

## L'ENQUÊTE MÉNAGES DÉPLACEMENTS

# Le tramway, un effet réseau



### Des transports en commun de plus en plus utilisés

Depuis 1995 et la mise en service de la première ligne de tramway entre Hautepierre à Baggersee, la Communauté urbaine de Strasbourg (CUS) a continuellement poursuivi ses efforts pour mettre en place le premier réseau de tramway maillé de France. La mise en place de ce réseau s'est accompagnée de restructurations progressives des lignes de bus, qui ont permis de redistribuer l'offre sur l'ensemble de la CUS.

Lors de la précédente Enquête Ménages Déplacements en 1997, seule la ligne A de Baggersee à Hautepierre était en service. En 2009, le réseau comprend 5 lignes de tramway et 53 kilomètres commerciaux.

#### Une augmentation générale...

Entre 1997 et 2009, la **mobilité individuelle<sup>1</sup> en transports en commun urbains des habitants de la CUS a augmenté de 26 %** (de 0,34 à 0,43 déplacements par personne et par jour). La part modale des transports publics urbains, pour les habitants de la CUS, est ainsi passée de 8 à 11 % entre 1997 et 2009.

Cette augmentation est d'autant plus remarquable qu'elle a lieu **dans un contexte de baisse de la mobilité totale (- 15 %)**, principalement liée à une diminution importante de l'usage de la voiture (- 27 %).



1. On appelle mobilité le nombre de déplacements par jour et par personne.

## ... D'abord liée au tramway

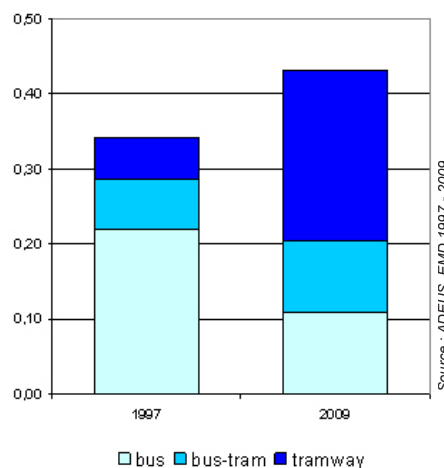
En 2009, la mobilité individuelle en transport collectif urbain des habitants de la CUS est liée pour moitié au seul tramway et pour 22 % à l'intermodalité tramway-bus. Ainsi, les trois quarts des déplacements des habitants de la CUS en transports en commun urbains se font en tramway.

C'est un renversement de situation par rapport à 1997, puisque le bus représentait alors les deux tiers de la mobilité individuelle en transports en commun urbains des habitants de la CUS. **Le tramway joue donc un rôle structurant dans les déplacements en transport public dans la CUS.**

La mise en place du réseau de tramway et les restructurations du réseau de bus n'ont pas induit une hausse des pratiques intermodales pour les habitants de la CUS, puisqu'en 1997 comme en 2009, les deux tiers des déplacements effectués par les habitants de la CUS en transport public ne comptent qu'un seul trajet, effectué soit en bus soit en tramway.

**L'intermodalité tramway-bus ou bus-tramway reste donc globalement stable** autour de 20 %. Par ailleurs, les correspondances entre lignes de tramway restent des pratiques minoritaires, même si elles concernent 13 % des déplacements effectués en tramway.

Evolution de la mobilité en transports en commun urbains pour les habitants de la CUS entre 1997 et 2009

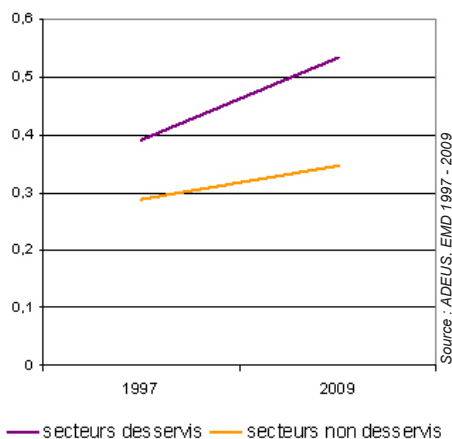


## Des différences sur les territoires

### Une augmentation généralisée de l'usage des TC

#### Une hausse de l'usage des transports collectifs dans toute la CUS...

Evolution de la mobilité en transports en commun urbains selon la desserte par le tramway entre 1997 et 2009



Si la part modale des transports publics urbains a augmenté dans l'ensemble de la CUS, il est important de souligner que cette hausse n'est pas liée uniquement au tramway. **La hausse de l'usage des transports collectifs urbains est générale à l'ensemble de la CUS**, même si elle est plus rapide dans les secteurs desservis par le tramway.

Dans les secteurs desservis par celui-ci, la part modale des transports collectifs urbains passe de 9 à 14 %, la mobilité individuelle atteignant 0,53 déplacements par jour et par personne, en augmentation de 36 % entre 1997 et 2009.

Dans les secteurs de la CUS non desservis par le tramway, cette part passe de 6 à 9 %, la mobilité atteignant 0,34 déplacements par jour et par personne en tramway ou bus, soit une hausse de 19 %. **Entre 1997 et 2009, la hausse de la mobilité individuelle en transport collectif des habitants de la CUS est liée aux deux tiers aux habitants desservis par le tramway.**

#### ... y compris dans les secteurs déjà desservis par le tramway en 1997

On aurait pu penser que les secteurs desservis par le tramway en 1997, bénéficiant déjà lors de la précédente enquête d'une très bonne desserte en transports en commun urbains, ne verraient l'usage des transports en communs urbains augmenter que marginalement. Il n'en est rien. La part modale des transports publics urbains qui était déjà de 10 % en 1997 est passée à 16 % en 2009. **Cette progression est indicative d'un effet réseau, dans le sens où elle s'explique en grande partie par les plus grandes possibilités de déplacements en tramway ainsi que par l'amélioration globale de l'offre en transport public.**



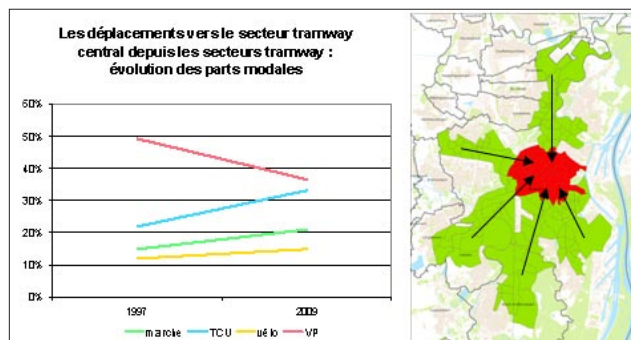
Hors des quartiers centraux, la part des transports collectifs urbains devient par ailleurs très significative :

- dans le secteur ouest (Ronde – HautePierre Maillon), la part modale des transports publics urbains atteint 19 %, contre 14 % en 1997 ;
- dans le secteur sud (Schluthfeld – Baggersee), la part modale des transports publics urbains atteint 20 % contre 11 % en 1997.

## Particulièrement pour les secteurs « tramway »

### Vers le centre-ville

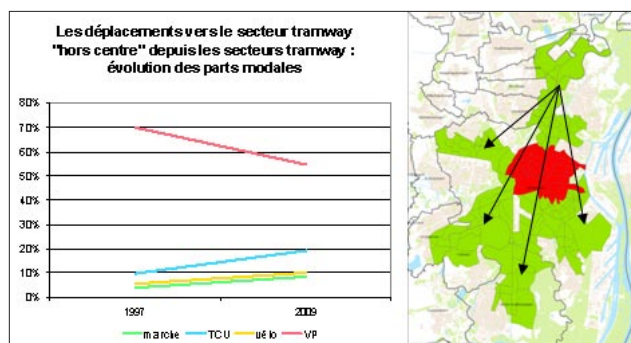
L'usage des transports collectifs urbains est en très forte hausse depuis les branches desservies par le tramway vers le centre-ville, passant de 22 à 33 % entre 1997 et 2009.



Sur ces déplacements, la part des transports collectifs est comparable à celle de la voiture, traduisant les performances aujourd'hui très concurrentielles des transports en commun.

### Vers les grandes branches du réseau de tramway

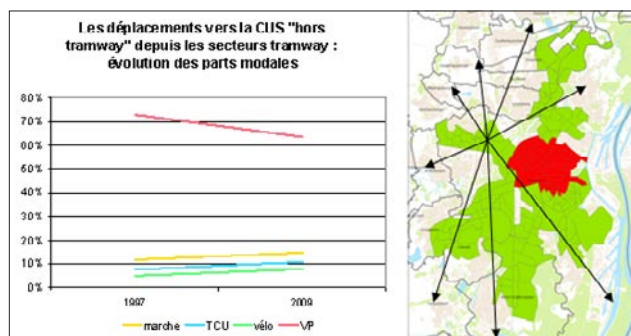
La part des transports collectifs urbains d'une branche tramway à l'autre augmente fortement de 10 à 19 % de part modale.



Néanmoins, la voiture reste le mode majoritaire (plus de 50 % de part modale) sur ces destinations où l'offre en stationnement et les vitesses de déplacement en voiture sont élevées.

### Dans une moindre mesure vers les secteurs non desservis par le tramway

La part modale des transports collectifs urbains vers les secteurs non desservis par le tramway reste faible, quoiqu'en augmentation de 7 à 11 %.

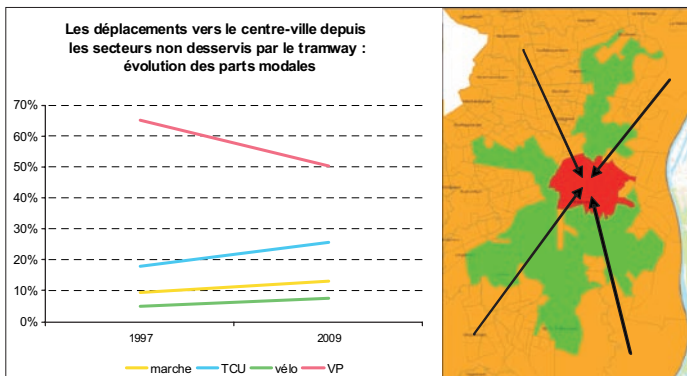


La part de la voiture diminue, même si elle représente toujours près des deux tiers des déplacements pour ces destinations.

Source : ADEUS, EMD 1997 - 2009

## Mais aussi à partir des secteurs non desservis...

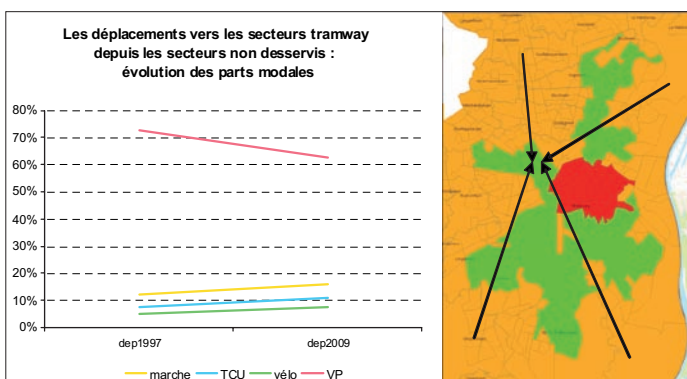
### ... vers le secteur centre



Pour ce qui est des déplacements vers le centre-ville depuis les secteurs non desservis par le tramway, la part modale des transports collectifs urbains augmente fortement, passant de 18 % à 25 %.

Parallèlement, la part de la voiture diminue de 66 % à 50 %.

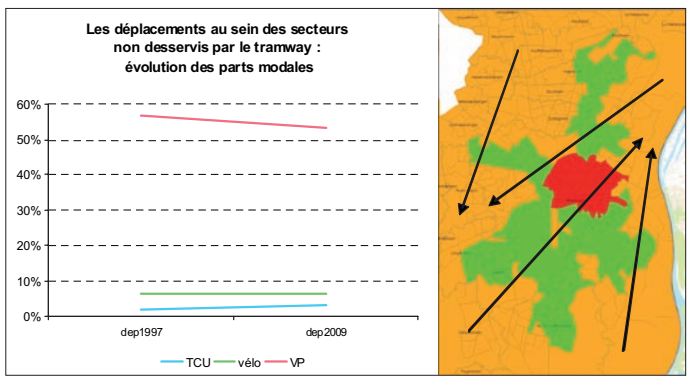
### ... dans une moindre mesure vers les grandes branches du réseau tramway



La part modale des transports collectifs depuis les secteurs non desservis vers les grandes branches du réseau de tramway reste faible, mais en augmentation de 7 à 11 %.

La voiture reste très majoritaire avec une part supérieure à 60 % des déplacements.

### ... mais pas vers les secteurs non desservis par le tramway



Source : ADEUS, EMD 1997 - 2009

Dans ces déplacements qui se déroulent sur des territoires généralement très périphériques combinant offre réduite en transports en commun urbains et performances élevées en voiture, l'usage des transports collectifs reste marginal sur ces destinations, atteignant à peine 3 % de part modale.

### Éléments de conclusion :

La mise en place du réseau de tramway a conduit à une forte hausse de l'usage des transports en commun à la fois vers le centre-ville et entre les grandes branches du réseau de tramway. On peut donc parler d'un effet réseau dans le sens où c'est bien la multiplication des possibilités de déplacements en transports en commun qui a conduit à l'augmentation de l'usage observée.

L'augmentation de l'usage des transports en commun concerne par ailleurs (presque) toutes les zones de la CUS, et est liée pour les deux tiers aux personnes habitant près d'une ligne de tramway. Les augmentations les plus importantes d'usage se font depuis les secteurs desservis par le tramway, prioritairement vers le centre-ville, mais aussi vers les autres secteurs bien desservis... même si la voiture représente encore la moitié des déplacements pour des destinations accessibles en tramway.