

# Observatoire des mobilités 2020

Typologie des flux « métropolitains »  
et de moyennes et longues distances :  
enjeux et marges de manœuvre

Une analyse de l'enquête mobilité de 2019

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



# Sommaire

- ➔ Cadrage général
- ➔ La mobilité encore une affaire de proximité
- ➔ Des flux « métropolitains »... et de moyennes et longues distances minoritaires, visibles et complexes
- ➔ Enjeux modaux des flux moyennes et longues distances et « métropolitains »
- ➔ Conclusion

# Cadrage général

## Problématique

- **Quelles sont, au travers des données de l'EMA 2019, la réalité et les caractéristiques des flux métropolitains sur le Bas-Rhin, notamment au-delà de l'échelle de la proximité ?**
- **Quelles tendances sont à l'œuvre ?  
Et quelles marges de manœuvre sont envisageables pour répondre aux enjeux soulevés par le modèle actuel et/ou celui en devenir ?**

La mobilité individuelle est souvent considérée comme un marqueur social, dont la hausse serait synonyme de réussite, de progrès technologiques, de liberté. Cette hausse « attendue » de la mobilité se ferait en lien avec une augmentation des distances parcourues, traduisant un fonctionnement territorial complexe, organisé autour de polarités (et de lieux de vie) multiples et éclatées, avec des flux qui tendraient à se superposer au lieu de se distribuer autour d'un centre.



# Cadrage général

## Précisions

- **Le présent travail ne cherche pas à définir ce qu'est une métropole ou ce que serait un fonctionnement métropolitain.**
- **L'idée est d'observer les caractéristiques des flux qui peuvent relever d'un fonctionnement métropolitain en ce qu'ils sont :**
  - de moyennes ou longues distances, et à ce titre plus consommateurs d'énergie et émetteurs de pollution,
  - a priori davantage liés aux polarités qui concentrent souvent une grande partie des activités structurantes et des emplois d'un territoire.
- **L'objectif consiste :**
  - à analyser ces flux pour en dégager les principales typologies, entre flux « métropolitains » (internes aux polarités ou en lien avec elles) et déplacements plus diffus,
  - à enrichir les réflexions du Grenelle des Mobilités ou relatives aux bassins de mobilité esquissés par la Loi d'Orientation pour les Mobilités (LOM).



# La mobilité, encore une affaire de proximité



# La mobilité, encore une affaire de proximité

## ① Un nombre de déplacements en hausse

- Le nombre total de déplacements réalisés quotidiennement par les habitants du Bas-Rhin a crû de 10 %, passant de 3,95 à 4,35 millions.  
→ Une hausse pour partie liée à l'évolution démographique du territoire.

## ② Une mobilité individuelle en hausse...

- ... du fait de la réduction de la part de personnes immobiles,
- ... mais des personnes mobiles qui ne se déplacent cependant pas plus.

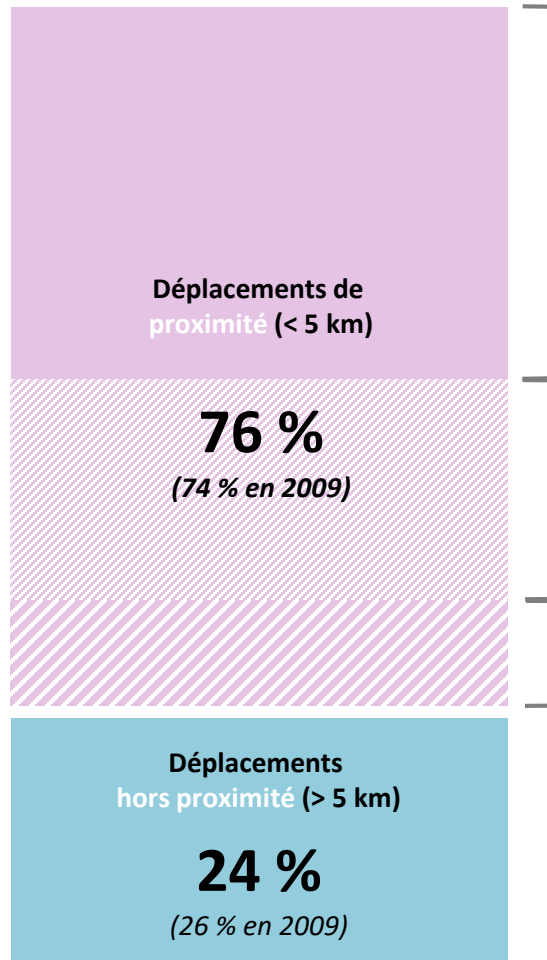
## ③ Des déplacements de proximité (inférieurs à 5 km) majoritaires et en augmentation

- En 2019, à l'échelle du Bas-Rhin, trois déplacements sur quatre font moins de 5 km !
- Ces flux de proximité ont crû de 13 % depuis 2009, contrairement aux flux plus longs (supérieurs à 5 km) qui ont diminué de 2 %.



# La mobilité, encore une affaire de proximité

4 130 000\* déplacements quotidiens



**54 %**

part des déplacements de proximité inférieurs à **1 km**  
(soit 42 % du total)

**31 %**

part des déplacements de proximité compris entre 1 et 3 km  
(soit 24 % du total)

**15 %**

part des déplacements de proximité entre 3 et 5 km

\* Les proportions ont été calculées sur la base des 4 130 000 déplacements quotidiens internes au Bas-Rhin, pour des questions de comparabilité avec 2009.



# La mobilité, encore une affaire de proximité

## ➔ Des déplacements de proximité inégaux selon les territoires, mais toujours majoritaires

- Poids des déplacements courts selon le niveau d'armature :

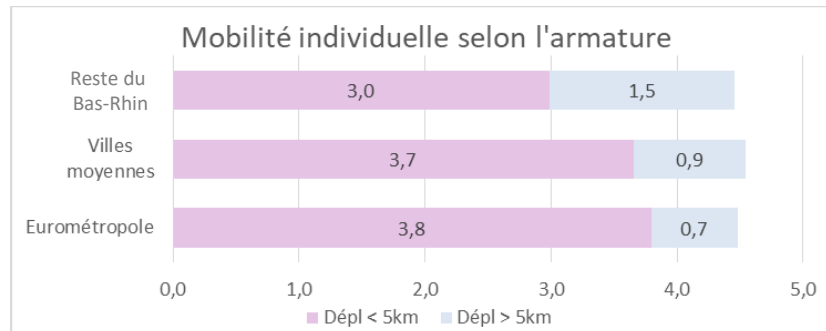
Pratiques selon les secteurs	Résidents		Déplacements « en lien »*	
	< 5 km	2009-2019	< 5 km	2009-2019
Cœur aggloméré de l'Eurométropole (Stbg + 1 <sup>ère</sup> cour)	<b>88 %</b>	+18 %	78 %	+19 %
2 <sup>ème</sup> couronne de l'Eurométropole de Strasbourg	72 %	+15 %	59 %	+13 %
Villes moyennes	<b>80 %</b>	+10 %	62 %	+10 %
Reste du Département	67 %	+9 %	62 %	+6 %

\*ensemble des déplacements dont l'origine et/ou la destination concerne le territoire en question, quel que soit le lieu de résidence de la personne qui se déplace

Des pratiques de proximité plus importantes - et qui connaissent une croissance plus marquée - **dans les polarités**, en particulier dans l'Eurométropole de Strasbourg.

## ➔ Une situation liée :

- en partie à la concentration du développement démographique sur ces territoires,
- à une évolution des pratiques individuelles différenciée selon les territoires.

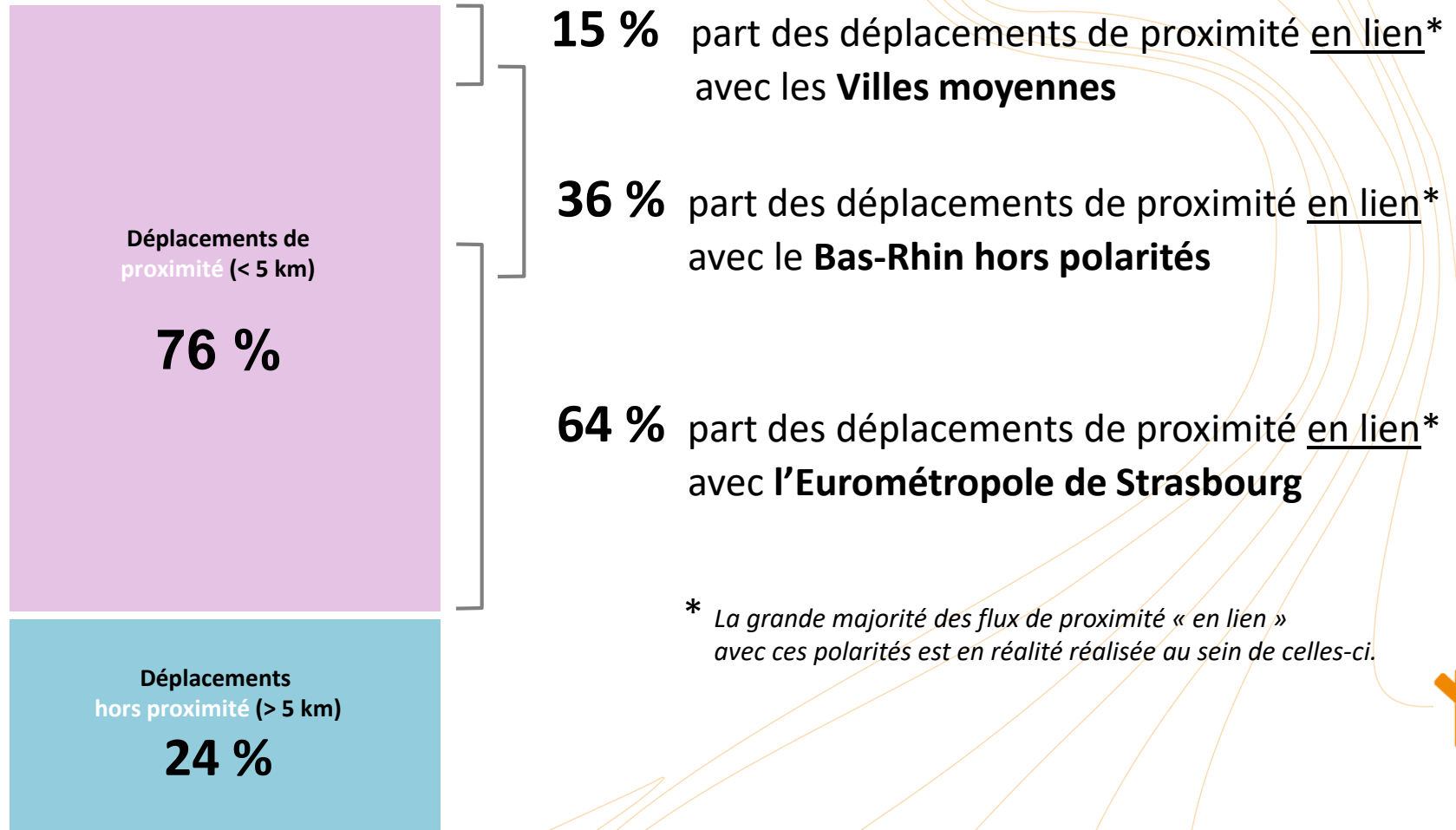


**Villes moyennes**  
Communes-centres (Haguenau, Saverne, Molsheim, Sélestat), leur périphérie directe + conurbation Erstein-Benfeld



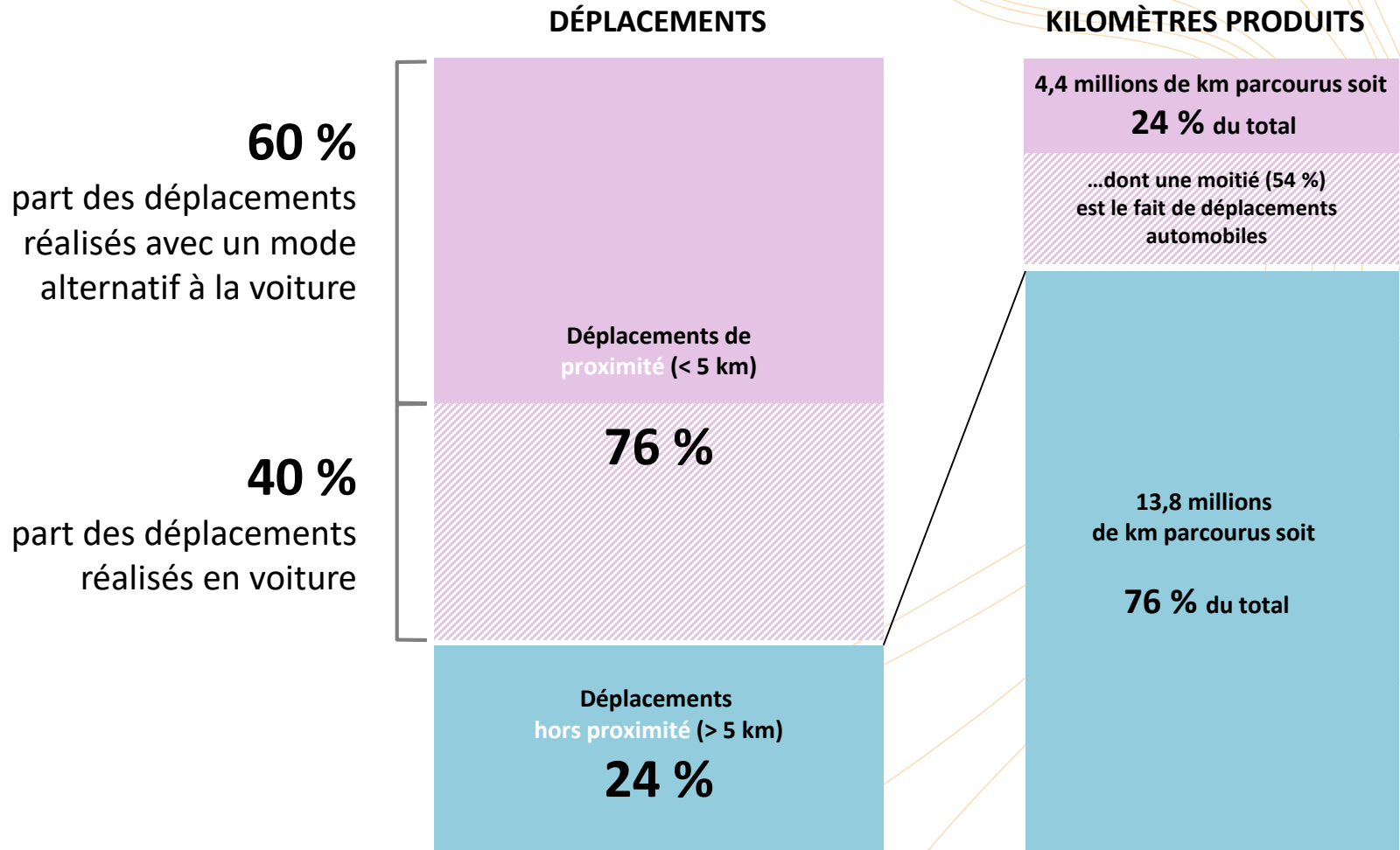
# La mobilité, encore une affaire de proximité

➔ Des déplacements de proximité inégaux selon les territoires, mais toujours majoritaires



# La mobilité, encore une affaire de proximité

- Des enjeux qui se concentrent principalement, mais pas exclusivement, sur les déplacements plus longs



# Des flux « métropolitains »... et de moyennes et longues distances minoritaires, visibles et complexes



# Les flux « métropolitains » et de moyennes et longues distances

## ➔ Des flux minoritaires et en légère diminution, mais visibles

- ❖ En 2009, les déplacements intégralement réalisés en dehors du Bas-Rhin n'ont pas été pris en compte (20 000 en 2019)

Déplacements  
de **proximité**  
( < 5 km)

**2 790 000**

Déplacements  
hors **proximité** (> 5 km)  
**990 000**

Dépl. en lien avec l'externe : 150 000

**2009**

Déplacements  
de **proximité**  
( < 5 km)

**3 160 000**

Déplacements  
hors **proximité** (> 5 km)  
**970 000**

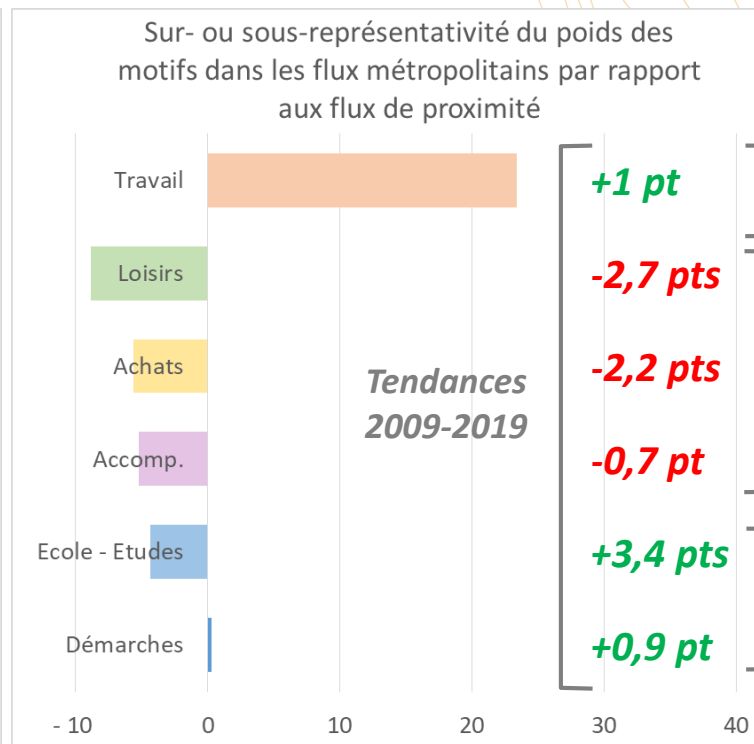
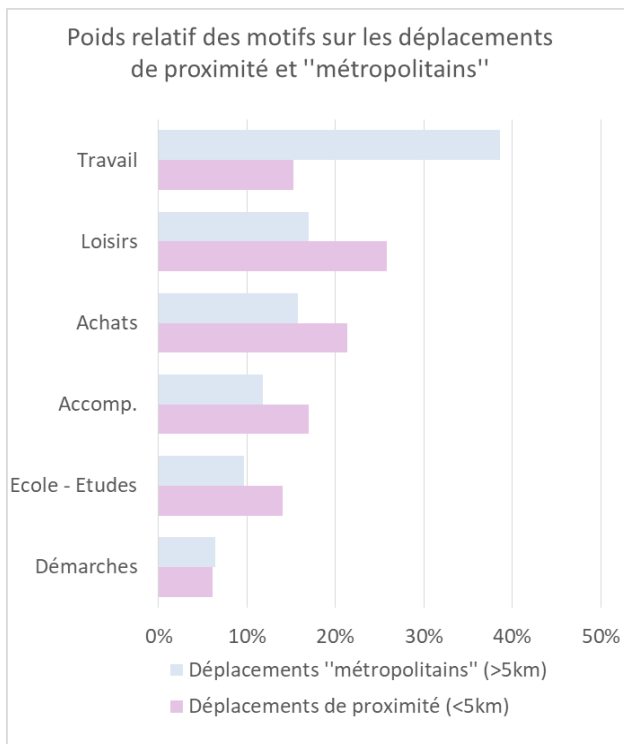
Dépl. en lien avec l'externe : 160 000

**2019**



# Les flux « métropolitains » et de moyennes et longues distances

## ➔ Des flux encore majoritairement contraints



Toujours davantage sur-représenté dans les flux métropolitains : travail

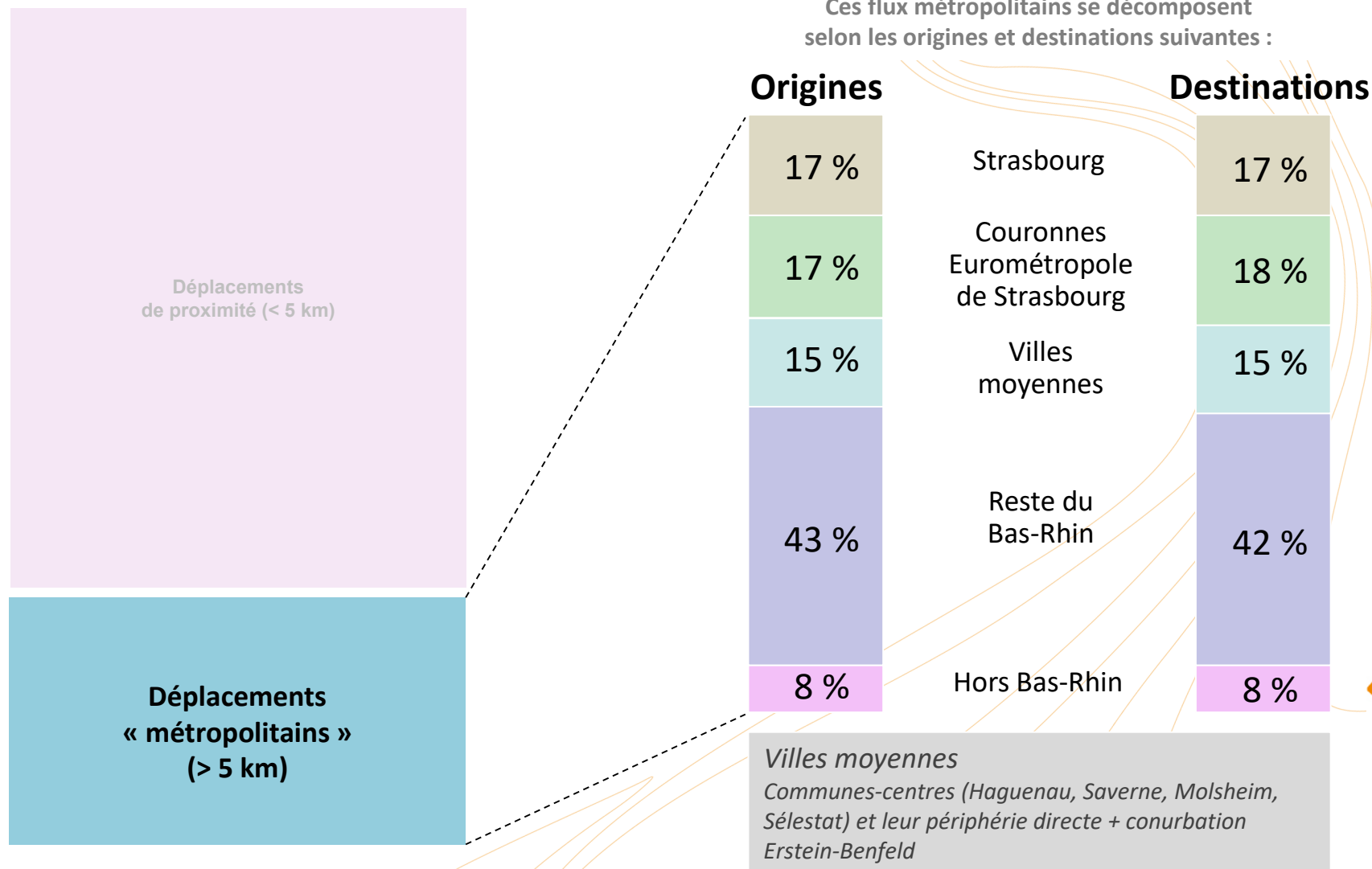
Toujours davantage sous-représentés dans les flux métropolitains : loisirs, achats, accompagnement

De moins en moins sous-représentées dans les flux métropolitains : études, démarches

- ➔ La sur-représentation du motif **Travail** dans les déplacements longs s'accroît partout mais surtout à destination de l'Eurométropole de Strasbourg
- ➔ Le poids du motif **Etudes** dans les déplacements longs croît vers toutes les destinations au point de ne bientôt plus y être sous-représenté par rapport aux flux de proximité
- ➔ Le motif **Achats** perd du poids dans les déplacements longs à destination des centralités mais croît à destination des secteurs périurbains (zones commerciales)

# Les flux « métropolitains » et de moyennes et longues distances

## ➔ Des flux complexes à déchiffrer et à organiser

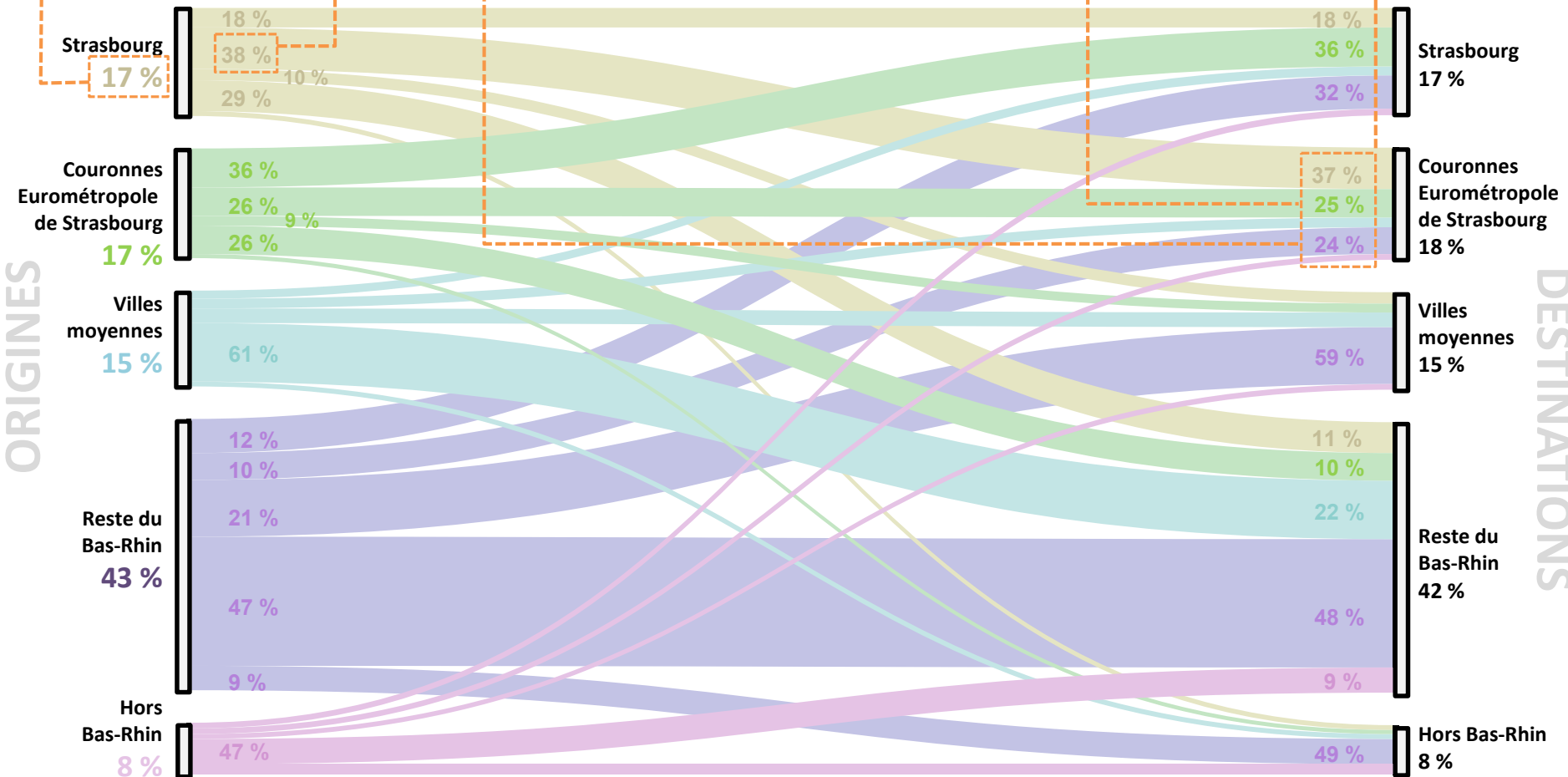


# Les flux « métropolitains » et de moyennes et longues distances

## ➔ Dans le détail... des flux extrêmement hétérogènes

2019 - Déplacements quotidiens en lien avec le Bas-Rhin, supérieurs à 5 km, soit 1 135 000 déplacements.

**Aide à la lecture :** sur les 17 % de déplacements des Bas-Rhinois ayant pour origine Strasbourg, une majorité 38 % a pour destination une autre commune de l'Eurométropole où ils représentent 37 % des flux à l'arrivée, contre 24 % de flux en provenance du « reste du Bas-Rhin » et 25 % de flux internes



# Les flux « métropolitains » et de moyennes et longues distances

## En synthèse...

- ⊙ **Un fonctionnement multipolaire qui reste cependant très centralisé autour de l'Eurométropole de Strasbourg**
  - 38 % des déplacements « métropolitains » ont un lien avec Strasbourg (36 % en 2009)
  - 75 % ont un lien avec l'Eurométropole de Strasbourg (72 % en 2009)
  - 34 % sont en lien avec les Villes moyennes (36 % en 2009)
- ⊙ **Une multipolarisation existante mais en perte de vitesse ?**
  - En dehors des (75 %) flux en lien avec l'Eurométropole de Strasbourg, 62 % des déplacements concernent une des Villes moyennes, contre 63 % en 2009
- ⊙ **Des flux « diamétralisés » aujourd'hui très limités**

Poids des typologies de flux selon leur origine	Internes	Lien Eurométropole de Strasbourg	Voisins	Diamétrales
Bassin Nord (Communauté d'agglomération de Haguenau, Bande rhénane nord, Outre-Forêt)	91 %	5 %	3 %	0,5 %
Bassin Nord-Ouest (Kochersberg, Alsace Bossue)	85 %	8 %	7 %	0,4 %
Bassin Sud (Ried, Villé)	92 %	5 %	2 %	0,7 %
Bassin Sud-Ouest	87 %	9 %	4 %	0,5 %
Eurométropole de Strasbourg	93 %	nc	7 %	nc

**Diamétrales :**  
flux à destination d'un autre bassin impliquant un passage par l'Eurométropole







# Enjeux modaux des flux moyennes et longues distances et « métropolitains » : des réponses partiellement existantes et nécessairement diversifiées

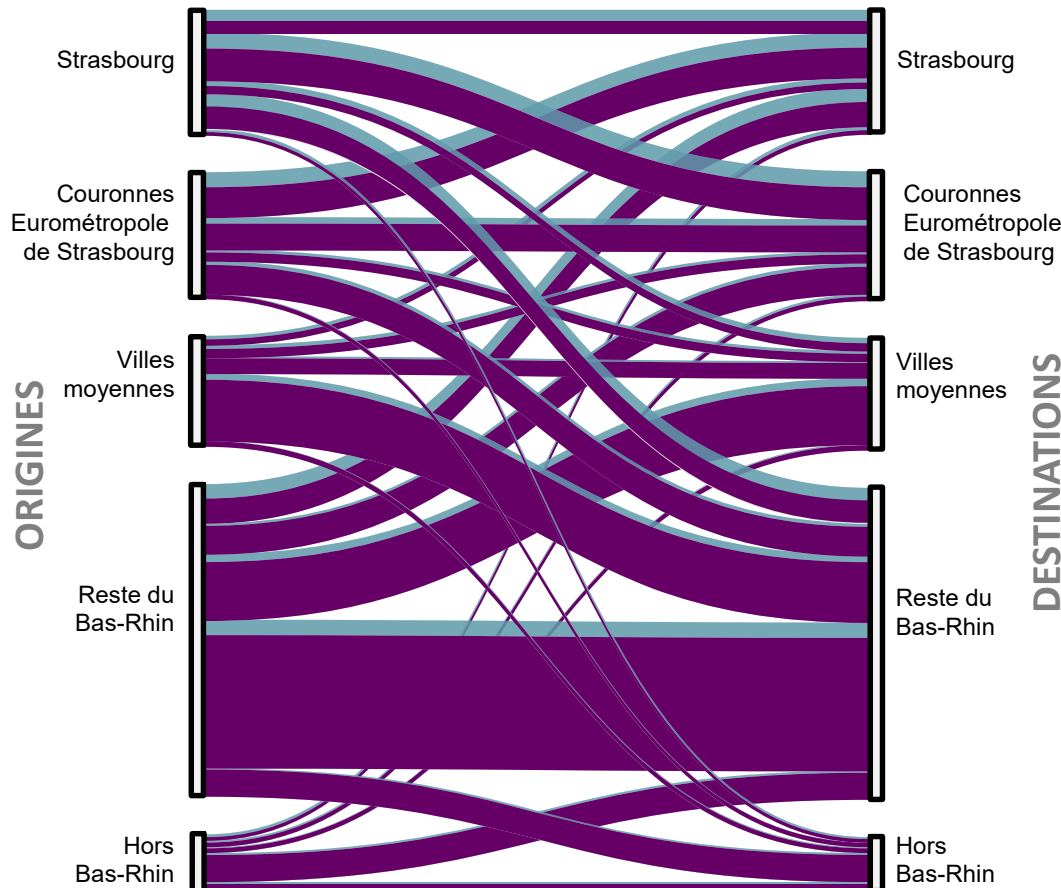
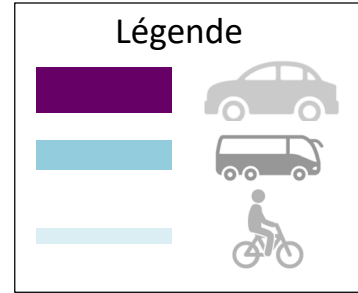


# Des réponses partiellement existantes et nécessairement diversifiées

## ➔ Quelles pratiques modales en 2019 ?

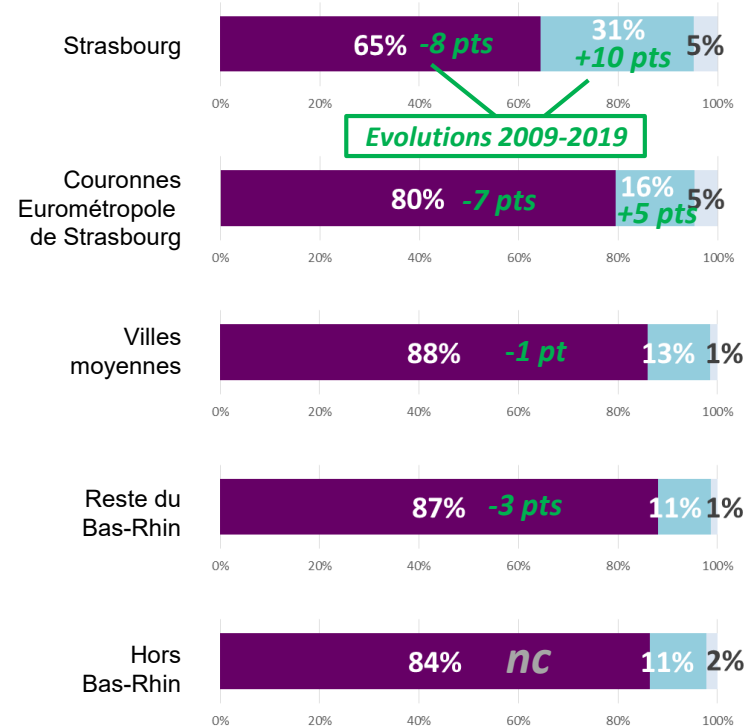
Sur chacun des grands types de flux métropolitains (> 5 km), la voiture reste largement majoritaire (y compris en interne à la commune de Strasbourg)

**Aide à la lecture** : sur chacune des Origines – Destinations, l'épaisseur du lien est proportionnelle au nombre de déplacements réalisés avec chaque mode : **violet** : voiture, **bleu** : transports collectifs



2019 – Déplacements quotidiens "métropolitains" (> 5 km)

### Parts modales à destination de chaque territoire



# Des réponses partiellement existantes et nécessairement diversifiées

## ➔ Quelle marge de report (théorique) envisageable pour ces flux ?

- \* **Objectif : quantifier la part de déplacements dont les caractéristiques permettraient un recours aux alternatives à la voiture**

Parmi tous ces flux (> 5 km), certains sont dans le cœur de cible des modes ou services alternatifs à la voiture. Et notamment :

- Les déplacements inscrits dans une **relative proximité (entre 5 et 10 km)**, dans, en lien avec, ou en dehors des pôles.
- Les **flux longues distances (> 10 km) réalisés sur des axes majeurs**, en lien avec des pôles, permettant leur massification.

**D'autres flux, longs (> 10 km) et diffus, se révèlent plus délicats à organiser.** Ils peuvent cependant parfois profiter d'offres particulièrement efficaces (cas de la grande accessibilité, en lien avec les polarités disposant d'une gare, par exemple).

- \* **Ces flux peuvent être subdivisés en sept grandes catégories**



# Des réponses partiellement existantes et nécessairement diversifiées

## ➔ Quelle marge de report (théorique) envisageable pour ces flux ?

### Les sept grandes typologies de flux « métropolitains »

#### 🕒 Les déplacements inscrits dans une relative proximité (entre 5 et 10 km)

##### Modes urbains privilégiés

1. Flux internes aux polarités
2. Flux radiaux, à destination des polarités
3. Autres flux, hors polarités, compris entre 5 et 10 km

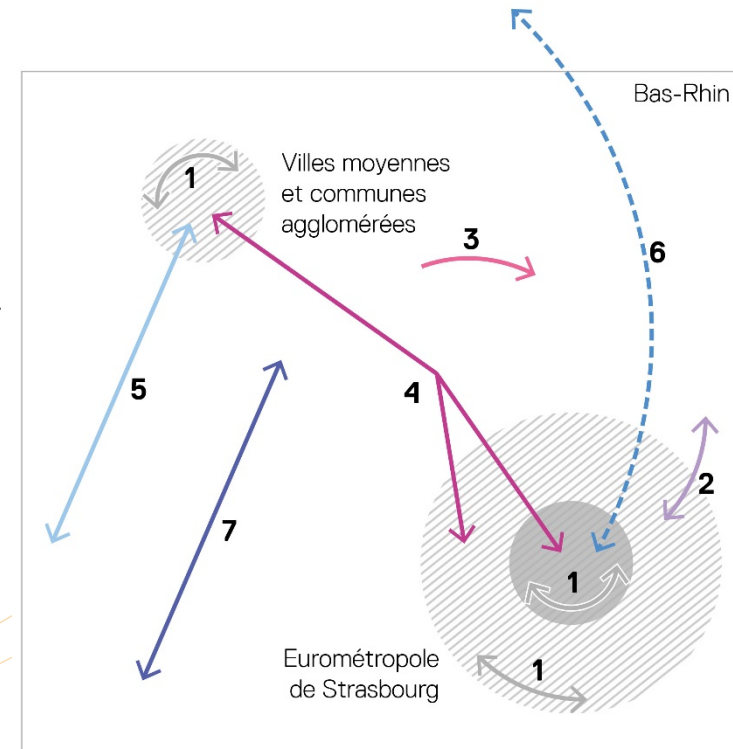
#### 🕒 Les flux longues distances (> 10 km) « massifiés » ou pouvant l'être

##### Modes interurbains privilégiés

4. Flux interurbains
5. Flux radiaux, en lien avec un pôle

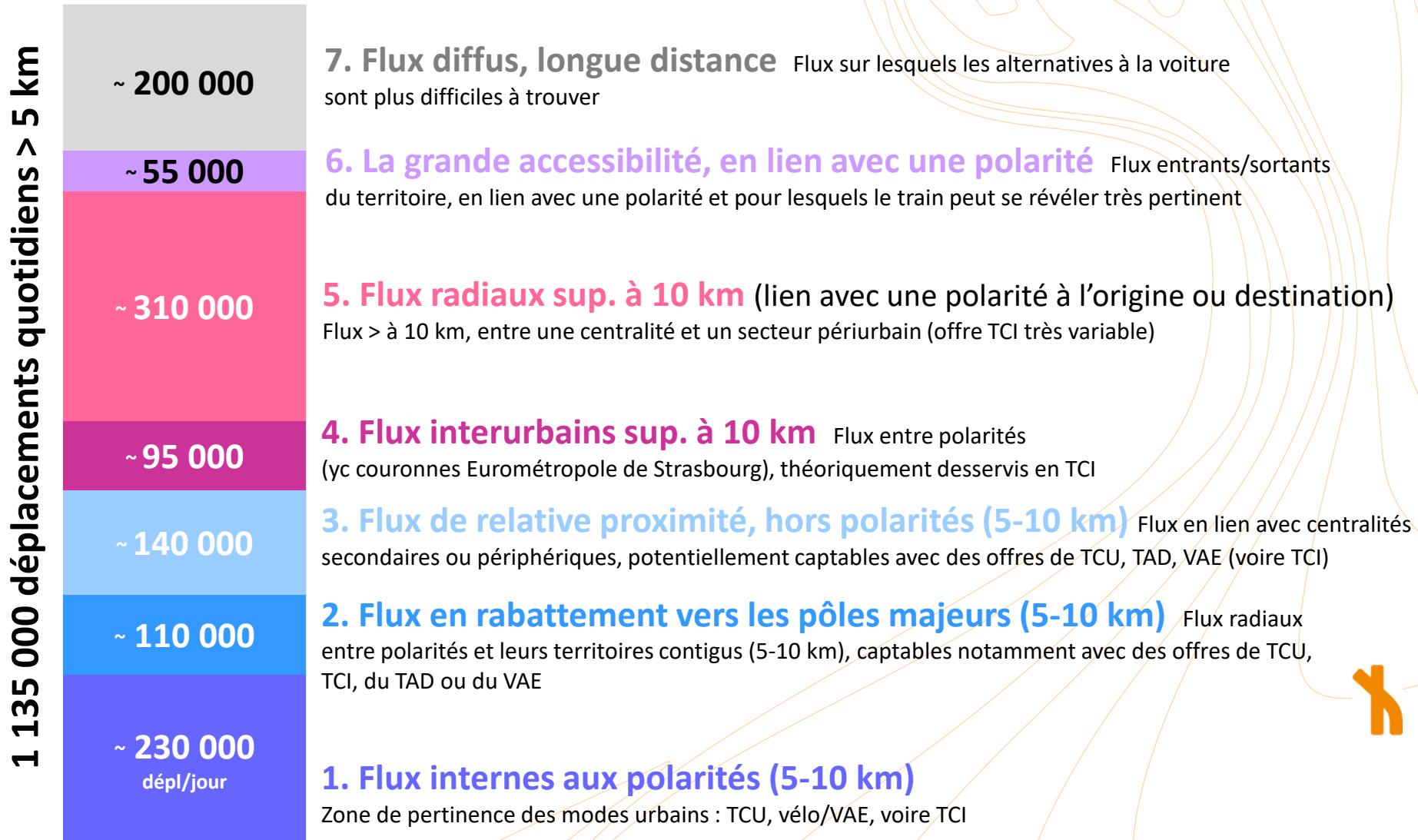
#### 🕒 Les autres flux

6. La grande accessibilité radiale
7. Les autres flux (> 10 km, sans lien avec un pôle), y compris flux touristiques



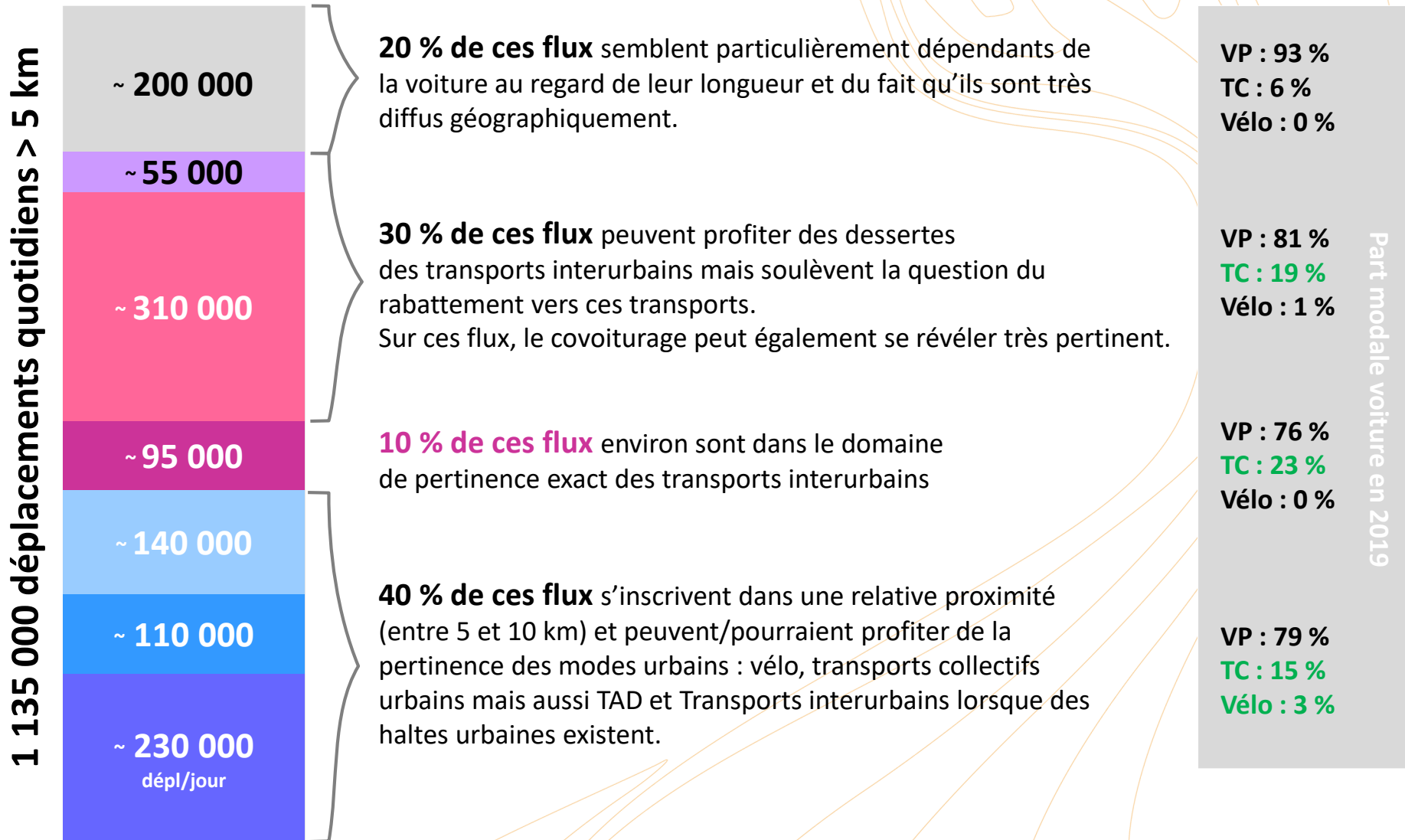
# Des réponses partiellement existantes et nécessairement diversifiées

## 📍 Quelle prise en charge (théorique) envisageable pour ces flux ?



# Des réponses partiellement existantes et nécessairement diversifiées

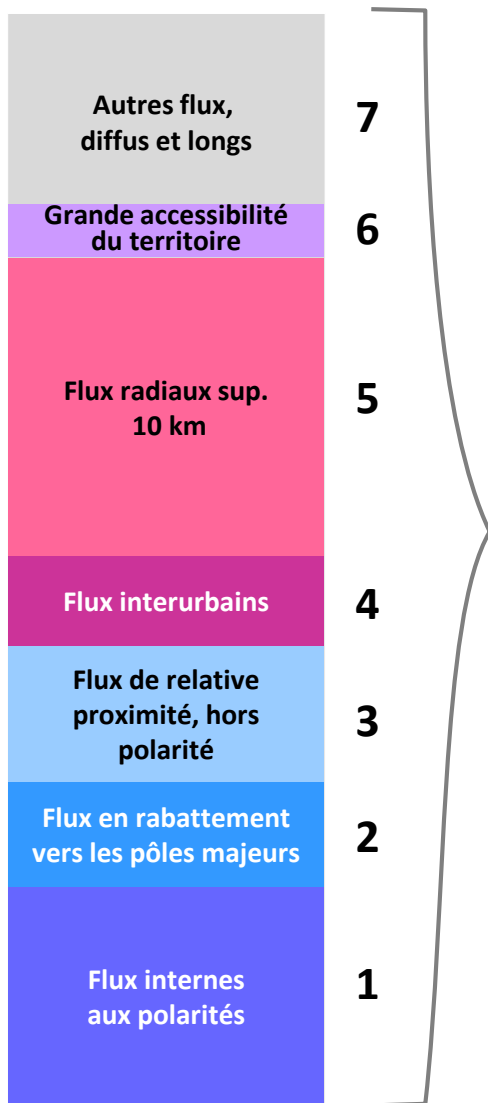
## 🕒 Prise en charge (théorique) envisageable pour ces flux ?



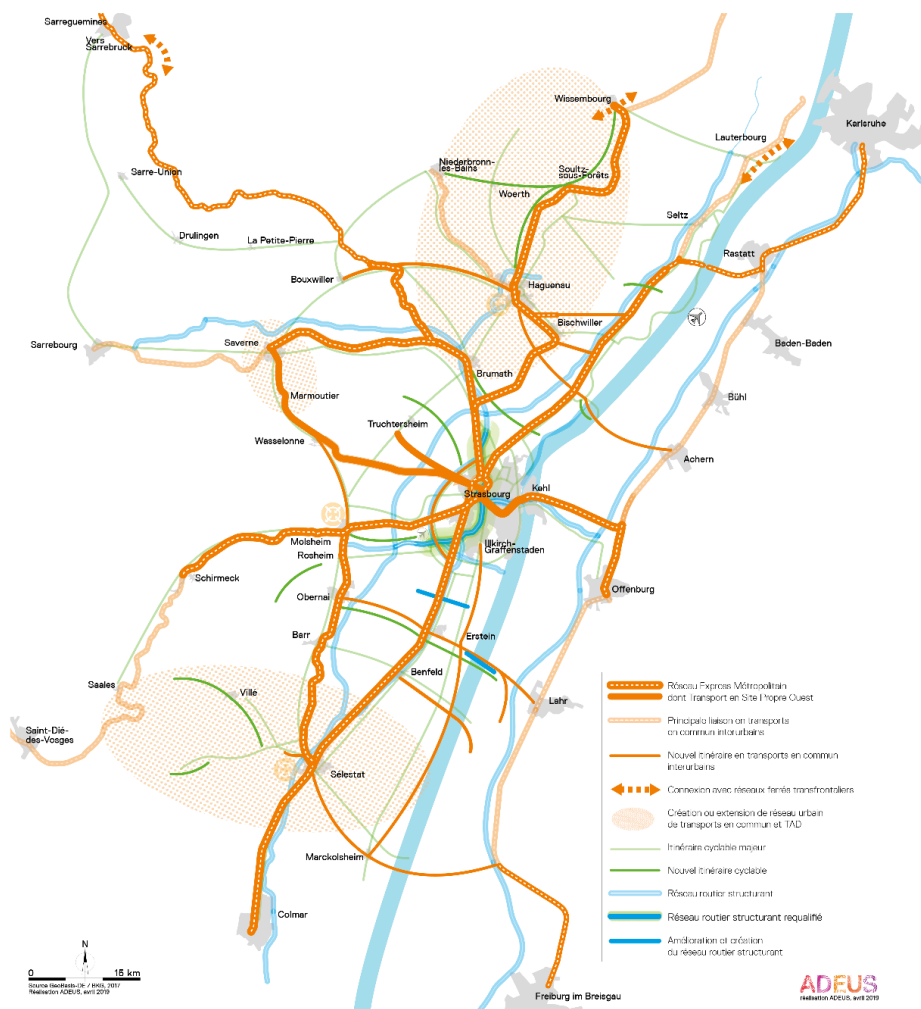
# La prise en charge de ces flux à court et plus long termes

## Le Grenelle des Mobilités : mettre en perspective et en cohérence les projets de transports/mobilité des territoires

1 135 000 déplacements quotidiens > 5 km



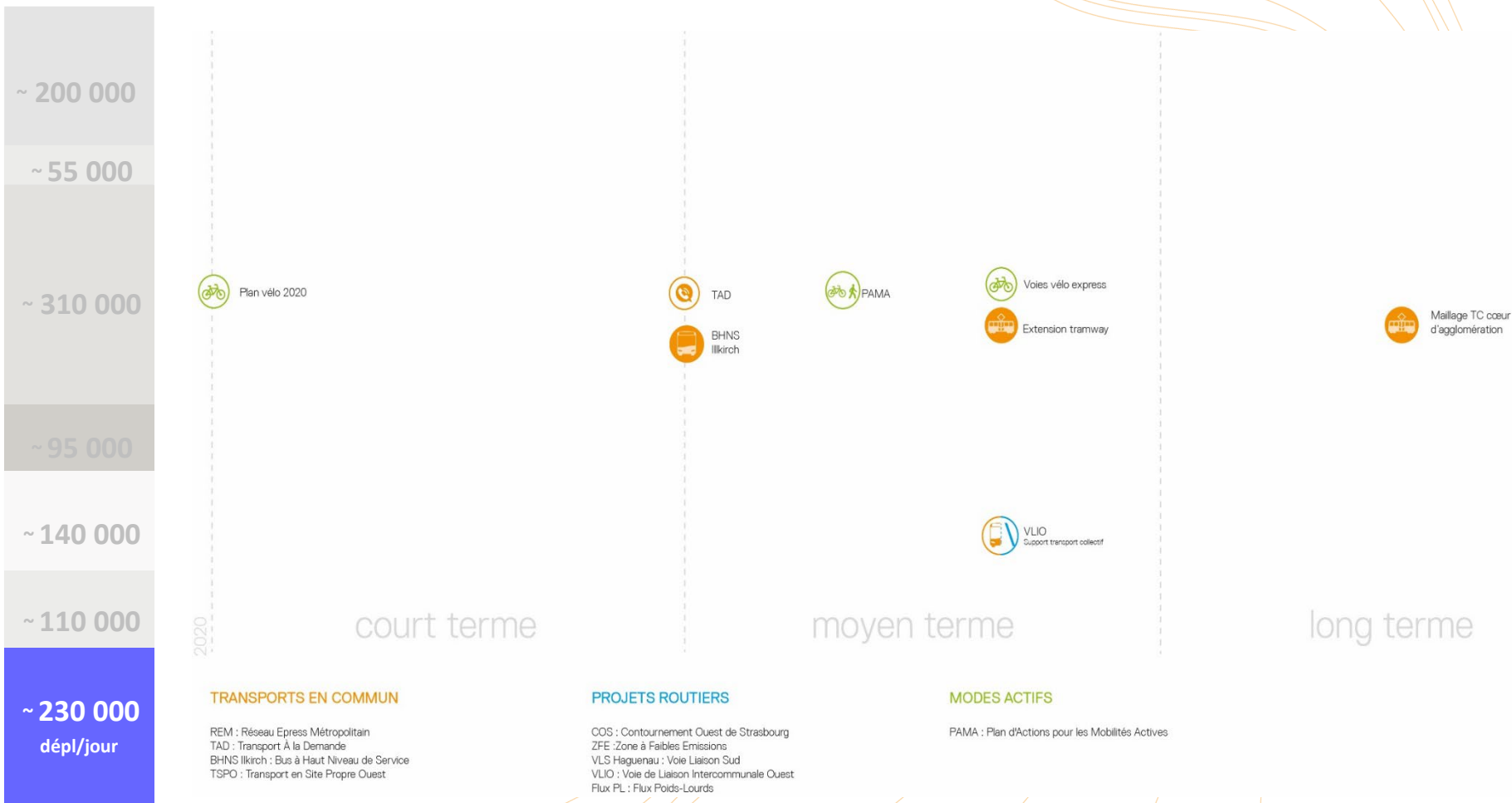
### La mobilité de demain : synthèses des envies et projets à l'échelle de l'aire métropolitaine



# La prise en charge de ces flux à court et plus long termes

## Le Grenelle des Mobilités : mettre en perspective et en cohérence les projets de transports/mobilité des territoires

➔ Quels projets pour traiter les **flux internes aux polarités** (Type 1) ?

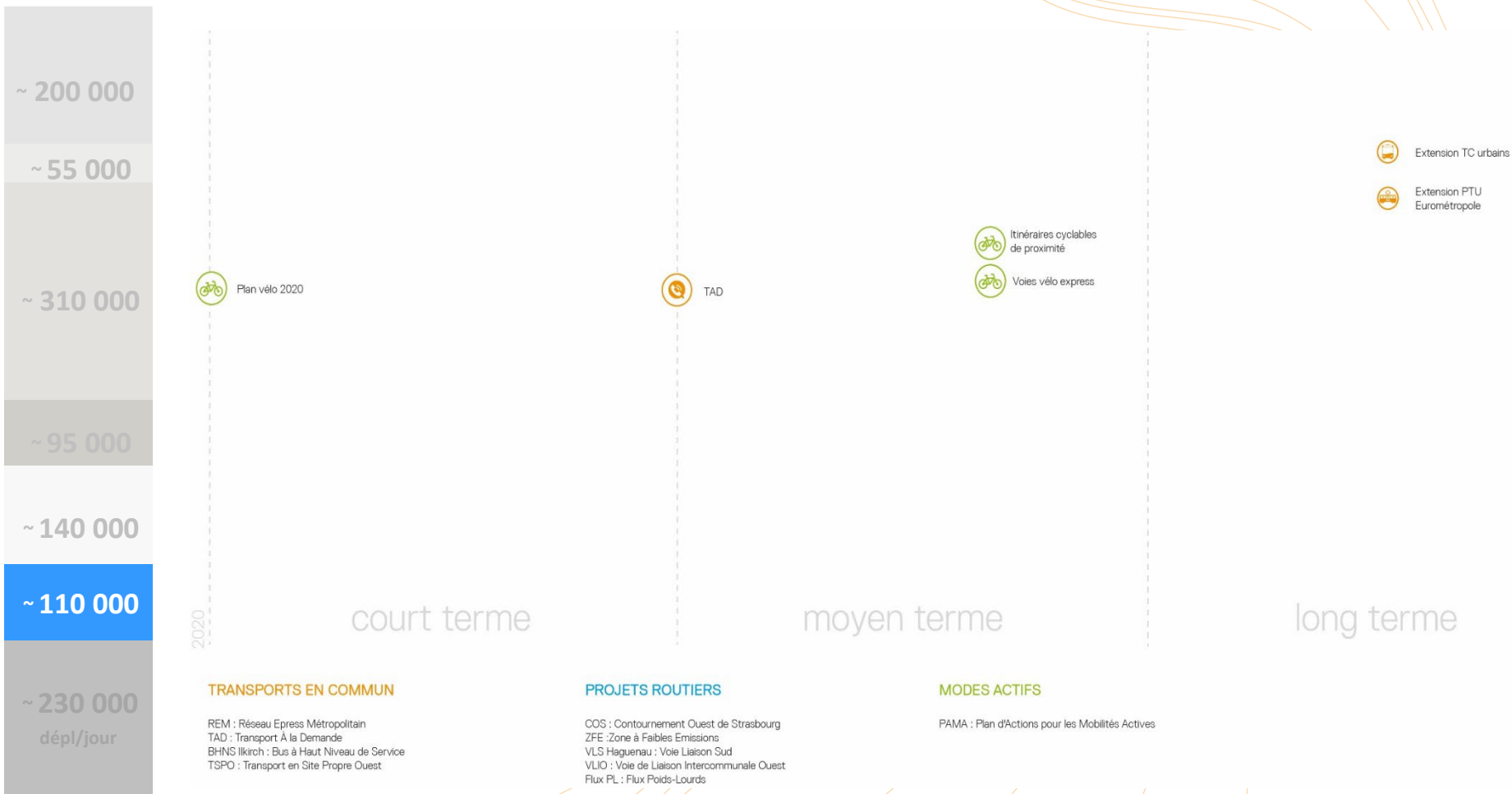




# La prise en charge de ces flux à court et plus long termes

## Le Grenelle des Mobilités : mettre en perspective et en cohérence les projets de transports/mobilité des territoires

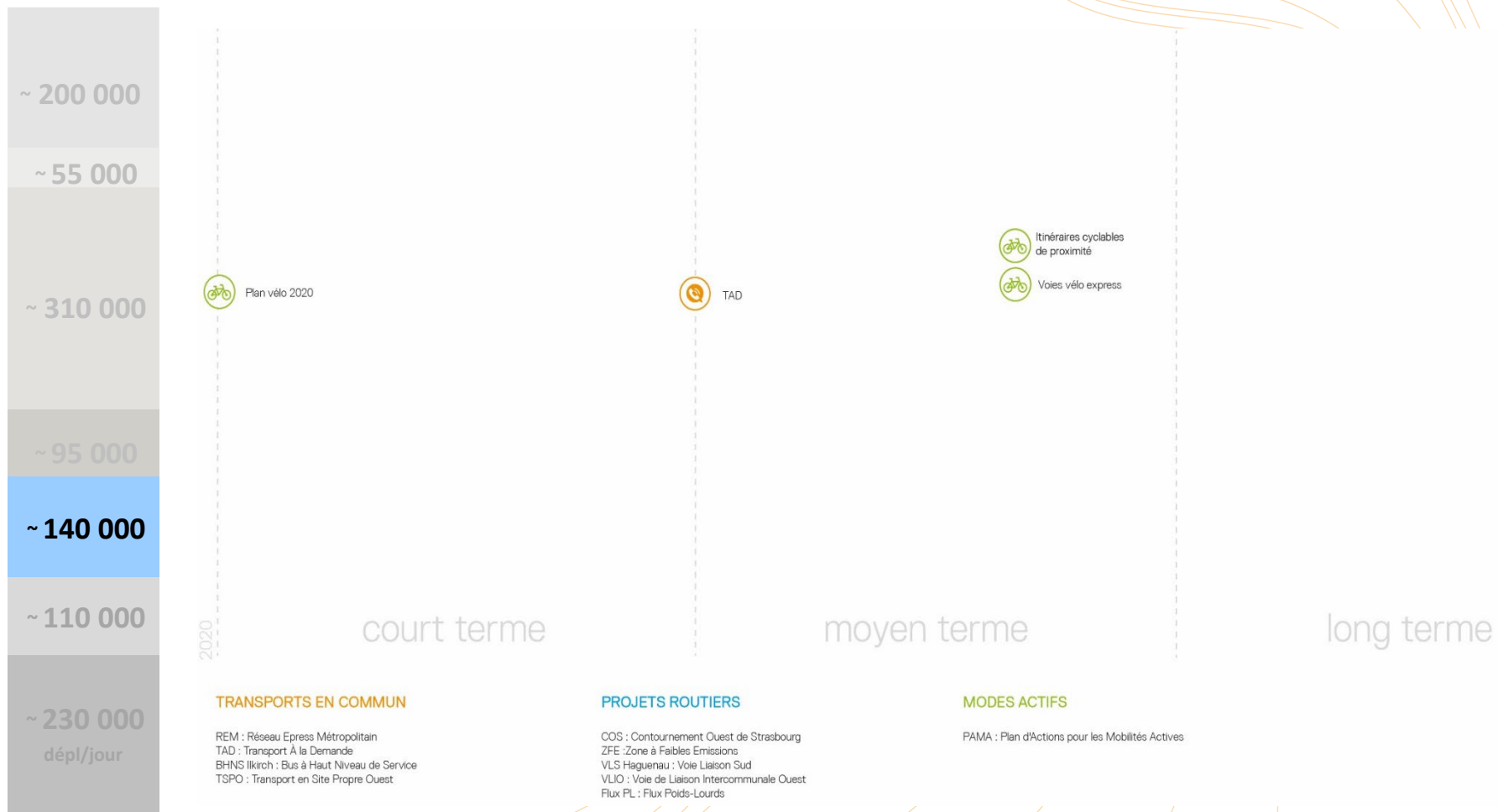
➔ Quels projets pour traiter les flux en rabattement vers les pôles majeurs (Type 2) ?



# La prise en charge de ces flux à court et plus long termes

## Le Grenelle des Mobilités : mettre en perspective et en cohérence les projets de transports/mobilité des territoires

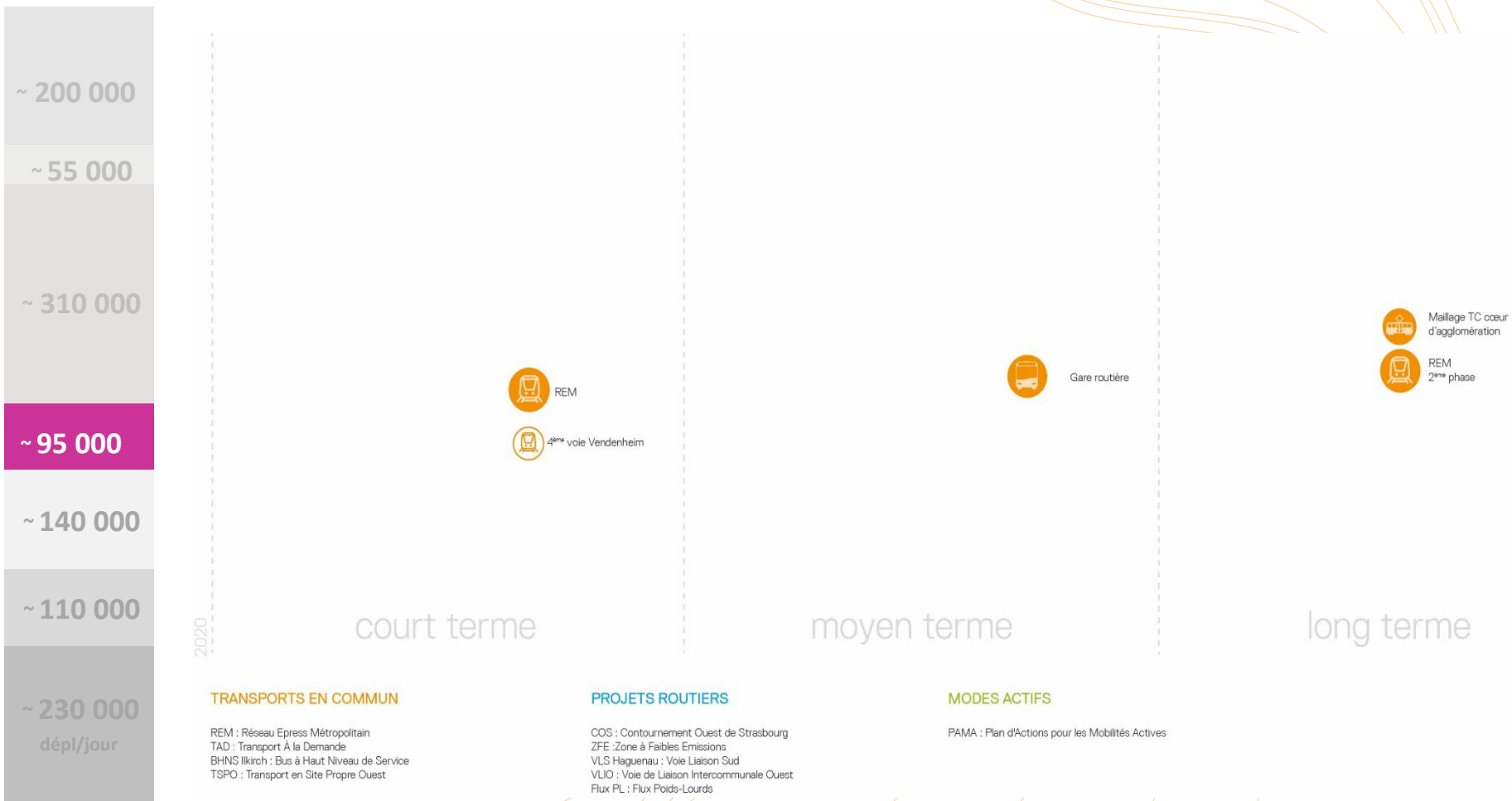
➔ Quels projets pour traiter les flux de relative proximité, hors polarité (Type 3) ?



# La prise en charge de ces flux à court et plus long termes

## Le Grenelle des Mobilités : mettre en perspective et en cohérence les projets de transports/mobilité des territoires

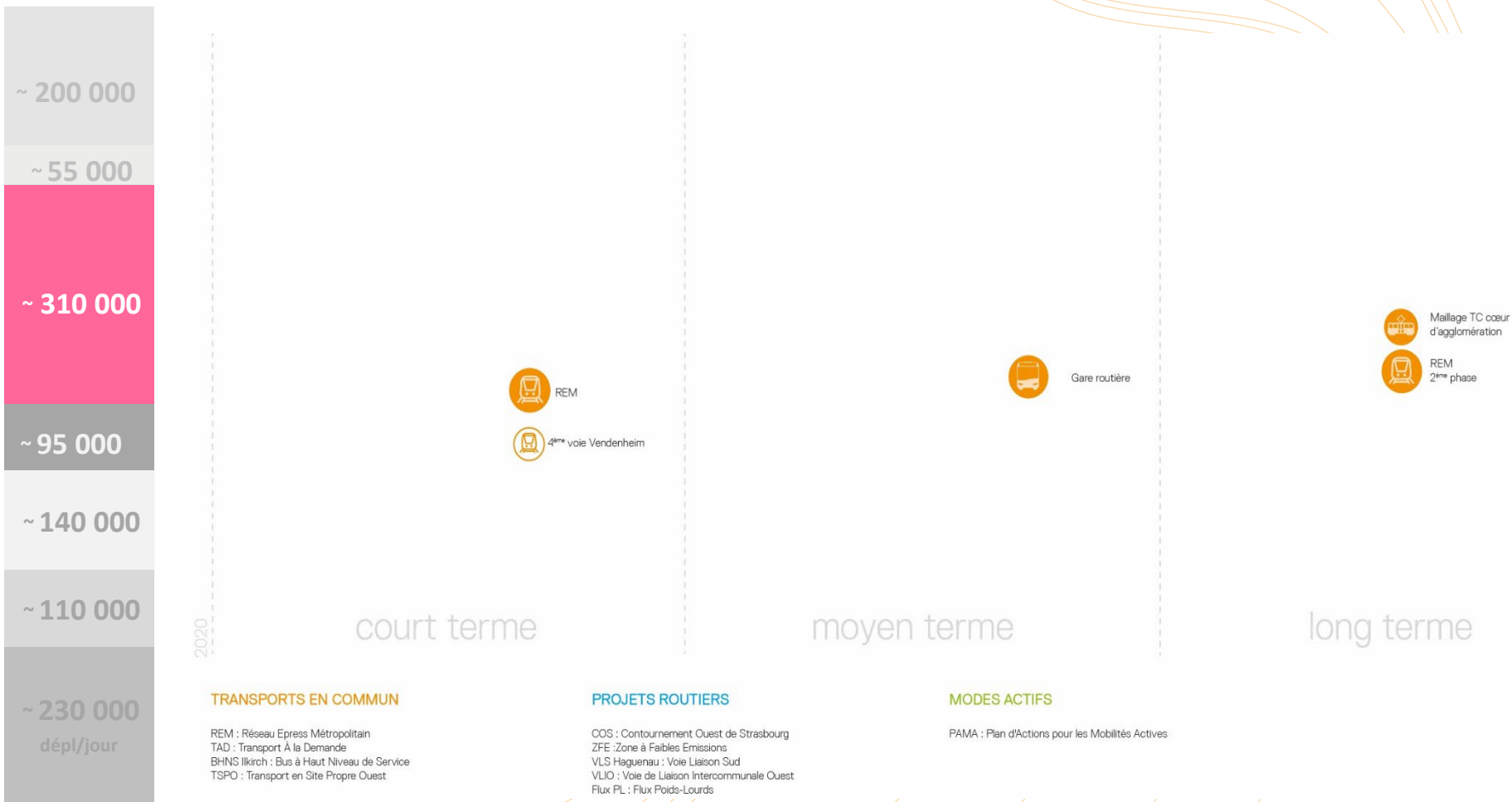
➔ Quels projets pour traiter les **flux interurbains** (Type 4) ?



# La prise en charge de ces flux à court et plus long termes

## Le Grenelle des Mobilités : mettre en perspective et en cohérence les projets de transports/mobilité des territoires

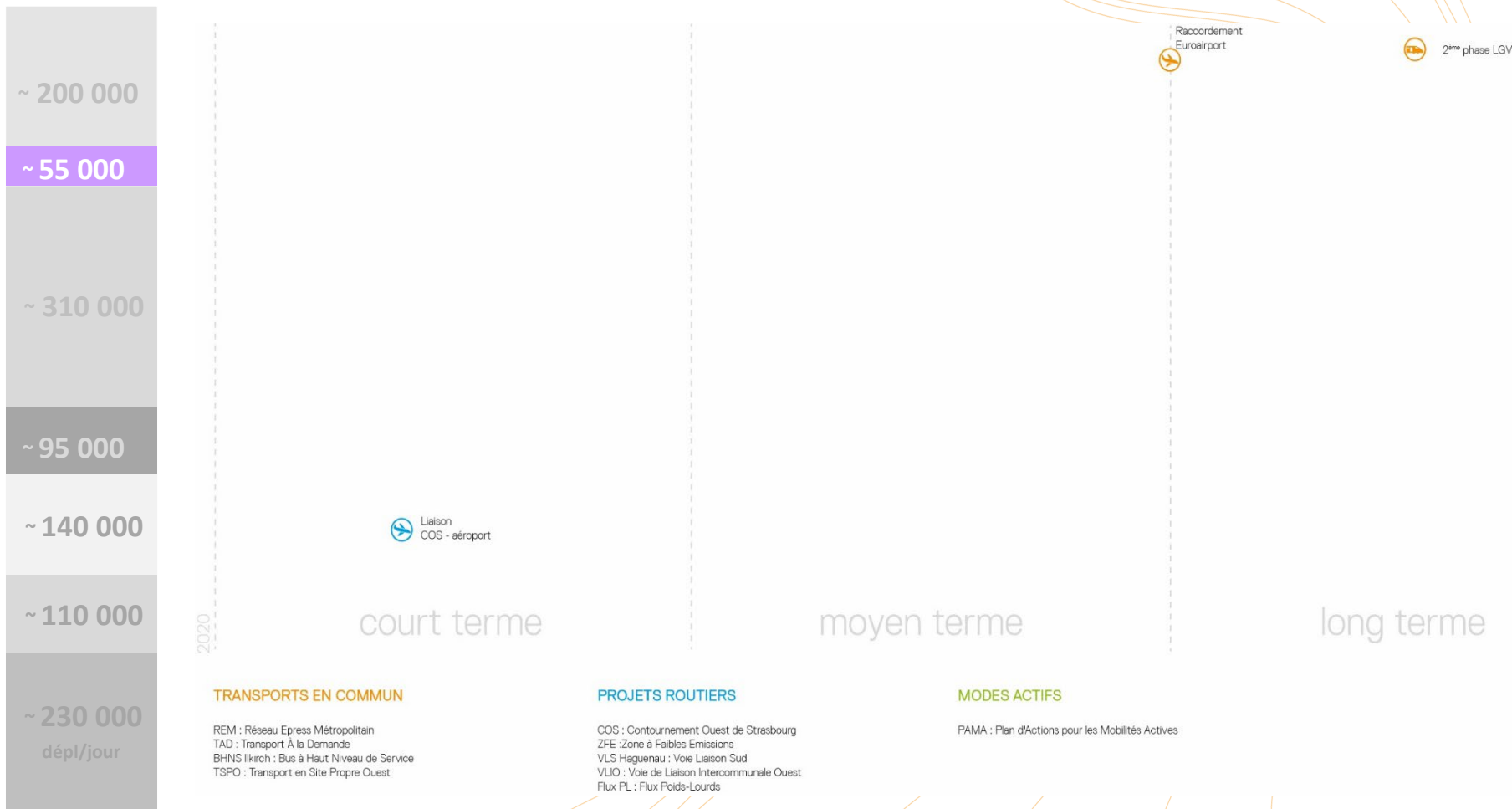
➔ Quels projets pour traiter les flux radiaux supérieurs à 10 km (Type 5) ?



# La prise en charge de ces flux à court et plus long termes

## Le Grenelle des Mobilités : mettre en perspective et en cohérence les projets de transports/mobilité des territoires

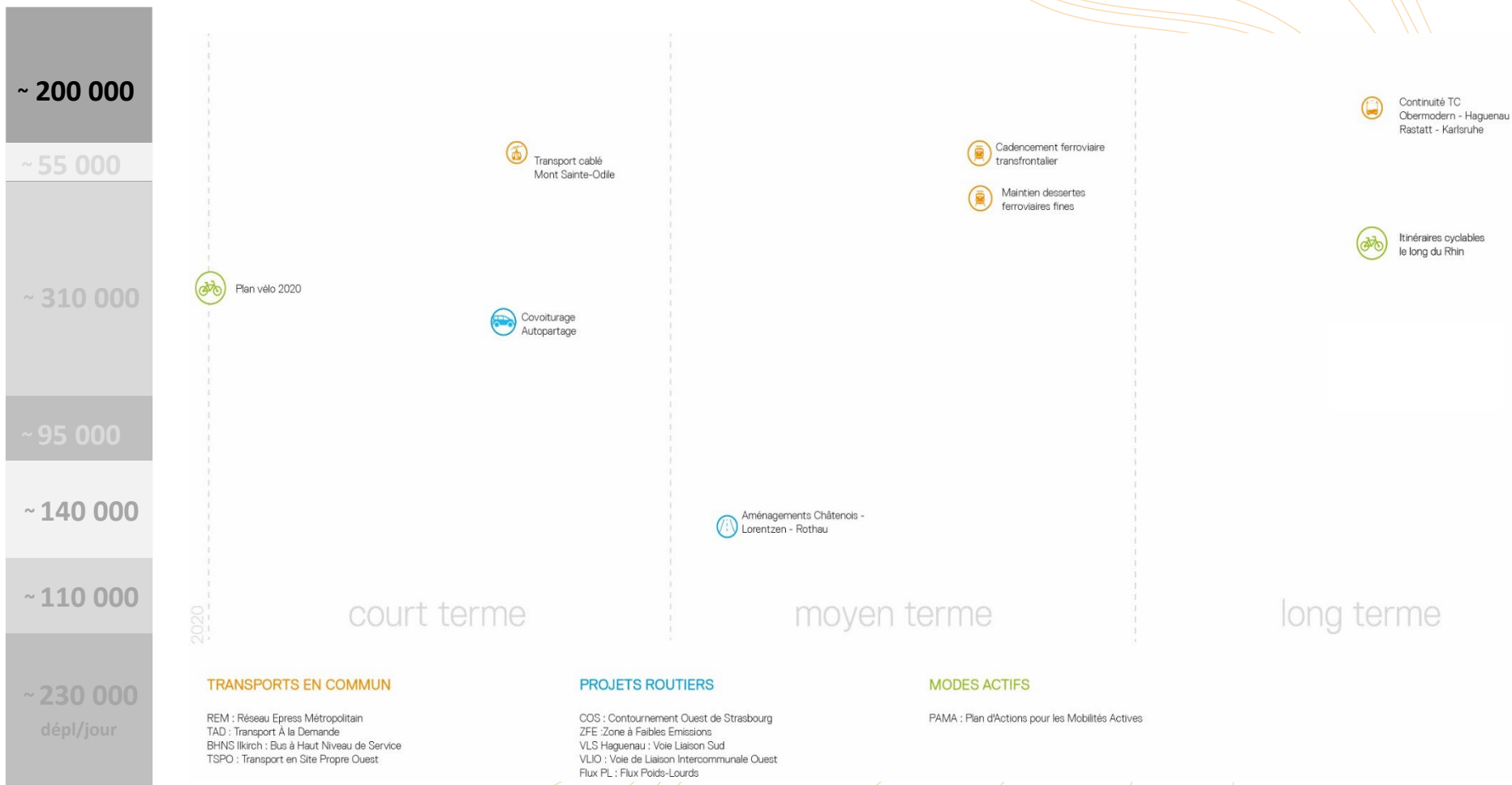
➔ Quels projets pour traiter la grande accessibilité du territoire (Type 6) ?



# La prise en charge de ces flux à court et plus long termes

## Le Grenelle des Mobilités : mettre en perspective et en cohérence les projets de transports/mobilité des territoires

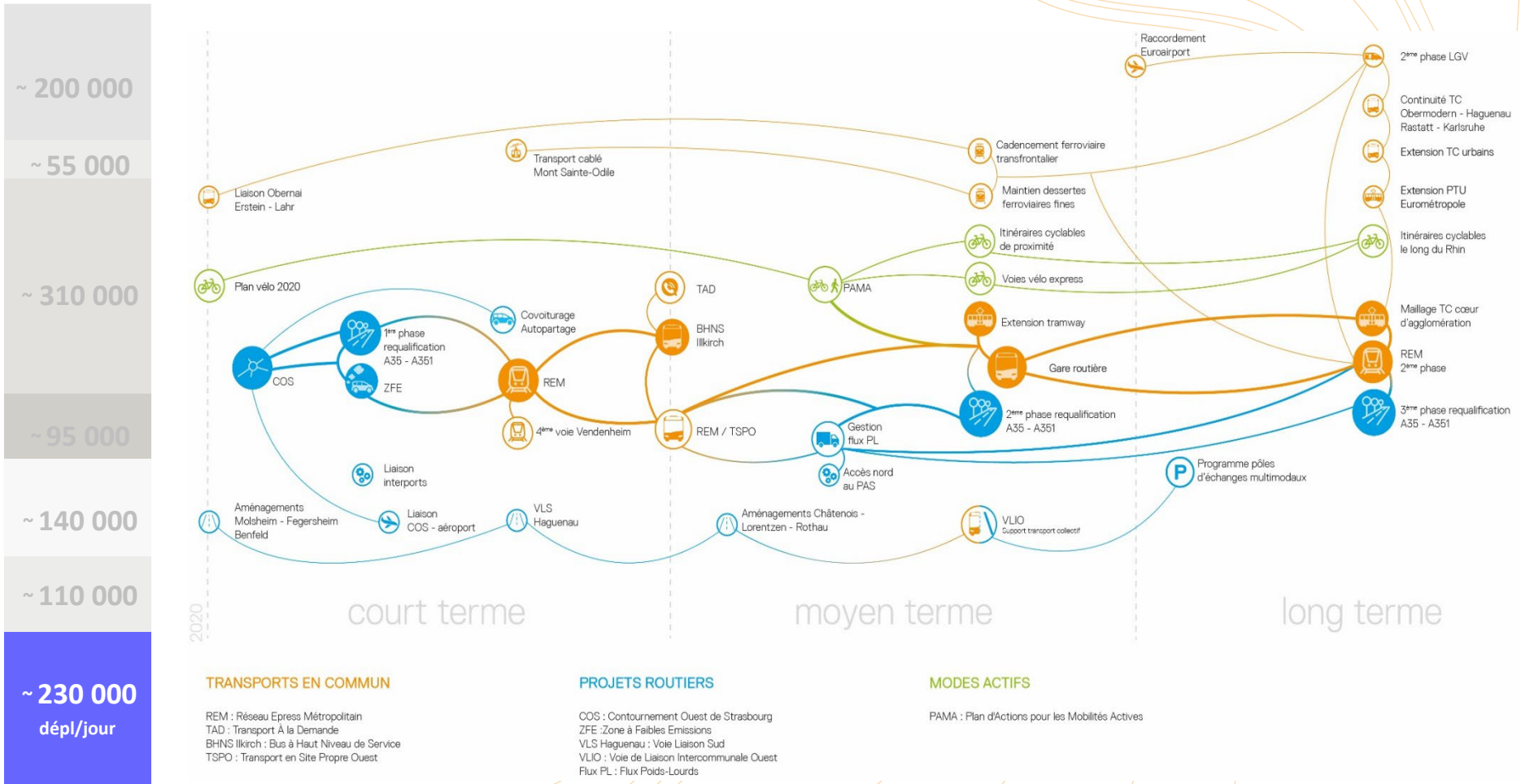
➔ Quels projets pour traiter les flux de relative proximité, hors polarité (Type 7) ?



# La prise en charge de ces flux à court et plus long termes

## Le Grenelle des Mobilités : mettre en perspective et en cohérence les projets de transports/mobilité des territoires

➔ En synthèse, de l'importance de la coordination entre des projets nombreux et structurants



# Conclusion

- ⦿ Des enjeux en matière de mobilité qui restent majoritairement ancrés à l'échelle de bassins de vie, inscrits dans une relative proximité
- ⦿ Une tendance au renforcement de cette proximité qui permet de limiter le développement des kilomètres parcourus
- ⦿ Mais des déplacements qui restent encore très dépendants de la voiture

## ➔ Des réponses...

- \* ... qui doivent tenir compte de la diversité de ces flux et des marges de manœuvre importantes qui existent pour la plupart d'entre eux (en particulier ceux de moins de 10 km)
- \* ... nombreuses et échelonnées dans le temps, qui impliquent une bonne coordination entre acteurs concernés, à une échelle qui dépasse les périmètres administratifs existants
- \* ... qui, en apportant des solutions à une situation donnée, vont créer une nouvelle demande qu'il est important d'anticiper dès maintenant

**Autant d'éléments qui soulignent l'intérêt d'une démarche comme le Grenelle des Mobilités qui s'était fixé comme objectif d'ouvrir une nouvelle ère de co-construction des politiques de mobilité, permettant de faire émerger un nouveau modèle de mobilités sur notre territoire.**





[www.adeus.org](http://www.adeus.org)

**Merci de votre attention**

Equipe projet :

Timothé Kolmer (chef de projet), Hyacinthe Blaise, Nathalie Griebel,  
Robin Prémaillon, Benoit Vimbert

PTP 2020 – Projet n°1.2.4.11

ADEUS – Novembre 2020

Les notes et actualités de l'urbanisme sont consultables  
sur le site de l'ADEUS [www.adeus.org](http://www.adeus.org)

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

