

**PROBLEMATIQUE**

Le rapport "Résultats Essentiels" mesure les évolutions des principales dimensions de la mobilité quotidienne des résidents de la CUS entre 1988 et 1997. Ces mesures ont pour but de fournir un ensemble de données synthétiques permettant au maître d'ouvrage de juger dans quelle mesure les évolutions observées sont conformes aux objectifs assignés aux politiques mises en oeuvre. Ces analyses ont également pour objectif de fournir au maître d'ouvrage des éclairages sur les enjeux relatifs aux modifications de comportement en matière de mobilité.

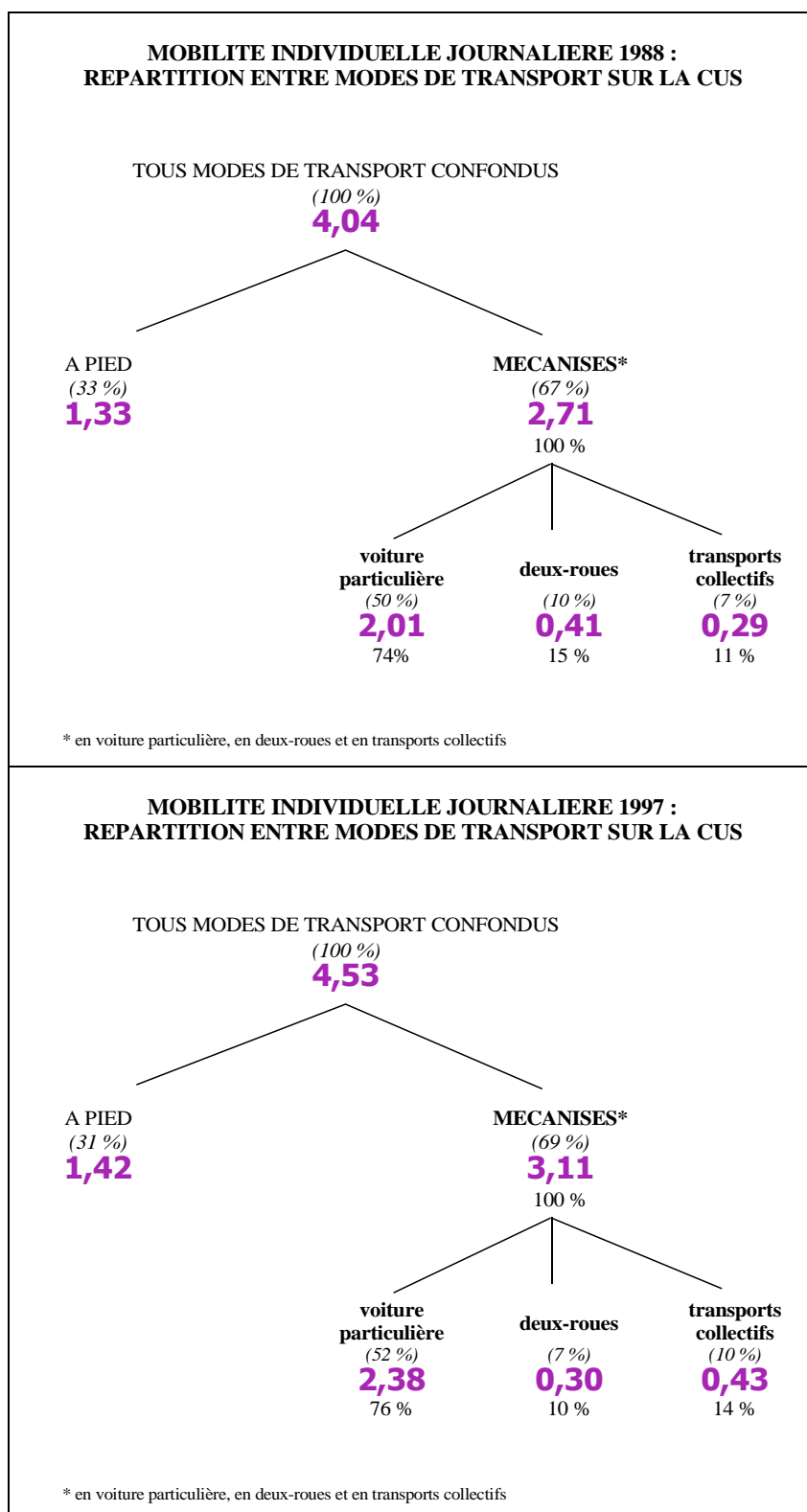
**PRINCIPAUX RESULTATS ET ENJEUX**

**résultats**

**la mobilité**

Un des faits le plus frappant mis en lumière par ce document est l'accroissement important d'une mobilité déjà élevée dans la région strasbourgeoise, les habitants de la Communauté Urbaine de Strasbourg effectuant en 1997 4,53 déplacements par jour et par personne contre 4,04 en 1988.

La mobilité strasbourgeoise est la plus forte parmi les agglomération ayant réalisé une enquête ménages déplacements à la même période (plus ou moins 1 an) et son évolution se situe dans la moyenne des autres agglomérations. Ce surcroît de mobilité est principalement le résultat d'une mobilité particulièrement forte sur les motifs de loisir (visites, promenade, lèche vitrine, culture, ...). On remarque à ce sujet que comparée à plusieurs villes européennes, les motifs de déplacements des strasbourgeois sont à mi chemin entre les villes allemandes, néerlandaises ou suisses (beaucoup de déplacements pour les loisirs) et les



villes espagnoles et françaises (majoritairement des déplacements pour l'école et le travail).

Cette mobilité est loin d'être uniforme et reflète à sa manière les inégalités sociales, les territoires ou quartiers marqués par les mobilités les plus fortes étant également ceux dont les populations sont en moyenne les plus aisées (quartiers Est, centre ville, communes Nord, ...). La densité des territoires est également un facteur qui semble important puisque la CUS précède le bassin d'Emploi de Molsheim en terme de mobilité quotidienne, ce dernier devant le reste du bassin d'emploi de Strasbourg.

L'accroissement de la mobilité s'est principalement fait au profit de déplacements de périphérie à périphérie, les autres types de déplacements (flux radiaux, flux internes aux zones de résidence) étant marqués par un accroissement inférieur à la moyenne de l'ensemble des déplacements.

### les modes et motifs de déplacements

Entre 1988 et 1997, tous les flux de déplacements augmentent à l'exception de ceux des deux roues.

La comparaison 1988 - 1997 sur le territoire de la CUS indique une forte croissance de l'usage des transports en commun dont la part passe de 7% à 10% et une augmentation modérée du mode «voiture» (52% en 1997 contre 50% en 1988) principalement au détriment de la part des deux-roues (7% contre 10% en 1988) et dans une moindre mesure de la marche à pied.

L'évolution des parts modales est, à l'instar de l'évolution de la mobilité, assez singulière dans l'agglomération strasbourgeoise. La part de la voiture dans la mobilité quotidienne est relativement modérée comparée aux autres agglomérations françaises et son évolution est également très modeste. Bien que la part des déplacements deux roues soit en baisse entre 1988 et 1997, il convient de rappeler que cette part reste globalement très élevée comparativement aux autres agglomérations. L'accroissement important des déplacements en transports en commun est à mettre au compte de l'arrivée du tramway ainsi

que de la réorganisation de l'offre en transports en commun.

Les déplacements reliant le domicile et le travail sont en baisse relative importante puisqu'en 1997 ils ne représentent plus que 16% des déplacements contre 20% en 1988. Cette baisse relative est en particulier le fait de l'augmentation des déplacements travail-autre.

L'augmentation la plus forte de l'utilisation de la voiture s'est faite sur les déplacements domicile-achat ainsi que sur les déplacements liant le domicile aux autres motifs (que le travail, les études ou les achats). Cette augmentation retranscrit l'accroissement de l'offre commerciale en périphérie pour laquelle, soit les transports en commun ne sont pas adaptés, soit l'offre est insuffisante.

### types de flux

Les déplacements des citoyens entre secteurs de l'agglomération peuvent être classés en trois catégories : les flux de proximité, les flux centre-périphérie et les flux entre quartiers ou communes de périphérie à périphérie.

En 1988, ces flux étaient d'importance comparable. De 1988 à 1997, les flux de périphérie à périphérie ont augmenté de manière spectaculaire (de l'ordre de 50%), les autres flux ne progressant que de 10%.

### comparaison entre villes

La mobilité des strasbourgeois est plus élevée que celle des autres villes françaises, position en partie expliquée par la part importante des loisirs (visites, promenades, activités culturelles, ...). La part d'utilisation de la voiture est sensiblement moins importante qu'ailleurs. Enfin, la mobilité des deux roues, quoi qu'en stagnation est fondamentalement plus élevée que toutes les autres villes françaises.

### enjeux

La forte mobilité strasbourgeoise et son évolution à la hausse est un des éléments de dynamisme local important. Il pose cependant un certain nombre de problèmes, en particulier lorsqu'une part importante de cette mobilité est réalisée au moyen de la

voiture. Même si ce mode de transport est incontournable pour un certain nombre de déplacements, il n'en demeure pas moins que sa prédominance pose la question des nuisances produites et des coûts qu'il engendre pour la collectivité.

L'évolution de l'utilisation du mode «voiture» est très fortement liée à l'accroissement des liaisons de périphérie à périphérie pour lesquelles les transports en commun n'offrent pas toujours une alternative performante. Ce phénomène est particulièrement bien illustré par l'accroissement de l'utilisation de la voiture pour les achats.

L'enjeu, au delà de l'adaptation de l'offre en transports en commun aux nouveaux comportements de mobilité, est de fournir un ensemble de services publics ou privés permettant de valoriser l'ensemble des modes doux comme alternatives crédibles à l'usage de la voiture.

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**