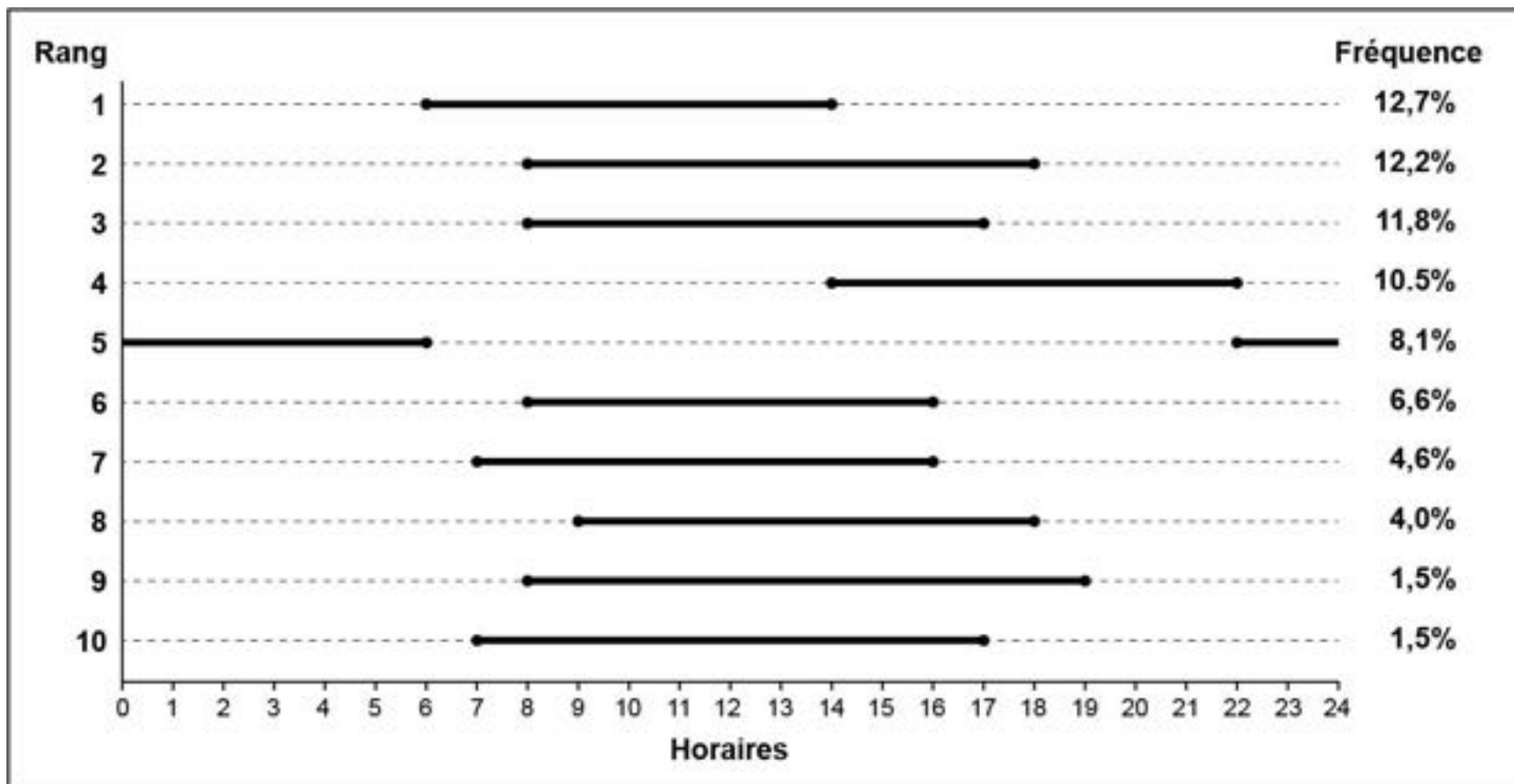
→ La majorité des employés en horaires postés arrivent et partent à 6h, 14 h ou 22 h





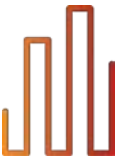
4.3. Horaires de présence des employés

“Top 10” des horaires des employés des ZA



- 73,5 % des salariés travaillent selon 10 plages horaires prédominantes
- Du fait des secteurs d'activités, les horaires postés sont importants

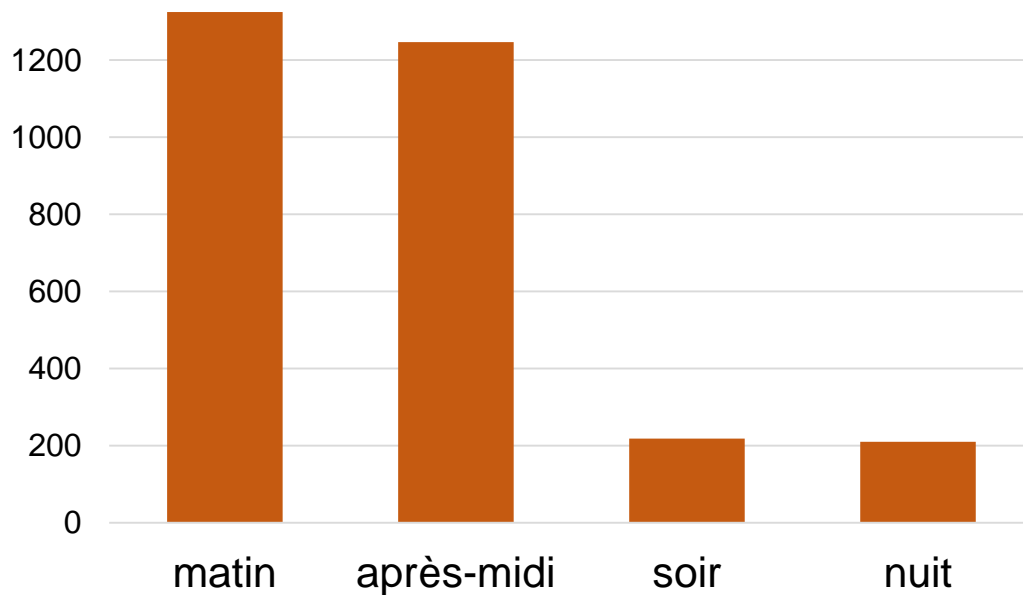
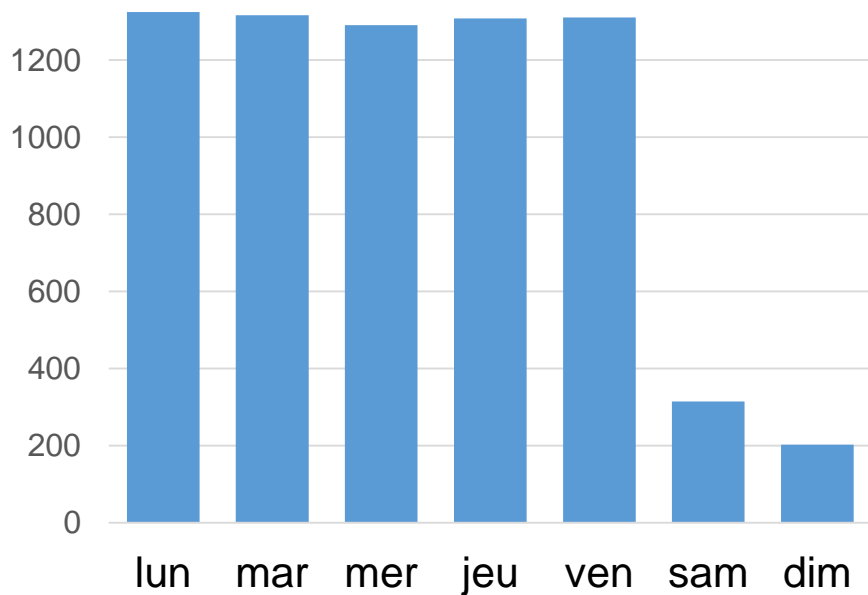




4.4. Temps de travail

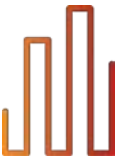
Temps plein : 91 % des répondants

Temps partiel : les 9% restants travaillent en moyenne à 70% d'un temps plein



→ Entre 15 et 20 % des répondants travaillent aussi le week-end ou le soir et la nuit

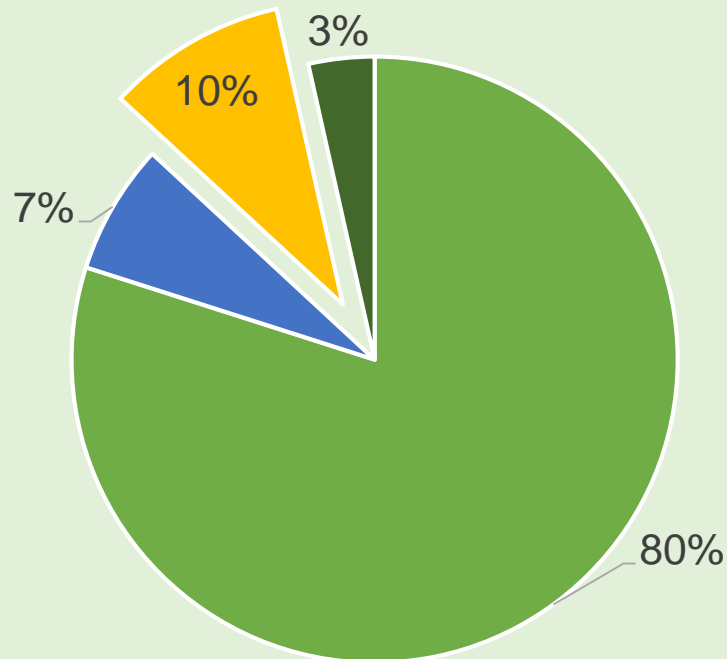




4.5. Pause déjeuner

Lieu de la pause déjeuner

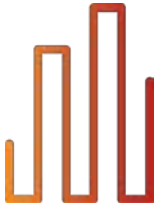
- sur place
- ailleurs dans la zone d'activités
- hors de la zone d'activité ou chez soi
- autres (sport, pas de pause, devant l'ordi, etc...)



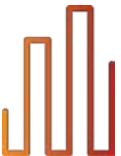
Mode de transport utilisé pendant la pause déjeuner



- La pause déjeuner engendre peu de déplacements
- Lorsque c'est le cas, la voiture reste privilégiée, mais la part de la marche à pied est importante (1 personne sur 4)

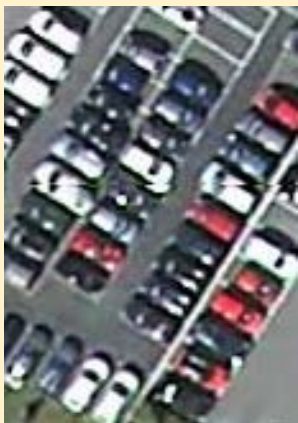


5. Politique de mobilité



5.1. Stationnement

En général, les salariés peuvent stationner plutôt facilement dans 4 cas sur 5



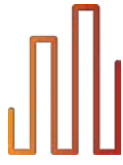
Généralement gratuit et à proximité de l'entreprise pour 94 % des employés

94 % des employés n'utilisent jamais de P+R



Exploitation des parkings durant la semaine

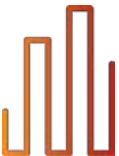
Exploitation	jours ouvrables	samedis	dimanches & fériés
peu exploité	7%	77%	85%
bien exploité	63%	20%	13%
surchargé	30%	3%	1%



5.2. Coût de stationnement

- 2% des places sont payantes
- 20 % des entreprises participent aux coûts de stationnement
- 19 % des entreprises participent à la totalité des coûts de stationnement
- 3 entreprises sur 5 disposent de places de stationnement publiques à proximité
- Dans 9 cas sur 10, ces places publiques sont gratuites





5.3. Types de stationnement

Lieu du stationnement	Nombre de réponses
P+R	5
Garage, parking privé	11
Autres	11
Près d'une gare ou un arrêt	12
Parking public à proximité	68
Parking entreprise	1142

Stationnement à proximité de l'entreprise	Nombre de réponses
Très facile	657
Facile	184
Un peu difficile	72
Très difficile	101
Non pertinent	158

→ Grande facilité de stationnement dans les parkings mis à disposition par les entreprises

5.4. Allocation des places de stationnement

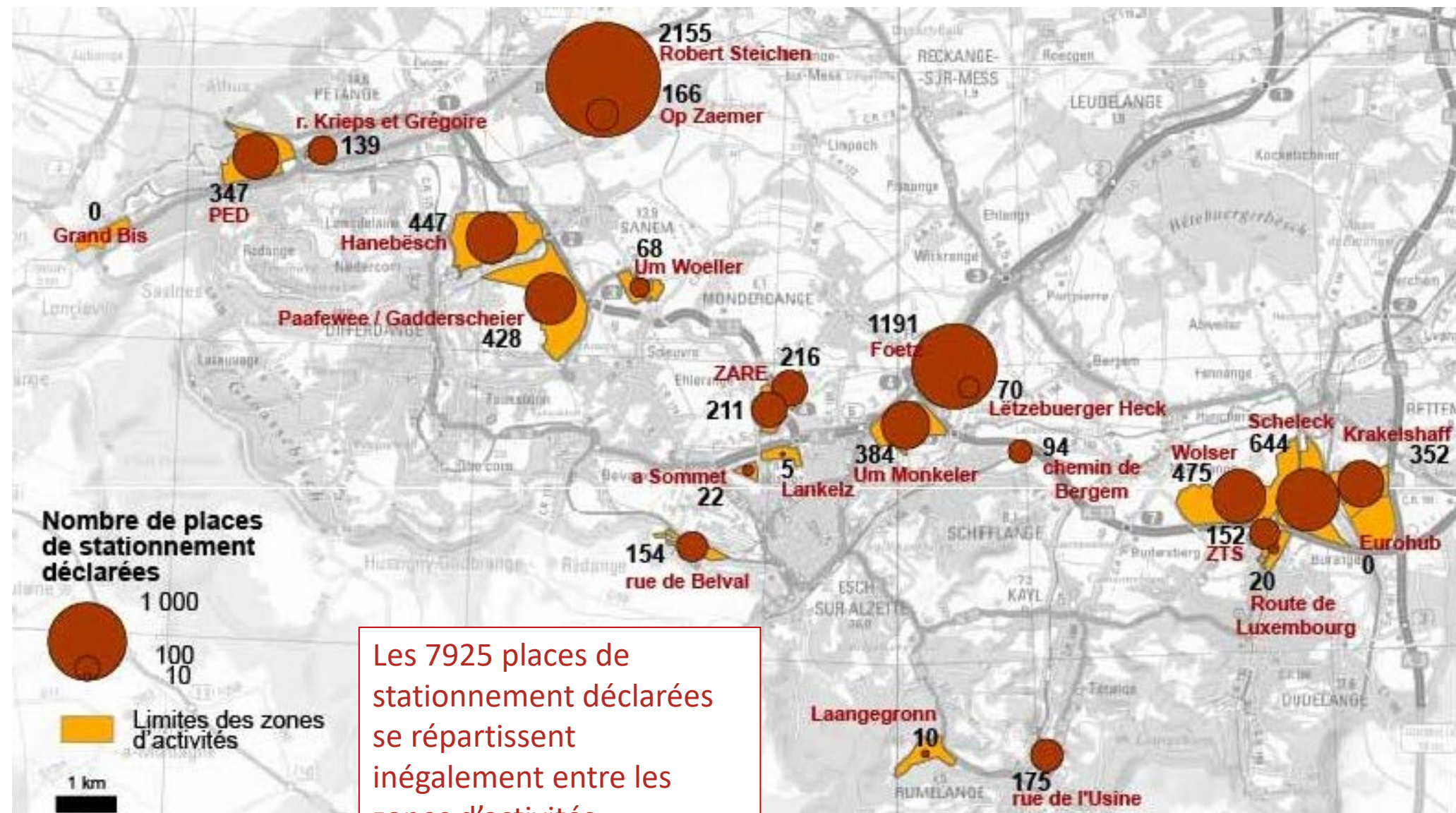
	Nombre d'entreprises	% d'entreprises
placement libre	147	77%
places réservées	15	8%
autres	25	13%
non réponse	5	3%

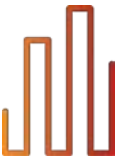


- Le placement est libre dans la majorité des cas
- Lorsqu'il y a des places réservées, celles-ci sont généralement attribuées sur critères hiérarchiques

Attribution des places réservées	Nombre d'entreprises	% d'entreprises
Pas de place réservée	69	36%
Hiérarchie interne	65	34%
Selon critères/besoins personnels	11	6%
Réservé aux covoitureurs	2	1%
Distance domicile-travail	1	1%
Autres	1	1%
Par abonnement		0%

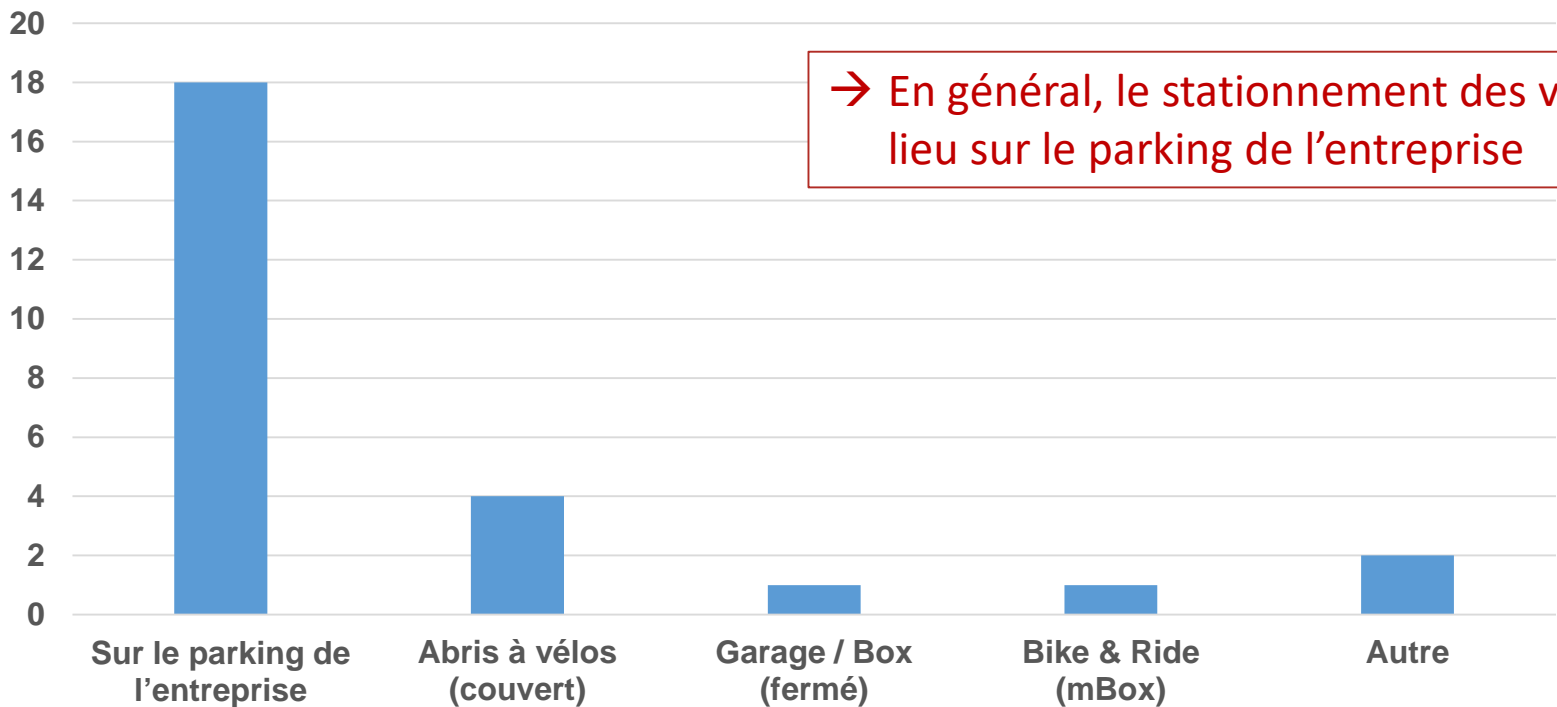
5.5. Répartition des places de stationnement





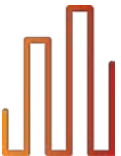
5.6. Stationnement vélo

Types de stationnements vélo



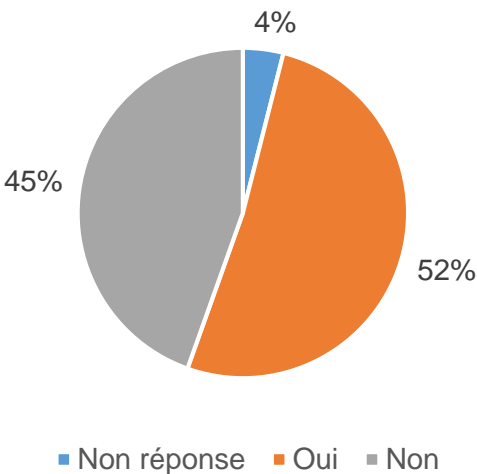
→ En général, le stationnement des vélos a lieu sur le parking de l'entreprise



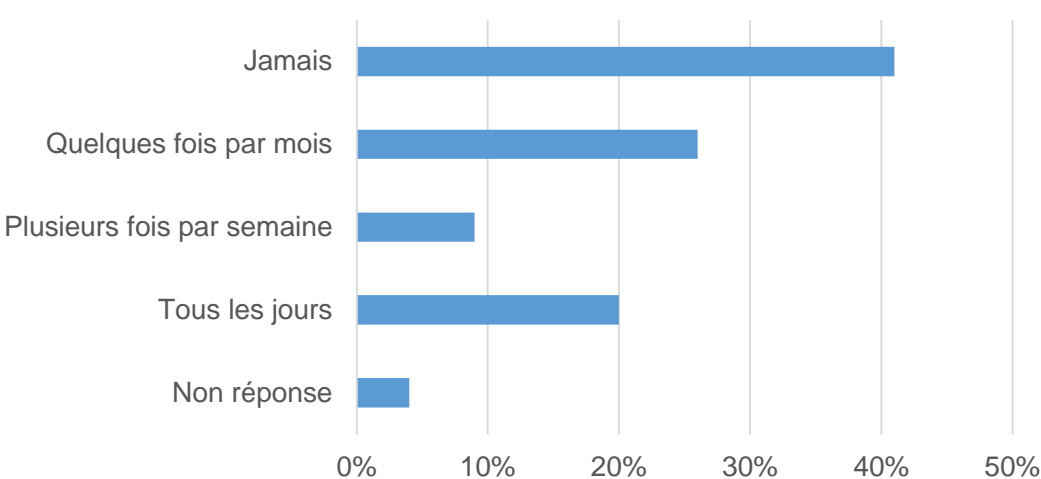


5.7. Mobilité au travail

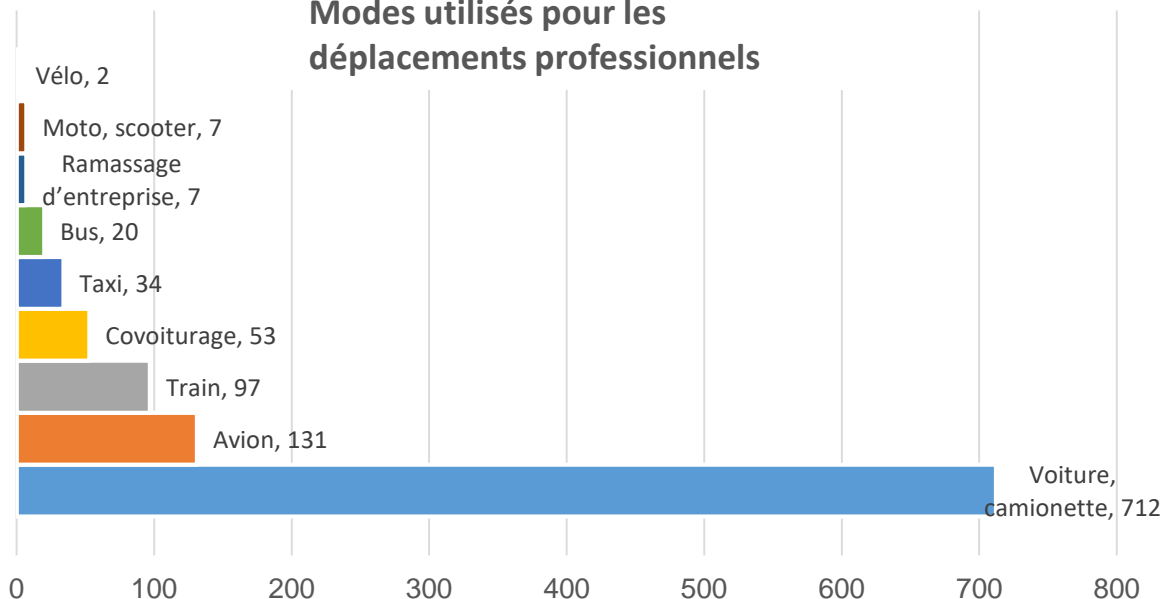
Un véhicule de service est à disposition



Fréquence des déplacements professionnels



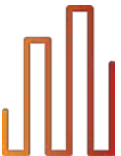
Modes utilisés pour les déplacements professionnels



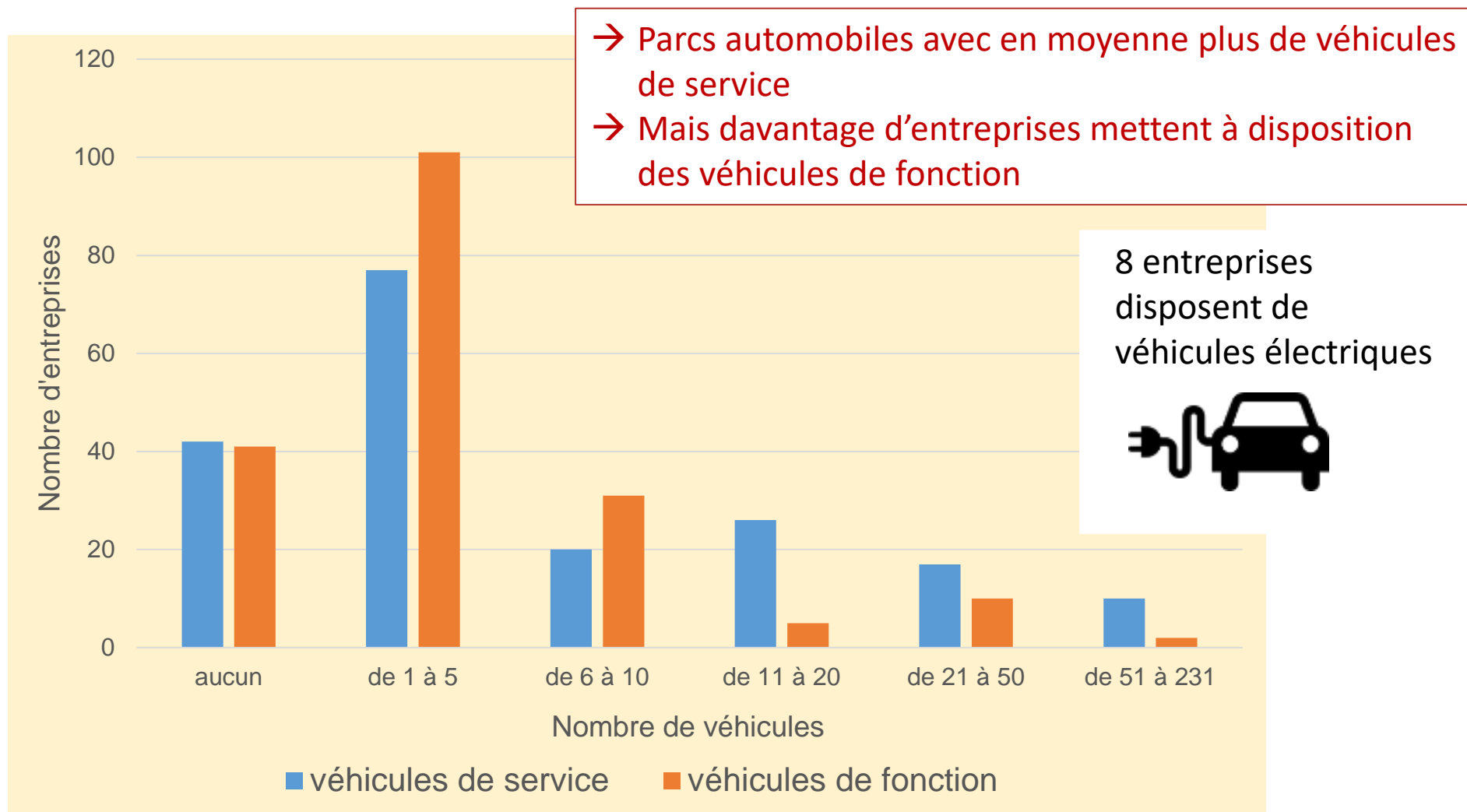
→ 20 % des répondants se déplacent tous les jours dans le cadre de leur travail

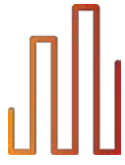
→ La voiture est le mode privilégié de la mobilité professionnelle

Note : un **véhicule de service** est un véhicule confié par une entreprise à un de ses salariés pour les besoins de son activité professionnelle.



5.8. Parc automobile des entreprises



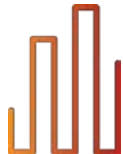


5.9. Télétravail



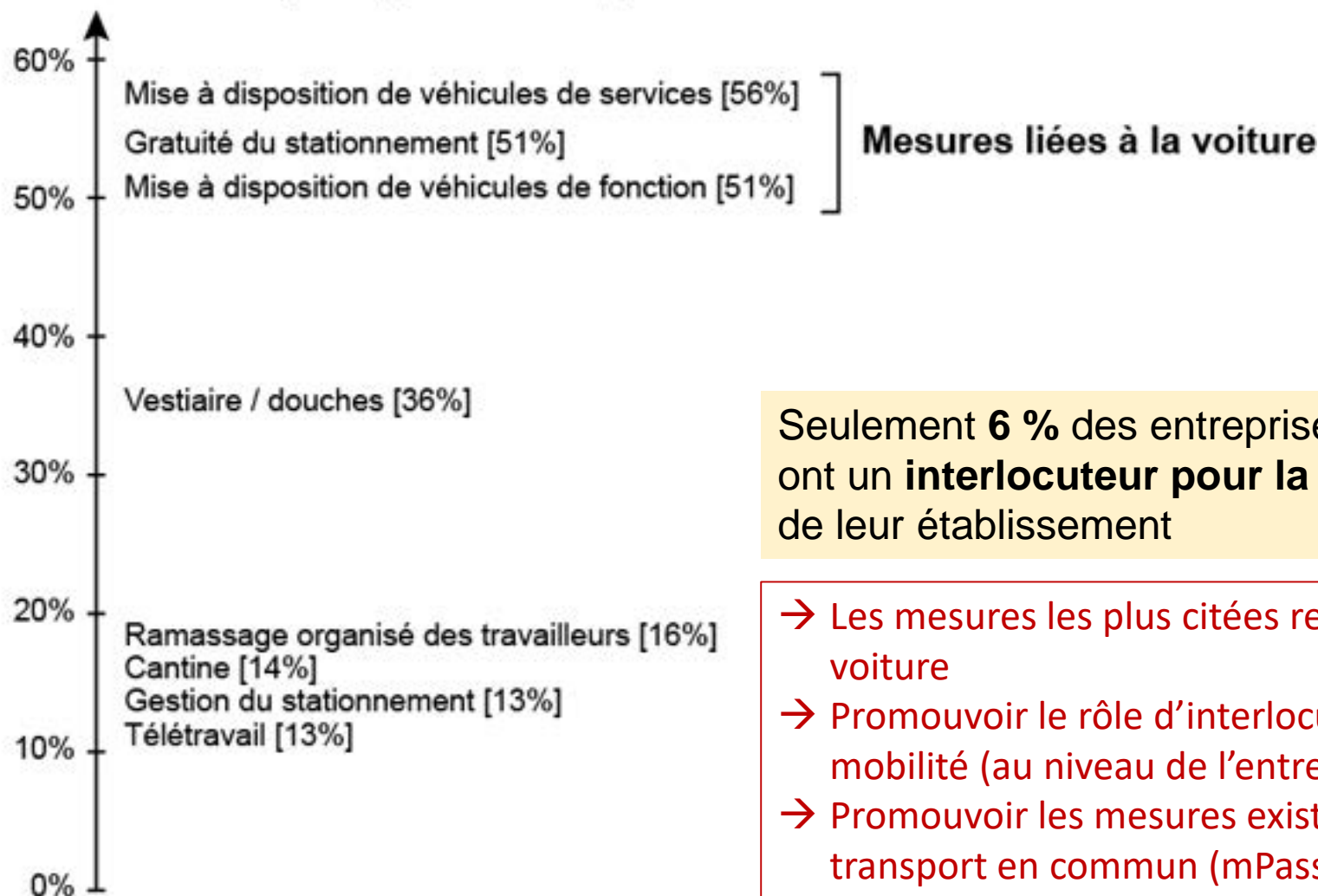
D'après les responsables d'entreprises, **moins de 2% des employés** ont la possibilité de faire du télétravail

Du fait des secteurs d'activités des entreprises, le télétravail reste une marge de manœuvre limitée pour réduire les déplacements automobiles



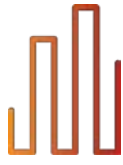
5.10. Politique de mobilité dans les entreprises

Mesures mises en place par les entreprises



Seulement **6 %** des entreprises répondantes ont un **interlocuteur pour la mobilité** au sein de leur établissement

- Les mesures les plus citées restent liées à la voiture
- Promouvoir le rôle d'interlocuteurs pour la mobilité (au niveau de l'entreprise, de la ZA)
- Promouvoir les mesures existantes en faveur du transport en commun (mPass, amélioration de l'offre ...)



5.11. Attentes des salariés

- Les attentes des salariés restent conditionnées par leurs pratiques actuelles
- Concordance avec les mesures les plus fréquemment implémentées par les entreprises
- Emergence d'un intérêt pour le transport collectif

