

PROBLEMATIQUE

L'enquête ménages déplacements menée en 1997 diffère de celle de 1988 par le périmètre étendu au reste du bassin d'emploi de Strasbourg et au bassin d'emploi de Molsheim. Il s'agit donc de déterminer les différences majeures, en terme de mobilité, des résidents de la CUS et de ceux des autres zones enquêtées. L'intérêt de cette démarche est également de percevoir comment les personnes résidant hors du territoire de la CUS mais effectuant des activités sur ce territoire (travail, études, achats, loisirs, ...) choisissent leurs modes de déplacements.

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. Il est en effet raisonnable de penser 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.

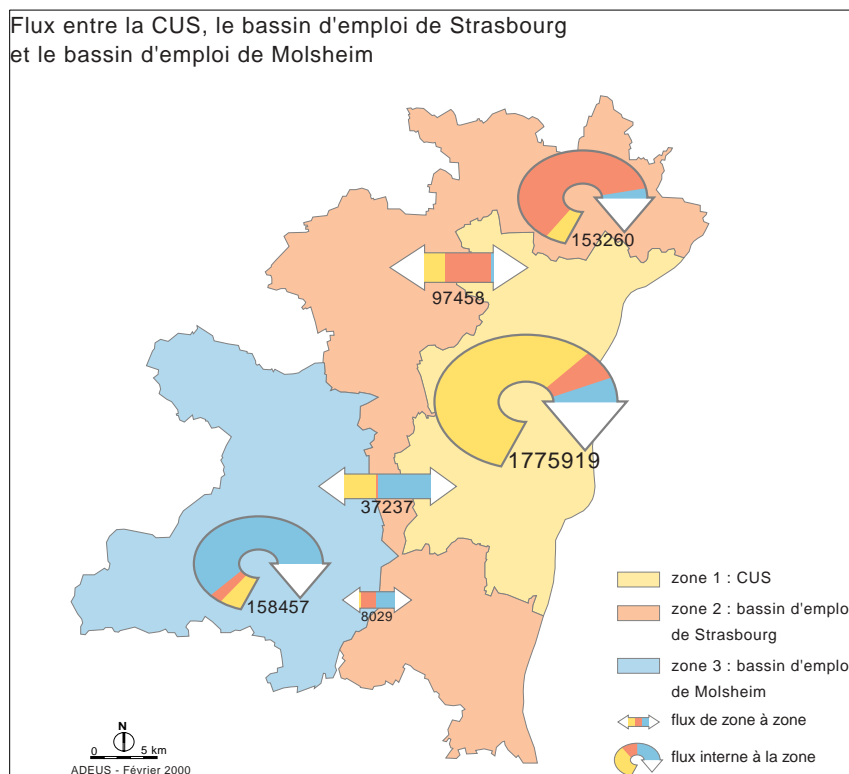
PRINCIPAUX RESULTATS ET ENJEUX

résultats

généralités sur les flux

L'analyse de l'aire d'enquête en trois zones (CUS, reste du bassin d'emploi de Strasbourg hors CUS - BES, et bassin d'emploi de Molsheim - BEM) fait dans un premier temps apparaître l'importance de la CUS en matière de déplacements. Importance en terme de volume puisque les résidents de la CUS réalisent 79 % de la totalité des déplacements réalisés dans le périmètre d'enquête, la part de la population de la CUS étant légèrement inférieure (77 %).

Flux entre la CUS, le bassin d'emploi de Strasbourg et le bassin d'emploi de Molsheim



Cette légère différence se traduit par une mobilité plus élevée des résidents de la CUS 4,53 déplacements par jour et par personne contre 4,06 pour le reste du bassin d'emploi de Strasbourg et 4,16 pour le bassin d'emploi de Molsheim.

La CUS est très fortement tournée sur elle même (97% des flux des résidents ont leur destination dans cette même zone) Les résidents du BE de Strasbourg, s'ils sont très fortement tournés vers la CUS, sont aussi ceux qui sont *relativement* le plus tournés vers l'extérieur de la zone d'enquête (reste du Bas-Rhin et Allemagne principalement), et ceux qui sont le moins tournés vers leur propre zone de résidence.

Les résidents du bassin d'emploi de Molsheim sont plus fortement tournés vers leur propre zone de résidence que les résidents du bassin d'emploi de Strasbourg hors CUS sur la leur.

La mobilité des résidents d'une zone à l'intérieur d'une autre zone est indicatrice de l'attractivité de cette autre zone. Ainsi la mobilité des résidents des BE de Strasbourg et de Molsheim à l'intérieur de la CUS est nettement plus importante que celle des résidents de la CUS dans les BE de Strasbourg et de Molsheim.

motifs de déplacements

Quelles que soient les zones émettrices ou réceptrices de déplacements, la migration de zone à zone (les flèches horizontales de la carte) est principalement liée à l'occupation principale.

Si l'on considère l'ensemble des flux des résidents d'une zone vers les autres (flux d'échange + flux internes aux zones), il apparaît à nouveau que les résidents des autres zones que la CUS sont très dépendants de cette

dernière et ce particulièrement pour les résidants du reste du bassin d'emploi de Strasbourg. Ceci est particulièrement vrai pour les déplacements achats en grande surface pour lesquels les résidants du reste du bassin d'emploi de Strasbourg effectuent la grande majorité de leurs déplacements dans la CUS (77 %) et une grande part de l'ensemble de leurs achats (41 % des achats pour petits et moyens commerces et grandes surfaces). C'est également le cas pour le motif «démarches» pour lequel les résidants du reste du bassin d'emploi de Strasbourg effectuent 51 % de ces déplacements dans la CUS.

Cette attraction forte du pôle strasbourgeois est ressentie jusque dans le BE de Molsheim. Plus de un déplacement sur cinq pour le motif de l'occupation principale (OP) étant effectué dans la CUS par les résidants du BE de Molsheim. D'une manière générale, la variété et la quantité des motifs à la destination dans une zone externe est plus importante pour les résidants du BE de Molsheim que pour les résidants de la CUS. Cette différence est à mettre au compte de la proximité des deux zones ; les résidants du BE de Molsheim profitent des infrastructures et des services d'agglomération qu'offre la CUS tout en utilisant majoritairement leur zone de résidence comme lieu des occupations principales.

modes de déplacements

Quelles que soient les zones de destination et d'origine, le mode véhicule particulier conducteur et passager (VP) est systématiquement le mode majoritaire et ceci de façon absolue.

L'utilisation des transports en commun de zone à zone à l'intérieur de la zone d'enquête, est variable et dépend de la zone de résidence des personnes se déplaçant vers une autre zone. Ainsi l'usage est totalement disymétrique, les résidents des bassins d'emplois de Strasbourg et Molsheim utilisant beaucoup plus les transports en commun pour rejoindre la CUS que les résidents de la CUS pour rejoindre ces zones périphériques.

Au delà du phénomène de l'attractivité de la CUS pour les scolaires et étu-

dants qui sont fortement utilisateurs des TC, 3 hypothèses peuvent être avancées pour tenter d'expliquer cette dichotomie :

- un problème intrinsèque de représentation des transports collectifs pour les déplacements hors de la zone urbaine principale (CUS)
- une localisation des activités génératrices de flux inter-zonaux par rapports aux points des réseaux de TC ne favorisant l'utilisation des TC que pour les résidants des autres zones venant travailler dans la CUS.
- Une carence en matière de politique de transport et déplacements intégrant l'ensemble des modes avec une réflexion poussée sur l'offre automobile.

enjeux

Un des enjeux majeur que souligne cette analyse est l'importance d'une politique coordonnée de déplacements sur l'ensemble du territoire. Compte tenu de la forte attractivité de la CUS, les politiques de transport et de déplacements qui y sont menées ont un effet qui dépasse très largement son périmètre. Toutefois, cet effet ne pourra être maximisé que dans la mesure où des politiques coordonnées existeront également en dehors de la CUS.

Cette coordination ne s'arrête pas aux seules politiques de déplacements, il apparaît également fondamental que soient également coordonnées les politiques d'aménagement du territoire qui influent sensiblement sur les caractéristiques de mobilité des résidants d'un territoire.

Pour l'instant, les flux des résidants de la CUS vers l'extérieur restent relativement modestes. Pour autant, les fortes dynamiques en matière de création ou de relocalisation d'entreprises ont tentances à les éloigner de plus en plus du centre-ville. L'enjeu est bien entendu celui de la multiplication des déplacements des résidants de la CUS vers l'extérieur et notamment vers le reste du bassin d'emploi de Strasbourg. C'est donc bien à terme la question de l'adaptation de l'offre à de nouvelles demandes, notamment, l'adaptation de l'offre en TC impliquant

la CUS mais également l'ensemble des autres autorités organisatrices.

