

# MOBILITÉ INDIVIDUELLE, ENJEUX COLLECTIFS

148

DÉCEMBRE 2014

↖ ↗ ↘ ↙ ↕ ↔ ↠ ↡ ↢ ↣ ↤ ↥ ↦ ↧ ↨ ↩ ↪ ↫ ↬ ↭ ↮ ↯ ↰ ↱ ↲ ↳ ↴ ↵ ↶ ↷ ↸ ↹ ↺ ↻ ↼ ↽ ↾ ↿ ↺ ↻ ↼ ↽ ↾ ↿ DÉPLACEMENT



L'enquête ménages-déplacements a été réalisée en 2009 afin de fournir une base permettant de décrire les pratiques de déplacements et d'usage des réseaux dans le Bas-Rhin, notamment dans la perspective de l'évolution des politiques de déplacement. Outre la réponse à ces questions, les travaux ont porté sur différents aspects de la mobilité individuelle.

A travers les projets menés sur le strict champ des déplacements, les analyses menées sur l'enquête questionnent la place des politiques de déplacements dans la globalité de l'action publique.

Cette synthèse croisée des différents travaux issus de l'enquête ménages-déplacements met notamment l'accent sur la difficile combinaison entre les objectifs généraux des politiques d'aménagement et les effets induits des politiques de déplacements, notamment en matière d'infrastructure. Ce faisant, ce travail réinterroge, à sa manière, des notions en apparence aussi évidentes que celles de la performance et de la rapidité des réseaux.

A travers le prisme des enjeux sociaux et environnementaux liés aux déplacements, ces éléments de synthèse mettent en lumière l'importance de concevoir

et d'articuler les politiques à des échelles de temps différentes : d'une part l'importance d'agir pour répondre à des enjeux et besoins immédiats, et d'autre part l'enjeu d'identifier et mettre en œuvre les voies et moyens de construire à plus long terme un fonctionnement territorial plus sobre énergétiquement.

# La fabrication de la mobilité

## Pourquoi se déplace-t-on plus ou moins ?

Si l'on veut être caricatural, notre nombre de déplacements quotidiens, c'est-à-dire notre mobilité, variera tout au long de notre vie, en lien avec l'âge et le rôle au sein du ménage.

L'enfance, l'adolescence, voire les premières années de la vie d'adulte sont autant d'avancées sur le chemin de l'indépendance (y compris économique). Or, « faire des choses par soi-même », c'est aussi se déplacer. La mobilité croît donc jusqu'à l'acquisition de l'indépendance.

En se mettant en ménage, et surtout en ayant des enfants, les jeunes adultes rentrent dans la période la plus mobile de leur vie : celle où ils devront gérer les déplacements de leurs enfants en plus des leurs. Cette période dure tant que leurs enfants n'ont pas l'autonomie pour se déplacer seuls<sup>1</sup>.

Ensuite, la mobilité ne cesse de diminuer au cours de la vie, d'abord avec l'indépendance croissante puis le départ du foyer des enfants, puis avec l'arrivée de la retraite qui supprime mécaniquement les déplacements liés à l'activité professionnelle. Même si cette retraite est active, les activités sont plutôt à l'échelle hebdomadaire, tandis que le travail se fait au quotidien. De ce fait, quantitativement et en moyenne, à l'échelle quotidienne, la mobilité tend à diminuer à la retraite.

Enfin, avec la vieillesse, la mobilité continue de décroître, en lien avec la perte progressive d'autonomie.

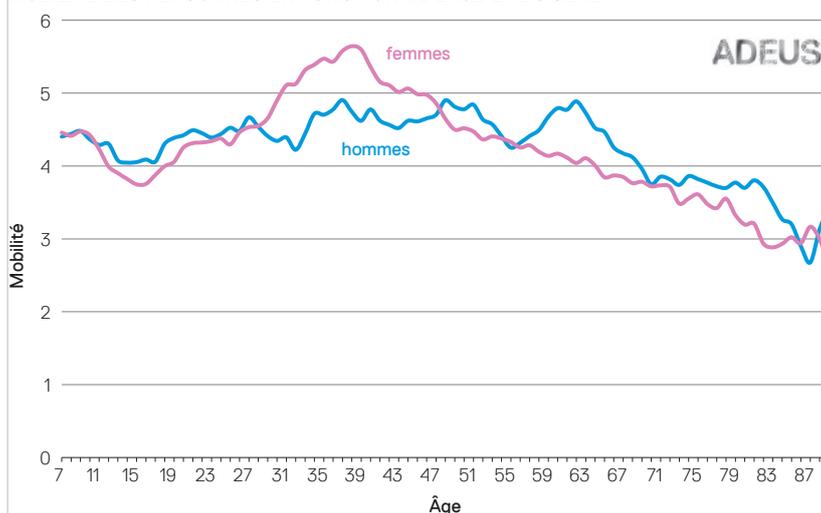
Notons qu'un revenu plus élevé du ménage aura tendance à accroître légèrement la mobilité des adultes qui le composent, particulièrement pour les personnes les plus âgées.

## Se déplace-t-on plus dans certains territoires que dans d'autres ?

**Non !** Quel que soit le territoire dans le Bas-Rhin, la mobilité (mesurée par le nombre de déplacements) est pratiquement identique. Cela s'explique simplement : la mobilité nous donne une vision du programme d'activités de chaque individu, c'est-à-dire de ce « qu'il fait ». Or, si ce programme d'activités varie fortement au cours de la vie, quel que soit le territoire, les habitants doivent au quotidien étudier, travailler, faire des achats... Où que l'on soit, ces besoins sont donc très proches.

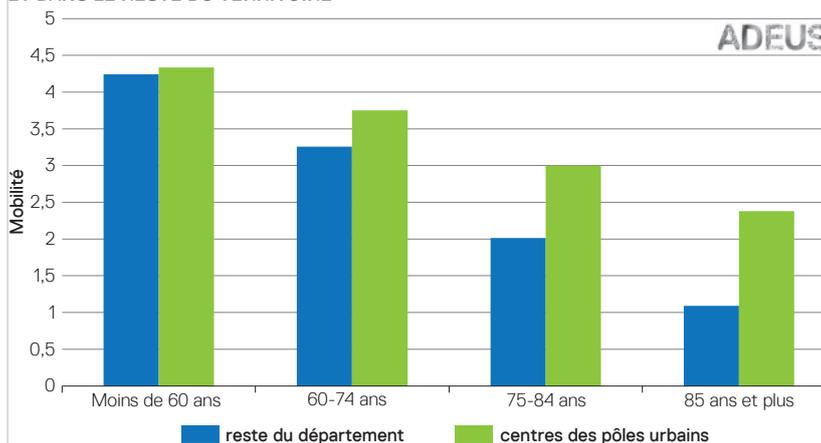
1. Pour les femmes au foyer, l'absence de déplacements liés au travail est plus que compensée par la gestion des déplacements des enfants (notamment par les retours au domicile des enfants pour le déjeuner).

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



Source : EMD 2009.

MOBILITÉ DES PERSONNES ÂGÉES DANS LES CENTRES DES PÔLES URBAINS ET DANS LE RESTE DU TERRITOIRE



Source : EMD 2009.

Néanmoins, pour les personnes âgées, la présence de services de proximité leur permettra de maintenir une mobilité élevée tant que leur santé leur permettra de se déplacer à pied. Le niveau d'équipement des territoires a donc un impact sur la mobilité des personnes âgées. Enfin, il semble que la localisation dans un quartier d'habitat social constitue un frein à la mobilité, indépendamment des revenus des populations qui y habitent.

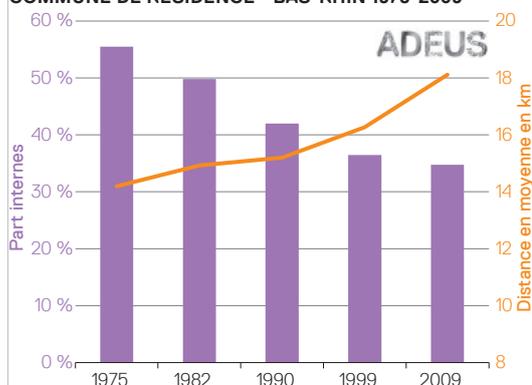
# La fabrication de la distance

La mobilité individuelle ne décrit qu'une part de la réalité des déplacements. En ne s'intéressant qu'au nombre de déplacements, elle occulte la forme de ceux-ci et particulièrement leurs distances. Or, les distances de déplacements n'ont cessé d'augmenter sur les dernières décennies.

## Pourquoi se déplace-t-on en moyenne plus loin aujourd'hui qu'hier ?

Le phénomène de périurbanisation a dissocié fortement les lieux de résidence et de travail. Ce faisant, il a conduit à un accroissement ininterrompu des distances parcourues quotidiennement, non seulement pour le travail, mais plus généralement pour l'ensemble des activités quotidiennes.

### DISTANCE MOYENNE DOMICILE-TRAVAIL DES ACTIFS SORTANTS ET PART DES ACTIFS TRAVAILLANT DANS LEUR COMMUNE DE RÉSIDENCE - BAS-RHIN 1975-2009

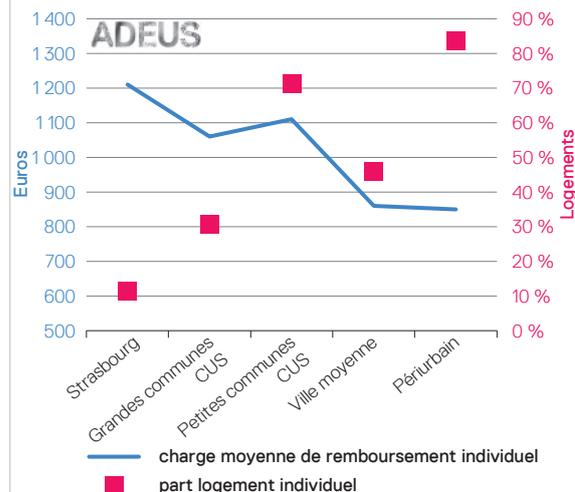


Source : Insee RP 1975 - 2009.

Les raisons qui ont conduit à cette dissociation sont liées à un ensemble de facteurs au premier rang desquels la voiture individuelle, offrant à ceux qui la possèdent la capacité à se déplacer rapidement sur des distances importantes et à faible coût. Pour les ménages (notamment en couple, avec ou sans enfants) souhaitant accéder à la propriété, la voiture élargit le territoire où il est envisageable d'habiter. Ils ont ainsi pu choisir un logement correspondant à leurs désirs d'espace et de cadre de vie lorsque la commune où ils travaillaient ne répondait pas à leurs attentes, soit par l'absence d'offre adéquate, soit parce que cette offre n'était pas abordable. Cela a abouti à une forte concentration de ménages de petites tailles dans les pôles urbains et de familles dans leurs périphéries.

Parallèlement, la dynamique de développement de l'activité, qui s'est d'abord concentrée dans les

### CHARGE DE REMBOURSEMENT DES LOGEMENTS INDIVIDUELS POUR LES MÉNAGES EN COUPLE ET PART DE L'OFFRE EN LOGEMENTS INDIVIDUELS EN FONCTION DU SECTEUR DE RÉSIDENCE



Source : EMD 2009.

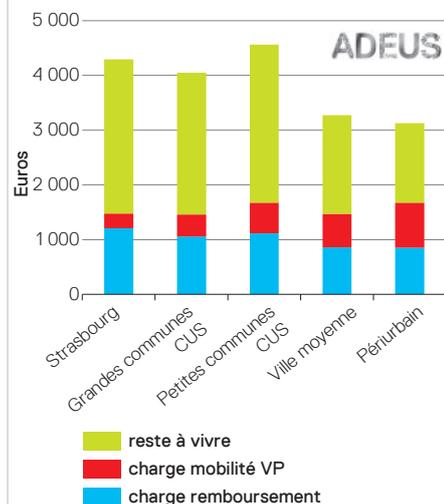
coeurs métropolitains, s'est peu à peu décalée sur des espaces plus périphériques. Cette dynamique de diffusion de la croissance a dans un premier temps concerné les périphéries directes des agglomérations. Elle s'est ensuite diffusée à des secteurs plus éloignés des agglomérations et des polarités intermédiaires. La disponibilité, le coût du foncier et une amélioration globale des performances du réseau routier semblent être les principaux moteurs de ces évolutions.

## Est-ce que cela pose problème ?

Oui ! L'accroissement des distances parcourues, notamment en voiture, fait peser trois grands risques sur notre société. D'une part, **l'accroissement des distances moyennes de déplacements implique une augmentation de la consommation énergétique pour se déplacer**, alors que le contexte est à la raréfaction de ces ressources.

**De ce premier risque découle un second qui est lui social**, lié à l'accroissement des prix de l'énergie. Certains ménages accédants ayant fait le choix d'une localisation lointaine voient la part de leur revenu consacrée à la mobilité s'envoler, alors même que leur pouvoir d'achat est déjà fortement contraint par leur charge de remboursement. L'augmentation des prix de l'énergie constitue un risque de décrochage économique de ces ménages, dont il est aujourd'hui difficile d'estimer les conséquences collectives.

**RESTE A VIVRE<sup>2</sup> POUR LES ACCÉDANTS EN FONCTION DU SECTEUR DE RÉSIDENCE**



Source : EMD 2009.

**Le dernier risque est environnemental,** en lien au niveau local avec les émissions de polluants, et à un niveau plus global aux émissions de gaz à effet de serre, directement liées au trafic routier. D'après un rapport du Haut Conseil de la Santé Publique<sup>3</sup>, environ 150 personnes meurent chaque année des suites du niveau de pollution généré par les automobiles sur l'autoroute A35 dans la CUS. Par ailleurs, si les dernières données en matière de production de gaz à effet de serre liée aux transports semblent aller dans le bon sens, ces évolutions restent largement en-deçà des objectifs liés au protocole de Kyoto.

**Quels sont les moyens d'actions des collectivités en termes de politique du logement ?**

Une des réponses à ces enjeux précis se situe clairement dans le retournement de la tendance à l'éloignement entre lieu de résidence et lieu de travail. Ceci renvoyant à l'idée de réussir à équilibrer la localisation d'habitat par rapport aux autres activités et notamment à l'emploi. Est-ce si facile ?

La réponse est négative ! Exception faite de la construction de logements sociaux, les principaux moyens d'actions des collectivités se situent en amont de

2. Reste à vivre : revenu restant après déduction de la charge de remboursement et de celle de la mobilité voiture.

3. Haut Conseil de la Santé Publique, *Pollution par les particules dans l'air ambiant : recommandations pour protéger la santé*, 13 Avril 2012.

la création de logements. En effet, les communes ne financent pas directement la création d'habitations (à quelques exceptions près), mais les rendent possibles en autorisant la construction dans les documents d'urbanisme et en réglementant les caractéristiques de construction. Il en va de même pour l'activité, dont les collectivités vont définir les espaces de développement sans être maître de l'installation effective des entreprises. *In fine*, dans sa grande majorité, la production de logements comme de locaux d'activités sur le territoire reste le fait du marché.

Pour autant, du point de vue des collectivités, une réglementation qui marquerait un décalage entre développement des activités et développement du logement par le jeu des outils de la planification urbaine (SCoT, PLUi, PLU) crée *de facto* la nécessité du déplacement entre différentes communes. Cet équilibre entre logements et activités dans la planification constitue donc une condition nécessaire, mais largement insuffisante à ce que s'entame une diminution des distances parcourues. **Pour que la proximité au travail (re)devienne un élément structurant le choix du domicile, il importe que les ménages y trouvent leur intérêt, ce qui, tant que la distance ne constitue pas une contrainte (financière, de temps, sociale), apparaît comme peu réaliste.**

D'une certaine manière, il s'agit ici de réfléchir à l'échelle du ménage en s'interrogeant sur les motivations qui sont les siennes dans le choix du domicile, et quelles sont les motivations sur lesquelles les collectivités sont en mesure d'intervenir pour faire évoluer les choix du ménage.

**Quels sont les moyens d'action de la collectivité en matière de politique des déplacements ?**

Si le moteur de la dissociation entre lieu de travail et de résidence est à rechercher dans le marché du logement et le cadre urbain, l'amélioration de la vitesse en a été le carburant principal, permettant de parcourir des distances sans cesse plus importantes sans pour autant accroître dans la même mesure le temps passé dans les transports.

Au-delà de l'amélioration des conditions de déplacement de la voiture, depuis le début de la régionalisation des transports

ferroviaires en 1997 en Alsace, l'offre ferroviaire n'a cessé de s'améliorer, constituant une alternative réelle aux déplacements en voiture, particulièrement pour les déplacements entre le domicile et le travail. Cette amélioration est d'autant plus marquante qu'elle a concerné l'ensemble des champs de l'offre ferroviaire, tant sur le temps de parcours que le niveau quantitatif et qualitatif de l'offre, comme le montre l'exemple de la relation Colmar-Strasbourg. Le train et les autres modes de transports collectifs ont opéré une mue au cours de ces 20 dernières années qui les ont fait passer d'un statut de transport à vocation sociale, à destination d'un public captif, à un statut de transport universel.

**ÉVOLUTION DES RELATIONS TER COLMAR-STRASBOURG ENTRE 1997 ET 2013**

	1997	2013
Nombre de relations TER	17	34
Temps de parcours moyen	41	32
Cadencement	non	oui

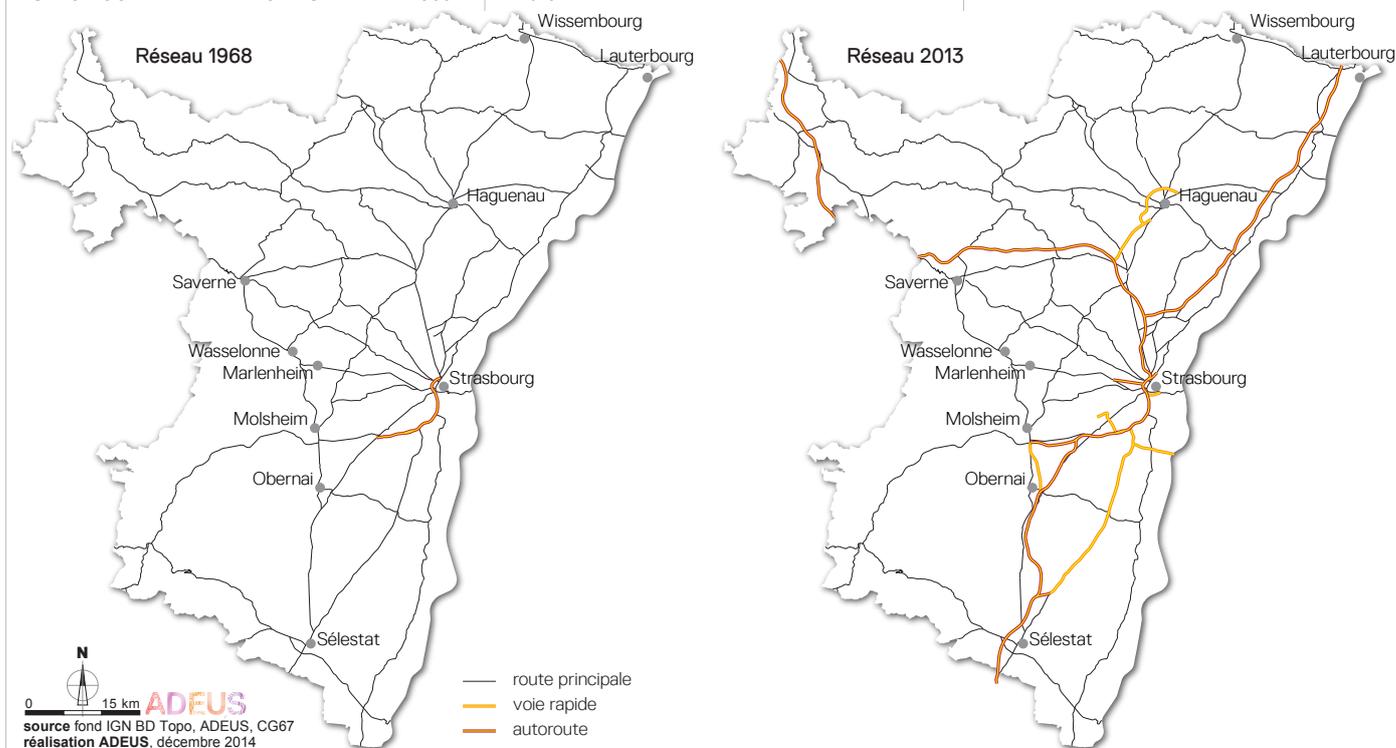
Source : ODD 2013

**De fait, la question de la vitesse comme facteur d'accroissement du marché immobilier pour les accédants ne concerne aujourd'hui plus seulement la voiture, mais également les transports collectifs et tout particulièrement le train.**

Ainsi, réinterroger la vitesse comme outil subi de la périurbanisation dans un sens large invite à se pencher sur l'ensemble des modes de déplacements, et pas uniquement la voiture. Dit autrement, faut-il que les actions des collectivités en matière de déplacement continuent à privilégier une offre de réseaux de déplacements performants pour les ménages qui font le choix de vivre loin ? La réponse à cette question ne peut être que politique. A court terme, elle a toutes les chances d'être positive sous peine de laisser de nombreux ménages dans une situation précaire. Et à long terme, d'être négative, ne serait-ce que pour des raisons de financement des politiques de déplacements.

A partir du moment où la vitesse est un des moteurs de la périurbanisation et que les effets de celle-ci sur la société sont collectivement difficilement supportables, se pose la question : les effets d'une réduction de la vitesse sont-ils connus ? Notamment, une réduction de la vitesse est-elle de nature à affecter l'activité économique ?

## RÉSEAU ROUTIER RAPIDE DU BAS-RHIN EN 1968 ET EN 2013



Ces questions sont aujourd'hui sans réponses scientifiquement avérées. Nul doute néanmoins qu'elles se posent et qu'il est nécessaire de les appréhender

aujourd'hui, compte tenu de l'inertie de l'organisation territoriale et des changements majeurs que cela implique, notamment en termes de modes de vie.

# Vivre dans la proximité ?

A partir du moment où l'augmentation des distances parcourues est génératrice de risques, il importe d'identifier les freins existants à une vie dans la proximité, qui non seulement est vertueuse du point de vue environnemental, mais répond également à des attentes de mode de vie clairement exprimées par une majorité de ménages.

## Est-ce que tout le monde peut vivre dans la proximité ?

**Non !** Le déplacement n'existe que tant qu'il permet à une personne de rejoindre le lieu où elle réalise son besoin. De fait, être exclu de la mobilité de proximité est avant tout lié au fait de ne pas pouvoir satisfaire ses besoins dans la proximité, soit du fait de l'absence de ces services, soit du fait

d'une incapacité personnelle (physique, économique, sociale...) à accéder à ces services.

Comme l'illustre la partie précédente sur la construction collective de la distance, ces exclusions ont surtout trait à l'absence de services et/ou aux aménagements urbains ainsi qu'à l'environnement. Ainsi, on peut dire que si l'offre en équipements de proximité existe et si le déplacement est aisé, sécuritaire et possible, alors les personnes plus fragiles se déplaceront, tandis que dans le cas inverse elles seront moins nombreuses à se déplacer.

**On peut donc s'interroger sur l'orientation que l'on souhaite donner : est-il plus intéressant de rendre les personnes les plus fragiles plus mobiles pour accéder**

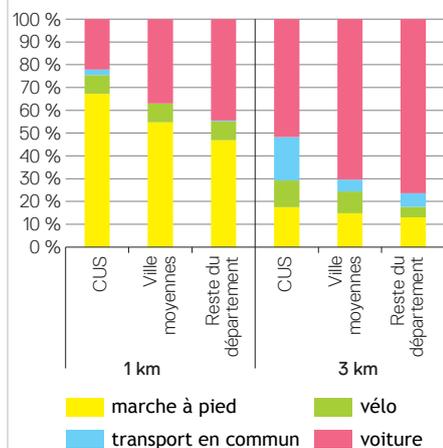
**aux services de proximité absents de leur lieu de résidence, ou doit-on au contraire privilégier les conditions de réalisation de cette proximité ?**

La réponse à cette question est à nouveau question d'horizon temporel. A court terme, il convient probablement d'accompagner, comme le font déjà de nombreuses collectivités ou autorités organisatrices, la mobilité pour la rendre plus accessible aux personnes les plus fragiles. En revanche à long terme, plus que les politiques de déplacements ce seront probablement les politiques d'aménagement du territoire qui, en modifiant en profondeur le cadre dans lequel s'opèrent les choix individuels, économiques et domestiques, permettront plus sûrement de réaliser cette proximité.

## Est-ce que l'on se déplace plus à pied et à vélo dans la proximité ?

Oui... et non ! Le choix modal dans la proximité est caractéristique en présentant une part des modes actifs bien plus importante que pour les déplacements plus longs. Néanmoins, cette part plus importante n'en reste pas moins minoritaire face à la voiture.

**PART MODALE DES DÉPLACEMENTS DE PROXIMITÉ EN FONCTION DU TERRITOIRE DE RÉSIDENCE**



Source : EMD 2009.

Plus la centralité et la densité seront importantes, plus la part de la voiture pour les petites distances sera réduite.

Cette question de l'environnement urbain est prépondérante pour diverses raisons et, dans un premier temps, celles qui limitent l'usage de la voiture :

- La densité induit une raréfaction de l'espace disponible et limite la création d'aires de stationnement privé en raison du surcoût qu'elle implique dans la construction. L'intensité d'usage du sol limite en outre les possibilités de stationnement sur l'espace public.
- Il existe dans la centralité une forme de compétition pour l'espace, et notamment l'espace de stationnement. Dans le cœur d'agglomération, une part importante du stationnement privé est occupée par des non-résidents, le plus souvent liée à l'activité professionnelle.

Outre les facteurs limitant le recours à la voiture, la qualité des aménagements urbains va également contribuer à accroître la part des modes actifs dans les déplacements de proximité, et en particulier le partage de la chaussée entre les différents groupes d'utilisateurs.

Néanmoins, on ne saurait résumer les questions de choix modal dans la proximité à une concurrence entre voiture et modes actifs. La présence d'une offre de transport collectif de qualité va induire des comportements d'opportunité sur des courtes distances. Plus les distances inter-stations sont courtes et plus la fréquence de l'offre est importante, plus le recours aux TC se substituera aux modes actifs.

En outre, au sein de la proximité, plus les distances seront longues, moins la part de la marche, puis la part du vélo seront importantes.

# La transition automobile ?

## L'usage de la voiture est-il une fatalité ?

Oui... et non ! La voiture est le mode privilégié des distances importantes et, d'une manière générale, des mobilités intercommunales. A l'échelle du département, l'usage de la voiture pour les déplacements de plus de 3 km est de l'ordre de 5 déplacements sur 6, les autres déplacements étant principalement assurés par les transports collectifs et de façon plus marginale par le vélo.

La prééminence de la voiture est d'autant plus logique que c'est elle qui a participé et continue de participer aux choix de localisation résidentielle de nombreux ménages, souvent éloignée des lieux de travail et des transports collectifs pour s'y rendre. De fait, si une partie de ces ménages pourrait utiliser les transports collectifs, pour

nombre d'entre eux cela nécessite de pouvoir se rabattre vers les arrêts de transports collectifs. Par ailleurs, le réseau TER, qui constitue l'armature principale du réseau de transports collectifs à l'échelle du territoire bas-rhinois, ne pourrait à lui seul absorber les déplacements actuellement fait en voiture.

Les risques de cette dépendance à la voiture ont déjà été évoqués : risque environnemental et de santé publique, risque énergétique et risque social par rapport à la capacité à absorber les augmentations successives des coûts de l'énergie par certains ménages.

**Les transports collectifs tels qu'ils existent aujourd'hui ne peuvent constituer une alternative massive pour les usagers de la voiture. Par ailleurs, modifier l'organisation et les équilibres du territoire ne semble pas être une solution de court terme.** Avec en

moyenne 1,05 personne par voiture pour le travail, le covoiturage apparaît comme une alternative particulièrement prometteuse. Outre la faiblesse actuelle du taux d'occupation des véhicules, le covoiturage pour le travail constitue une cible à privilégier. D'une part, ces seuls déplacements en lien avec le travail représentent près de 40 % des distances parcourues en voiture. En outre, le covoiturage ne nécessite pas d'investissement massif supplémentaire des collectivités et permet aux individus de partager les charges de déplacement entre les co-voituriers.

**Ainsi, à court terme, le bon fonctionnement du territoire ne peut s'envisager sans l'usage de la voiture. En revanche, se déplacer seul en voiture n'est en rien une fatalité,** et le développement du covoiturage est une opportunité qui peut être portée par les collectivités et les

ménages. Notons que certains territoires, comme le cœur de métropole, peuvent arriver à réduire fortement l'usage de la voiture. Leur exemple n'est pourtant pas reproductible en l'état sur le reste du territoire.

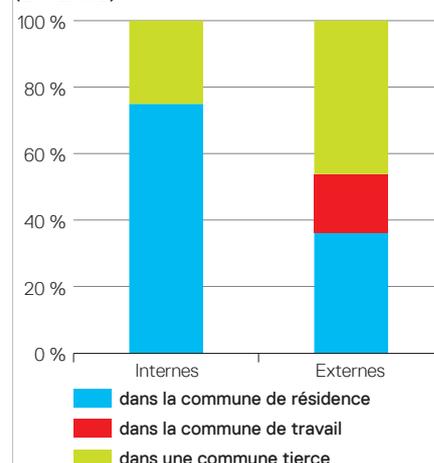
### La mobilité longue exclut-elle la proximité ?

La mobilité longue en tant que pratique quotidienne est avant tout liée au travail et, dans une moindre mesure, aux déplacements scolaires. La dissociation entre lieux de travail et lieux de résidence aboutit de fait à une pratique plus limitée du territoire de résidence et donc de la proximité, et ce d'autant plus que le temps de parcours entre domicile et travail est

long. De fait, comme une part croissante des résidents de certaines communes sont dans la quasi impossibilité de profiter des services de proximité de leurs communes, ces derniers ont d'autant plus de difficulté à drainer la clientèle nécessaire à leur bon fonctionnement économique.

Pour ceux qui ne travaillent pas à proximité de leur domicile, la plupart des motifs de déplacements se réalise hors de la commune de domicile. On note également que pour ces personnes, les motifs sont réalisés en majeure partie dans une commune tierce de leur commune de travail et ainsi hors proximité, renforçant une forme de dépendance à la voiture, souvent seule à même de gérer des organisations plus complexes de déplacements sur des territoires plus ou moins étendus.

RÉALISATION DES ACTIVITÉS SELON QUE L'ON TRAVAILLE DANS SA COMMUNE DE RÉSIDENCE (INTERNE) OU DANS UNE AUTRE COMMUNE (EXTERNE)



Source : EMD 2009.

ADEUS

# Repenser le fonctionnement de la métropole

L'organisation spatiale du territoire métropolitain telle que nous la connaissons aujourd'hui a largement été façonnée par la mobilité qui en devenant plus facile et plus rapide a permis de diffuser la croissance démographique des pôles vers leurs périphéries de plus en plus lointaines. Par ailleurs, au-delà des dynamiques économiques propres à la métropole, cette facilité de déplacement constitue probablement, avec la disponibilité et le coût du foncier, un facteur structurant dans les stratégies des acteurs économiques sur le territoire, ce lien restant toutefois à être précisé.

Comme l'ont montré les travaux sur l'enquête modes de vie<sup>4</sup>, et notamment la définition des profils d'organisation quotidienne, cette périurbanisation est le fruit de l'arbitrage des ménages entre l'envie d'accéder à un cadre plus « vert », à la maison individuelle ou tout au moins à des espaces moins denses et à des prix en lien avec les capacités

financières de ces ménages. La politique des déplacements a été l'un des facteurs de cette périurbanisation, élargissant pour les ménages les territoires accessibles, avec comme conséquence une augmentation des distances parcourues et donc un accroissement des risques énergétiques, sociaux et environnementaux.

La stabilisation, voire la diminution, tant de la mobilité que des distances réalisées en voiture, semblent montrer qu'un changement de modèle est en train de s'opérer.

Les politiques publiques d'aménagement aux différentes échelles cherchent à concilier une réponse aux désirs/besoins des ménages, tout en limitant les risques que la généralisation de ces pratiques individuelles peut poser. **Cela suppose de proposer des réponses nécessairement cohérentes. En effet, la politique des déplacements, en modifiant l'accessibilité des territoires, modifie partiellement l'attractivité de ces derniers... et cela ne doit pas se faire sans lien avec les grands objectifs de planification territoriale.**

Favoriser la vie dans la proximité... pour qui ? Proposer des réponses au moins à court terme pour aider les migrants à se déplacer avec des alternatives à la voiture... sans renforcer cette logique à long terme ? Agir sur les conditions d'implantation des entreprises pour favoriser leur accessibilité selon les besoins de celles-ci ? Autant de questions, autant d'enjeux qui ne peuvent se réduire à la prise en compte des besoins actuels, mais qui nécessitent de repenser l'organisation de la métropole dans son ensemble, en intégrant les questions de déplacements pour ce qu'elles sont : un outil au service du bon fonctionnement du territoire.

4. Note de l'ADEUS n°103 : Modes de vie des Bas-Rhinois en 2012 : six façons d'organiser sa vie quotidienne, septembre 2013

# Conclusion et enjeux

L'enquête ménages-déplacements constitue une base d'analyse indispensable pour éclairer les enjeux de la mobilité d'aujourd'hui, soit directement sur les questions liées aux politiques des déplacements, soit, plus indirectement, sur des questions d'aménagement et de fonctionnement du territoire.

Sur le champ des pratiques de déplacements, les travaux réalisés ont, dans leur grande majorité, gravité autour de la question de la place des différents modes de déplacements. Ces travaux permettent de mettre en lumière des marges de manœuvre importantes sur le champ du report modal depuis la voiture vers d'autres modes dans la proximité. Dans le cœur d'agglomération, la forte pression existante sur l'usage de la voiture a conduit les ménages à changer massivement leurs pratiques de déplacements en faveur des modes actifs et des transports collectifs. En

revanche, beaucoup reste à faire dans les autres parties du territoire et les moyens de cette transition vers les modes de proximité restent à inventer.

Les travaux réalisés ont par ailleurs montré que la part majeure des distances parcourues en voiture le sont sur des parcours pour lesquels des alternatives en transport collectif existent aujourd'hui. Néanmoins, l'évolution des finances locales et nationales et le contexte général de ralentissement économique font que les marges de manœuvre pour organiser un report modal important depuis la voiture vers les transports collectifs semblent difficile à mettre en œuvre à court terme, tant du point de vue des coûts d'exploitation que des coûts d'investissement.

A un horizon plus lointain, les travaux réalisés sur le champ des déplacements plus longs indiquent que les réponses aux

enjeux posés, que ce soit d'un point de vue social, économique ou environnemental, ne se trouvent que partiellement dans le champ des politiques de déplacements. Il apparaît ainsi à la lumière des travaux réalisés que les politiques liées à l'aménagement du territoire et tout particulièrement celles définissant et accompagnant les politiques du logement et du développement économique constituent des compléments indispensables pour accompagner une évolution du fonctionnement du territoire vers une dépendance moins forte à l'énergie.

Si les résultats structurels resteront valables encore quelques années, d'autres plus conjoncturels, notamment ceux liés à la crise, nécessiteraient une nouvelle enquête pour mesurer les évolutions, en évaluer les impacts.

## Pour en savoir plus

### Les Notes de l'ADEUS : Modes de vie

- n°124 : [Les Bas-Rhinois à l'ère du numérique : généralisation et exclusions](#)
- n°122 : [L'accès aux loisirs dans le Bas-Rhin : à la portée de tous ?](#)
- n°103 : [Modes de vie des Bas-Rhinois en 2012 : six façons d'organiser sa vie quotidienne](#)
- n°99 : [Modes de déplacement : la force des valeurs, le poids de l'ancrage](#)
- n°97 : [Parcours résidentiels : un long fleuve tranquille ?](#)
- n°95 : [L'occupation du parc social bas-rhinois à l'épreuve des parcours résidentiels](#)
- n°79 : [Les modes de vie des Bas-Rhinois en 2012 : quels déterminants aujourd'hui ?](#)
- n°52 : [Comment suivre les orientations des SCoT : Le SCoTAN](#)
- n°50 : [Habiter et se déplacer dans le Bas-Rhin : quel coût pour les ménages ?](#)

### Les Notes de l'ADEUS : Enquête ménages déplacements

- n°127 : [Mobilités résidentielles et quotidiennes des bi-actifs : fabrique des inégalités spatiales dans le Bas-Rhin](#)
- n°83 : [Mobilité et accessibilité dans les zones d'activités](#)
- n°66 : [Mobilités et modes de vies selon les centralités dans le Bas-Rhin](#)

- n°60 : [Les déplacements transfrontaliers des Bas-Rhinois](#)
- n°59 : [Intermodalité et chaînage des déplacements](#)
- n°58 : [Les pratiques de stationnement dans le Bas-Rhin](#)
- n°47 : [La marche, nouvel enjeu des politiques urbaines ?](#)
- n°37 : [La mobilité quotidienne des seniors](#)
- n°35 : [Où sont les marges d'action pour limiter l'usage de la voiture ?](#)
- n°34 : [Exploiter le potentiel cyclable dans le Bas-Rhin](#)
- n°33 : [Faire marcher les Bas-Rhinois ? Aussi un enjeu de santé publique](#)
- n°31 : [Les déplacements des jeunes : de la dépendance à l'autonomie, puis à l'indépendance](#)
- n°18 : [Vers une redéfinition du réseau autoroutier strasbourgeois ?](#)
- n°6 : [Dis-moi comment tu habites, je te dirai comment tu te déplaces](#)
- n°4 : [Le tramway, un effet réseau](#)
- n°3 : [Baisse de la mobilité sur la CUS : des modes de vie en évolution](#)
- n°2 : [Mobilité dans le Bas-Rhin : les grands résultats](#)

### Autres publications ADEUS

- [Enquête ménages déplacements : résultats essentiels, Bas-Rhin \(2009\)](#)
- [Enquête ménages déplacements : résultats essentiels CUS \(1988-1997-2009\)](#)



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

Directrice de publication : **Anne Pons, Directrice générale de l'ADEUS**

Equipe projet : **Benjamin Puccio (chef de projet), Jessica Berlet, Aline Bouvard, Fanny Chailloux, Nathalie Griebel, Timothé Kolmer, Benoit Vimbert**

N° projet : **1.1.3.2** - 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)