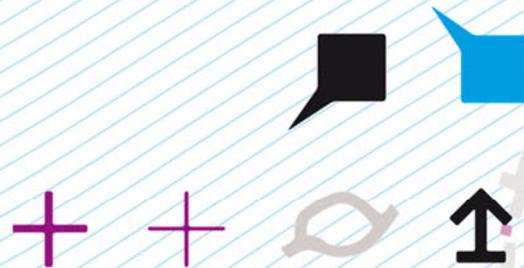


LES EXPERTISES
DE L'ADEUS



Ratios urbanisme/transport

Vers des repères et des éléments de cadrage pour mieux
comprendre les enjeux de mobilité et de modes de vie (2/2)

Décembre 2018

L'Agence
de Développement
et d'Urbanisme
de l'Agglomération
Strasbourgeoise



Introduction

La mise en cohérence entre le développement des infrastructures de déplacement et l'urbanisme, affichée dans les dernières lois (loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains (SRU), lois Grenelle, loi relative à la Transition énergétique pour la croissance verte, etc.), est l'une des principales orientations à poursuivre par les documents de planification (SCoT, PLU). Derrière la construction de « ratios », c'est à la fois la construction d'éléments de pédagogie, d'évaluation et/ou d'aide à la décision qui a permis aux acteurs clés de la mobilité et de l'urbanisme d'échanger, mais également de partager leurs expériences et leurs expertises.

Ces travaux ont vocation à être intégrés lors de l'élaboration et l'évaluation des documents de planification (diagnostic, impacts, etc.), des projets urbains ou des projets de transport. Ils ont également vocation à alimenter de nombreux travaux menés par l'Agence : des documents cadre, des projets d'ingénierie territoriale, mais aussi des éclairages, au-delà des seules problématiques de mobilité.

À l'issue des échanges de la première réunion en mars (voir présentation « enjeux de mobilité/aménagement »), il a été décidé collectivement que les travaux de l'année 2018 porteraient principalement sur l'intégration de la problématique des modes de vie dans la mobilité (présentations 1/2 et 2/2).



Sommaire

1. La réalité des déplacements, vue à travers le prisme de la distance

⇒ *La voiture reste le mode principal, malgré l'existence fréquente d'alternatives à celle-ci.*

2. Les typologies de choix modales développées par l'ADEUS et l'EPFL (École Polytechnique Fédérale de Lausanne)

⇒ *Le coût et le temps des modes de transport ne sont pas les seuls déterminants des choix modaux des individus. À cette rationalité s'ajoutent d'autres déterminants : les représentations et les valeurs accordées aux différents modes, ainsi que les habitudes et ancrages qui créent des routines difficiles à remettre en cause.*

3. Vers une utilisation plus opérationnelle des typologies ?

⇒ *Premières pistes de prise en compte des typologies présentées au point précédent (2.) dans une politique de mobilité.*

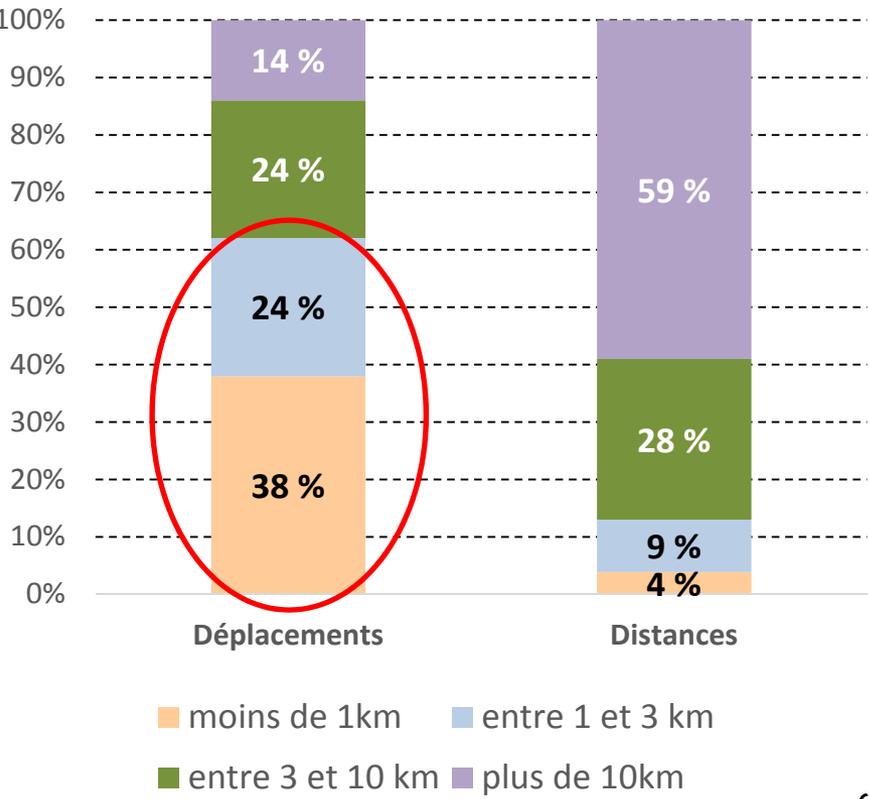


La réalité des déplacements, vue à travers le prisme de la distance



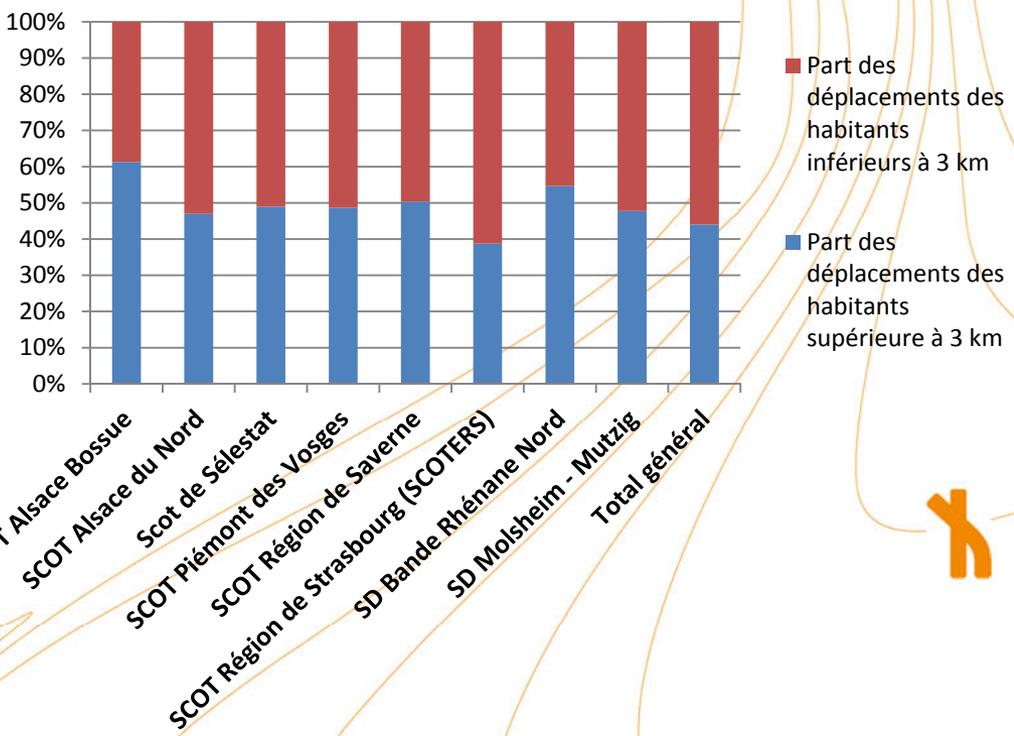
La réalité des déplacements et des distances...

DISTRIBUTION DES DÉPLACEMENTS EN FONCTION DE LEUR LONGUEUR POUR LE BAS-RHIN



• Méthodologie : Catégorisation des déplacements en classes de distance

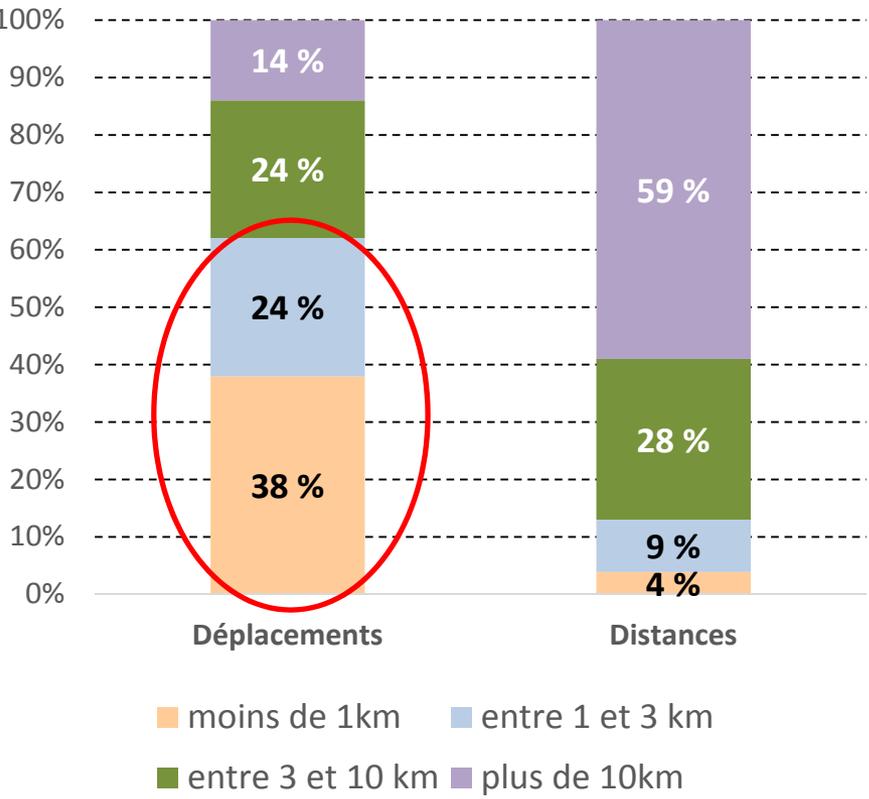
Distribution des déplacements en fonction de leur longueur par SCoT



Source : EMD 2009

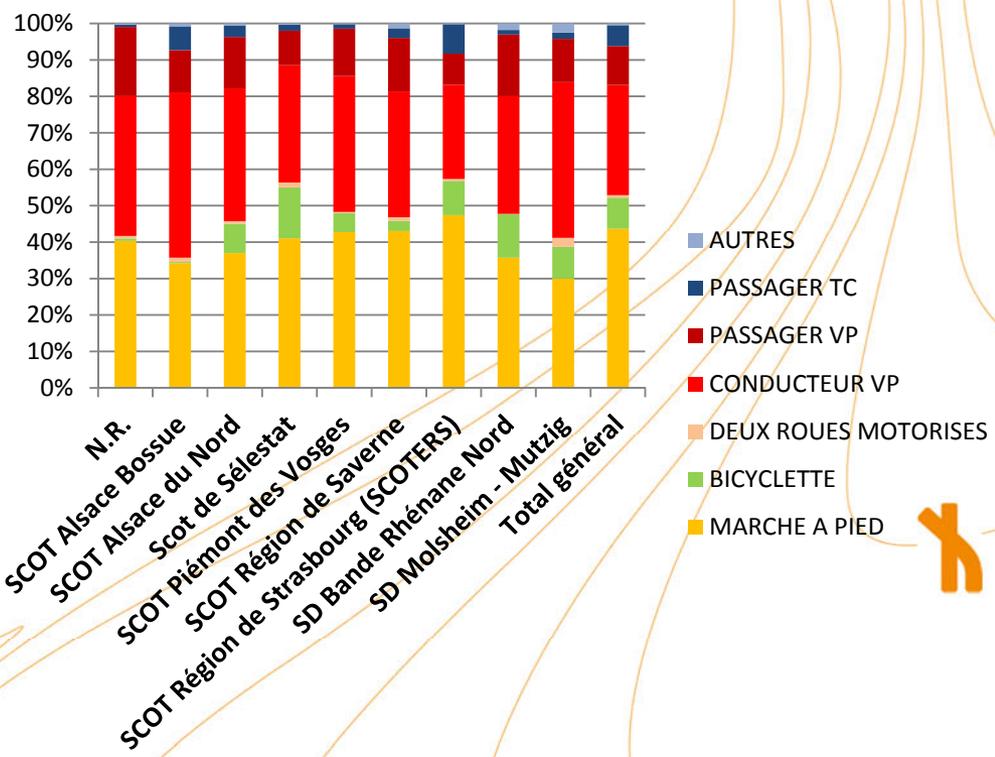
La réalité des déplacements et des distances...

DISTRIBUTION DES DÉPLACEMENTS EN FONCTION DE LEUR LONGUEUR POUR LE BAS-RHIN



• Méthodologie : Catégorisation des déplacements en classes de distance

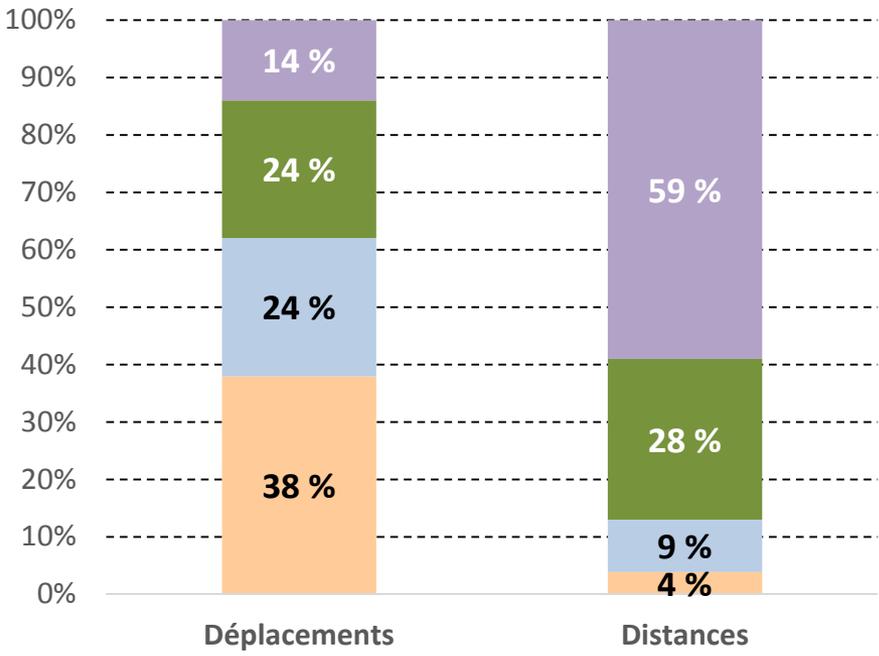
Parts modales dans les déplacements de moins de 3 km par SCOT



Source : EMD 2009

La réalité des déplacements et des distances...

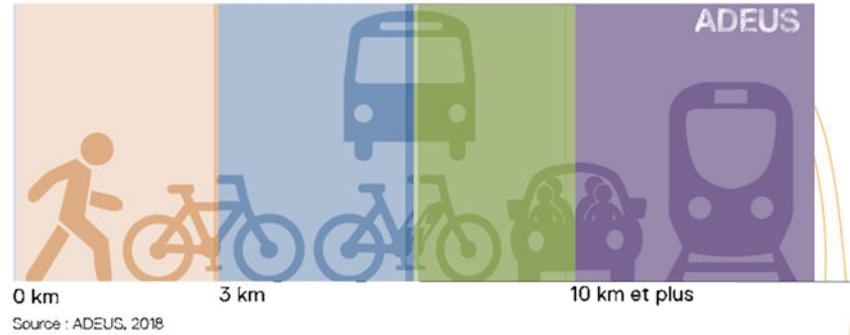
DISTRIBUTION DES DÉPLACEMENTS EN FONCTION DE LEUR LONGUEUR POUR LE BAS-RHIN



- moins de 1km
- entre 1 et 3 km
- entre 3 et 10 km
- plus de 10km

Source : EMD 2009

PERTINENCE DES DIFFÉRENTS MODES SELON LA DISTANCE PARCOURUES



Chaque catégorie de distance relève du domaine de pertinences d'un ou plusieurs modes alternatifs

Les typologies de choix modales développées par l'ADEUS et l'EPFL (Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne)



Modes de déplacements : la force des valeurs, le poids de l'ancrage

Les pratiques : la combinaison de :

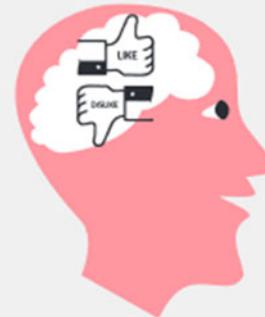
La rationalité...

des valeurs

de l'ancrage



Valeurs :
que votre
conviction
soit faite

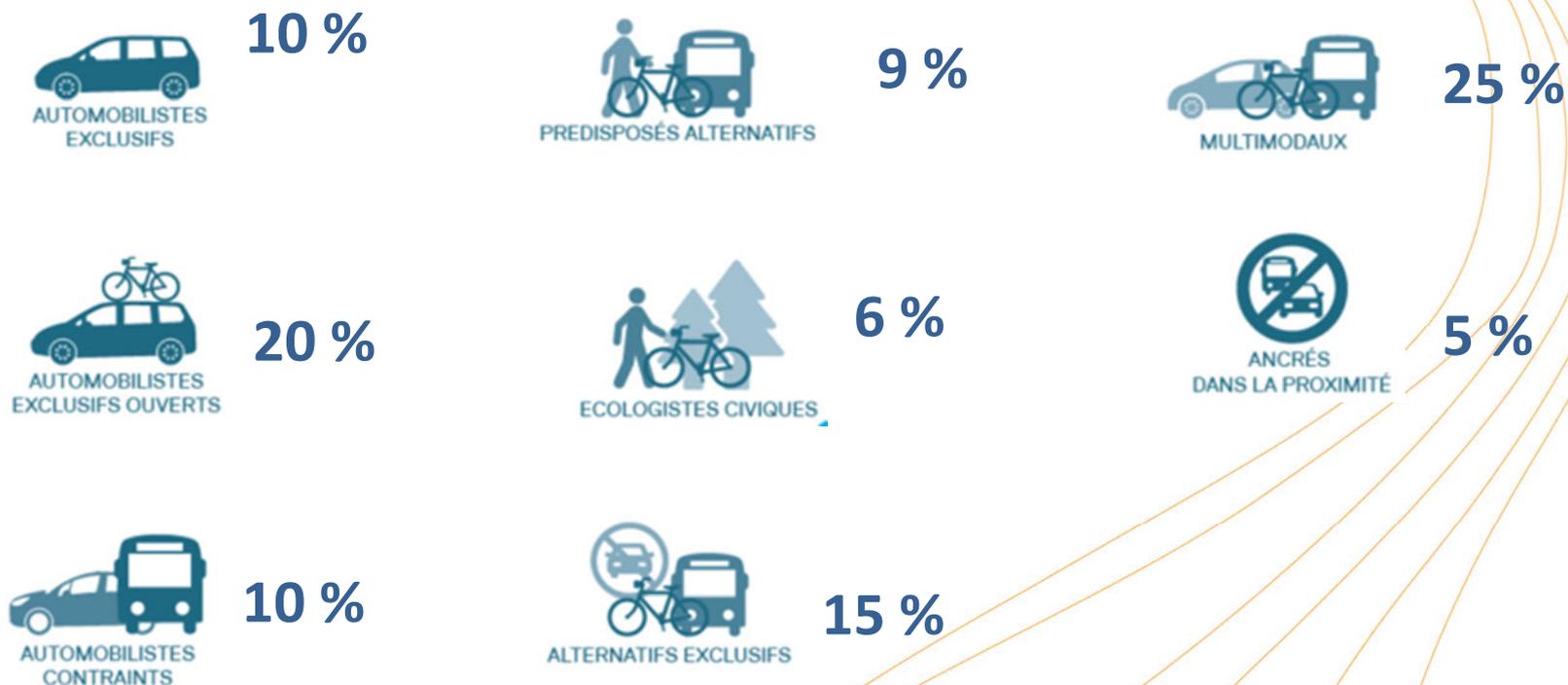


Ancrage :
ces modes
de vie
qui nous
gouvernent



Modes de déplacements : la force des valeurs, le poids de l'ancrage

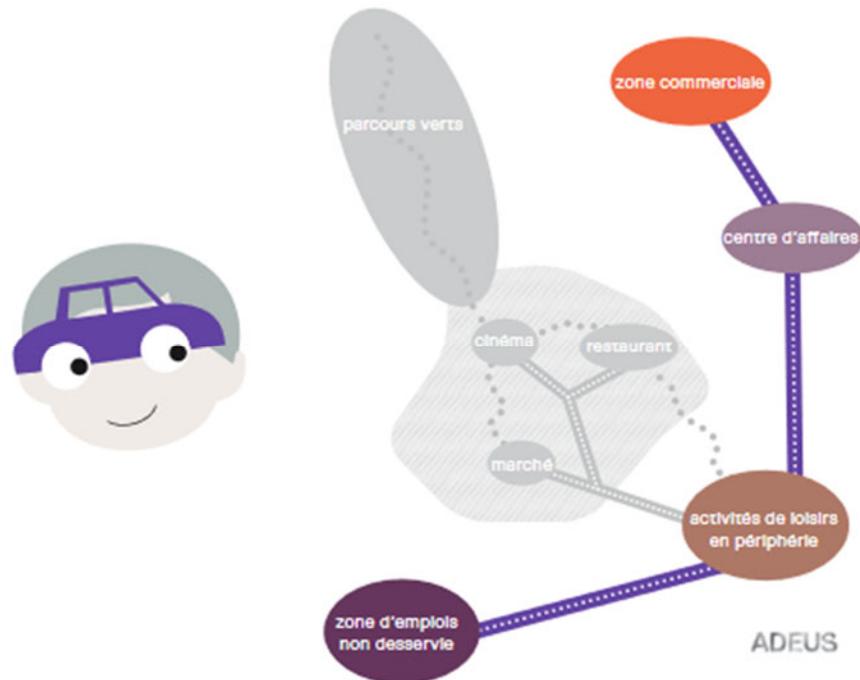
🎯 Une autre typologie... qui traduit des pratiques modales...



Source : Enquête modes de vie, 2012

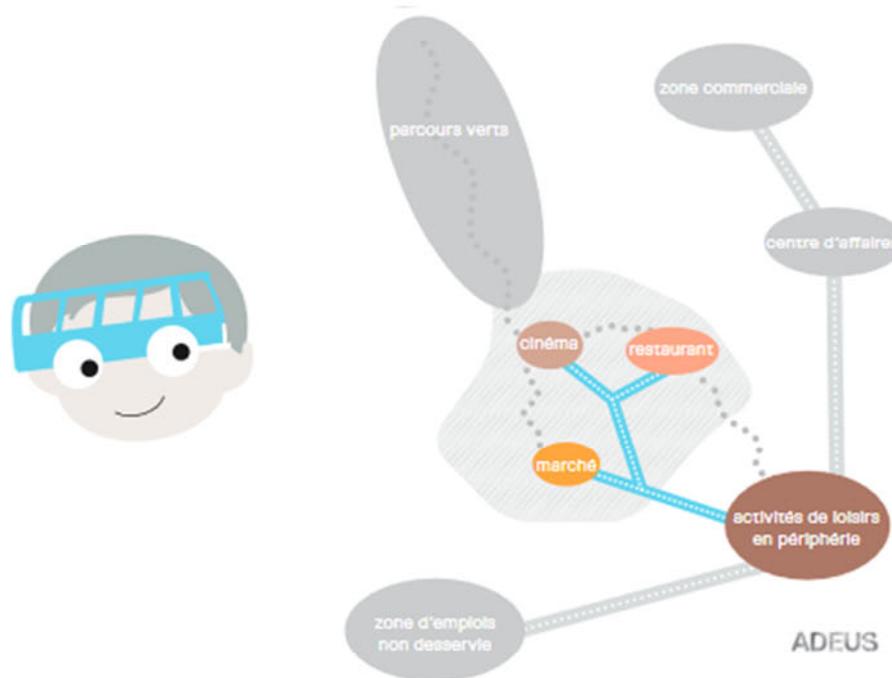
Modes de déplacements : la force des valeurs, le poids de l'ancrage

- ... et des pratiques modales qui définissent des territoires de vie... et un ancrage territorial



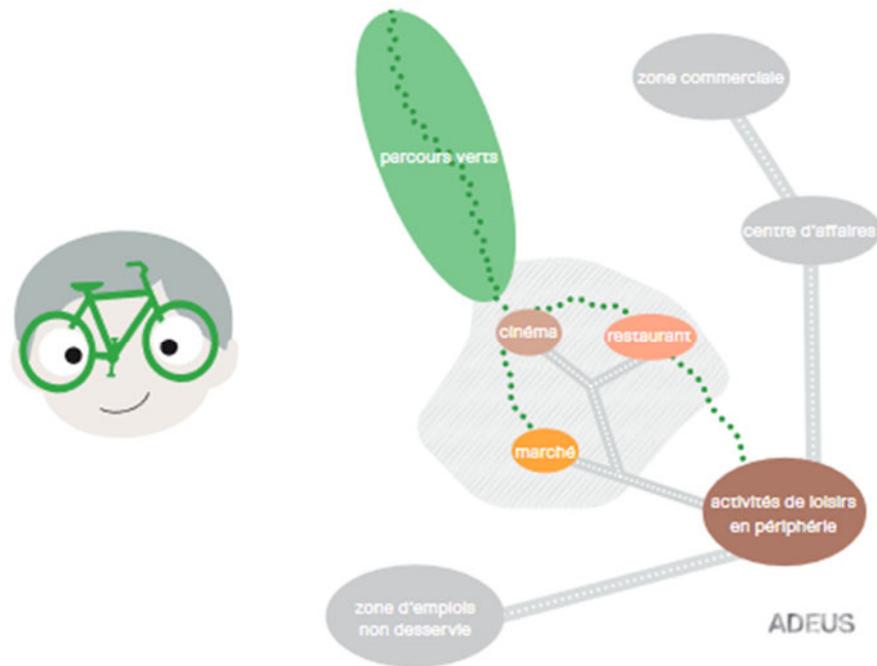
Modes de déplacements : la force des valeurs, le poids de l'ancrage

- ... et des pratiques modales qui définissent des territoires de vie... et un ancrage territorial



Modes de déplacements : la force des valeurs, le poids de l'ancrage

- ... et des pratiques modales qui définissent des territoires de vie... et un ancrage territorial



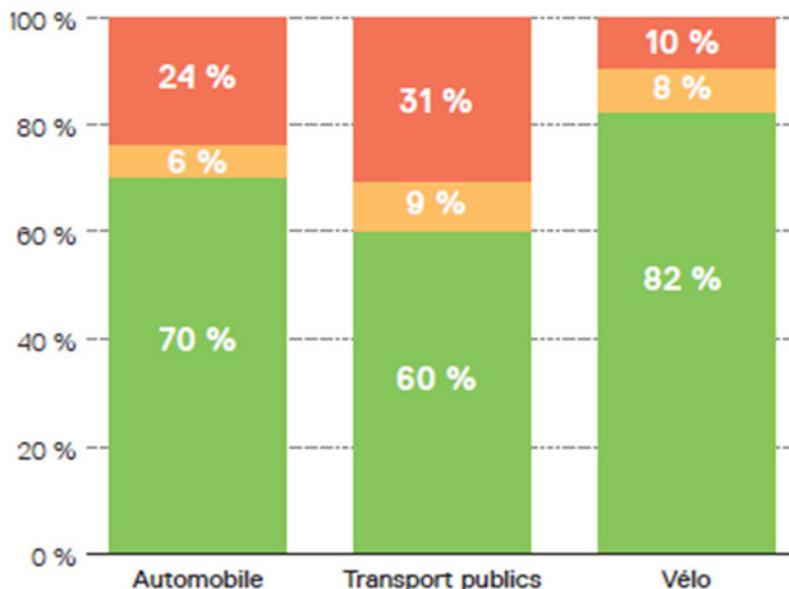


Modes de déplacements : une trop bonne image ?

Modes de déplacements : une trop bonne image ?

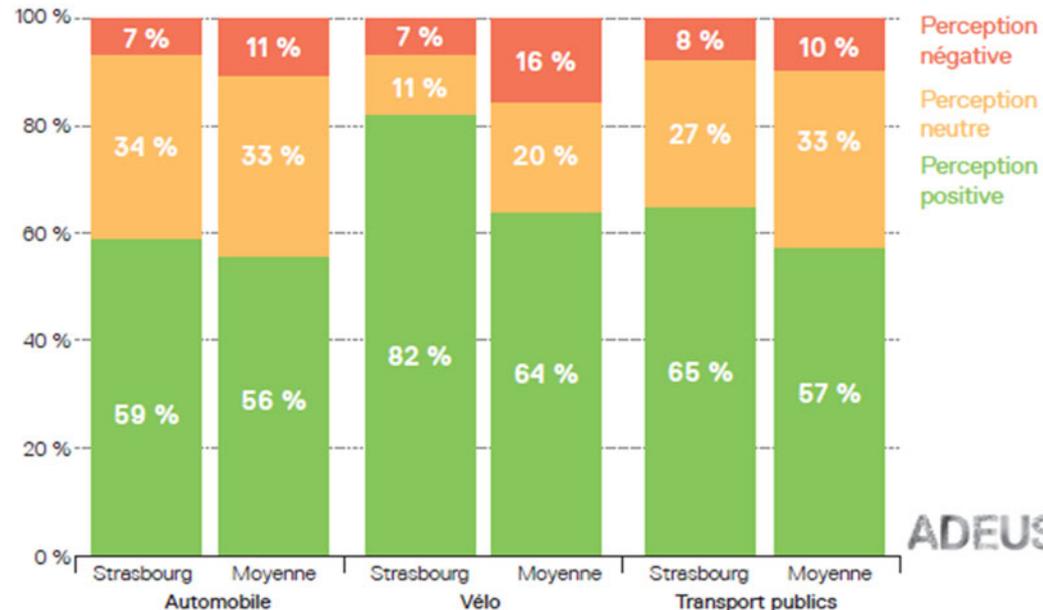
🎯 L'image des différents modes

PERCEPTION DOMINANTE DES MOYENS DE TRANSPORT



Source : EMD 2009

COMPARAISON DE LA PERCEPTION DOMINANTE DES DIFFÉRENTS MOYENS DE TRANSPORT ENTRE STRASBOURG ET UN PANEL DE VILLES FRANÇAISES



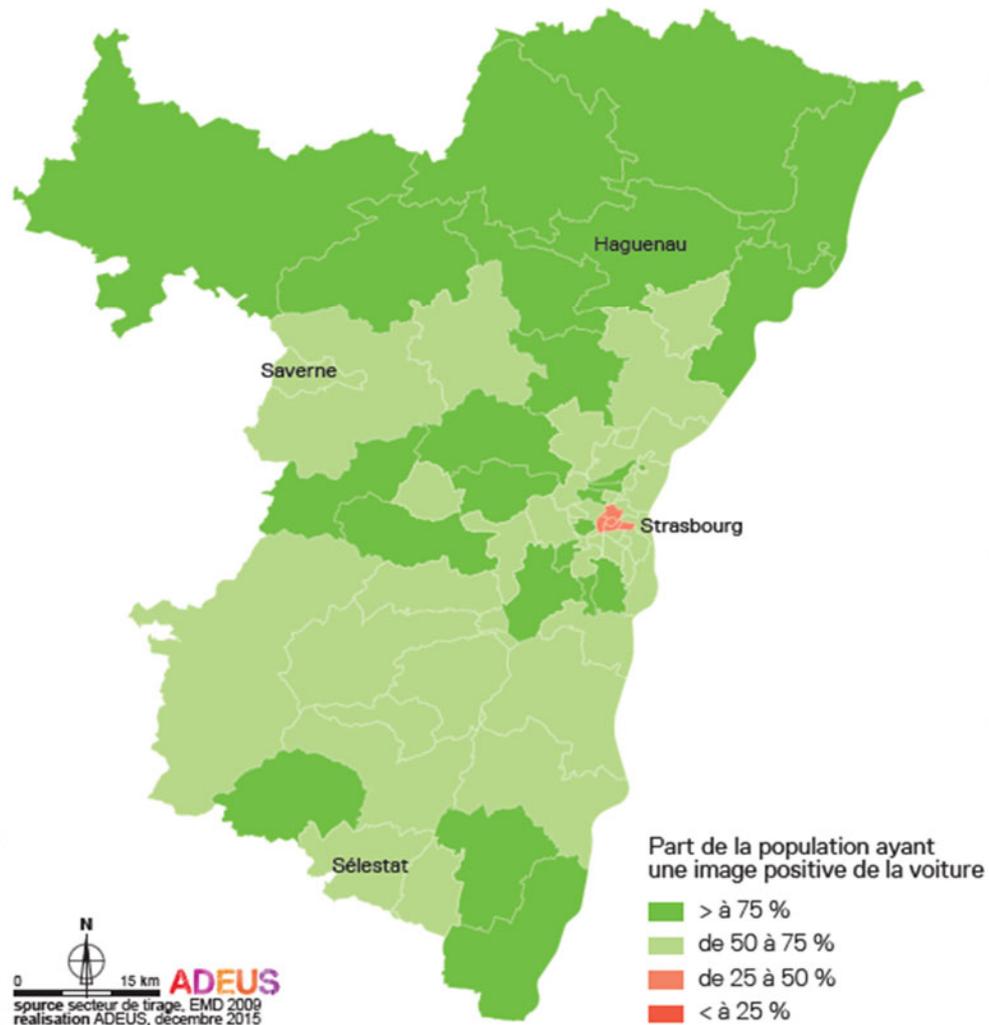
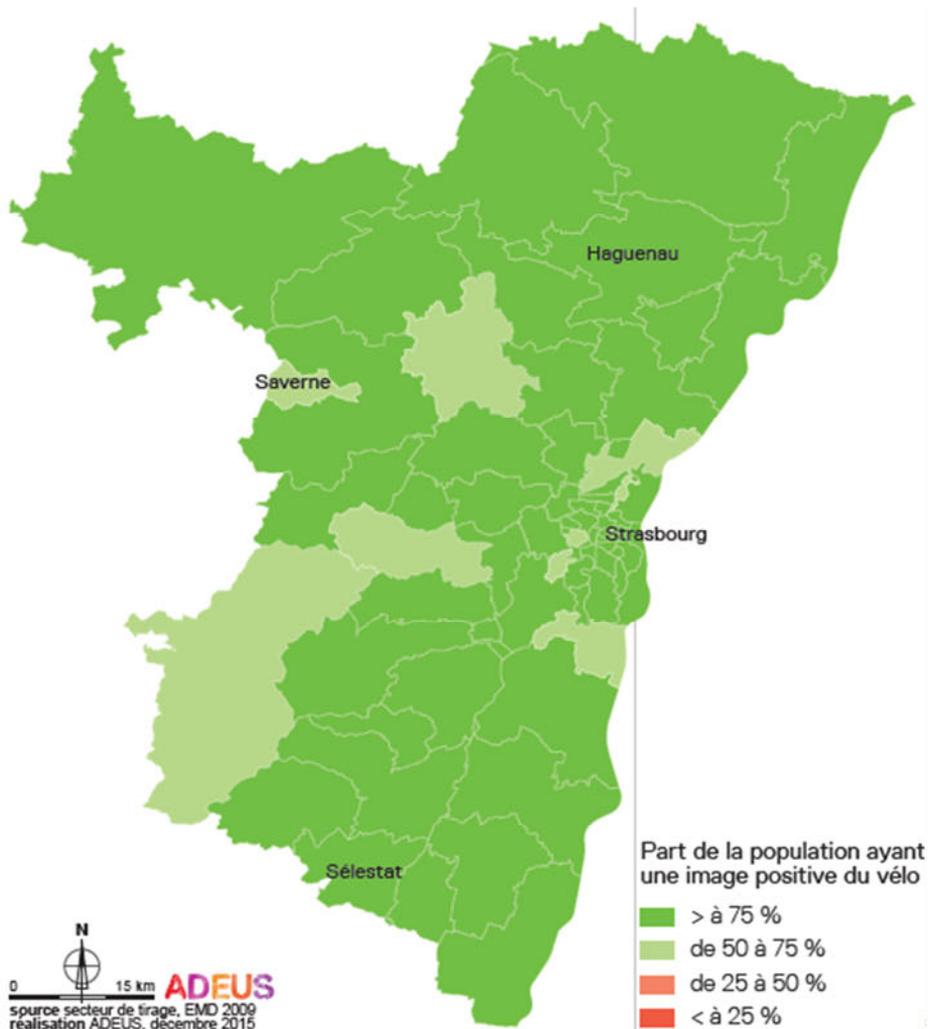
Source : EMD 2009

ADEUS

Modes de déplacements : une trop bonne image ?

Perception positive du vélo dans le Bas-Rhin

Perception positive de la voiture dans le Bas-Rhin

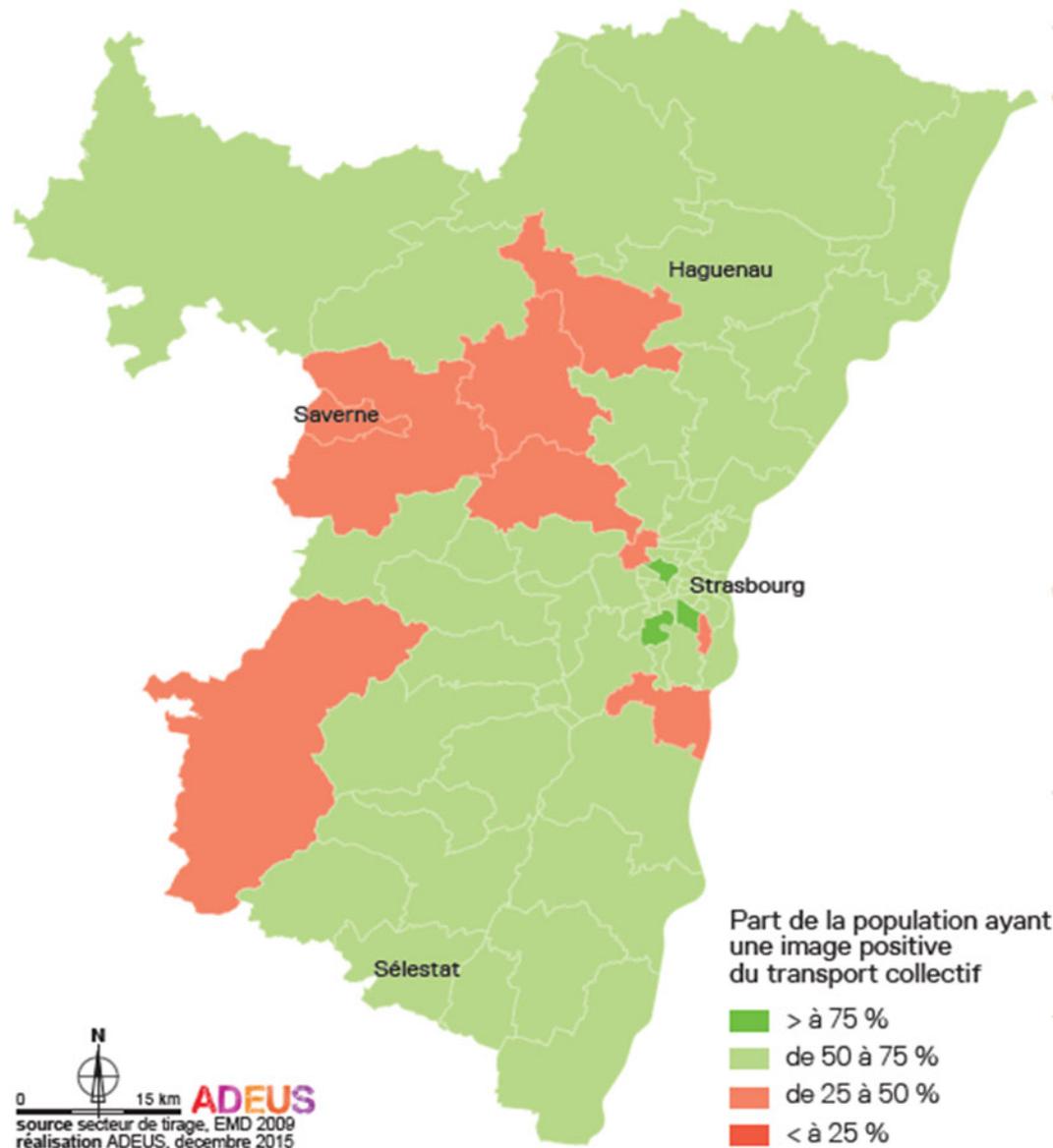


Source : Enquête ménages déplacements - 2009

Modes de déplacements : une trop bonne image ?

Perception positive des transports en commun dans le Bas-Rhin

- L'image des transports en commun : moins liée aux territoires et à l'offre qu'aux caractéristiques de la population.

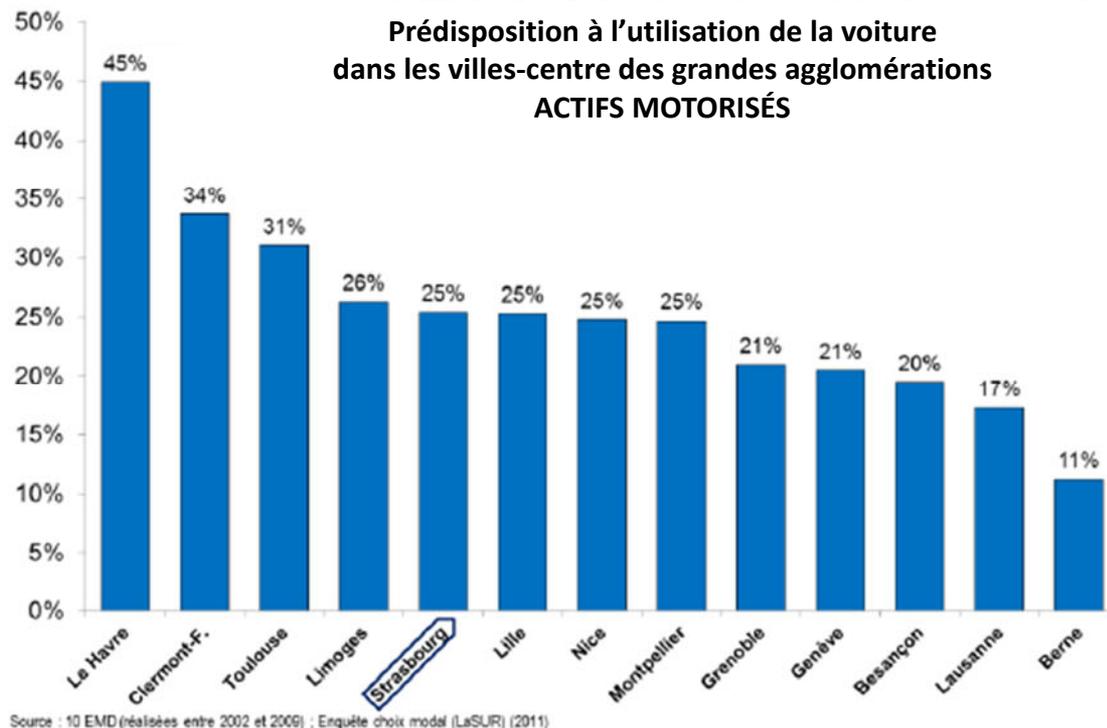
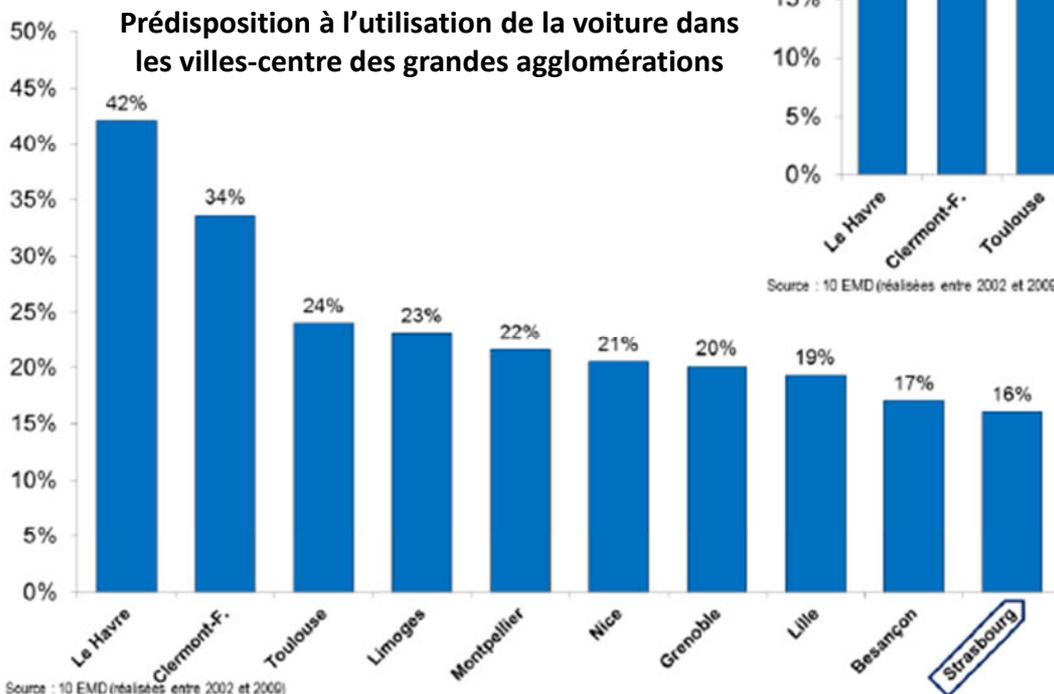


Modes de déplacements : une trop bonne image ?

- 30 années de politiques publiques de déplacements : des efforts sur une amélioration du cadre de vie facilitant l'usage des modes actifs, des transports publics, surtout orienté vers le cœur de la métropole strasbourgeoise.
- Le résultat : une image moins positive de la voiture pour les habitants du cœur de métropole, ceux-ci semblants en adéquation avec les politiques visant à réguler son usage au centre-ville. Ailleurs, l'image de la voiture n'a pas assez évolué pour inciter au report vers d'autres modes.
- Une dimension sociale : les générations les plus jeunes mettent presque sur un pied d'égalité transports en commun et voiture, l'avantage reste à l'automobile pour les autres générations. Les effets sont également largement sociaux, en lien avec le niveau d'études, les personnes les plus diplômées donnant une meilleure image aux transports en commun et une moins bonne image à la voiture que les autres.

Modes de déplacements : une trop bonne image ?

- Indice de prédisposition à l'usage de la voiture : image globalement positive de la voiture et négative des transports en commun

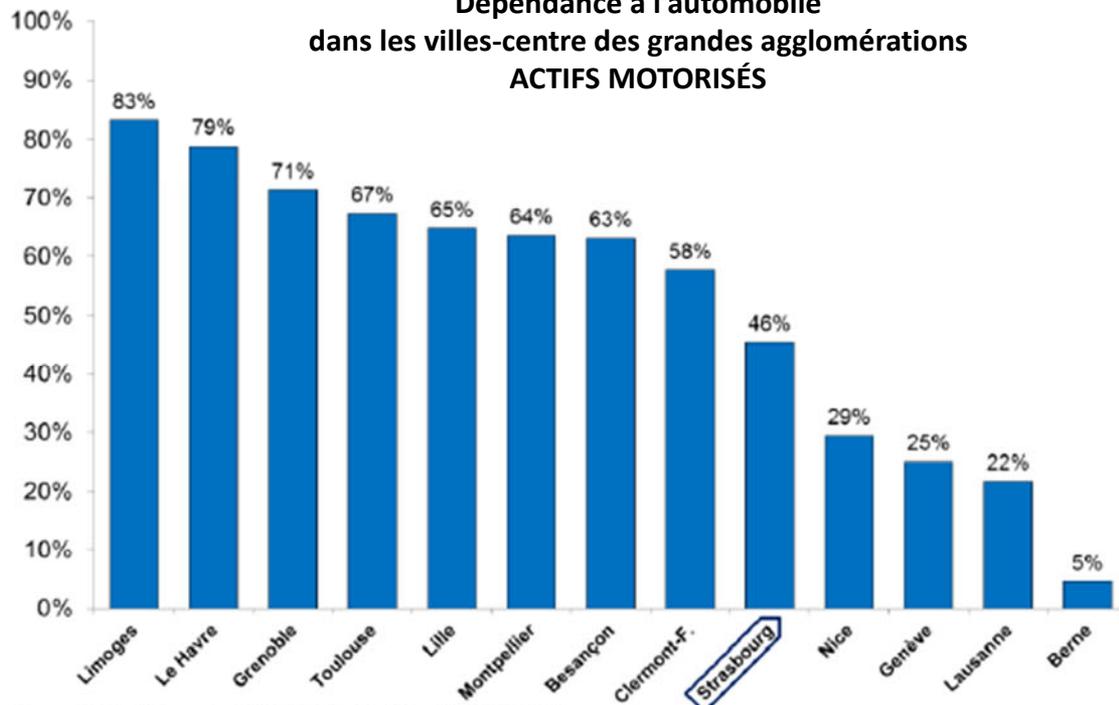


Modes de déplacements : une trop bonne image ?

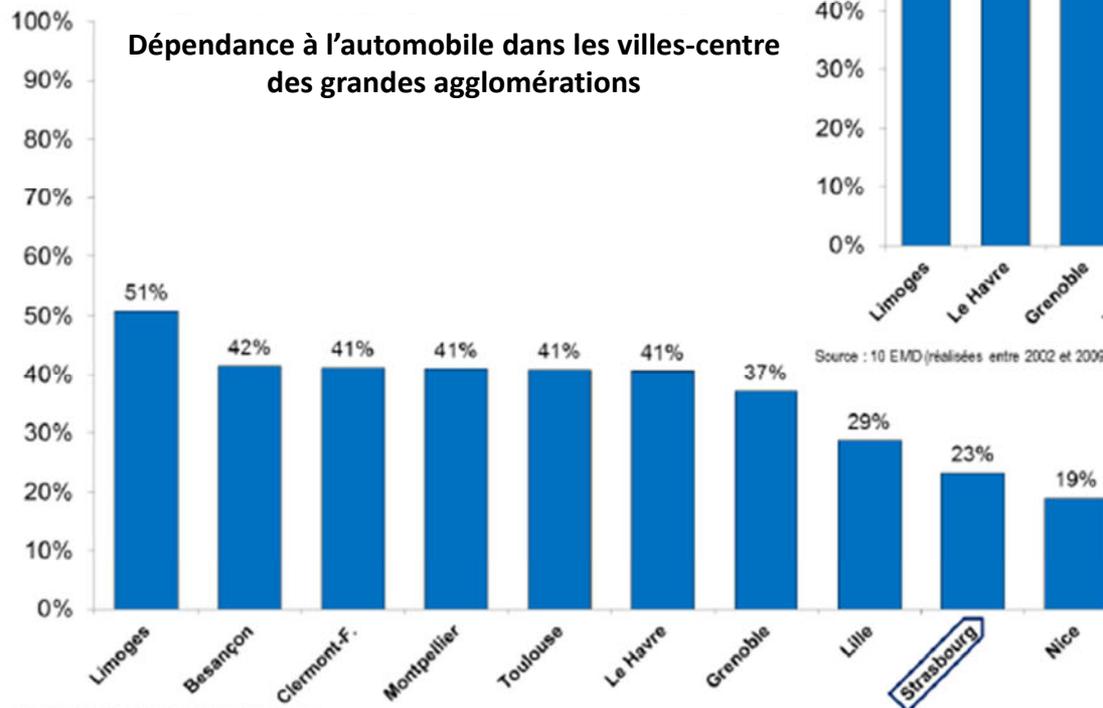
- Indice de dépendance automobile : usages de la voiture pour les écologistes civiques

Dépendance à l'automobile

dans les villes-centre des grandes agglomérations
ACTIFS MOTORISÉS



Dépendance à l'automobile dans les villes-centre des grandes agglomérations



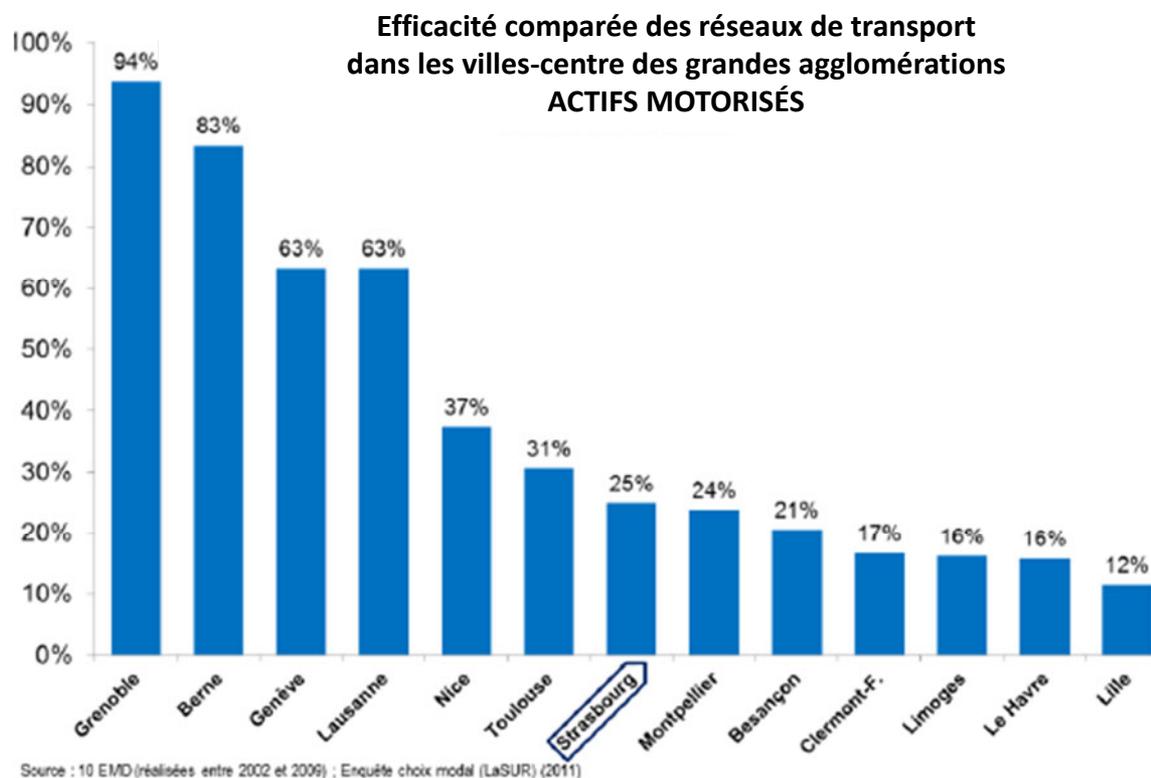
Source : 10 EMD (réalisées entre 2002 et 2009) ; Enquête choix modal (LaSUR) (2011)

Source : 10 EMD (réalisées entre 2002 et 2009)

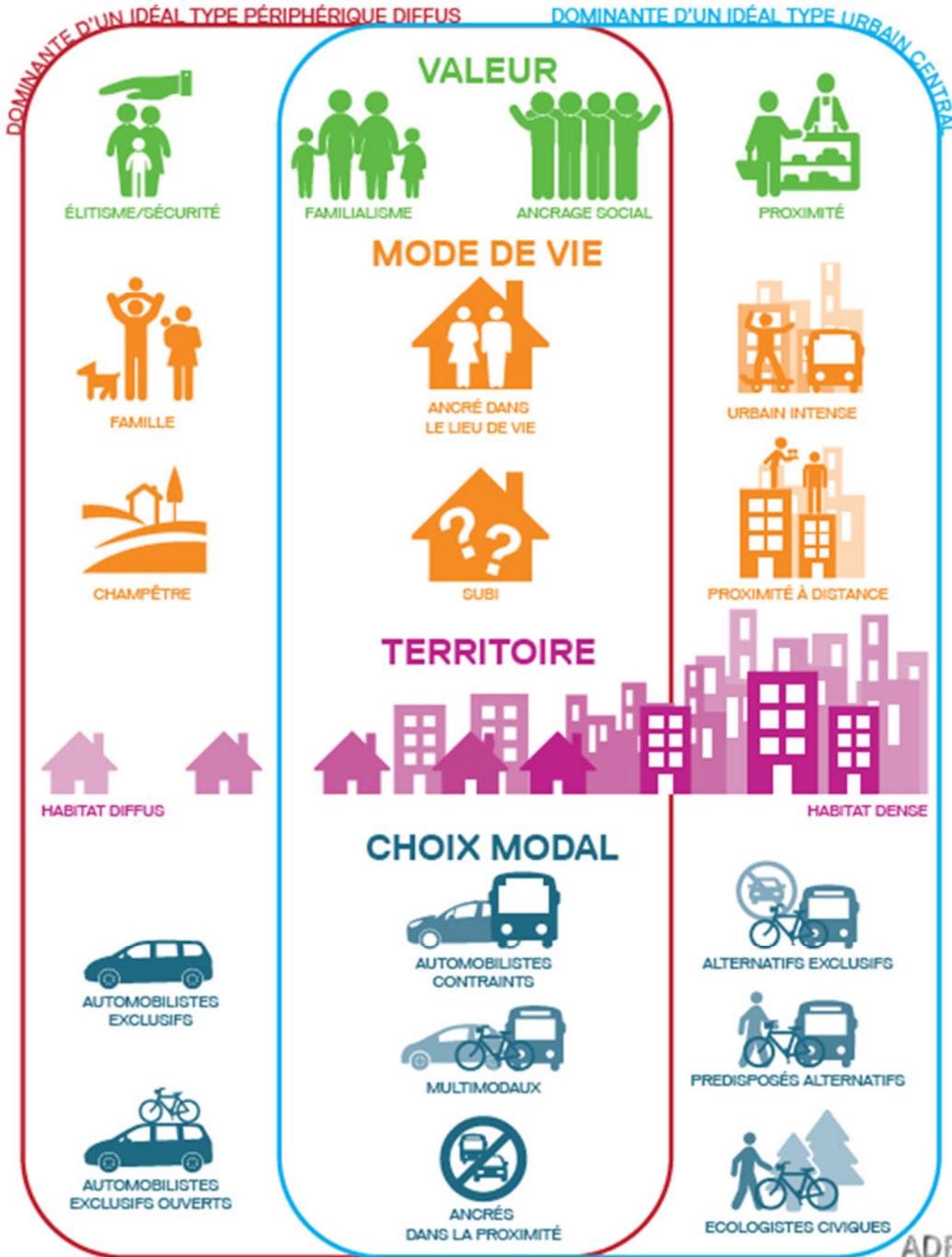


Modes de déplacements : une trop bonne image ?

- Indice d'efficacité comparée des offres de transports : Part de multimodaux utilisant 2 à 3 fois par semaine les transports en commun



Modes de vie et modes de déplacements : une équation encore complexe



Des valeurs en
amont des modes de vie

Des modes de vie... ancrés
dans le territoire...

Des logiques de choix modal
dépendant des territoires

Typologie du mode de vie et du choix modal dans le Bas-Rhin



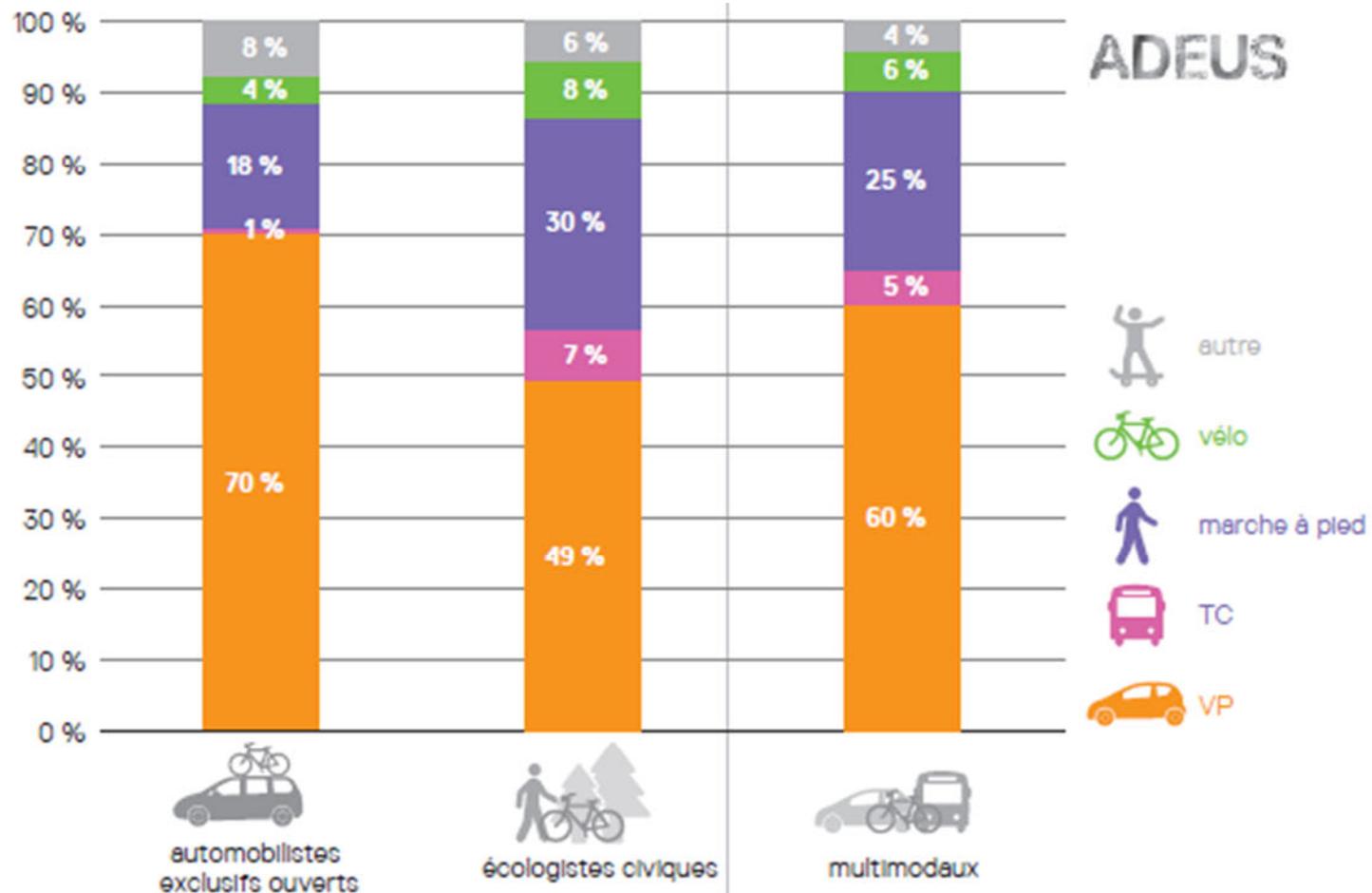
Typologie du choix modal

- ancrés dans la proximité
- multimodaux
- écologistes civiques
- predisposés alternatifs
- alternatifs exclusifs
- automobilistes contraints
- automobilistes exclusifs ouverts
- automobilistes exclusifs

ADEUS

Source : ADEUS-EMV 2012 - EPFL

PARTS MODALES SELON LA TYPOLOGIE DU CHOIX MODAL DANS LE BAS-RHIN



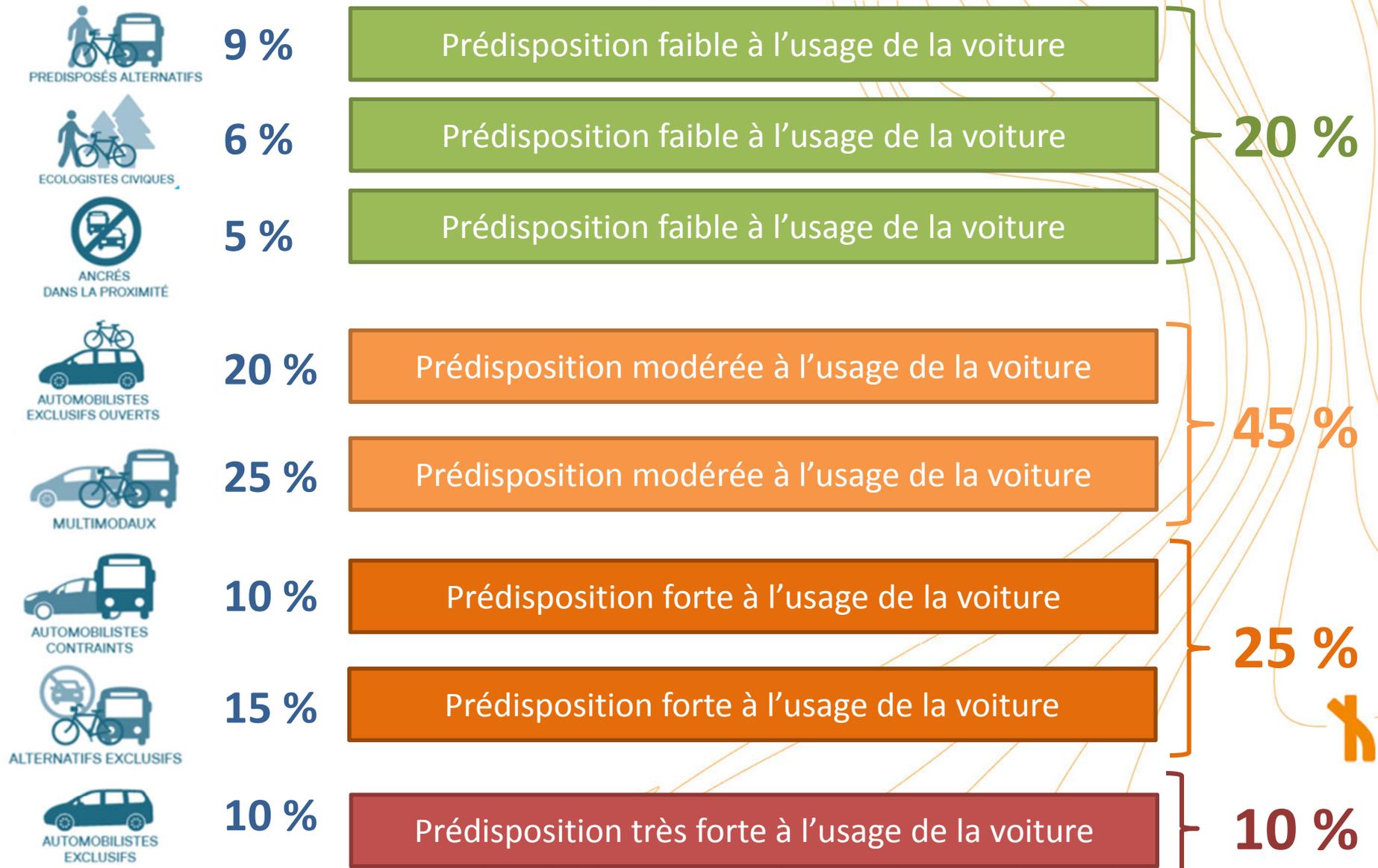
Source : ADEUS-EMV 2012 – EPFL

Vers une utilisation plus opérationnelle des typologies ?



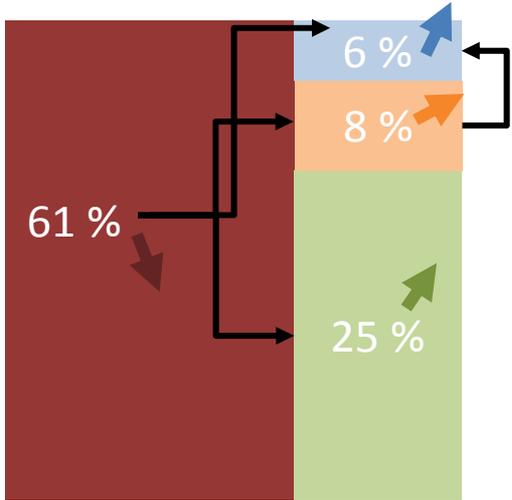
Prédisposition à l'usage de la voiture

Situation actuelle



Quelles évolutions possibles ? : propositions

Prédisposition faible à l'usage de la voiture	20 %
Prédisposition modérée à l'usage de la voiture	45 %
Prédisposition forte à l'usage de la voiture	25 %
Prédisposition très forte à l'usage de la voiture	10 %



Parts modales, Bas-Rhin, EMD 2009

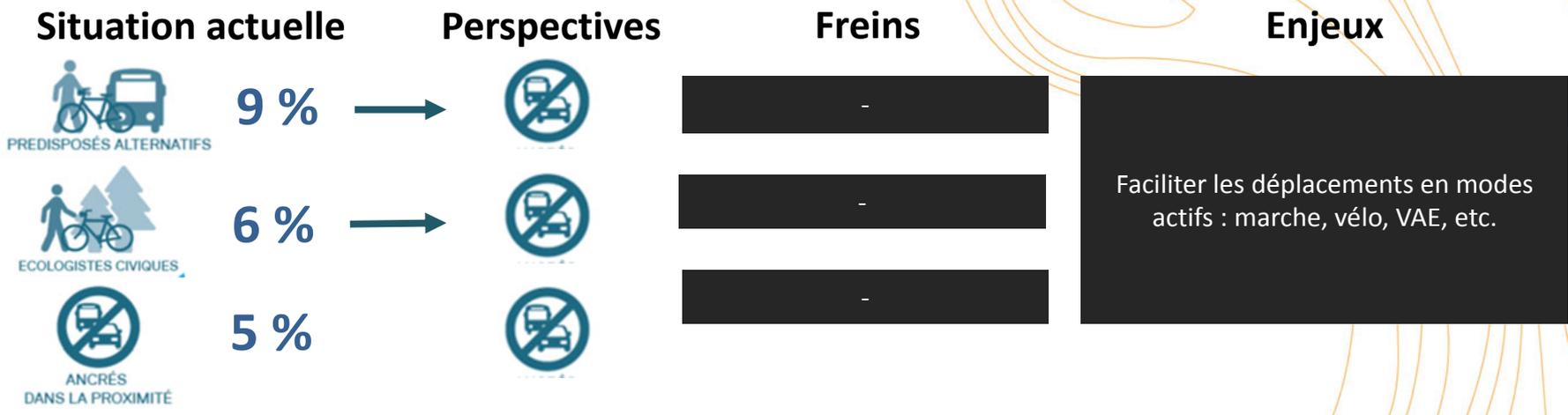
Modes mécanisés (voiture et 2 roues) => Cibler les 10 % avec des prédispositions très fortes à l'usage de la voiture

Marche à pied } => Cibler les 20 % les moins prédisposés à l'usage de la voiture
 Vélo

Transports en commun => Cibler les 70 % avec des prédispositions modérées à fortes à l'usage de la voiture

Quelles évolutions possibles ? : propositions

Prédisposition faible à la voiture



Favoriser la pratique de la marche

- Bordeaux : « la marche à suivre », promouvoir la marche à pied sur de courtes distances

VOUS ALLEZ A MERIADECK ?

À PARTIR DE **4 MINUTES** D'ATTENTE, VOUS Y SEREZ PLUS VITE EN **MARCHANT**

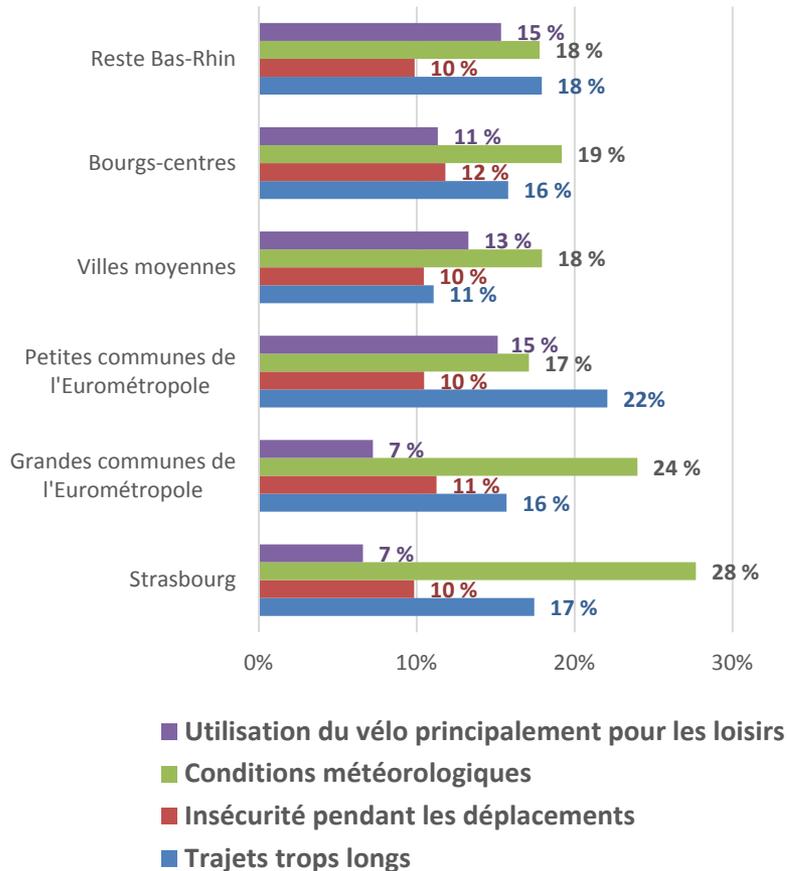
Le temps de marche depuis cette station est d'à peine **8 minutes**

Station Mériadeck de Bordeaux-Mérignac

tb
MARCHÉ À SUIVRE

Favoriser la pratique du vélo/VAE

Freins à l'usage du vélo



Source : EMD 2009

- Les conditions météorologiques (durée du jour, températures) : un frein partout, surtout dans l'agglomération strasbourgeoise
- L'insécurité (risque d'accident) pendant les déplacements : un frein partout

Pistes : adapter les infrastructures et les aménagements existants de façon à les rendre plus confortables, plus sûrs, plus rapides et plus lisibles

- L'utilisation du vélo pour les loisirs, une habitude dans les territoires périurbains

Pistes : mener un travail de fond sur l'image du vélo

- Les trajets trop longs, un frein partout (surtout en 2^{nde} couronne), sauf dans les villes moyennes

Pistes : étendre le maillage du réseau avec des tracés qui permettent les déplacements entre centralités et couronne-couronne

Quelles évolutions possibles ? : propositions

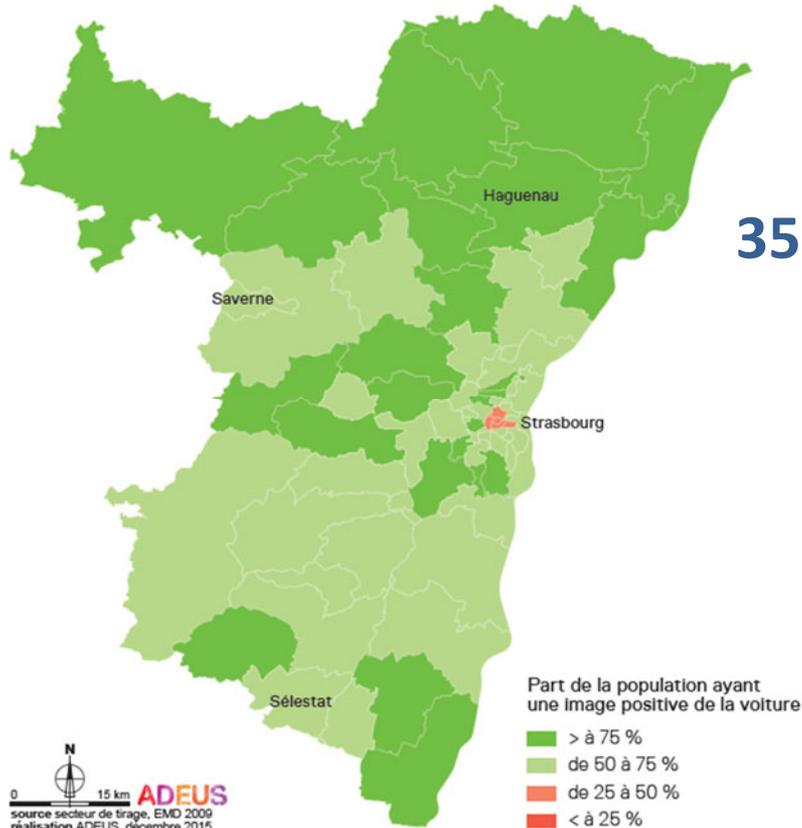
Prédisposition très forte à modérée à la voiture

Situation actuelle	Perspectives	Freins	Enjeux
 PREDISPOSÉS ALTERNATIFS 9 %	→ 	-	Faciliter les déplacements en modes actifs : vélo, VAE, marche, etc.
 ECOLOGISTES CIVIQUES 6 %	→ 	-	
 ANCRES DANS LA PROXIMITÉ 5 %	→ 	-	
 AUTOMOBILISTES EXCLUSIFS OUVERTS 20 %	→ 	La possession et l'utilisation facilitée de la voiture Le manque de connaissance des solutions alternatives	Contrainte sur l'autosolisme Avantage comparatif pour les alternatives à la voiture individuelle Faciliter l'accès aux alternatives à la voiture individuelle
 MULTIMODAUX 25 %	→ 	La possession et l'utilisation facilitée de la voiture Le risque de recours à la voiture si celle-ci devient plus avantageuse (coût/temps)	Contrainte sur l'autosolisme Avantage comparatif pour les alternatives à la voiture individuelle Faciliter l'accès à ces alternatives
 AUTOMOBILISTES CONTRAINTS 10 %	→ 	Le risque de recours à la voiture si son usage est facilité	Contrainte sur l'autosolisme Faciliter l'accès aux alternatives
 ALTERNATIFS EXCLUSIFS 15 %	→ 	L'« amour » de la voiture Le risque de recours à la voiture si sa possession et son usage sont facilités	Contrainte sur l'autosolisme Faciliter l'accès aux alternatives à la voiture individuelle
 AUTOMOBILISTES EXCLUSIFS 10 %	→ 	L'« amour » de la voiture La possession et l'utilisation facilitée de la voiture	Contrainte sur l'autosolisme

Redonner une « juste » place à la voiture

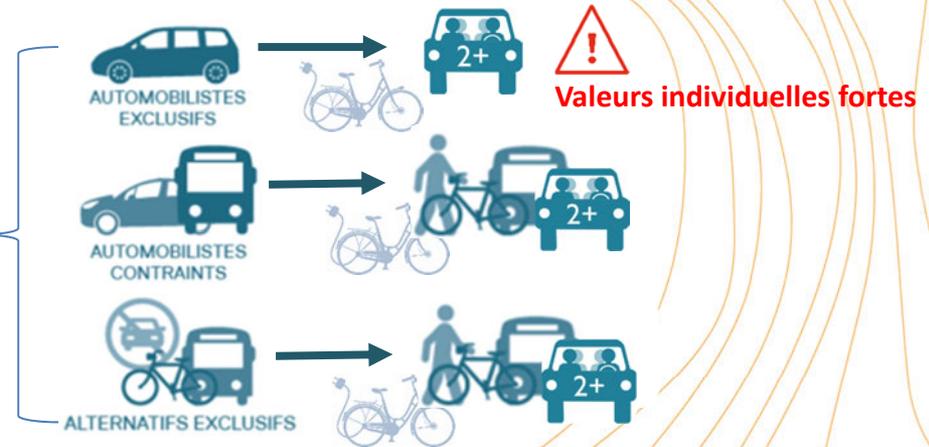
- Pour ces individus, la **contrainte** est susceptible de jouer un rôle central

PERCEPTION POSITIVE DE LA VOITURE DANS LE BAS-RHIN



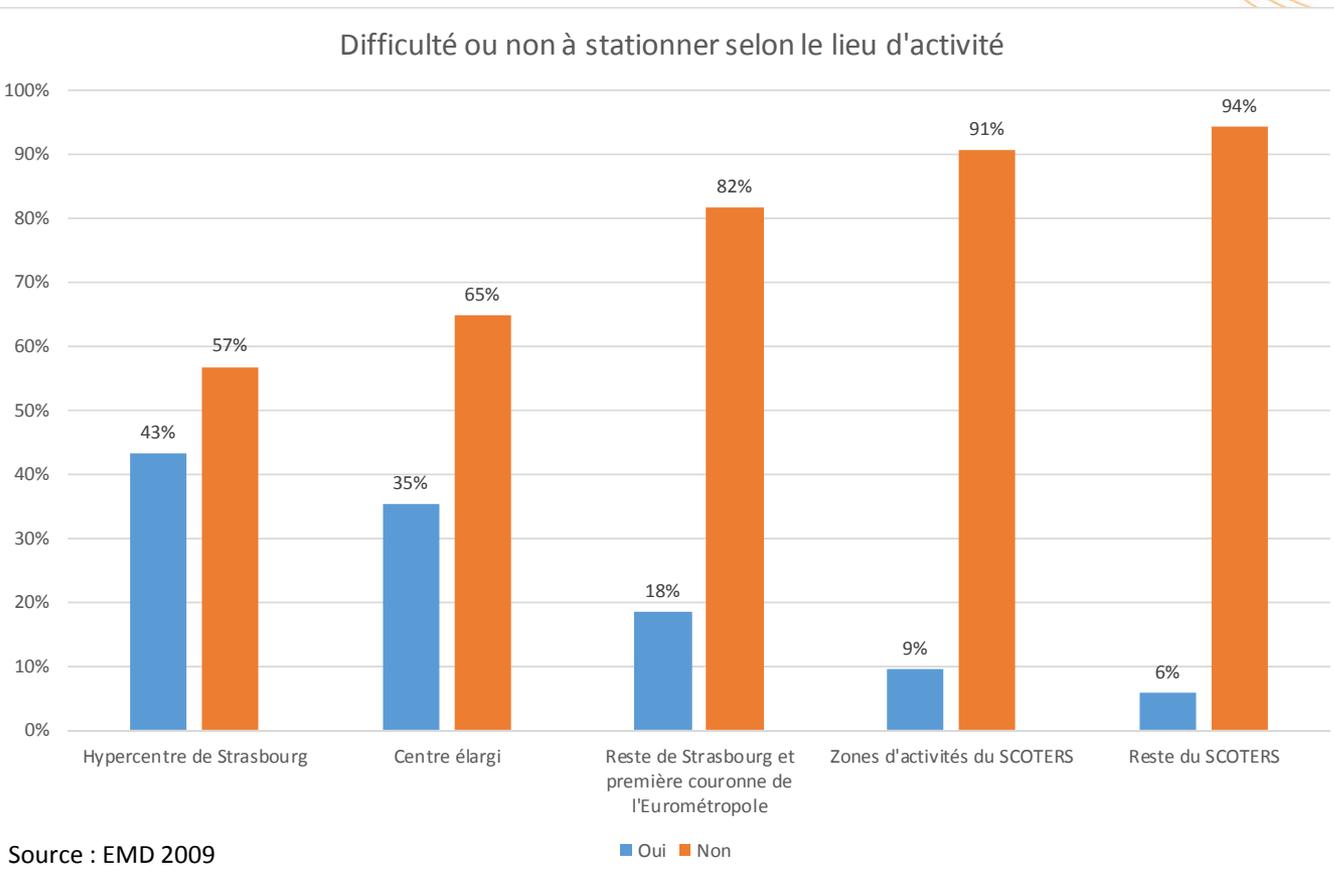
35 %

- Contraindre l'autosolisme



Redonner une « juste » place à la voiture

Le stationnement, un levier clé...



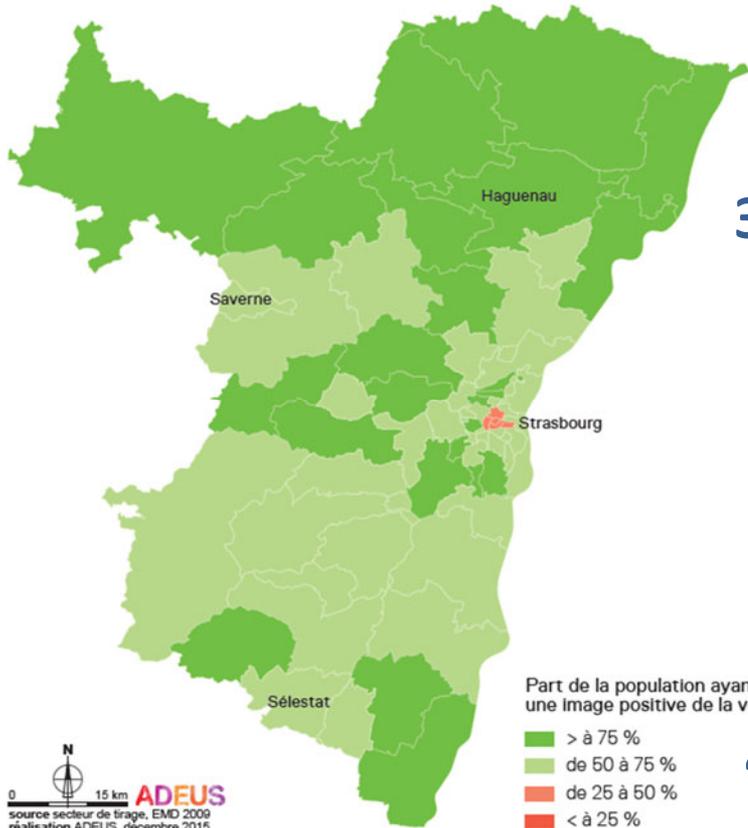
... Sachant que la **certitude de trouver une place** au lieu de travail entraîne l'**utilisation de la voiture dans plus de 90 % des cas**

(source : CEREMA)

Redonner une « juste » place à la voiture

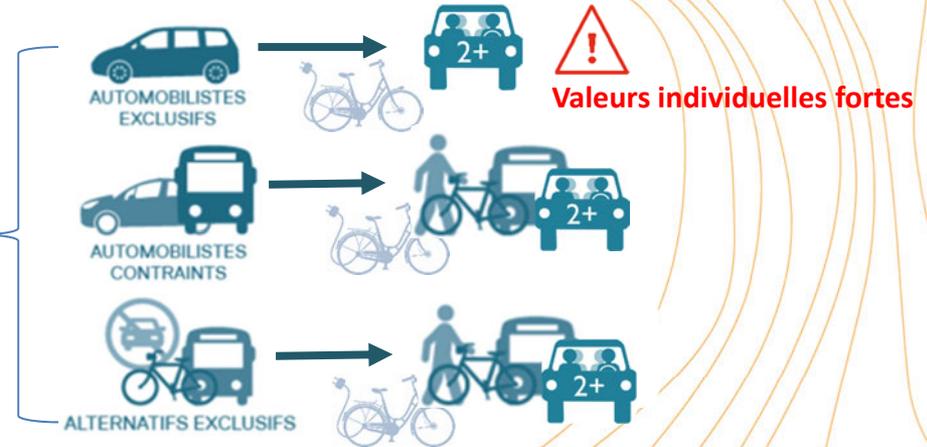
- Pour ces individus la **contrainte** est susceptible de jouer un rôle central

PERCEPTION POSITIVE DE LA VOITURE DANS LE BAS-RHIN



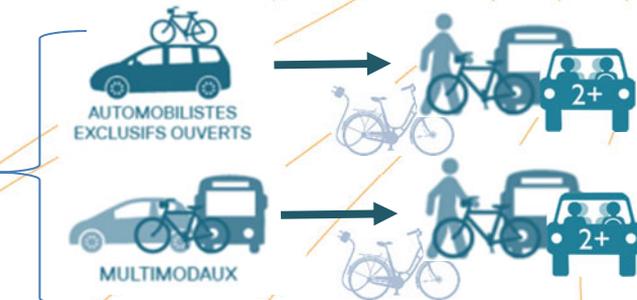
35 %

- Contraindre l'automobilisme



- Et indirectement, donner un avantage comparatif aux autres modes

45 %

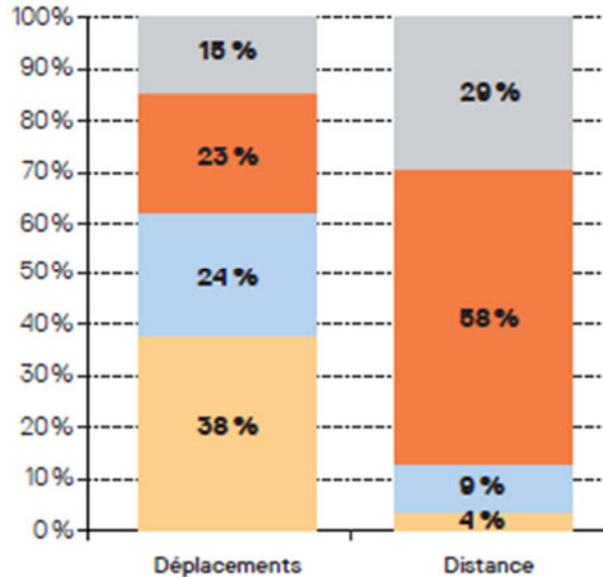


Part de la population ayant une image positive de la voiture

- > à 75 %
- de 50 à 75 %
- de 25 à 50 %
- < à 25 %

Faciliter et promouvoir l'accès aux alternatives

DISTRIBUTION DES DÉPLACEMENTS EN FONCTION DE LEUR LONGUEUR POUR LE BAS-RHIN



source : ADEUS, EMD 2009

moins de 1 km entre 1 et 3 km
pertinence TC autres déplacements sup. à 3 km

🎯 Rappelons que :

- * Parmi l'ensemble des déplacements, 23 % se font dans le domaine de pertinence des TC
- * 37 % des personnes qui vivent dans une commune avec une desserte en TC (hors TER) ne connaissent pas le nom de l'arrêt TC le plus proche de chez eux

Exemple : livret d'accueil à Toulouse

Pour les nouveaux arrivants
For the new arrivals
Para los recién llegados

2018

Mairie de **TOULOUSE**
www.toulouse.fr

Toulouse en grand !

TOULOUSE ET LES DÉPLACEMENTS

TOULOUSE AND TRAVEL
Toulouse is a city with a rich history and a vibrant culture. It is also a city that is easy to get around. The city has a well-developed public transport system, including buses, trams, and the metro. This makes it easy for visitors to explore the city and its surroundings.

TOULOUSE Y LOS TRANSPORTES
Toulouse es una ciudad con una rica historia y una vibrante cultura. También es una ciudad que es fácil de moverse. La ciudad tiene un sistema de transporte público bien desarrollado, incluyendo autobuses, tranvías y el metro. Esto hace que sea fácil para los visitantes explorar la ciudad y sus alrededores.

La question des déplacements est fondamentale. Compte tenu des projections démographiques sur l'aire urbaine toulousaine, l'équipe municipale en a fait une priorité absolue : en investissant dans des propositions inédites dans son offre de transports en commun sur toute l'agglomération, mais aussi en facilitant les modes doux de déplacement (vélo et marche), sans faire l'impasse sur le réseau routier.



TRANSPORTS EN COMMUN
Tisséo, carte Pâris, Noctambus vous allez être vite très familiers avec ces nouveaux modes. Ils sont le baume des transports en commun toulousains.

CENTRE PIÉTONNIER
Comme de nombreux villes du sud de la France ce sont les romains qui ont tracé le premier axe de circulation. Toutes ces rues piétonnes et commerçantes vous seront familières en peu de temps.

VELÔTOULOUSE
Toulouse est une ville relativement plate, ensoleillée... et jeune. Néanmoins, circuler à vélo est facile. Le réseau de location VÉLOTOULOUSE d'est 283 stations, 2 600 vélos, plus de 20 000 abonnés et des tarifs indimentables !



MÉTRO
Fer de lance du réseau local de transports en commun, le métro toulousain accueille chaque jour une moyenne de 200 000 voyageurs... le tout sans chauffeur ! Une troisième ligne verra le jour en 2026.



NAVETTE CENTRE-VILLE
Elle est petite, silencieuse, gratuite. Elle s'arrête où vous voulez, sur un simple signe de la main. Elle transporte 100 personnes par jour. Elle est devenue incontournable. C'est la navette du centre-ville. Temps d'attente maximum : 10 minutes. Du lundi au samedi, de 9h à 19h.





Équipe projet :

Jessica BERLET (cheffe de projet), Stéphane HAMM, Amandine MALLICK,
Stéphanie MARTIN, Sabrina MORETTO, Benoît VIMBERT

PTP 2018 – **Projet n°1.6.1.1**

ADEUS – Décembre 2018

Les notes et actualités de l'urbanisme sont consultables
sur le site de l'ADEUS www.adeus.org

L'Agence
de Développement
et d'Urbanisme
de l'Agglomération
Strasbourgeoise

