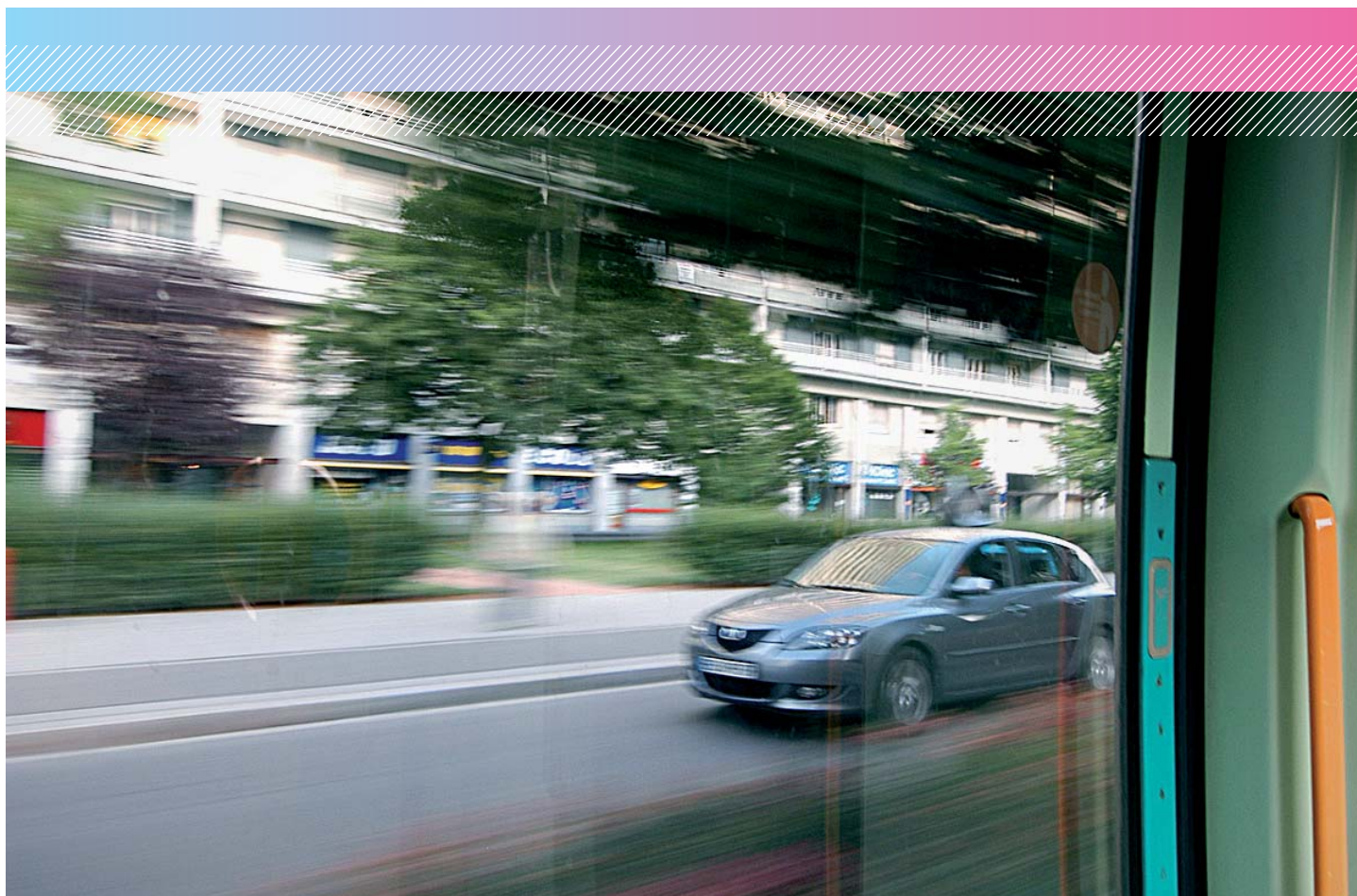


OÙ SONT LES MARGES D'ACTION POUR LIMITER L'USAGE DE LA VOITURE ?

35

JANVIER 2011

↖ ↗ ↘ ↙ ↕ ↔ ↠ ↡ ↢ ↣ ↤ ↥ ↦ ↧ ↨ ↩ ↪ ↫ ↬ ↭ ↮ ↯ ↰ ↱ ↲ ↳ ↴ ↵ ↶ ↷ ↸ ↹ ↺ ↻ ↼ ↽ ↾ ↿ ⌚ ⌛ ⌜ ⌝ ⌞ ⌟ ⌠ ⌡ ⌢ ⌣ ⌤ ⌥ ⌦ ⌧ ⌨ 〈 〉 ⌫ ⌬ ⌭ ⌮ ⌯ ⌰ ⌱ ⌲ ⌳ ⌴ ⌵ ⌶ ⌷ ⌸ ⌹ ⌺ ⌻ ⌼ ⌽ ⌾ ⌿ Ⓚ Ⓛ Ⓜ Ⓝ Ⓟ Ⓠ Ⓡ Ⓢ Ⓣ Ⓤ Ⓥ Ⓦ Ⓧ Ⓨ Ⓩ ⓐ ⓑ ⓓ ⓔ ⓕ ⓖ ⓗ ⓘ ⓙ ⓚ ⓛ ⓜ ⓝ ⓞ ⓟ ⓠ ⓡ ⓢ ⓣ ⓤ ⓥ ⓦ ⓧ ⓨ ⓩ ⓪ ⓫ ⓬ ⓭ ⓮ ⓯ ⓰ ⓱ ⓲ ⓳ ⓴ ⓵ ⓶ ⓷ ⓸ ⓹ ⓺ ⓻ ⓼ ⓽ ⓾ ⓿ Ⓚ Ⓛ Ⓜ Ⓝ Ⓟ Ⓠ Ⓡ Ⓢ Ⓣ Ⓤ Ⓥ Ⓦ Ⓧ Ⓨ Ⓩ ⓐ ⓑ ⓓ ⓔ ⓕ ⓖ ⓗ ⓘ ⓙ ⓚ ⓛ ⓜ ⓝ ⓞ ⓟ ⓠ ⓡ ⓢ ⓣ ⓤ ⓥ ⓦ ⓧ ⓨ ⓩ ⓪ ⓫ ⓬ ⓭ ⓮ ⓯ ⓰ ⓱ ⓲ ⓳ ⓴ ⓵ ⓶ ⓷ ⓸ ⓹ ⓺ ⓻ ⓼ ⓽ ⓾ ⓿ DÉPLACEMENT



Les politiques publiques en matière de déplacements s'accordent pour afficher comme objectif de réduire l'usage de la voiture, sans toutefois toujours expliciter que cela traduit au moins deux types d'enjeux bien distincts :

- d'une part, des enjeux globaux de réduction par quatre des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2050 ;
- d'autre part, des enjeux plus locaux de restauration d'un cadre de vie de qualité, notamment là où le bruit et la pollution liés au trafic automobile l'ont gravement affecté.

Parmi l'ensemble des déplacements réalisés en voiture, lesquels ont le plus d'impact sur la production de gaz à effet de serre ? Lesquels impactent plus fortement le cadre de vie ? Sur quels types de déplacements existe-t-il encore aujourd'hui des marges de report modal vers des alternatives à la voiture ?

Les analyses réalisées ici dans le cadre de l'enquête ménages déplacements 2009 sur le Bas-Rhin proposent une catégorisation des déplacements au regard de ces deux enjeux majeurs.

Comprendre pour agir : quels enjeux pour quels types de déplacements ?

Aujourd'hui, 60 % des déplacements dans le Bas-Rhin et 46 % dans la CUS se font en voiture. Il existe pour une partie de ces déplacements des alternatives à ce mode. Afin d'identifier les potentiels de report vers les différents modes alternatifs, les flux automobiles ont été segmentés en quatre grandes catégories définies comme étant le « domaine de pertinence » d'un des quatre principaux modes alternatifs que sont la marche, le vélo, les transports en commun et la voiture.

L'objectif de cette typologie n'est pas de décrire ce que pourrait être la mobilité dans l'absolu sans prendre en compte toutes les composantes individuelles du choix modal, mais plutôt de quantifier les types de flux et les modes pour lesquels les réserves de report modal sont les plus élevées et les plus prometteuses et inversement, les types de flux automobiles pour lesquels les alternatives resteraient à inventer.

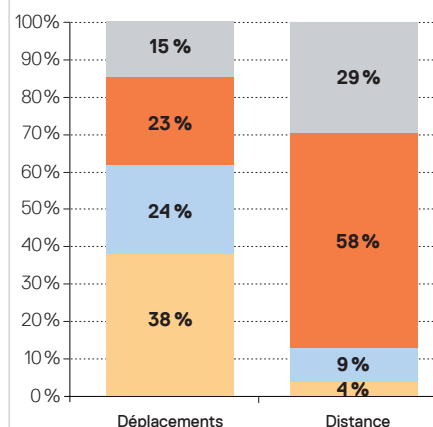
Domaine de pertinence		Mode retenu
Tous les déplacements de moins de 1 km	pourraient être réalisés	en marche à pied
Tous les déplacements entre 1 et 3 km		à vélo
Déplacements de plus de 3 km, en lien avec un pôle urbain, dans le domaine de pertinence des transports collectifs ¹		en transports collectifs
Autres déplacements de plus de 3 km		en voiture

1. Strasbourg, première couronne de la CUS et villes moyennes.

Une minorité de déplacements longs génèrent la majeure partie des distances parcourues

A l'échelle du Bas-Rhin, la majeure partie des déplacements (62 %) s'inscrit dans des distances inférieures ou égales à trois kilomètres, c'est-à-dire dans le domaine de pertinence de la marche à pied ou du vélo. Malgré leur importance en nombre, ils ne contribuent que de façon marginale à la production kilométrique. Ainsi, par exemple, les déplacements de moins de 1 km, qui représentent 38 % des déplacements, ne génèrent que 4 % des distances parcourues quotidiennement. Au total, les déplacements s'inscrivant dans une relative proximité ne représentent que 13 % des distances parcourues.

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



source : ADEUS, EMD 2009



Inversement, les 38 % des déplacements les plus longs génèrent 87 % des distances parcourues dont deux tiers dans le domaine de pertinence des transports collectifs ou radiaux.

Ainsi, les déplacements pour lesquels il existe généralement des alternatives à la voiture, que ce soit à pied, à vélo ou en transports en commun, représentent 87 % des déplacements et 70 % des distances parcourues.

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

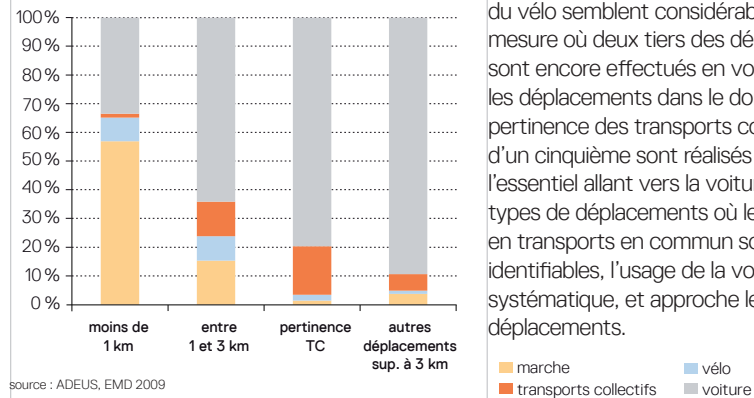
L'usage de la voiture est élevé, y compris quand il existe des alternatives à celle-ci

On pourrait s'attendre à ce que l'usage de la voiture soit réduit pour les déplacements de moins de trois kilomètres (au profit de la marche et du vélo), ainsi que pour ceux dans le domaine de pertinence des transports en commun.

Or, sur ces trois types de déplacements offrant une ou plusieurs alternatives aux déplacements voiture, la part de cette dernière est particulièrement importante et toujours comprise entre un tiers et près de 80 %.

Pour les déplacements inférieurs à 1 km, la part modale de la voiture, tout en restant significative, est nettement en retrait face à la marche.

RÉPARTITION MODALE DES DÉPLACEMENTS EN FONCTION DE LEUR TYPE



En revanche, pour les déplacements compris entre 1 et 3 km, les marges de développement du vélo semblent considérables dans la mesure où deux tiers des déplacements sont encore effectués en voiture. Pour les déplacements dans le domaine de pertinence des transports collectifs, moins d'un cinquième sont réalisés par ce mode, l'essentiel allant vers la voiture. Pour les types de déplacements où les alternatives en transports en commun sont moins identifiables, l'usage de la voiture est presque systématique, et approche les 90 % des déplacements.

Les déplacements de proximité :

un enjeu d'espace public et de santé publique

Déplacements courts : la densité propice aux modes actifs

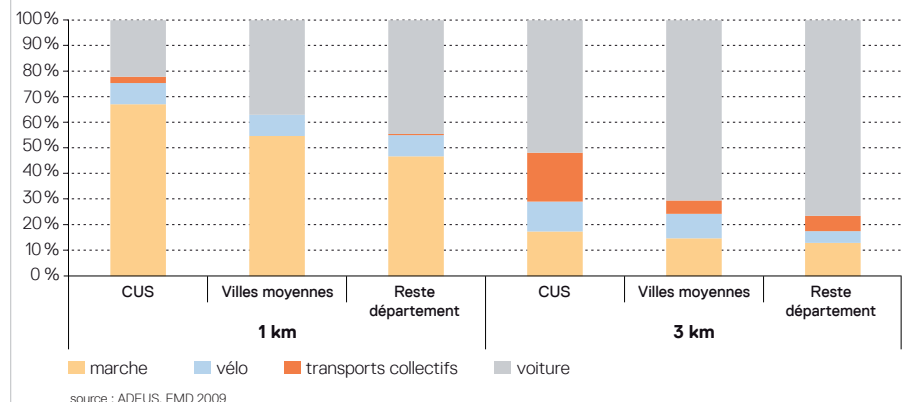
Les déplacements inférieurs à 3 km constituent près de deux déplacements sur trois à l'échelle de l'ensemble du territoire. En s'inscrivant dans la proximité, ils touchent notre cadre de vie quotidien de façon importante. Bien plus que les enjeux climatiques, cette notion de cadre de vie est l'enjeu principal d'une réduction de l'usage de la voiture sur ces déplacements de proximité.

Pour l'ensemble des déplacements de moins de 3 km, la part modale de la voiture est d'autant moins importante que le niveau d'armature urbaine est élevé. Cette relation est à mettre en lien direct avec le niveau de densité de ces différents espaces urbains.

Pour les déplacements de moins de 1 km, la marche à pied reste le mode majoritaire et ce, quel que soit le positionnement dans la hiérarchie urbaine. Néanmoins, la voiture représente un déplacements sur cinq dans la CUS et deux sur cinq dans les villes moyennes et dans le reste du département.

Pour les déplacements compris entre 1 et 3 km, là où le vélo constitue une alternative

DISTRIBUTION MODALE DES DÉPLACEMENTS COURTS EN FONCTION DE LA HIÉRARCHIE URBAINE



privé aux déplacements automobiles, les marges de progression de ce mode sont importantes sur l'ensemble des niveaux de l'armature urbaine où la part modale de la voiture est comprise entre 50 et 75 %. Dans la CUS, le niveau nettement inférieur de la part de la voiture par rapport aux autres niveaux de l'armature urbaine est à mettre principalement au crédit de l'offre en transport collectif.

Il existe donc des marges de progression très importantes de l'usage du vélo sur les déplacements de courte distance sur l'ensemble du territoire, et de la marche à pied, principalement à l'extérieur de la CUS. Par ailleurs, les territoires où les potentiels sont les plus importants sont également ceux où les moyens techniques de mise en oeuvre et de contrôle sont les plus faibles.

OÙ SONT LES MARGES D'ACTION POUR LIMITER L'USAGE DE LA VOITURE ?

Des programmes d'activité majoritairement courts et simples

Certains de ces déplacements effectués en voiture s'inscrivent dans des programmes d'activité plus ou moins complexes qui rendent l'alternative des modes actifs moins évidente.

Environ deux tiers des déplacements de proximité s'inscrivent dans un programme d'activité dont le déplacement le plus long n'excède pas 3 km. **L'argument qui consiste à dire qu'un déplacement voiture ne peut se substituer à un déplacement piéton ou vélo en raison d'une chaîne de déplacements trop longue est donc infondé pour une majeure partie des déplacements.**



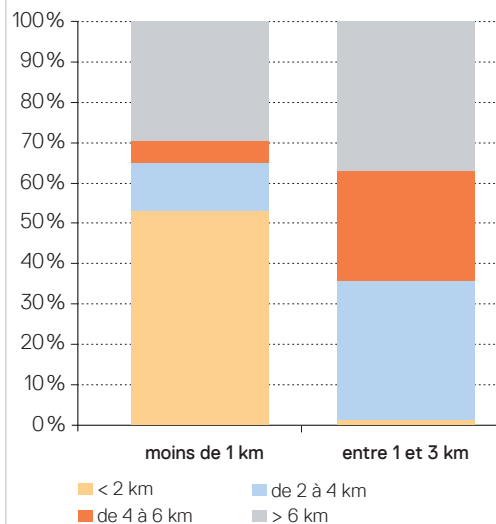
Le transfert modal des déplacements motorisés de courte distance : un enjeu de culture urbaine

Ainsi, une part non négligeable des déplacements de proximité actuellement réalisés en voiture pourraient se reporter sur les modes actifs. Ce transfert modal constitue un enjeu majeur pour le territoire, qui se décline en quatre points principaux.

- L'animation locale et la cohésion sociale

sont fortement impactées par l'importance des déplacements de proximité réalisés en voiture. La voiture, qu'elle circule ou qu'elle stationne sur l'espace public, va constituer une double contrainte sur l'ambiance urbaine. En stationnant, la voiture consomme de l'espace, et souvent de façon prioritaire sur les piétons et cyclistes dont les espaces de circulation sont souvent considérés de façon plus ajustables que ceux des voitures. Cette consommation d'espace au profit de la voiture peut restreindre, et parfois de manière forte, le confort du piéton et du cycliste. Or, une personne qui circule à vélo et à plus forte raison à pied participe à l'animation urbaine d'un territoire de vie, c'est même précisément à travers ces déplacements que se construit la ville comme lieu de vie et de rencontre. La circulation des voitures en milieu urbain peut constituer une coupure plus ou moins marquée compte tenu des volumes et/ ou de la vitesse de circulation. Cette dimension s'ajoute pour un certain nombre de territoires à celle de la sécurité des déplacements lorsqu'il existe une concurrence pour les espaces de circulation.

RÉPARTITION DES DÉPLACEMENTS MOTORISÉS DE COURTE DISTANCE EN FONCTION DE LA LONGUEUR TOTALE PARCOURUE DANS LE PROGRAMME D'ACTIVITÉ



source : ADEUS, EMD 2009

- **Les services locaux à la personne et les équipements commerciaux de proximité** construisent leur viabilité sur des chalandises de courte distance. Renforcer l'attrait pour les modes actifs en agissant à la fois sur la qualité des aménagements et sur les conditions de concurrence entre modes actifs et voiture constitue une piste intéressante pour renforcer les avantages comparatifs de ces équipements vis-à-vis de leurs concurrents de plus grosse taille construisant leur modèle économique sur la vitesse et les distances plus importantes qu'elle permet de parcourir.
- **La santé publique** est largement concernée par le report des déplacements motorisés de courte distance vers les modes actifs. L'exercice, même minime, de parcourir une distance à pied de façon régulière contribue à diminuer sensiblement les risques de maladies cardiovasculaires et permet de combattre les problématiques liées au surpoids.
- **La réduction des gaz à effet de serre** que permettrait le report des déplacements motorisés pour des distances de proximité ne s'inscrit pas dans les mêmes ordres de grandeur que le report des déplacements plus longs vers les transports collectifs ou vers le covoiturage. Néanmoins, l'ampleur de l'objectif de réduction est tel que chaque point de part modale ne peut être négligé.

Les déplacements plus longs :

des marges de manoeuvre encore importantes

Malgré une part du total des déplacements plus faible (38 %), les déplacements supérieurs à 3 km contribuent à la réalisation de 87 % des distances parcourues. Ils constituent de ce fait une cible privilégiée dans la réduction des gaz à effet de serre. Parmi ceux-ci, ceux en lien avec un pôle, et bénéficiant

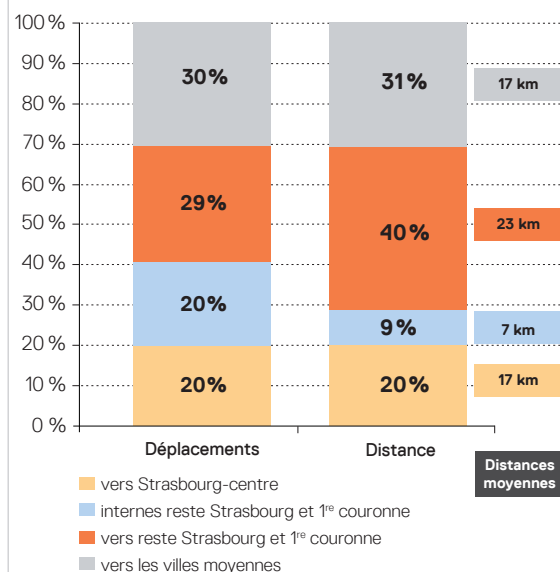
donc en règle générale d'une offre en transport collectif, représentent un déplacement sur quatre et près de 60 % des distances parcourues. L'analyse des déplacements en fonction des types de polarités permet d'affiner cette donnée et d'identifier des cibles plus précises.

Les différents types de déplacements radiaux

Les déplacements radiaux sont ceux pour lesquels l'offre en transports collectifs est la mieux construite, car c'est précisément sur ce type de relations que les offres se sont constituées. Cette offre sera d'autant plus fournie que les secteurs desservis sont centraux et permettent de massifier les flux. Ainsi, l'offre existante entre Haguenau et le centre de Strasbourg sera plus importante que l'offre entre Marckolsheim et Sélestat. Afin de prendre en compte ces disparités, quatre type de flux de plus de 3 km sont pris en compte :

- les déplacements en lien avec le centre de Strasbourg : 20 % des déplacements radiaux et 20 % des distances parcourues ;
- les déplacements en lien avec le reste de Strasbourg et les communes de la première couronne de la CUS : 50 % des déplacements radiaux et 50 % des distances parcourues. Cette catégorie combine les déplacements internes à ce secteur et ceux en lien avec le reste du territoire. Les premiers représentent de fait une part limitée de la production de distance alors que les seconds comptent pour 40 % des distances produites.
- les déplacements en lien avec des villes moyennes du département : 30 % des déplacements et distances des flux radiaux.

DÉPLACEMENTS RADIAUX ET DISTANCES PRODUITES



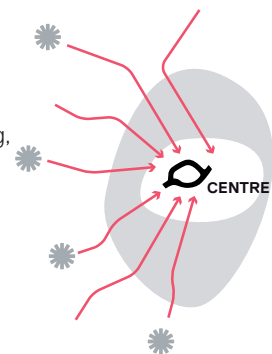
source : EMD 2009

Les flux en lien avec le centre de Strasbourg

Les déplacements en lien avec le centre de Strasbourg représentent 20 % des déplacements radiaux de plus de 3 km et la même part des distances parcourues. Le centre de Strasbourg est, de tout le Bas-Rhin, le secteur le plus accessible par les transports collectifs. Cette position particulière explique que 38 % des déplacements se fassent en transports en commun. La voiture reste donc majoritaire avec des niveaux néanmoins contrastés en fonction des territoires d'origine.

Pour réduire l'usage de la voiture sur ces déplacements à destination du centre de Strasbourg, plusieurs leviers sont traditionnellement mobilisés :

- **le développement des transports en commun urbains**, compte tenu de la densité actuelle du réseau, est à privilégier sur les niveaux de services plus que sur des nouvelles dessertes ;



source : réalisation ADEUS, mars 2011

OÙ SONT LES MARGES D'ACTION POUR LIMITER L'USAGE DE LA VOITURE ?

- **le développement du stationnement régulé** au centre sur l'espace public est aujourd'hui presque systématisé, une poursuite de l'action sur le stationnement passe sans doute par une réflexion sur de nouveaux moyens d'actions, éventuellement sur le stationnement privé ;
- **le développement des plans de déplacements entreprises (PDE)** permet de contribuer à la réalisation des objectifs de transfert modal ;
- plus généralement **diminuer l'avantage comparatif de la voiture** semble aujourd'hui incontournable et ce, au-delà du seul levier du stationnement.

Certains autres modes d'action sur la réduction de la part de la voiture ont des impacts relativement peu connus, notamment le co-voiturage. D'autres, comme l'aménagement du territoire, s'inscrivent dans des temps plus longs qui nécessitent la construction d'une vision partagée.



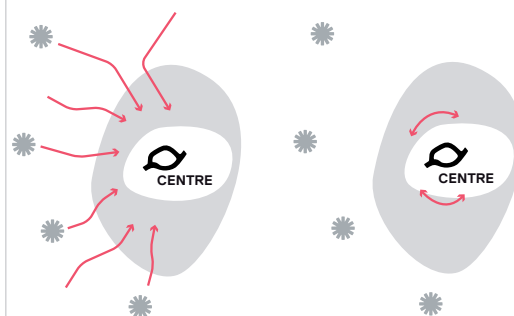
Les flux en lien avec le reste de Strasbourg et la première couronne de la CUS

Avec près de 50 % des déplacements radiaux, cette catégorie représente le potentiel de réduction le plus important des flux réalisés en voiture.

Pour les déplacements à l'intérieur de ce secteur, la part modale des transports en commun reste élevée (21 % des déplacements). Pour les déplacements d'échange avec le reste du territoire, l'offre en transports collectifs présente plus de limites, notamment que celle en lien avec le centre-ville de Strasbourg. En effet, pour nombre de destinations vers le reste de Strasbourg et la première couronne, la réalisation d'un déplacement en transport collectif nécessite généralement une rupture de charge au centre de Strasbourg (que ce soit à la gare ou ailleurs) pour aller ensuite vers la destination finale. Cette difficulté associée à une plus faible pression sur l'usage de l'automobile explique un usage des transports en commun alors beaucoup plus faible (8 % de part modale).

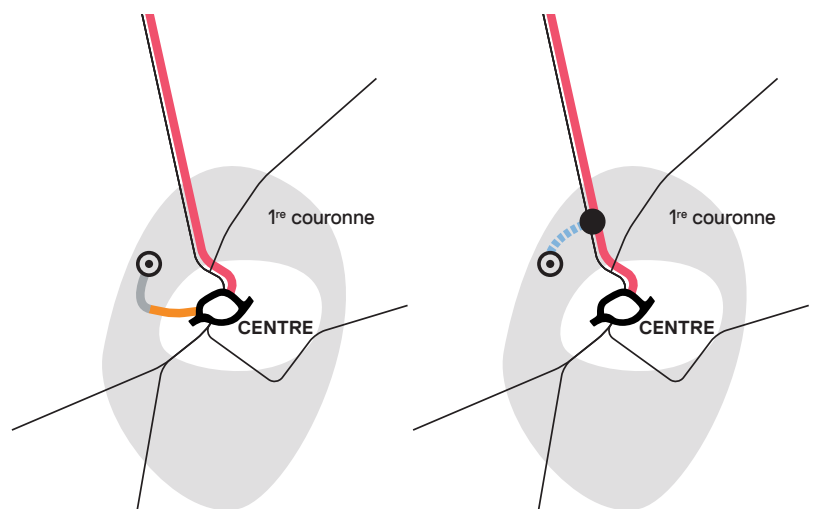
Les principes du projet de TCSP¹ de rocade inscrit dans le SCOTERS doivent permettre de répondre à ces limites de compétitivité de l'offre en transports collectifs à destination de la première couronne. Comme pour les flux à destination du centre de Strasbourg, une approche plus restrictive de l'accessibilité automobile (intégrant la politique de stationnement) constitue le pendant naturel et nécessaire d'une action en matière d'amélioration des transports collectifs.

Par ailleurs, la mise en oeuvre de solutions permettant d'améliorer la desserte du reste de Strasbourg et de la première couronne renforce la crédibilité de l'offre de transports collectifs en direction de l'agglomération dans son ensemble, au-delà de son seul centre ville. Ce faisant, elle concourt également à améliorer la desserte du reste du territoire pour les résidents de la CUS.



source : réalisation ADEUS, mars 2011

ILLUSTRATION DU PRINCIPE D'ARTICULATION ENTRE TRANSPORTS PÉRIURBAINS ET TSCP DE ROCADÉ



Pas d'articulation entre les réseaux en dehors de la gare centrale

Articulation ferré/urbain en première couronne

— Bus — Train — Tramway — Liaison TCSP de rocade inscrite au Scoters

1. Transport en site propre de rocade.

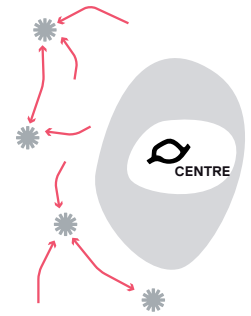
source : réalisation ADEUS, mars 2011

Les flux en lien avec les villes moyennes du département

Ces flux constituent 30 % des déplacements radiaux et autant des distances parcourues. Ils sont particulièrement importants car ils ont une dynamique de croissance élevée, comme le montrent les données du recensement. Sur ces déplacements la part des transports collectifs reste limitée avec un peu moins de 10 % des déplacements, les potentiels de progression sont donc importants. 90 % des déplacements et des distances réalisés en lien avec les villes moyennes se font entre deux communes bénéficiant d'une offre en transport collectif, que ce soit en train, en car interurbain ou les deux.

Naturellement, le fait qu'existe une offre de transport en commun ne préjuge pas nécessairement de sa pertinence horaire, ni même de la praticité de cette dernière, notamment du point de vue du nombre de correspondances pour réaliser le déplacement.

Néanmoins l'existence quasi systématique d'une offre en transport collectif à l'origine et à la destination des déplacements en lien avec les villes moyennes invite à considérer avec attention le potentiel de report que cette offre pourrait représenter, ainsi que les conditions de son adaptation éventuelle qui permettrait



source : réalisation ADEUS, mars 2011

de satisfaire une majorité des déplacements actuellement effectués en voiture.

La qualité des rabattements et les politiques de stationnement, deux axes d'intervention complémentaires, semblent devoir accompagner les évolutions des offres de transport.

Conclusion : réduire la part de la voiture

Des marges à toutes les échelles et un enjeu de complémentarité dans l'action

La typologie des déplacements en fonction de leur longueur et de leur rapport aux centralités permet de hiérarchiser les sources de réduction de la part de l'automobile dans la mobilité quotidienne.



Réduire la part des déplacements voiture de courte distance : un levier puissant pour l'ensemble des politiques publiques orientées vers la proximité

Un déplacement en voiture sur deux s'inscrit dans des liaisons de proximité. Si ces déplacements ne constituent pas un enjeu majeur du point de vue de la réduction de la production des gaz à effet de serre, ils n'en représentent pas moins près d'un kilomètre sur dix. Les principaux enjeux pour ces déplacements concernent :

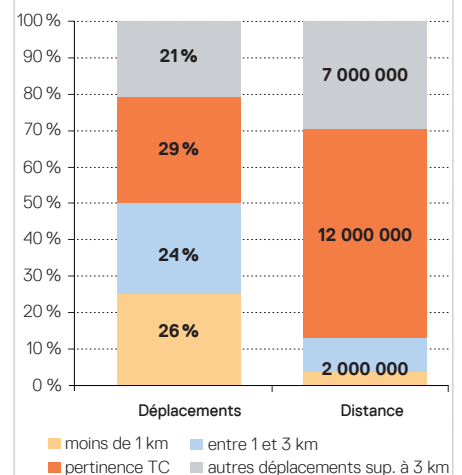
- la réappropriation d'une partie de l'espace public au travers de la diminution du nombre de véhicules en circulation et en stationnement ;
- le renforcement de l'attractivité des transports collectifs en lien avec l'amélioration et la sécurisation des accès aux arrêts ;
- le renforcement de l'animation urbaine de proximité au travers d'une pratique plus importante des espaces urbains par les piétons et les cyclistes ;

- la diminution de la mobilité passive et de la sédentarité permettant de réduire les risques de santé publique liés à l'absence ou à la faiblesse de pratique physique.

Au-delà de la problématique strictement transport-déplacements liée à la diminution de la part de la voiture dans les mobilités quotidiennes, le développement des modes actifs embrasse des enjeux connexes à d'autres pans de l'action publique¹. Une politique des déplacements orientés vers le développement des modes actifs contribue ainsi à l'ancrage des populations résidentes en renforçant les qualités urbaines des secteurs d'habitation. Les outils de mise en oeuvre concernent à la fois les vecteurs de contrainte sur l'utilisation de la voiture et les outils de promotion de l'usage des modes actifs.

¹. Cf. notamment la note de l'ADEUS « Exploiter le potentiel cyclable dans le Bas-Rhin ».

DÉPLACEMENTS EN VOITURE EN FONCTION DU TYPE DE DÉPLACEMENT ET DISTANCES PRODUITES



source : EMD 2009

OÙ SONT LES MARGES D'ACTION POUR LIMITER L'USAGE DE LA VOITURE ?

La réduction de la part de la voiture dans les flux de plus de 3 km : première source de réduction de l'impact des transports sur le réchauffement climatique

Les déplacements voiture de plus de 3 km représentent un peu plus du tiers de l'ensemble des déplacements mais constituent un peu plus de 90 % des kilomètres parcourus avec un impact évident sur les émissions de gaz à effet de serre. Face à cet enjeu, trois grands groupes d'actions publiques concertées apparaissent :

- **le renforcement de l'avantage comparatif des transports collectifs vis-à-vis des modes individuels motorisés** se fonde tant sur l'évolution de

Les réactions des partenaires :

L'action des collectivités s'inscrit d'ores et déjà dans les axes d'intervention évoqués dans la note, et l'ensemble des participants met en avant les difficultés croissantes dans la mise en œuvre rapide des politiques et plus encore des politiques coordonnées entre différentes collectivités. Par ailleurs, les acteurs pointent l'enjeu à sortir ces résultats du simple champ du diagnostic pour le porter sur celui des outils d'accompagnement et d'évaluation de scénarii de développement du territoire.

Tous les acteurs insistent sur la nécessité de compléter les voies d'action présentées avec des mesures à caractère plus incitatif. Il s'agit ainsi de proposer une approche cohérente liant l'amélioration de la compétitivité des modes alternatifs à la voiture avec le développement d'avantages spécifiques aux usagers des modes alternatifs. La CTS rappelle à ce titre que la participation financière de l'employeur aux coûts de déplacement des salariés a généré une hausse très sensible des abonnements. La CUS évoque en outre le fait que toutes les actions menées doivent s'accompagner d'une communication jouant sur un argumentaire ciblé et rappelle qu'un argument comme celui de la réduction des gaz à effet de serre a moins d'impact auprès d'une majeure partie de la population que celui de la qualité du cadre de vie.

Le débat autour des enjeux liés à la proximité permet de faire émerger un constat important : les politiques du vélo et les outils

l'offre de transport public, et notamment au travers d'un renforcement de la coopération inter-AOT, que par une large redéfinition de la place de l'automobile et des réseaux qui lui sont dédiés ;

- **les aménagements urbains et le traitement de l'espace public** jouent d'une part sur la (re)valorisation et l'attractivité des territoires de proximité et d'autre part sur le renforcement de l'attractivité des transports collectifs ;

qui les accompagnent ne peuvent plus aujourd'hui se substituer à des politiques et outils spécifiquement orientés vers la marche à pied. En effet, la marche à pied souffre d'une faiblesse d'éléments de compréhension et d'analyse, elle-même révélatrice de la faiblesse de l'encadrement stratégique de cette thématique et d'éléments de pédagogie en la matière. Néanmoins la CUS rappelle que l'absence d'éléments fins de connaissance ne doit pas inhiber l'action et que des expérimentations peuvent être entreprises parallèlement à l'acquisition de connaissance et la définition de stratégies propres.

Sur la question du vélo, les problématiques en matière d'action sont spécifiques aux différentes collectivités. Ainsi alors que l'enjeu pour le Département est de passer d'une logique principalement récréative du réseau cyclable à une approche plus « quotidienne » de celui-ci, ces questions viennent aujourd'hui en second plan dans la CUS par rapport à des problématiques de qualité des déplacements (par exemple, traiter les ruptures et introduire une dimension ludique dans les itinéraires cyclables...).

D'une façon plus large, les analyses menées amènent les acteurs dans le champ de la planification (CUS, SCOTERS, Etat) à s'interroger sur un paradoxe qui consiste à construire une armature urbaine sans avoir de vision claire sur la façon d'y vivre. Au-delà d'un discours prônant la proximité comme support d'un modèle urbain durable,

- **les grands équilibres en matière de développement urbain** dont les effets sont inscrits dans le long terme mais dont les politiques de mise en œuvre doivent s'inscrire dans le présent.

C'est bien au travers de ces trois catégories d'actions, de leur coordination, qu'un impact sensible et durable sur les choix modaux peut être atteint.



le constat est celui d'une vision trop partielle des territoires de vie des habitants. Aujourd'hui, il conviendrait de compléter le discours positif sur les avantages et les moyens de créer de la proximité avec des éléments de connaissance permettant de cerner les facteurs qui contraignent ou détruisent la proximité.

La planification des territoires, qu'elle se fasse sur le plan de la planification urbaine ou de celle des transports se trouve aujourd'hui devant deux impératifs ; d'une part optimiser un modèle urbain hérité dans un souci d'économie et d'efficacité, et d'autre part s'attacher à trouver les voies de mise en œuvre d'un nouveau modèle urbain souhaité et réaliste dans une perspective de raréfaction des énergies fossiles.

Ont participé au débat :

Guillaume Bihet, CG67

Clémentine Brachet-Sergent, DDT67

Thimothé Kolmer, CUS

Jean-Luc Marchal, CUS

Caroline Messner, CTS

Philippe Meyour, DREAL

Bernard Schneider, CG67

Guillaume Simon, SCOTERS

Stella Staub, CG67

Jacqueline Tribillon, CUS



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

Directrice de publication : **Anne Pons, directrice générale de l'ADEUS**
Équipe étude Déplacement : **Benoit Vimbert (chef de projet), Benjamin Puccio, Maryline Roussette**
Photo : **Jean Isemann** - Mise en page : **Hélène Vincent**
© ADEUS - Numéro ISSN : 2110-5413
Les notes et actualités de l'urbanisme sont consultables sur le site de l'ADEUS www.adeus.org