

### LES ENQUÊTES MÉNAGES DÉPLACEMENTS

Les objectifs de ces enquêtes sont d'obtenir une photographie des comportements quotidiens de mobilité des ménages, de mesurer leurs flux de déplacements à l'intérieur d'un périmètre d'enquête, d'observer et quantifier les évolutions depuis l'enquête précédente réalisée en 1988.

Ainsi, 2913 ménages (soit 7151 personnes) ont été enquêtés entre le 4 mars et le 17 juin 1997, dont 2278 dans la Communauté Urbaine de Strasbourg, 335 dans le reste de son bassin d'emploi et 280 dans l'arrondissement de Molsheim.

Les évolutions mesurées entre 1988 et 1997 ne sont possibles que sur la Communauté Urbaine de Strasbourg, la première enquête n'ayant été réalisée que sur ce périmètre.

Ces enquêtes utilisent une méthodologie établie par le CERTU<sup>1</sup>, donnant une assurance de compatibilité avec d'autres agglomérations. Elles constituent ainsi une base de données nationales, avec un recul de 25 ans.

Ces enquêtes sont généralement programmées afin d'alimenter les modèles de trafic et de permettre une évaluation des investissements réalisés dans le cadre de politiques de déplacements, comme l'impose la Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs (du 30 décembre 1982).

### LES OBJECTIFS POURSUIVIS

Outre la mesure de la mobilité individuelle et des flux de déplacements à

1. Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques du ministère de l'Équipement, du Logement et des Transports

travers les territoires enquêtés, cette enquête a permis de développer la connaissance et la compréhension du territoire en terme de transport.

La question des profils des utilisateurs des différents modes est ainsi centrale puisque donnant des clés pour comprendre les choix modaux réalisés par les habitants au cours de leur vie.

Mais cette question fait également apparaître en fonction des lieux de résidence, des différences de comportements de déplacements notables à mettre en parallèle avec l'offre en transport.

Les déplacements s'organisent différemment le long de la journée. Il apparaît pertinent d'observer notamment l'étalement de l'heure de pointe, en tant que révélateur de la congestion, et ce pour tous les modes.

Des stratégies de rationalisation visant à réduire le nombre de déplacements dans la journée apparaissent entre 1988 et 1997. Comment se traduisent-elles ? Qu'en tirer ?

La politique de transport de la CUS ne s'exerce bien entendu que sur son propre territoire, cependant, les effets de cette politique dépassent ce cadre. Est-ce que ces politiques sont à même d'influer sur les caractéristiques de mobilité des personnes ne résidant pas sur la CUS mais entretenant des relations avec elle ?

### GLOSSAIRE «TRANSPORTS»

**Abbreviations** couramment utilisées :

- VP : Véhicule particulier
- TC : Transports en commun
- 2R : Deux roues (vélo et moto)
- MAP : Marche à pied

**boucle** : ensemble de déplacements réalisés entre le départ et le retour au domicile (par exemple Domicile - Travail - Achat - Domicile).

**chaîne** (de déplacements) : succession de déplacements entre deux motifs (par exemple : Domicile - Travail - Achat).

**client** (d'un mode) : personne qui s'est déplacée au moins une fois avec ce mode la veille du jour d'enquête.

**déplacement** : c'est l'unité de base de la mobilité quotidienne. C'est le mouvement qui associe deux motifs réalisés à des endroits différents. Un déplacement peut être réalisé avec plusieurs modes (utilisation des parkings relais par exemple).

**déplacement intermodal** : déplacement qui fait appel à plusieurs modes mécanisés (et est donc composé de plusieurs trajets).

**ménage** : ensemble des personnes habitant sous un même toit.

**mobilité** : cette notion correspond au nombre de déplacements par personne et par jour. Dans une acceptation plus générale, elle peut désigner l'ensemble des caractéristiques liées aux déplacements des personnes.

**monomodal** : ne concerne qu'un seul mode de déplacement (à l'échelle de la journée ou bien d'une boucle de déplacement).

**plurimodal** : qui concerne plusieurs modes (à l'échelle de la journée ou bien d'une boucle de déplacements).

**trajet** (ou voyage) : à chaque trajet est associé un mode de transport. C'est ainsi qu'un déplacement peut être composé de plusieurs trajets (par exemple, voiture puis tramway).

AGENCE DE DEVELOPPEMENT  
ET D'URBANISME  
DE L'AGGLOMERATION  
STRASBOURGEOISE  
9, Rue Brûlée - B.P. 47R2  
67002 Strasbourg Cedex  
Tél. 03 88 21 49 00  
Fax 03 88 75 79 42  
www.adeus.org  
E-mail adeus@adeus.org



ADEUS