

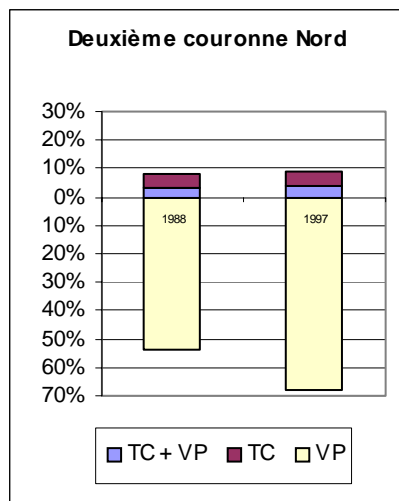
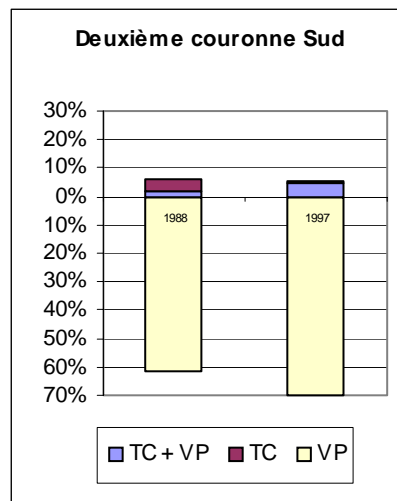
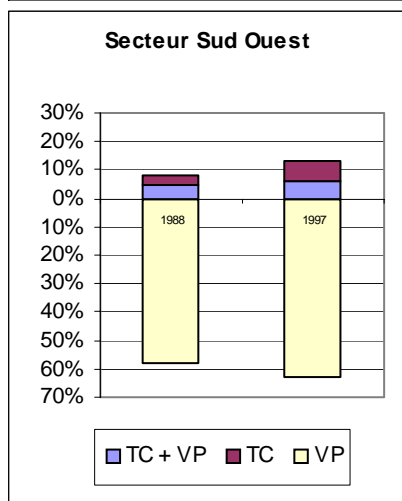
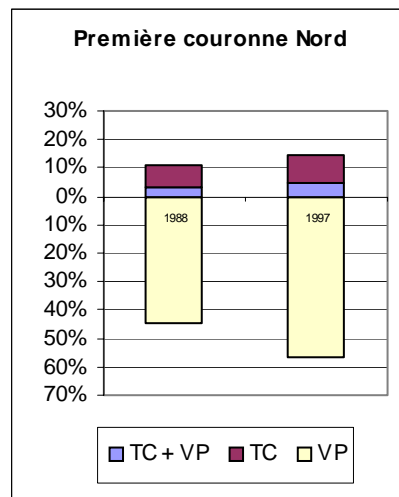
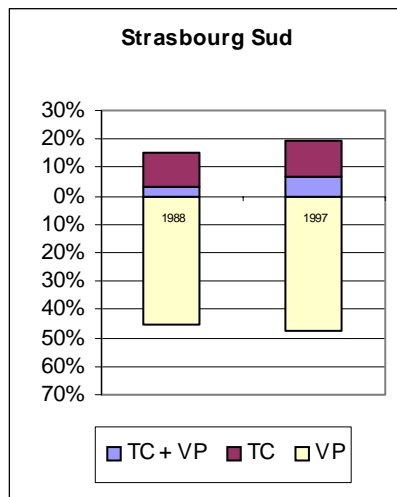
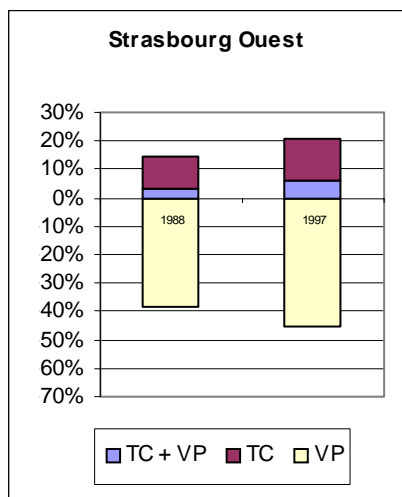
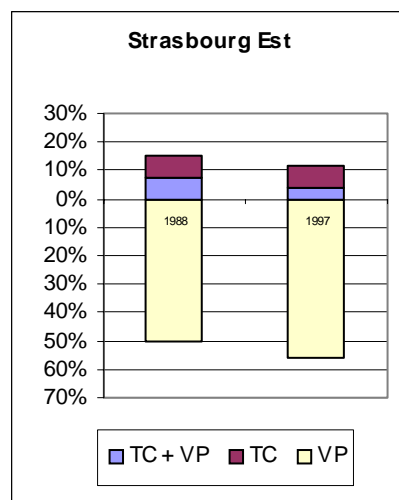
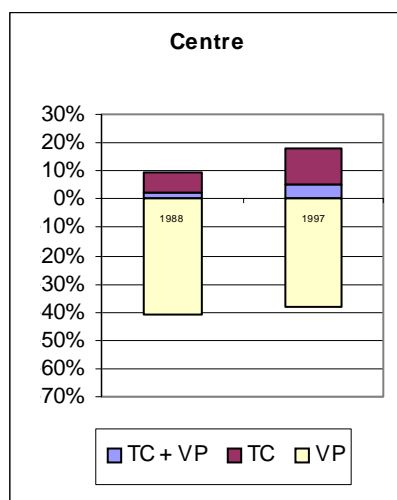
Synthèse Enquête Ménages Déplacements 1997

COMPORTEMENT MODAL PAR ZONE

PROBLEMATIQUE

La répartition de l'usage des différents modes de déplacements n'est pas homogène selon le lieu de résidence. On sait par exemple que la voiture est un mode qui est d'autant plus utilisé que l'on réside loin du centre. Pour autant, quels territoires ont des fonctionnements homogènes ? La présence du tramway joue-t-elle un rôle sur la part de clients utilisant les transports en commun ?

PRINCIPAUX RESULTATS ET ENJEUX



Comment lire les graphiques ?

Pour le centre : En 1988, 10% des résidents du centre ont pris les transports en commun au moins une fois (dont 8% sans prendre la voiture et 2% qui l'ont utilisé à un autre moment de la journée). En 1997, 17% des usagers ont pris les transports en commun (dont 5% qui ont également utilisé la voiture à un autre moment de la journée.)

Résultats

Les résidents du centre :

Bien entendu, cette zone a un fonctionnement particulier, notamment par son usage très élevé de la marche à pied. Mais le centre bénéficie en outre d'une offre en transport singulière, avec des niveaux de service très élevés en transports en commun, ainsi que des contraintes importantes sur l'usage de la voiture.

De ce fait, on observe depuis 1988, une augmentation importante des personnes utilisant les transports en commun. Par ailleurs, les résidents du centre sont les seuls à augmenter leur usage du vélo, et parallèlement à stabiliser leur usage de la voiture.

Sur la ligne A ...

Les secteurs ouest et sud de Strasbourg se distinguent très nettement des autres. Ces deux zones sont celles où la clientèle des transports en commun a le plus augmenté et est la plus élevée (une personne sur cinq a fait au moins un déplacement en transport en commun en 1997).

Cette évolution forte de l'usage des transports en commun, se fait partiellement aux dépens de l'usage de la voiture dont l'augmentation est beaucoup plus faible que dans les autres zones non centrales.

Strasbourg Est et Première Couronne Nord :

A l'inverse du centre et des zones desservies par le tramway, l'usage de la voiture est très élevé et celui des transports en commun faible dans ces secteurs. Au même titre que pour les résidents de la deuxième couronne, les usages des différents modes mécanisés sont généralement exclusifs. Ainsi, la majorité des utilisateurs de la voiture n'utilisera pas parallèlement dans la journée les transports en commun ou le vélo.

Le cas particulier du secteur Sud Ouest (Illkirch, Ostwald et Lingolsheim) :

Dans ce secteur, l'usage des transports en commun s'est fortement développé entre 1988 et 1997. Comme dans le centre, il est intéressant de noter que ce développement

est lié exclusivement au tramway. En effet, la clientèle bus est restée la même entre les deux enquêtes, l'augmentation s'effectuant sur des utilisateurs du tram seul ou de l'intermodalité bus-tram.

La part des personnes ayant effectué au moins un déplacement en voiture reste inférieure à 70 %.

La seconde couronne :

Dans ces zones, la voiture est reine. Près de trois personnes sur quatre l'ont utilisée au moins une fois dans la journée. Cet usage important induit naturellement un usage plus réduit des autres modes de transports, notamment des transports en commun ou du vélo (moins d'une personne sur dix pour chacun de ces deux modes).

L'usage de la voiture

L'importance de l'usage de la voiture tel qu'observé en seconde couronne est à relativiser dans les autres zones de l'agglomération.

Le centre ville est la seule zone où l'usage de la voiture décroît entre 1988 et 1997. Dans les zones traversées par la ligne A du tramway (Strasbourg Ouest et Sud), l'augmentation de la part de la voiture est plus lente que dans les autres zones. L'importante augmentation de la part de la clientèle voiture en première couronne Nord (Schiltigheim, Bischheim, Hoenheim) traduit bien toute l'importance d'avoir créé la seconde ligne de tramway.

On remarque enfin que la plurimodalité « transports en commun - voiture » (déplacements avec chacun de ces modes au cours de la journée) augmente quelle que soit la zone.

Enjeux

Le principal enseignement de ces analyses concerne les quartiers périphériques de Strasbourg et les communes directement limitrophes. En effet, sur Strasbourg, en dehors du centre, la clientèle transport en commun était de l'ordre de 15 % quelle que soit la zone en 1988. Elle passe en 1997 à 20 % dans les zones desservies par le tramway, mais en revanche diminue pour ne plus atteindre que 12 % à l'Est de Strasbourg. La qualité de desserte en transport en commun permet donc

dans ces zones de gagner un nombre important de clients et de limiter d'autant le développement de l'usage de la voiture.

Dans la seconde couronne en revanche, la faible desserte en transport en commun, accompagnée d'une moindre densité, ainsi que d'un fort accroissement de la motorisation des ménages fait la part belle à la voiture.

