



## L'ENQUÊTE MÉNAGES DÉPLACEMENTS

# Mobilité dans le Bas-Rhin : les grands résultats

### L'ENQUETE MENAGES DEPLACEMENTS

Le Conseil général du Bas-Rhin (CG67), la Communauté urbaine de Strasbourg (CUS), l'Etat et la Région Alsace ont fait réaliser une enquête ménages déplacements sur la totalité du territoire du Bas-Rhin au printemps 2009, de manière à mieux connaître les déplacements des Bas-Rhinois.

#### L'OBJECTIF FINAL : CONNAITRE LES DEPLACEMENTS

L'enquête ménages déplacements (EMD) réalisée en 2009 permet d'obtenir une « photographie » des déplacements réalisés par les Bas-Rhinois. C'est un outil essentiel à la connaissance du territoire et à la planification territoriale. Les EMD suivent une méthodologie standardisée au niveau national dont l'Etat est le garant. Elle permet plus particulièrement de :

- connaître les déplacements des habitants du Bas-Rhin et, à travers leurs déplacements, une partie de leurs modes de vie ;
- d'évaluer l'impact des choix individuels d'utilisation des différents modes de transport sur l'environnement ;
- d'identifier et d'aider à la définition des projets de transport, à travers la connaissance des flux de déplacements à l'intérieur du Bas-Rhin ;
- de vérifier la capacité des politiques publiques à atteindre leurs objectifs grâce aux évolutions intervenues depuis les enquêtes ménages déplacements précédentes sur la seule CUS en 1988 et 1997.

## UNE ENQUETE DE REFERENCE

L'enquête a été menée entre le 3 février et le 13 juin 2009 sur la totalité du Bas-Rhin, et ses résultats validés le 14 décembre 2009 par le CERTU (Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques) après une série de vérifications. C'est une des premières fois qu'une enquête de ce type est réalisée à l'échelle départementale.

5 400 ménages différents ont été enquêtés durant cette période sur la totalité du Bas-Rhin, dont 2 400 sur le territoire de la Communauté urbaine de Strasbourg. Au total, ce sont donc 12 000 personnes de cinq ans et plus qui ont été interrogées, permettant de décrire près de 47 000 déplacements différents.

## UNE TOUTE PREMIERE ANALYSE

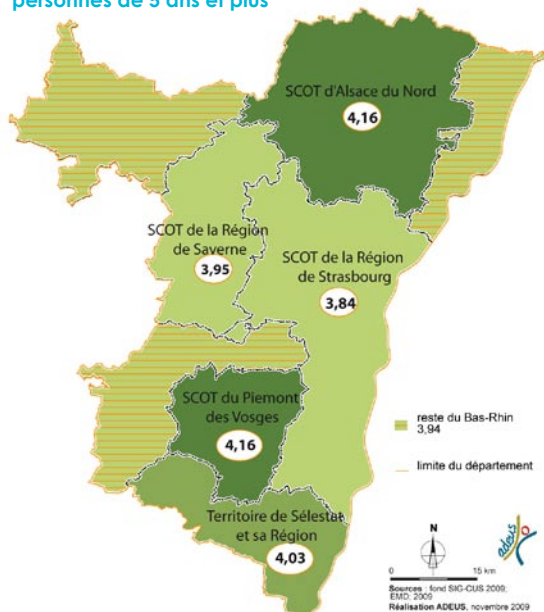
Les résultats qui suivent ne sont que les premiers d'une série de travaux menés par l'ADEUS qui viseront à améliorer la connaissance de la mobilité des Bas-Rhinois de manière à aider à définir les politiques et projets en matière de déplacements pour l'avenir.

# PRINCIPAUX RESULTATS SUR LE BAS-RHIN : UN ETAT 2009

## LA MOBILITE TOTALE

En 2009, un Bas-Rhinois réalise en moyenne 3,94 déplacements par jour.

Mobilité tous modes dans le Bas-Rhin en 2009 - personnes de 5 ans et plus



Ce résultat est légèrement supérieur à la moyenne nationale qui est de 3,7 déplacements par jour et par personne. Pour autant, plus d'un Bas-Rhinois sur dix (12 %) ne s'est pas déplacé au cours de la journée d'enquête (contre 15 % au niveau national).

Sur le Bas-Rhin, cette mobilité est assez homogène, l'écart n'étant « que » de 8 % entre le territoire où la mobilité est la plus faible (le SCOTERS) et ceux où elle est plus élevée (SCoTAN et SCOT du Piémont des Vosges).

A l'échelle du département du Bas-Rhin, cela représente près de 4 millions de déplacements quotidiens. En termes de distance, plus de 18 millions de kilomètres sont ainsi quotidiennement parcourus par les Bas-Rhinois.

### Principalement des déplacements de proximité

Sur ces 4 millions de déplacements, une part très importante concerne des déplacements de proximité. En effet, plus de la moitié de ceux-ci (55 %) font moins de 3 kilomètres. Il s'agit donc pour partie de déplacements qui pourraient être réalisés à pied ou à vélo. Par ailleurs, 80 % des déplacements font moins de 10 kilomètres.

En revanche, seuls 10 % des automobilistes bas-rhinois font plus de 17 kilomètres..., mais génèrent plus de 40 % des kilomètres parcourus en voiture. Dans une optique de réduction des gaz à effet de serre, il y a donc un enjeu fort à identifier ces comportements et à continuer de mettre en place des réponses performantes en matière de transports en commun pour ces déplacements plus longs.

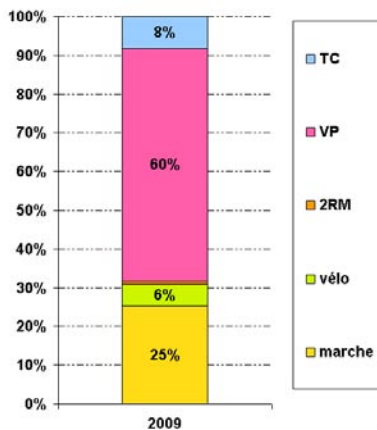


## Avec une nette prédominance de la voiture

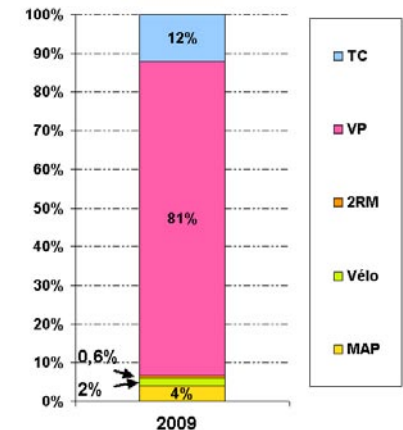
La hiérarchie des modes (plus de déplacements en voiture qu'à pied et à pied qu'en transports en commun ou qu'en vélo) est à l'image de ce qui est connu des pratiques nationales. Il est intéressant de mettre en regard la répartition modale du nombre de déplacements (les besoins de mobilité) avec celle des kilomètres parcourus (en lien direct avec les émissions de gaz à effet de serre).

Ainsi, si les déplacements en voiture ne représentent « que » 60 % des déplacements, en revanche ils contribuent à plus de 80 % des kilomètres parcourus par les Bas-Rhinois.

Répartition modale des déplacements dans le Bas-Rhin en 2009



Répartition modale des distances dans le Bas-Rhin en 2009

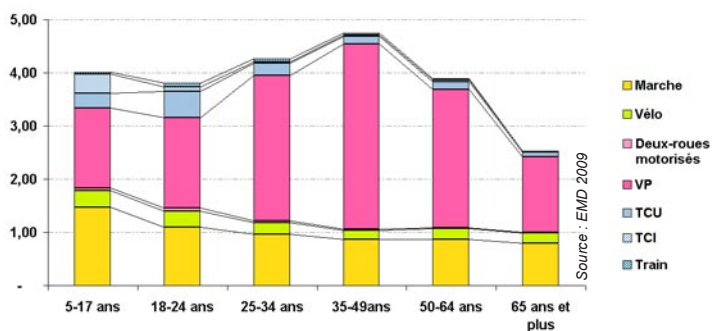


TC : Transports en commun  
 VP : Véhicule particulier  
 2RM : Deux-roues motorisés (moto et motocyclette)  
 MAP : Marche à pied  
 Source : EMD 2009

## Mais des façons de se déplacer différentes au cours de la vie

Derrière les chiffres de la mobilité et de la répartition modale se cachent des différences selon les individus. Ainsi, tout au long de sa vie, une personne ne va cesser de modifier ses comportements de déplacement en fonction de son âge, de sa famille, de son emploi...

Mobilité par classe d'âge et mode de déplacement dans le Bas-Rhin



Dans l'enfance, la mobilité est assez proche de la moyenne, et se fait avec une part importante de déplacements à pied. L'usage de la voiture est naturellement le gage d'une dépendance forte envers les parents qui conduisent l'enfant à l'école. Au cours de l'adolescence, les enfants apprennent à se déplacer de plus en plus souvent seuls. Plus tard, avec la possibilité de passer le permis et d'acquérir une voiture, l'usage de la voiture commence à progresser fortement (prioritairement chez les jeunes hommes, un peu plus lentement chez les jeunes femmes).

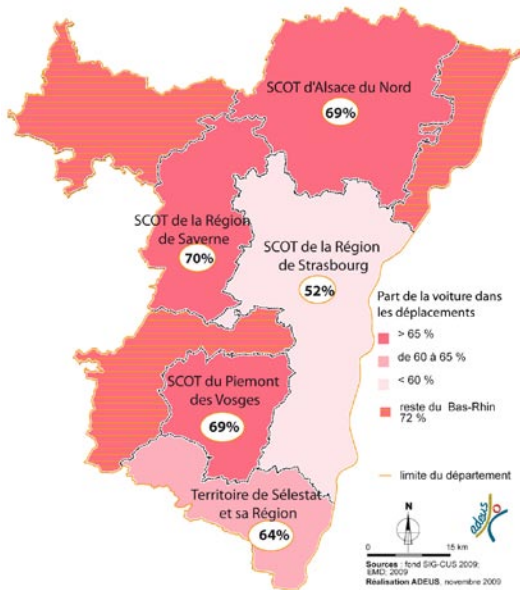
A partir de 25 ans, la mobilité ne cesse de progresser jusqu'à 50 ans. Elle est due au fait que les parents gèrent leurs propres déplacements, mais prennent aussi en charge ceux de leurs enfants. L'usage de la voiture est alors très majoritaire.

A partir de 50 ans, la mobilité globale diminue. Indépendance des enfants, diminution des activités liées à l'âge, pré-retraite... sont autant d'éléments qui peuvent expliquer cette baisse. L'analyse des modes de déplacement nous montre également que cette diminution de la mobilité est exclusivement le fait d'un usage moindre de la voiture.

## Mode par mode

**Le mode le plus utilisé : la voiture, surtout en périphérie, pour aller travailler**

Part de marché de la voiture dans le Bas-Rhin en 2009

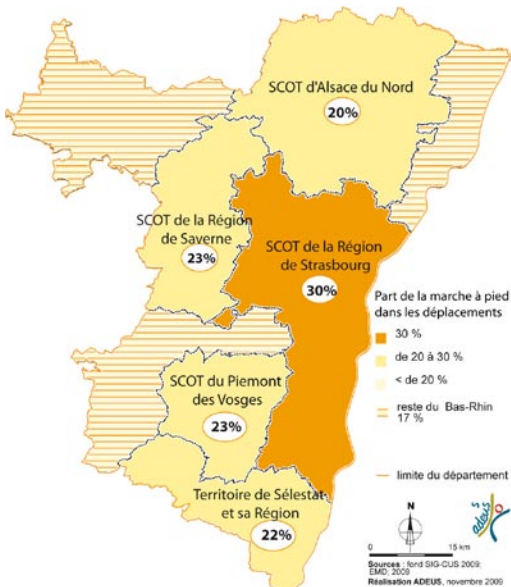


La voiture est utilisée de façon prépondérante. Elle assure 60 % des déplacements des Bas-Rhinois... et 82 % des kilomètres parcourus ! Derrière ce chiffre se cachent des disparités, puisque la part de l'automobile dans les déplacements totaux varie de 70 % (dans les territoires des Schémas de Cohérence Territoriale - SCoT - de Saverne ou Haguenau) à 52 % (sur le SCoT de la région de Strasbourg).

De la même façon, la voiture est utilisée de manière très différente selon les motifs de déplacements, puisque les Bas-Rhinois sont 73 % à l'utiliser pour aller travailler, mais seulement 63 % pour faire des courses et à peine 50 % pour effectuer des loisirs.

**Un quart des déplacements à pied : surtout en ville, pour des déplacements de proximité (école, loisirs, achat)**

Part de marché de la marche à pied dans le Bas-Rhin en 2009



La marche à pied est également importante et son usage est très différent selon les territoires. Si la marche représente en moyenne un quart des déplacements des Bas-Rhinois, sa part varie d'environ 15 % dans les territoires les plus ruraux à 33 % dans la Communauté urbaine de Strasbourg. En fait, on constate que l'usage de la marche à pied est directement lié à la taille de la commune de résidence. Ainsi, dans des villes moyennes comme Sélestat ou Saverne, elle est de l'ordre de 30 % et peut même atteindre et dépasser les 50 % dans le centre-ville de Strasbourg.

La marche à pied est surtout utilisée pour se rendre à l'école (36 % des scolaires se rendent à leur école à pied contre 28 % en voiture), également pour les loisirs et, dans une moindre mesure (26 %), pour effectuer des achats.



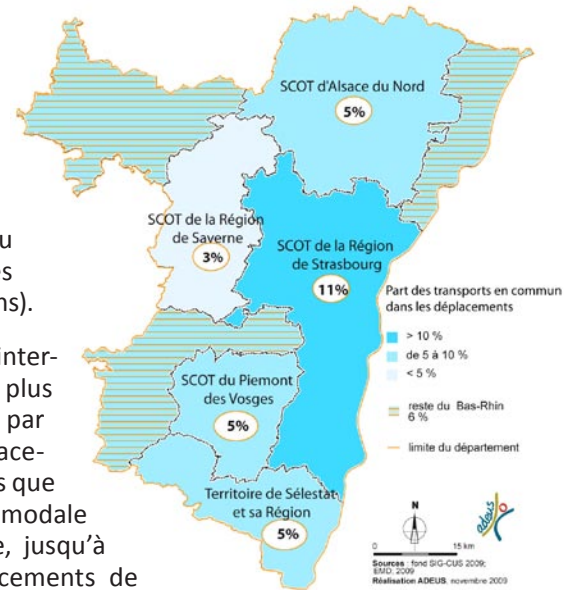
## Les transports en commun, surtout en lien avec Strasbourg, pour aller à l'école et au travail

Les transports en commun sont moins utilisés par les Bas-Rhinois. Ils concernent 8,3 % des déplacements... mais néanmoins 12 % des kilomètres parcourus. Ils sont plus utilisés dans le territoire du SCOT de la région de Strasbourg (11,1 %) que dans le reste du département (notamment les transports en commun urbains).

Les transports en commun interurbains et ferrés sont utilisés plus rarement, ce qui s'explique par la part importante de déplacements de proximité. Ainsi, dès que la distance augmente, la part modale du train devient plus élevée, jusqu'à représenter 13 % des déplacements de plus de 50 kilomètres.

Les transports en commun sont d'abord utilisés pour se rendre à l'école, puisqu'ils concernent 28 % des déplacements vers les écoles. Ils le sont dans une proportion bien moindre (10 %) pour aller travailler.

Part de marché des transports en commun dans le Bas-Rhin en 2009

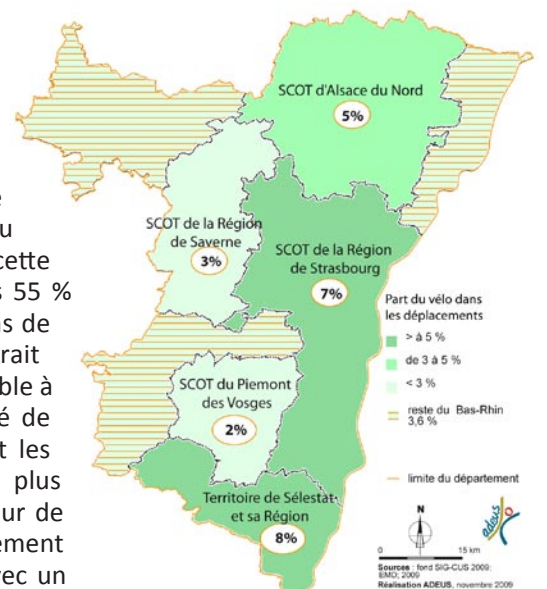


## Le vélo, des usages très différenciés sur le territoire

L'usage du vélo dans le Bas-Rhin est largement plus répandu que dans le reste de la France, même s'il reste le mode le moins utilisé. En effet, 5,6 % des déplacements se font à vélo, là où l'ordre de grandeur dépasse rarement les 2% dans le reste du territoire national. Cependant, cette part reste faible au regard des 55 % de déplacements qui font moins de 3 kilomètres et où ce mode pourrait constituer une alternative crédible à l'automobile. Le vélo est utilisé de manière très différente suivant les territoires, puisqu'il concerne plus de 8 % des déplacements autour de Sélestat, contre parfois seulement 2% dans d'autres territoires avec un relief plus prononcé.

Contrairement aux autres modes, le vélo est utilisé de manière assez homogène selon les motifs et représente en général de 5 à 8 % des déplacements pour un motif donné.

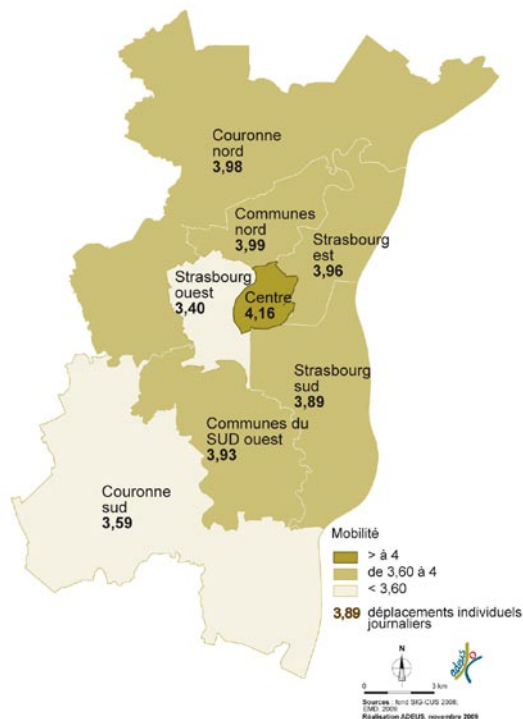
Part de marché du vélo dans le Bas-Rhin en 2009



# PRINCIPAUX RESULTATS SUR LA CUS : EVOLUTION 1988-1997-2009

## LA MOBILITE TOTALE EN BAISSSE CONFORME AUX DERNIERES VARIATIONS NATIONALES

Mobilité dans la CUS en 2009



En 2009, les résidents de la Communauté urbaine de Strasbourg réalisaient en moyenne 3,87 déplacements par jour et par personne. Cette mobilité est comparable à celles des agglomérations de Toulouse, Lille ou Rennes. Elle suit la tendance nationale à la baisse depuis 2006, qui s'explique partiellement par :

- une augmentation du nombre de personnes âgées... dont la mobilité est plus faible ;
- un développement de modes de vie plus économes en déplacements avec, par exemple, l'augmentation du nombre des personnes effectuant une « journée continue » ou déjeunant sur leur lieu de travail.

La part des habitants de la CUS qui ne se sont pas déplacés le jour de l'enquête se stabilise depuis 1997 à environ un habitant sur dix. On constate en revanche une baisse importante du nombre des « hypermobiles » réalisant plus de 9 déplacements par jour et par personne.

## REPARTITION MODALE : UN DEVELOPPEMENT DES MODES LES MOINS POLLUANTS

Part modale des déplacements dans la CUS en 1988, 1997, 2009 - personnes de 5 ans et plus

	Marche	Vélo	Motos	Voiture	TC <sup>a</sup>	Total
Part modale des déplacements en 2009	33.4%	7.6%	0.6%	45.9%	12.5%	100%
Part modale des déplacements en 1997	31.4%	5.9%	0.8%	53.2%	8.7%	100%
Part modale des déplacements en 1988	32.5%	8.0%	2.1%	50.0%	7.4%	100%

a. Transports en commun  
Source : ADEUS, EMD 2009

Part modale et distance dans la CUS en 2009 - personnes de 5 ans et plus

	Marche	Vélo	Motos	Voiture	TC	Total
Distance moyenne (km)	0.7	1.8	3.2	5.0	4.1	3.2
Part modale des distances	8%	4%	1%	72%	16%	100%

Source : ADEUS, EMD 2009

### La voiture en forte baisse

La baisse de la mobilité totale s'explique presque exclusivement par la baisse de l'usage de la voiture. Si la voiture reste le mode le plus utilisé, elle représente dorénavant moins de 46 % des déplacements contre plus de 53 % en 1997. Son usage a diminué de plus de 25 % en 12 ans ! La CUS rejoint ainsi Lyon dans le peloton des rares agglomérations qui réalisent plus d'un déplacement sur deux avec un mode alternatif à la voiture.





Pour autant, les déplacements en voiture représentent encore 72 % des kilomètres parcourus par les résidents de la CUS contre 76 % en 1997. Cette baisse est plus réduite que celle de la mobilité, car parallèlement les distances moyennes parcourues en voiture ont augmenté de près de 30 %, atteignant en moyenne 5 km.

La part modale de la voiture atteint des niveaux très différents suivant les territoires. Ainsi, au centre-ville, où les habitants disposent d'une offre importante en équipements, emplois, services et transports alternatifs à la voiture, l'usage de la voiture ne concerne qu'un déplacement sur cinq, contre deux sur trois dans la seconde couronne.

### **Un déplacement sur trois à pied**

Un tiers des déplacements des habitants de la Communauté urbaine de Strasbourg se font à pied, en légère augmentation par rapport à 1988 et 1997. Derrière cette moyenne, là encore, de grandes différences existent selon les territoires. Ainsi les habitants du centre-ville font plus d'un déplacement sur deux à pied (grâce à une forte densité d'emplois, d'équipements et un cadre de vie propice aux modes actifs), tandis qu'ils sont à peine plus de 15 % dans la seconde couronne.

### **Une augmentation importante des transports en commun, presque aussi utilisés que la voiture à destination du centre-ville**

Les transports en commun représentent 12,5 % des déplacements. Cette proportion est en très forte augmentation par rapport à 1997 où elle ne représentait que 8,6 % des déplacements. Les transports en commun sont, avec le vélo, le mode dont l'augmentation est la plus importante. Aujourd'hui, un résident de la CUS réalise en moyenne près de 0,5 déplacement par jour et par personne en transports en commun, soit une augmentation de 23 % par rapport à 1997.

16 % des kilomètres parcourus par les résidents de la CUS le sont en transports en commun. Cette part n'était « que » de 13 % en 1997.

Suivant les secteurs, la part modale des transports en commun varie de 17 % dans les quartiers ouest de Strasbourg (où elle est la plus élevée) à environ 5 % dans la seconde couronne de la CUS.

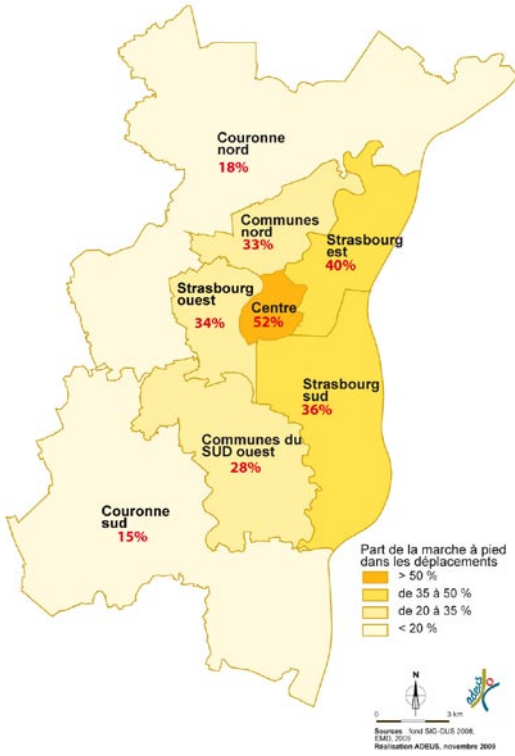
L'usage des transports en commun se développe en effet bien plus rapidement là où le tramway passe (de 9 à 14 % de part modale). Il est néanmoins intéressant de noter que même dans les secteurs non desservis par le tramway, la part modale des transports en commun augmente de 6 % à 9 %.

Pour rejoindre le centre-ville depuis les quartiers desservis par le tramway, celui-ci est utilisé dans un tiers des déplacements (33 % contre 22 % en 1997). Cette part modale est comparable à celle de l'automobile sur ces trajets.

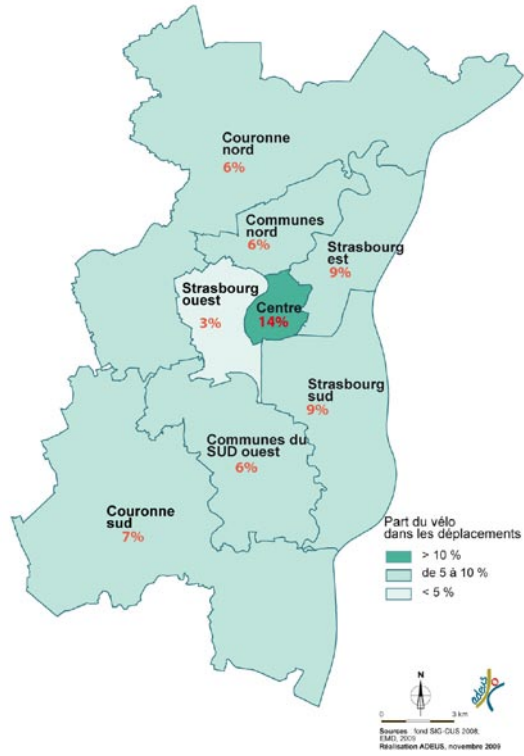
### **La relance du vélo... principalement au centre**

La Communauté urbaine de Strasbourg reste l'agglomération française la plus cyclable. La part modale du vélo se rapproche de son niveau de 1988, en nette augmentation par rapport à 1997. Comme pour les autres modes, d'importantes disparités apparaissent sur le territoire. Au centre-ville, où le cadre de vie et les infrastructures et services se prêtent bien à un usage élevé du vélo, la part modale vélo a doublé par rapport à 1997 (14 % des déplacements). En revanche dans d'autres secteurs, l'usage du vélo est bien plus réduit et même parfois en baisse par rapport à 1997 (dans les quartiers ouest de Strasbourg, par exemple).

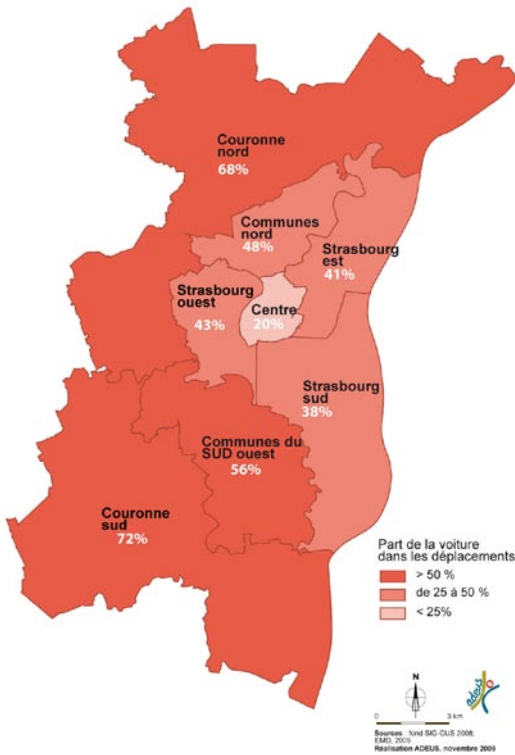
Part modale de la marche dans la CUS en 2009



Part modale du vélo dans la CUS en 2009



Part modale de la voiture dans la CUS en 2009



Part modale des TC dans la CUS en 2009

