

LES ÉVOLUTIONS RÉCENTES EN QUESTION

MOBILITÉ : QUELLES CONTINUITÉS ? QUELLES RUPTURES ?



Les différents observatoires de l'ADEUS produisent régulièrement des indicateurs permettant l'analyse et la mise en perspective du fonctionnement de nos territoires. Ce tableau de bord sur la mobilité fait partie d'une série d'autres travaux similaires (démographie, habitat, économie et environnement). Ensemble, ils permettent d'offrir une vision synthétique et transversale des phénomènes qui ont contribué sur le long terme à façonner le territoire tel que nous le connaissons aujourd'hui, mais aussi les inflexions plus ou moins sensibles sur une période récente.

En matière de mobilité, les soixante dernières années ont connu une série d'évolutions qui ont radicalement modifié le fonctionnement du territoire. Au premier rang de ces évolutions, la démocratisation de la voiture, qui a entraîné un bouleversement de notre rapport à nos territoires du quotidien. Une des conséquences les plus marquées de ces évolutions concerne la dissociation opérée entre lieu de résidence et lieu de travail, et l'accroissement ininterrompu des distances de déplacement. Malgré de légères inflexions observées

ces dernières années, notamment la stabilisation du taux de motorisation des ménages, le fonctionnement territorial est devenu de plus en plus dépendant de l'énergie, posant aujourd'hui un triple enjeu : environnemental, économique et social.

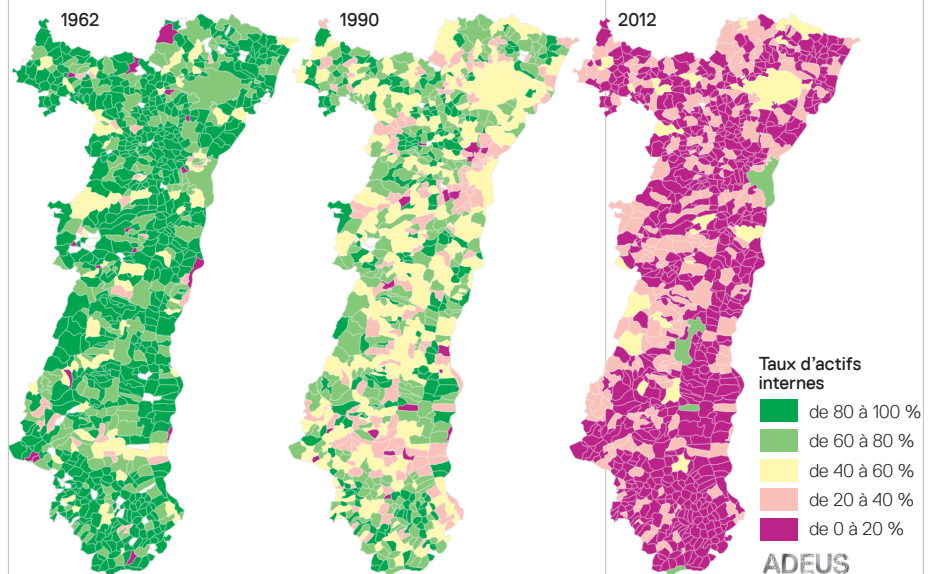
L'ensemble de ces éléments sont nécessaires pour dénouer la complexité de notre fonctionnement territorial et éclairer les choix à venir en matière de politiques publiques, tant des déplacements que d'aménagement et d'organisation du territoire dans une perspective globale.

Comment évoluent les déplacements vers le travail ?

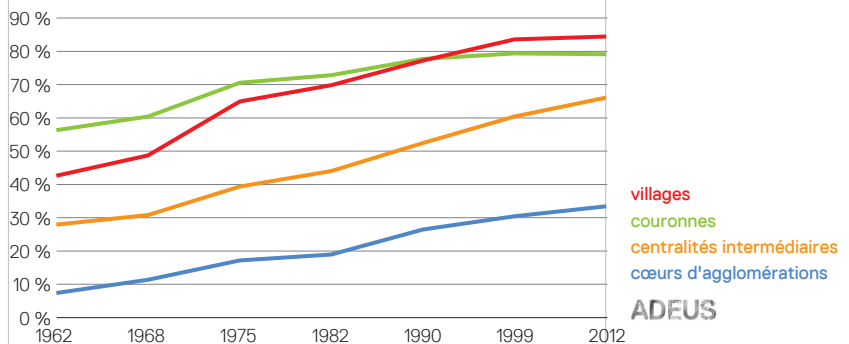
Léger tassement après une très forte croissance du taux d'actifs travaillant hors de leur commune de résidence

- Forte croissance depuis l'après-guerre : de **33 %** en 1962 à **66 %** en 1999 ;
- Tassement relatif depuis les années 2000 (**+3 points** entre 1999 et 2012) ;
- ... mais croissance forte des migrations à plus grande distance (**+140 %** pour les migrations entre les cœurs d'agglomération alsaciens).

FORTE DIMINUTION DES ACTIFS TRAVAILLANT DANS LEUR COMMUNE SUR LE LONG TERME ET SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE...



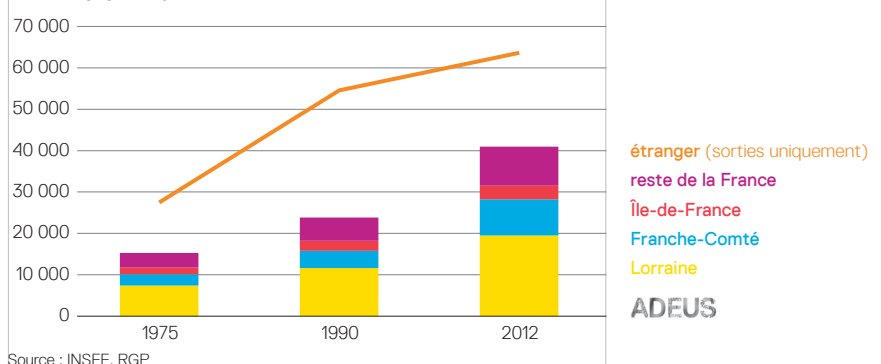
... MAIS TASSEMENT DES SORTANTS DURANT LES DERNIÈRES ANNÉES



Une interdépendance accrue avec les territoires voisins

- En 40 ans :
 - Multiplication par **2** des migrations domicile-travail entre communes alsaciennes ;
 - Multiplication par **2,7** des migrations interrégionales en lien avec l'Alsace ;
 - Multiplication par **2,3** des migrations à destination de l'étranger.

FORT ACCROISSEMENT DES MIGRATIONS INTERRÉGIONALES ENTRE 1975 ET 2012



Quel lien avec l'évolution de l'offre de transport ?

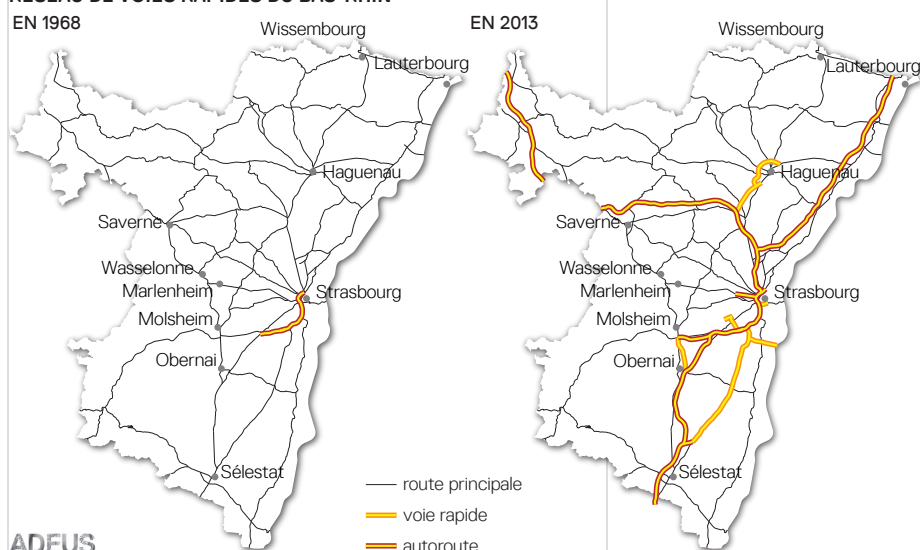
Une amélioration ininterrompue des performances du réseau routier

- Vastes modifications du réseau routier contribuant à augmenter les vitesses :
 - accroissement de la capacité,
 - élargissement des voies,
 - création de nombreuses voies express,
 - multiplication des contournements ;
- Accroissement de la somme des distances séparant le lieu de domicile et le lieu de travail des actifs alsaciens : de **3,6 à 10,6 millions** de kilomètres entre 1975 et 2012.

Rôle croissant des transports en commun

- Développement significatif de l'offre en transport collectif mené par l'ensemble des collectivités responsables de réseaux de transport, notamment entre les différentes polarités urbaines de la région.

RÉSEAU DE VOIES RAPIDES DU BAS-RHIN



ADEUS

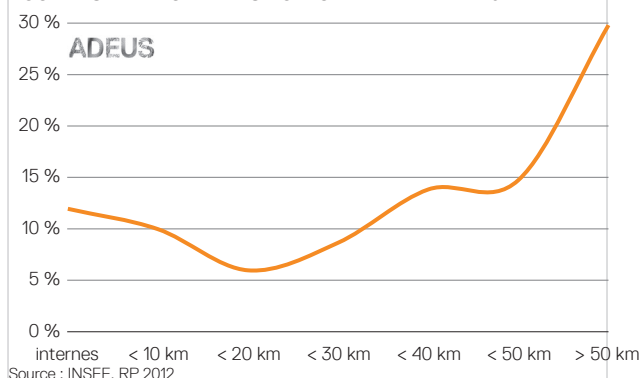
Source : Fond IGN BD Topo, ADEUS, CG67 - Réalisation : ADEUS, décembre 2014

EXEMPLE D'ÉVOLUTION DU SERVICE FERROVIAIRE

		1997	2013
Strasbourg-Colmar	Nombre de relations quotidiennes	17	34
	Temps moyen de parcours (en minutes)	41	32
	Cadencement*	non	oui
Strasbourg-Haguenau	Nombre de relations quotidiennes	16	37
	Temps moyen de parcours (en minutes)	37	33
	Cadencement*	non	oui
Mulhouse-Bâle	Nombre de relations quotidiennes	35	45
	Temps moyen de parcours (en minutes)	29	26
	Cadencement*	non	oui

* Cadencement : desserte d'une gare à intervalle régulier tout au long de la journée (par exemple, toutes les heures à 23 minutes)
Source : ADEUS, 2015

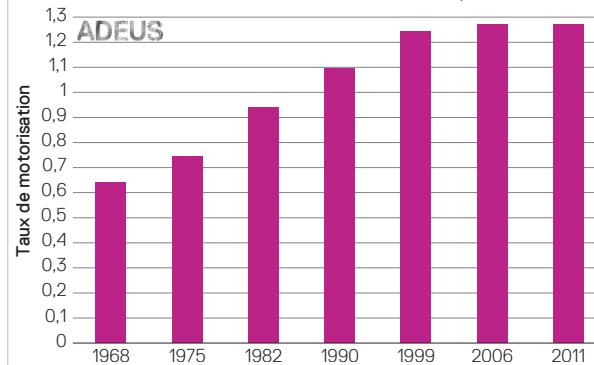
PARTS MODALES DES TRANSPORTS COLLECTIFS POUR LES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL EN 2012



Forte progression de la motorisation des ménages et des distances

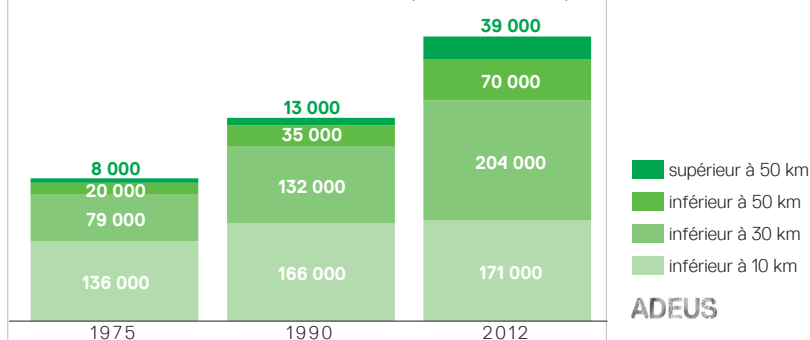
- Croissance continue de l'équipement des ménages en voitures, mais **tassement** net au tournant des **années 2000**.
- Croissance la plus rapide pour les déplacements les plus longs :
 - +190 % pour les plus de 30 km,
 - +160 % pour ceux compris entre 10 et 30 km,
 - +25 % pour les moins de 10 km.
- Mais relations domicile-travail les plus lointaines largement portées par les transports collectifs.

NOMBRE DE VOITURES PAR MÉNAGE EN ALSACE, 1968-2006



Source : INSEE, RGP

ÉVOLUTION DES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL EN FONCTION DE LA CLASSE DE DISTANCE (INTERNE ALSACE)



Source : INSEE, RP 2012

ADEUS

Conclusion et enjeux

Les deux constats majeurs concernant le fonctionnement de nos territoires du point de vue des mobilités sont d'une part, la dissociation entre lieu de résidence et lieu de travail, et d'autre part, l'allongement des distances de déplacements qui lui est lié. Ces deux phénomènes paraissent néanmoins marquer le pas depuis le tournant des années 2000. La reprise de la construction de logements dans l'Eurométropole, le fort développement de l'emploi qu'ont connu les territoires les moins centraux pourraient expliquer les inflexions observées ces dernières années (voir les tableaux de bord habitat, démographie et économie).

A court terme, les enjeux sont liés aux politiques de déplacements avec la question de savoir « comment assurer les besoins des ménages en mobilité tels qu'ils existent aujourd'hui, tout en consommant moins d'énergie ? ».

A plus long terme, ces enjeux renvoient plus largement aux politiques d'aménagement du territoire comme les SCoT, avec une question plus transversale de savoir « comment favoriser à long terme un fonctionnement territorial moins dépendant de la distance ? ».



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

Directrice de publication : **Anne Pons, Directrice générale**
Validation : **Yves Gendron, Directeur général adjoint**
Équipe projet : **Pierre De Cadenet, Nadia Monkachi, Ahmed Saïb** (chefs de projet), **Benjamin Puccio** (responsable de livrable), **Thomas Graff**
PTP 2015 - N° projet : **1.2.3.2**
Mise en page : **Jean Isenmann**
© ADEUS - Numéro ISSN 2109-0149
Notes et actualités de l'urbanisme sont consultables sur le site de l'ADEUS www.adeus.org