

# DÉPLACEMENTS, MOBILITÉ ET TERRITOIRE

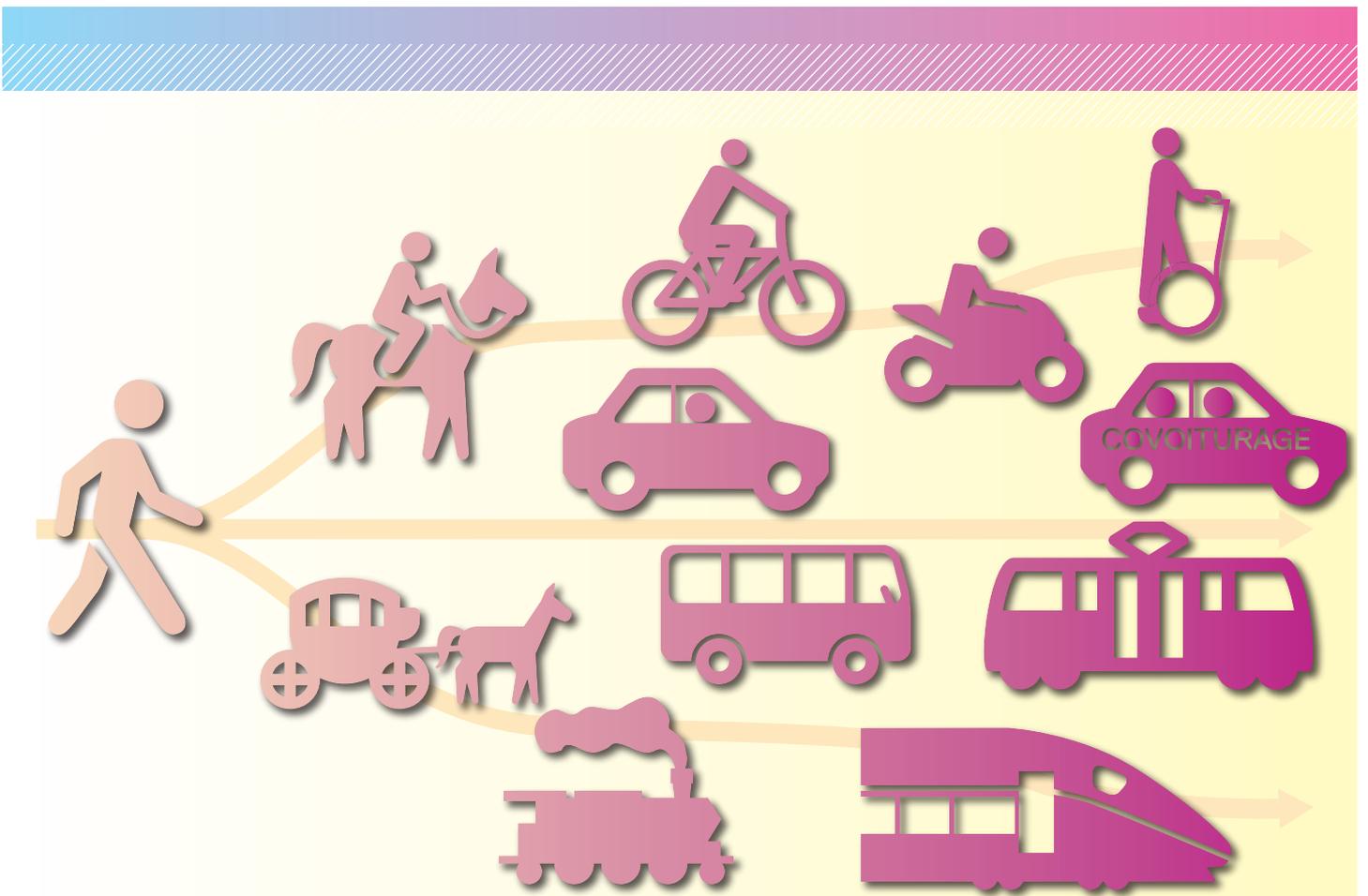
## TOUT SAVOIR... OU PRESQUE !

189

DÉCEMBRE 2015



MOBILITÉ



Les temps changent. Conçues prioritairement pour répondre aux besoins de déplacements, les politiques de mobilité ont été un des outils principaux des mutations économiques et sociétales des Trente glorieuses. Aujourd'hui, l'heure est davantage à limiter les effets pervers de l'usage majoritaire de la voiture.

Tout le monde a une idée sur les déplacements, la mobilité, les transports, notamment parce que chacun l'expérimente et se forge sa propre vision, basée sur ses valeurs, ses habitudes et son expérience.

Néanmoins, chacun n'a qu'une vision partielle et il semble opportun de se reposer ces questions a priori évidentes : se déplace-t-on plus ou moins selon les territoires ? Davantage aujourd'hui qu'hier ? Selon les profils sociaux démographiques ? Développer l'offre en pistes cyclables ou transports en commun suffit-elle à réduire fortement les émissions de gaz à effet de serre ?

Répondre à ces questions, les intégrer, c'est mieux connaître les besoins de déplacements, mais c'est aussi et surtout mieux anticiper ce que pourront devenir

les besoins et les pratiques de demain en fonction de l'évolution de l'offre et des modes de vie.

# Une histoire des politiques de déplacements

## Les Trente glorieuses : plus de routes pour plus de croissance !

Dans le contexte de l'après-guerre, les politiques de déplacements doivent répondre, partiellement dans l'urgence, à une demande croissante de déplacements. Celle-ci est d'abord liée au « Baby-boom » où, en Alsace, la population a augmenté de 25 % entre 1955 et 1975, entraînant mécaniquement autant de déplacements supplémentaires. Mais à cette première explication vient s'ajouter l'avènement de la voiture. En une génération, l'équipement automobile, marginal avant-guerre, se généralise à l'échelle de la société française. La voiture devient un outil d'autonomie des ménages, qui permet la mise à distance des différents lieux à fréquenter sans augmenter le temps de transport.

Les politiques de déplacements ont donc prioritairement répondu à cette double demande, principalement en réalisant de nouvelles infrastructures routières (voiries et parcs de stationnement). Avec cette offre performante, la voiture a permis de s'affranchir de son lieu de travail pour trouver un logement dans un cadre de vie correspondant à son idéal. Les conséquences en sont aujourd'hui bien connues :

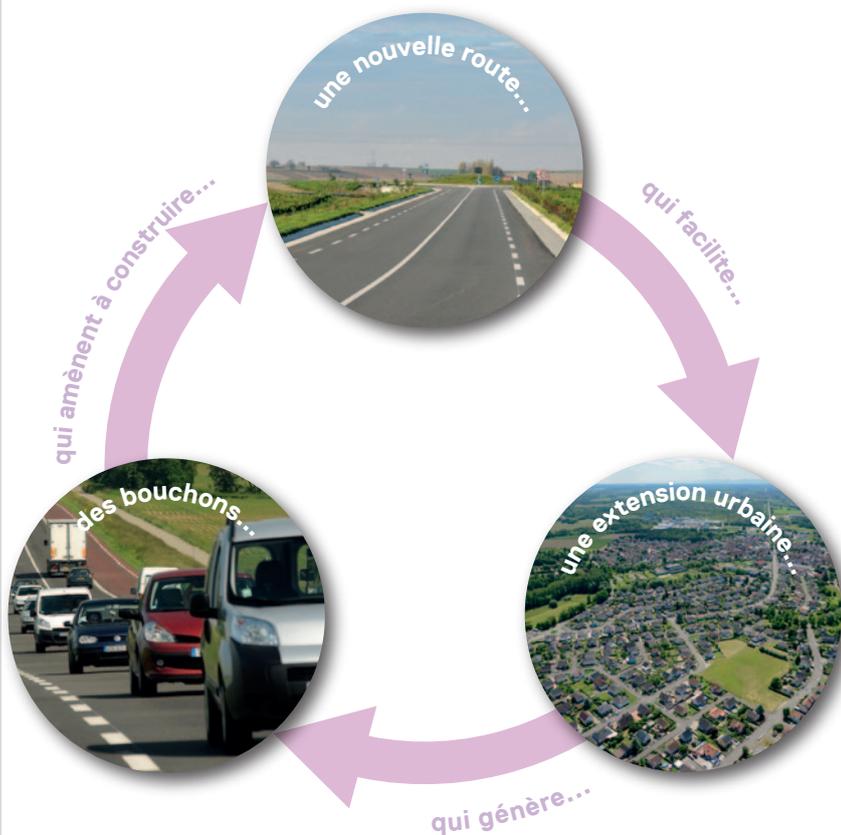
- dans les centres, un manque d'urbanité, lié à un usage excessif de l'automobile ;
- dans les périphéries, le développement de la périurbanisation et de l'étalement urbain, permis par l'accroissement des vitesses de déplacements automobile...
- ... qui finissent par entraîner des congestions...
- ... et un risque pour l'indépendance énergétique, le climat et l'environnement.

## Les années tramway : la qualité de vie au centre des préoccupations

Au tournant des années 1990, de nombreux cœurs de métropole étouffent sous la sur-fréquentation automobile, qui se traduit par des routes congestionnées, des espaces publics transformés en parkings, des façades noircies par la pollution et un cadre de vie bruyant et dégradé pour les habitants.

La réponse des politiques de déplacements part donc des problèmes du centre. Les pouvoirs publics, en tirant les conclusions des conséquences du modèle précédent, cherchent à prévoir les besoins

### LE CYCLE DE LA PÉRIURBANISATION



de déplacements et à limiter leurs impacts les plus négatifs là où ils sont les plus visibles, notamment dans les cœurs de métropole. Cela se traduit par la volonté de promouvoir les alternatives à la voiture là où elles sont les plus efficaces :

- des transports urbains performants en direction du centre-ville, en utilisant notamment de nouvelles ressources de financement en tirant un meilleur parti du versement transport ;
- une requalification de l'espace public se faisant aux dépens des espaces pris par la voiture dans les décennies précédentes. Cela se fait prioritairement dans les cœurs de métropole pour renforcer leur attractivité (et éviter qu'elles ne souffrent d'une perte d'accessibilité automobile) ;
- une offre de transports interurbains de plus en plus performante pour limiter la part de la voiture dans les déplacements des périurbains vers le centre.

Cette politique prend aussi en compte le lien entre offre de transport et développement urbain. Aussi s'appuie-t-elle sur une forte volonté d'urbaniser prioritairement dans l'espace métropolitain. Pour autant, dans les années 1990 et 2000, elle n'aura, en Alsace comme ailleurs, que peu d'impacts sur l'étalement urbain, qu'il concerne les résidences ou les activités.

En revanche, l'amélioration de la qualité du cadre de vie en cœur de métropole est souvent indiscutable, et est une explication –au moins partielle– de la gentrification de certains espaces. Le développement de l'offre en transports en commun permet dans les espaces métropolitains une diminution de l'usage de la voiture au profit, non seulement des transports en commun, mais également du vélo, à travers un rééquilibrage de l'attribution de l'espace public aux différents modes. Ainsi, dans son Plan de déplacements urbains, la CUS se donnait comme objectif une répartition équilibrée (50/50 %) de l'espace public entre l'espace dévolu à la voiture (stationnement et chaussée) et celui réservé aux autres modes (trottoirs, espaces verts ou plantés, pistes cyclables...).

### D'une politique des déplacements à une politique de la mobilité

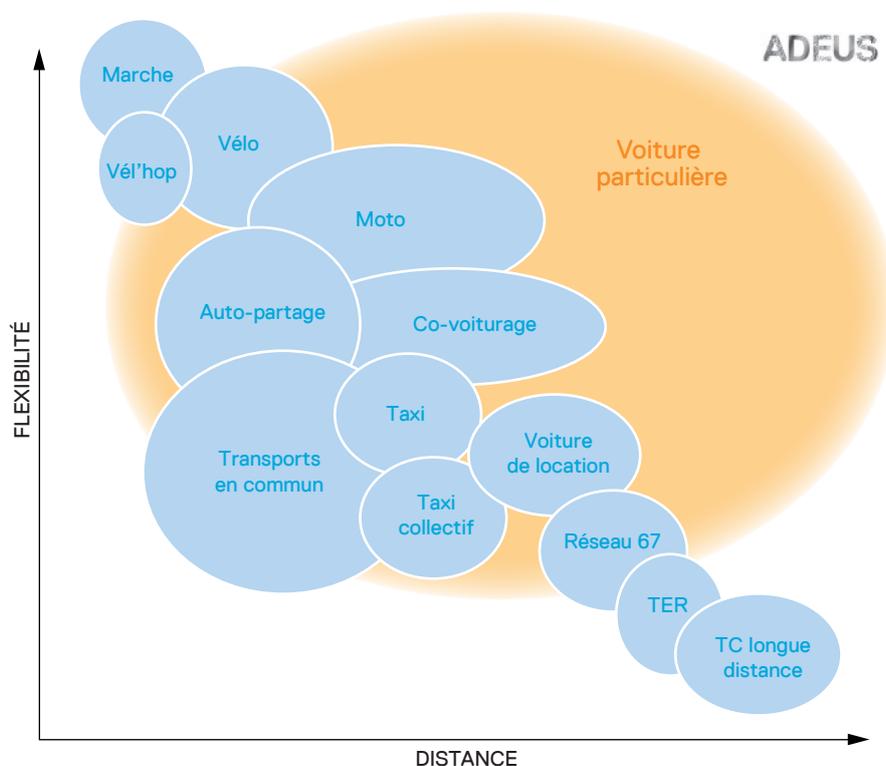
Lors de la dernière décennie, les limites financières du développement des transports en commun semblent avoir été atteintes. Les lignes les plus « rentables » ont été réalisées, et celles qu'il faudrait faire sont à la fois moins « rentables » et doivent se faire dans un contexte budgétaire plus contraint.

Parallèlement, les politiques de mobilité ont également pris conscience de la nécessité de proposer tout un panel de solutions alternatives à la voiture. Aucun autre mode ne propose en effet une telle efficacité pour répondre à des besoins aussi différents.

Le tournant a donc été pris de favoriser l'émergence de nouvelles pratiques, comme autant de moyens de limiter l'usage de l'automobile.

L'idée sous-jacente, qui se concrétise commercialement, est de proposer une offre de mobilités alternatives à la voiture en capacité de concurrencer celle-ci. Il ne s'agit donc plus tant de développer

### LES ZONES DE PERTINENCE DES DIFFÉRENTS MODE DE DÉPLACEMENT



Source : Projet de PDU de l'Eurométropole de Strasbourg, 2010

davantage d'infrastructures (même si leur développement perdure), que de proposer de nouveaux services (locations de vélo, de voiture, co-voiturage...). Cela passe par une multiplication de nouvelles offres, souvent publiques, mais passant aussi par de nouveaux opérateurs privés, dont la plus-value n'est pas dans le déplacement lui-même mais dans la mise en relation de personnes se déplaçant. Ce panel d'offres alternatives pêche néanmoins encore aujourd'hui par manque de lisibilité et suppose un vrai savoir-faire pour l'utiliser.

Pour autant, si quelques tendances émergentes laissent penser à une inflexion du rapport des individus à l'automobile, celle-ci reste encore aujourd'hui un mode très dominant. En effet, d'une part elle bénéficie d'une image encore extrêmement positive, et d'autre part elle s'avère toujours très rapide, y compris pour l'accès au centre de Strasbourg. Au regard des conditions de circulation actuelles et de l'offre en stationnement, finalement peu d'alternatives ont un avantage décisif sur l'usage de la voiture, mis à part dans l'hyper-centre strasbourgeois.



# La mobilité : le point sur les idées reçues

Au cœur de la vie des ménages, la mobilité peut paraître simple a priori, d'autant que tout un chacun l'expérimente au quotidien et s'estime généralement spécialiste de par sa pratique. Or, la principale difficulté quand on parle de déplacements est de réussir à passer de la vision de l'individu à celle du système dans son ensemble.

La mobilité, les déplacements sont des termes souvent employés, dont les définitions sont nombreuses et rarement partagées. Nous retiendrons que les déplacements sont définis par l'action de relier deux motifs –par exemple habitat et travail– en utilisant l'espace public. La mobilité est définie comme le nombre de déplacements par jour et par personne. Ces définitions ont le mérite de se placer directement dans le champ d'action des autorités organisatrices de la mobilité.

## Les déplacements, une affaire de programme d'activités

**On se déplace plus aujourd'hui, qu'hier. FAUX !**

La notion de société hyper-mobile fait davantage référence à la mobilité des pratiques, des modes de consommation (y compris de loisirs), qu'aux déplacements physiquement réalisés par les individus. Dans les faits, aujourd'hui comme hier, chaque personne fait en moyenne peu ou prou quatre déplacements par jour, s'ancrant dans des routines liées au domicile, au travail ou à l'école. Pour le dire différemment, les personnes ne se déplacent pas pour le plaisir mais pour réaliser leur programme d'activités de la journée.

C'est aussi pour cette raison que l'on n'observe pas de différences majeures de mobilité selon les territoires, les besoins à remplir au quotidien n'y étant pas fondamentalement différents. En effet, que l'on habite au cœur de la métropole strasbourgeoise ou dans une vallée vosgienne, chacun va travailler ou étudier, faire des achats, des loisirs ou des démarches... et rentrer au domicile !

**Les déplacements pour le travail sont majoritaires.**

**FAUX et VRAI !** A l'échelle du Bas-Rhin, les déplacements en lien avec le travail ne représentent que 26 % de la mobilité quotidienne. En revanche, si l'on y adjoint ceux vers l'école et l'université, l'ensemble de ces déplacements atteint 37 %, ce qui en fait la première raison de bouger. Ici comme

ailleurs, on peut garder en tête que les déplacements « obligés » (école et travail) représentent un gros tiers des déplacements, un tiers concerne les affaires personnelles (accompagnement, achat...) et un dernier petit tiers est lié aux loisirs au sens large.

Pour autant, la mobilité liée au travail et à l'école est de loin la plus structurante, car c'est elle qui définit la plupart de nos lieux de vie et qui pose les contraintes majeures du programme d'activités dans lequel les autres déplacements viennent s'intégrer. Les déplacements liés au travail revêtent également une importance toute particulière au regard des enjeux climatiques et énergétiques, puisqu'ils concentrent à eux seuls près de la moitié des distances parcourues quotidiennement.

## Les déplacements, des spécificités liées à l'individu

Si la mobilité est stable en moyenne dans le temps et selon les territoires, nous expérimentons tous qu'elle varie au cours des trajectoires de vie.

**Les jeunes et les étudiants sont ceux qui se déplacent le plus. FAUX !**

L'image de l'étudiant enchaînant des cours, des loisirs, une vie sociale importante, fréquemment hors de son domicile est une réalité... mais à l'échelle hebdomadaire bien plus qu'à l'échelle quotidienne.

En revanche, les parents qui travaillent doivent gérer non seulement leurs propres déplacements liés à leurs obligations personnelles (travail, éventuellement loisirs), mais aussi celles du ménage (courses) et de leurs enfants (accompagnement). Ainsi, c'est à cette période de la vie que leur programme d'activités quotidien est le plus élevé. C'est donc dans cette tranche d'âge que la mobilité est la plus élevée, avant de diminuer sensiblement avec l'autonomie, puis l'indépendance des enfants et, encore plus tard, avec l'arrivée de la retraite.

**Les femmes se déplacent plus que les hommes.**

**VRAI et FAUX !** En fait, on constate que la mobilité féminine est généralement inférieure à celle des hommes. Seule exception : la tranche d'âge de 30 à 50 ans, celle où les enfants ne sont pas indépendants. La raison en est connue : ce sont encore les femmes qui assument majoritairement les déplacements du ménage, et ceux des enfants en particulier.

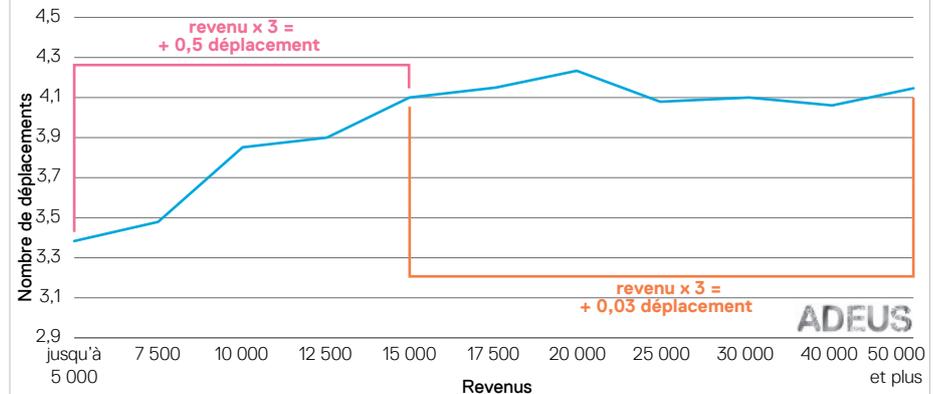
**Les revenus jouent sur le nombre de déplacement que l'on fait. VRAI et FAUX !** Il est vrai que les personnes disposant de revenus très faibles se déplacent moins que les personnes les plus aisées. Néanmoins, au-delà d'environ 15 000 € par an, on ne se déplace pas significativement plus parce que l'on gagne davantage. Passé ce seuil, les revenus supplémentaires ne sont plus réinvestis en activités supplémentaires, mais plus probablement dans le budget alloué à chacune de ses activités.

### Des choix de modes de déplacements en lien fort avec le territoire habité

**On marche autant dans tous les territoires. FAUX !** Si l'on se déplace peu ou prou autant dans tous les territoires, en revanche, les manières de s'y déplacer sont très différentes. Ainsi, on utilise beaucoup plus la marche à pied dans les espaces urbains (jusqu'à 52 % des déplacements dans le cœur de la métropole strasbourgeoise) que dans les espaces ruraux ou périurbains (15 %). La raison en est simple : se déplacer à pied suppose de pouvoir réaliser ses activités dans la proximité. Cela impose la présence d'une densité de services et d'emplois importante que l'on retrouve naturellement essentiellement dans les espaces urbains. Notons aussi que l'usage de la marche est d'autant plus élevé qu'existe une pression sur l'usage de la voiture (à travers la congestion routière ou l'offre de stationnement).

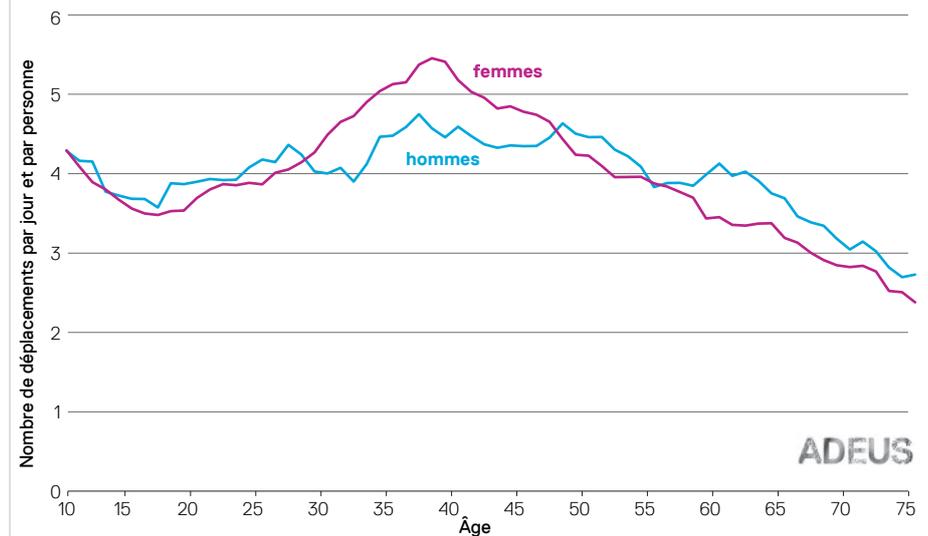
**On utilise autant le vélo dans tous les territoires. FAUX !** La même logique est à l'œuvre pour le vélo, dont l'usage varie de 3 % dans certaines vallées vosgiennes, au relief marqué à 14 % dans certains quartiers strasbourgeois denses. Pour autant, l'usage du vélo est également important dans les villes moyennes et il convient de retenir que c'est l'ensemble du Bas-Rhin qui a une forte proportion de cyclistes au regard des moyennes nationales. Outre les questions de densité urbaine, les différences entre territoires sont liées à des caractéristiques sociales, infrastructurelles ou physiques (notamment relief et coupures urbaines fortes).

#### MOBILITÉ ET REVENUS



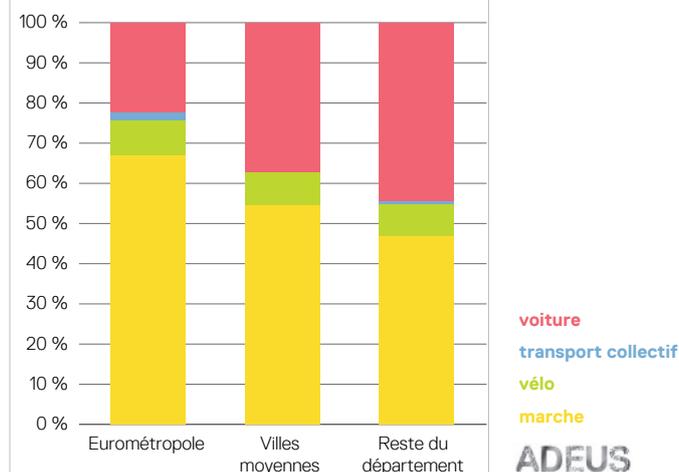
Source : EMD 2009

#### MOBILITÉ DES PERSONNES EN FONCTION DE L'ÂGE ET DU SEXE



Source : EMD 2009

#### USAGE DES DIFFÉRENTS MODES POUR LES DÉPLACEMENTS DE MOINS DE 1 KM



Source : EMD 2009



**On utilise plus les transports en commun et moins la voiture en ville. VRAI !** C'est dans les secteurs centraux qu'on utilise le plus les transports en commun (de l'ordre de 15 %, contre 5 % dans les territoires plus ruraux). Inversement, c'est à la campagne que l'usage de la voiture est le plus élevé (jusqu'à 72 % des déplacements), pour descendre sous les 50 % dans l'Eurométropole de Strasbourg et même à 20 % dans l'hyper-centre strasbourgeois. C'est naturellement lié à l'offre de transports en commun, qui est beaucoup plus performante vers le cœur de métropole en raison des plus forts flux qui s'y rendent. Mais ce résultat est aussi le fruit d'une pression plus importante sur la voiture à travers le stationnement ou la congestion.

**On se déplace sur des distances de plus en plus longues. VRAI !** En se limitant aux seuls déplacements domicile-travail, on a observé sur les trente dernières années un double phénomène :

- d'une part, la proportion d'actifs travaillant à proximité immédiate de leur domicile, dans leur commune de résidence n'a cessé de diminuer ;
- d'autre part, les distances parcourues par les actifs qui ne travaillent pas dans leur commune de résidence n'ont cessé d'augmenter pour passer de 10 km en 1975 à 14 km aujourd'hui.

Le résultat, associé à la croissance démographique, a conduit à une multiplication par deux des distances parcourues entre le domicile et le travail depuis 1975, faisant peser un risque financier sur les ménages –en cas d'augmentation des prix de l'énergie– et un risque énergétique et sanitaire pour la société.

Pour autant, 62 % des déplacements se font sur moins de 3 kilomètres. Si l'on se déplace donc sur des distances de plus en plus longues, la réalité est également qu'une part importante du programme d'activités de chacun s'effectue dans la proximité.

# Quelles tendances pour l'avenir ?

Prédire l'avenir en matière de déplacements est un exercice doublement périlleux. D'abord parce qu'il suppose de savoir comment va évoluer l'attractivité de chaque mode de déplacements. Par exemple : la voiture, objet de désir des années 1960, ne semble plus avoir la même capacité d'attraction auprès des jeunes générations. Ensuite, parce que la place même que prennent les déplacements dans notre vie est fonction de nos modes de vie. Si nous sommes dans une société mobile, quelle forme revêtira celle-ci demain ?

Néanmoins quelques tendances émergentes méritent d'être notées, intégrées et suivies.

## Le rapport de la société à la mobilité

Le rapport de la société à la mobilité s'est fortement modifié. Dans les années 1960, les individus aspiraient à davantage de mobilité. Celle-ci traduisait une demande de liberté d'accès aux vacances, aux lieux de loisirs ou de consommation, à de nouveaux espaces d'habitation.

Aujourd'hui, il semble plutôt que ce ne soit plus tant une aspiration individuelle à la mobilité qui soit à l'œuvre, mais plutôt une injonction. Pour trouver du travail, mais aussi pour accéder à un certain nombre de services (hôpital, tribunal, mais aussi services bancaires ou postaux), la société attend de chacun qu'il soit en capacité de se déplacer, et d'être disponible en un lieu donné à un endroit donné.

## Le rapport des individus à la mobilité

Se déplacer aujourd'hui suppose pour l'individu de mobiliser des compétences : conduire, lire un plan, trouver la bonne offre commerciale et le bon service, des stratégies pour éviter la congestion ou mieux rationaliser son temps. Tout un chacun construit ses propres stratégies, mais tous ne sont pas égaux face à la complexité croissante des compétences qui sont exigées. La maîtrise des nouvelles technologies est souvent le prix d'entrée

vers ces nouvelles offres qui proposent non plus des infrastructures, mais de mettre en réseau une offre avec une demande, non plus à l'échelle d'une métropole ou d'un quartier, mais à celle de l'individu. Cela pose immédiatement la question des inégalités d'accès à la mobilité et de la façon de traiter ces inégalités par la puissance publique.

## Un regard sur la mobilité qui change d'échelle

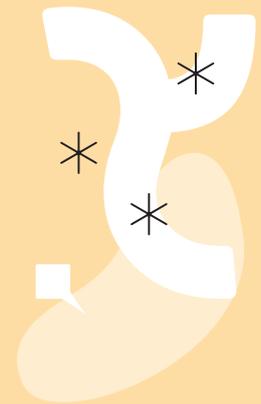
Les très fortes mutations institutionnelles à l'œuvre (changement d'échelle régionale, modification des compétences des échelles départementales et métropolitaines) auront également probablement un impact sur les politiques de mobilité. En changeant d'échelle, le regard porté se modifie, les problématiques se transforment. La future région Alsace, Champagne-Ardenne, Lorraine oblige à comparer les offres de transports sur des territoires aux caractéristiques bien moins homogènes et aux niveaux de dessertes bien plus disparates que dans les anciennes régions. Cela conduira probablement à terme à une redistribution de l'offre sur ce territoire, mais celle-ci se fera-t-elle au regard des densités de population, des potentiels de liaisons inter-agglomérations, ou suivant d'autres enjeux ? Les questions d'objectivation des inégalités territoriales seront alors centrales pour éclairer ces choix politiques.



# Conclusion et enjeux

À travers ce voyage dans le monde des déplacements, un constat demeure : les politiques de mobilité sont généralement conçues comme une réponse à une demande exprimée. Or, cette pratique suppose un préalable : que cette demande soit compatible avec le projet de territoire. Autrement dit, le projet de territoire doit être le préalable et les politiques de déplacements en être un des outils, faute de quoi les transformations du territoire ne seront pas choisies, mais subies.

Pour autant, une telle politique d'anticipation en matière de mobilité n'a d'intérêt que si elle est combinée avec une offre foncière qui, elle aussi, doit répondre aux besoins du territoire, tant en termes d'habitat que d'économie, de services ou d'équipements. C'est bien à l'articulation entre ces politiques foncières et de mobilité que se jouent certains des plus grands enjeux de la métropolisation.



## Notes ADEUS en lien avec le sujet

- Mobilité dans le Bas-Rhin : les grands résultats, *Les Notes de l'ADEUS n° 2*, mars 2010
- Baisse de la mobilité sur la CUS : des modes de vie en évolution, *Les Notes de l'ADEUS n° 3*, mars 2010
- Le tramway, un effet réseau, *Les Notes de l'ADEUS n° 4*, mars 2010
- Dis-moi comment tu habites, je te dirai comment tu te déplaces, *Les Notes de l'ADEUS n° 6*, mai 2010
- Vers une redéfinition du réseau autoroutier strasbourgeois ?, *Les Notes de l'ADEUS n° 18*, décembre 2010
- Les déplacements des jeunes : de la dépendance à l'autonomie, puis l'indépendance, *Les Notes de l'ADEUS n° 31*, janvier 2011
- Faire marcher les Bas-Rhinois : aussi un enjeu de santé publique ?, *Les Notes de l'ADEUS n° 33*, janvier 2011
- Exploiter le potentiel cyclable dans le Bas-Rhin, *Les Notes de l'ADEUS n° 34*, janvier 2011
- Où sont les marges d'action pour limiter l'usage de la voiture ?, *Les Notes de l'ADEUS n° 35*, janvier 2011
- La mobilité quotidienne des seniors, *Les Notes de l'ADEUS n° 37*, avril 2011
- La marche, nouvel enjeu des politiques urbaines ?, *Les Notes de l'ADEUS n° 47*, janvier 2012
- Les pratiques de stationnement dans le Bas-Rhin, *Les Notes de l'ADEUS n° 58*, décembre 2011
- Intermodalité et chaînage des déplacements, *Les Notes de l'ADEUS n° 59*, décembre 2011
- Les déplacements transfrontaliers des Bas-Rhinois, *Les Notes de l'ADEUS n° 60*, décembre 2011
- Mobilités et modes de vies selon les centralités dans le Bas-Rhin, *Les Notes de l'ADEUS n° 66*, décembre 2011
- Mobilité et accessibilité dans les zones d'activités, *Les Notes de l'ADEUS n° 83*, novembre 2012
- Modes de déplacement : la force des valeurs, le poids de l'ancrage, *Les Notes de l'ADEUS n° 99*, juin 2013
- Modes de vie des Bas-Rhinois en 2012 : six façons d'organiser sa vie quotidienne, *Les Notes de l'ADEUS n° 103*, septembre 2013
- Mobilités résidentielles et quotidiennes des bi-actifs : fabrique des inégalités spatiales dans le Bas-Rhin, *Les Notes de l'ADEUS n°127*, juillet 2014



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 : **Benoit Vimbert (chef de projet),  
Timothé Kolmer (responsable de livrable), Benjamin  
Puccio, Stéphanie Martin** - PTP 2015 - N° projet : 1.1.2.2  
Photo et 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](http://www.adeus.org)