



Observatoire départemental des déplacements

Enquête ménages déplacements 2009

INTERSCOT : Présentation des premiers résultats de l'EMD09 sur le Bas Rhin





- **Préambule**
- **Résultats sur le Bas Rhin**
- **Résultats sur la CUS**
- **Suite données dans le cadre de l'observatoire départemental des déplacements**
- **Les modalités de transmission des données**

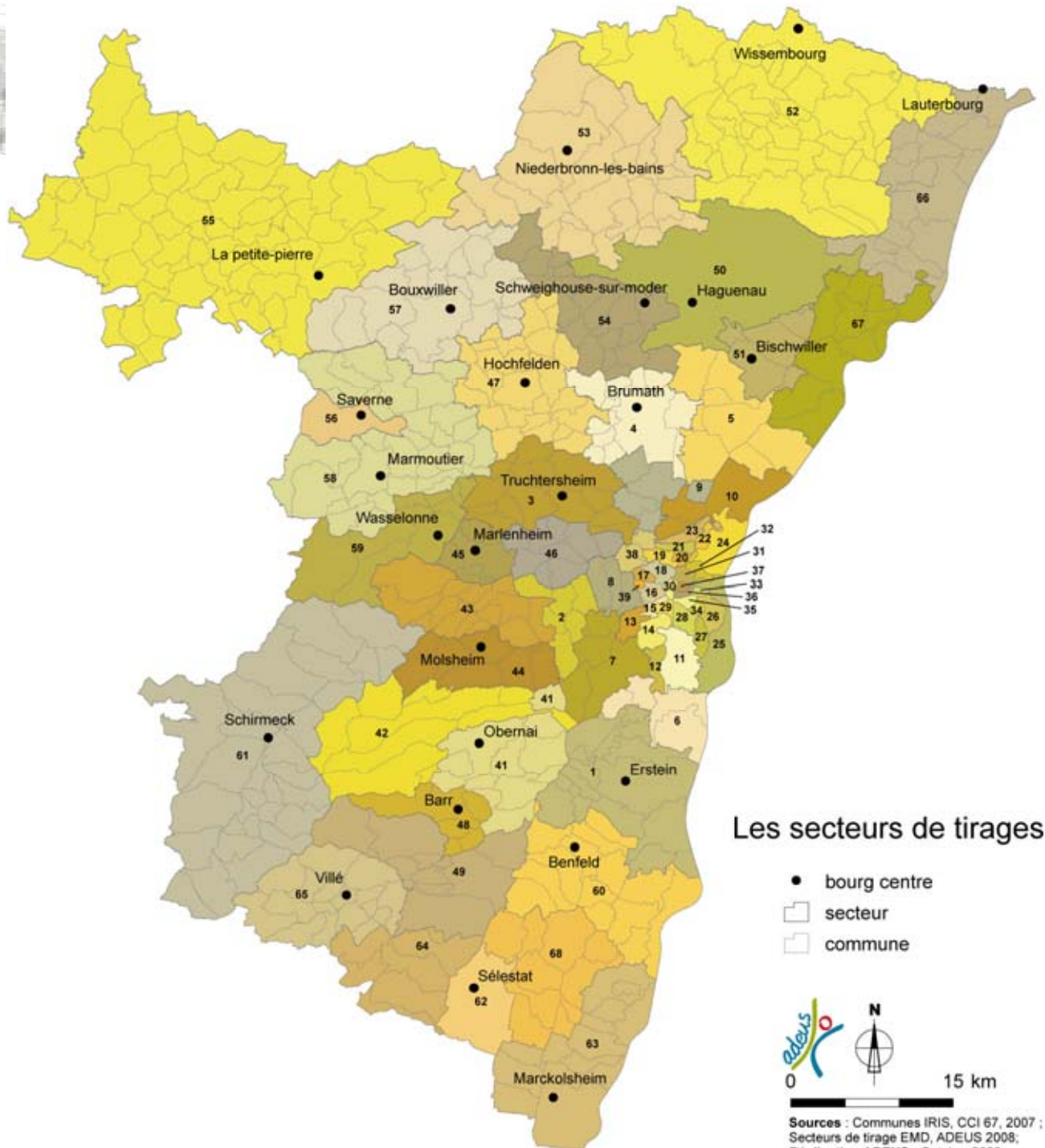


PREAMBULE

- Une démarche partenariale cofinancée par le Conseil Général, la CUS, l'Etat et la Région Alsace dans le cadre de l'observatoire départemental des déplacements
- Première enquête à l'échelle du Bas Rhin... parmi les toutes premières enquêtes à cette échelle en France
- Un historique pour la CUS basé sur les enquêtes de 1988 et 1997

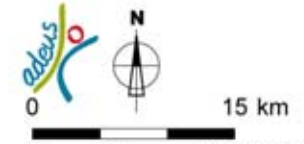


PREAMBULE



Les secteurs de tirages

- bourg centre
- secteur
- commune



Sources : Communes IRIS, CCI 67, 2007 ;
Secteurs de tirage EMD, ADEUS 2008 ;
Réalisation ADEUS, Octobre 2008



PREAMBULE

- 5400 ménages enquêtés
- 12000 personnes de plus de 4 ans enquêtées (environ 1% de la population enquêtée)
- Près de 47.000 déplacements décrits
- Près de 250 variables différentes

- Une enquête réalisée au printemps sur les jours ouvrables
- Des données validées le 14 décembre



RESULTATS 2009

BAS-RHIN



Bas-Rhin premiers chiffres

• **3,94 déplacements** par jour par personne dans le Bas-Rhin en 2009.

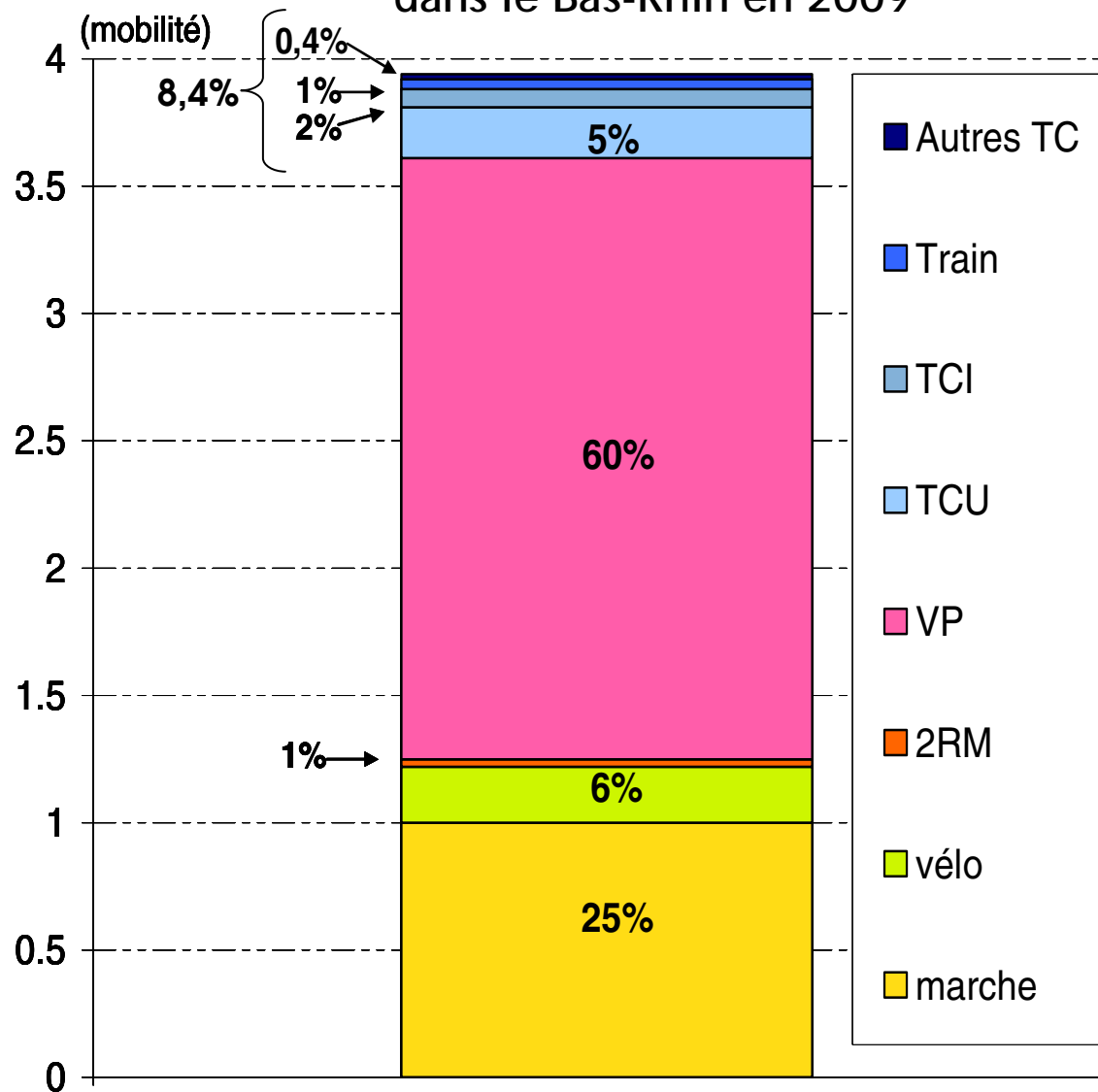
- 12% d'immobiles
- 5% d'hypermobiles (9 déplacements et plus par jour)

• **3 950 000 déplacements** effectués chaque jour par les résidents du département.

Bas-Rhin parts modales

Mobilité et parts modales
dans le Bas-Rhin en 2009

- Des ordres de grandeur classiques en France :
 - un déplacement sur quatre est réalisé à pied
 - L'utilisation de la voiture est prédominante
- Une spécificité forte :
 - La part de marché du vélo est très importante dans le Bas-Rhin par rapport au reste de la France



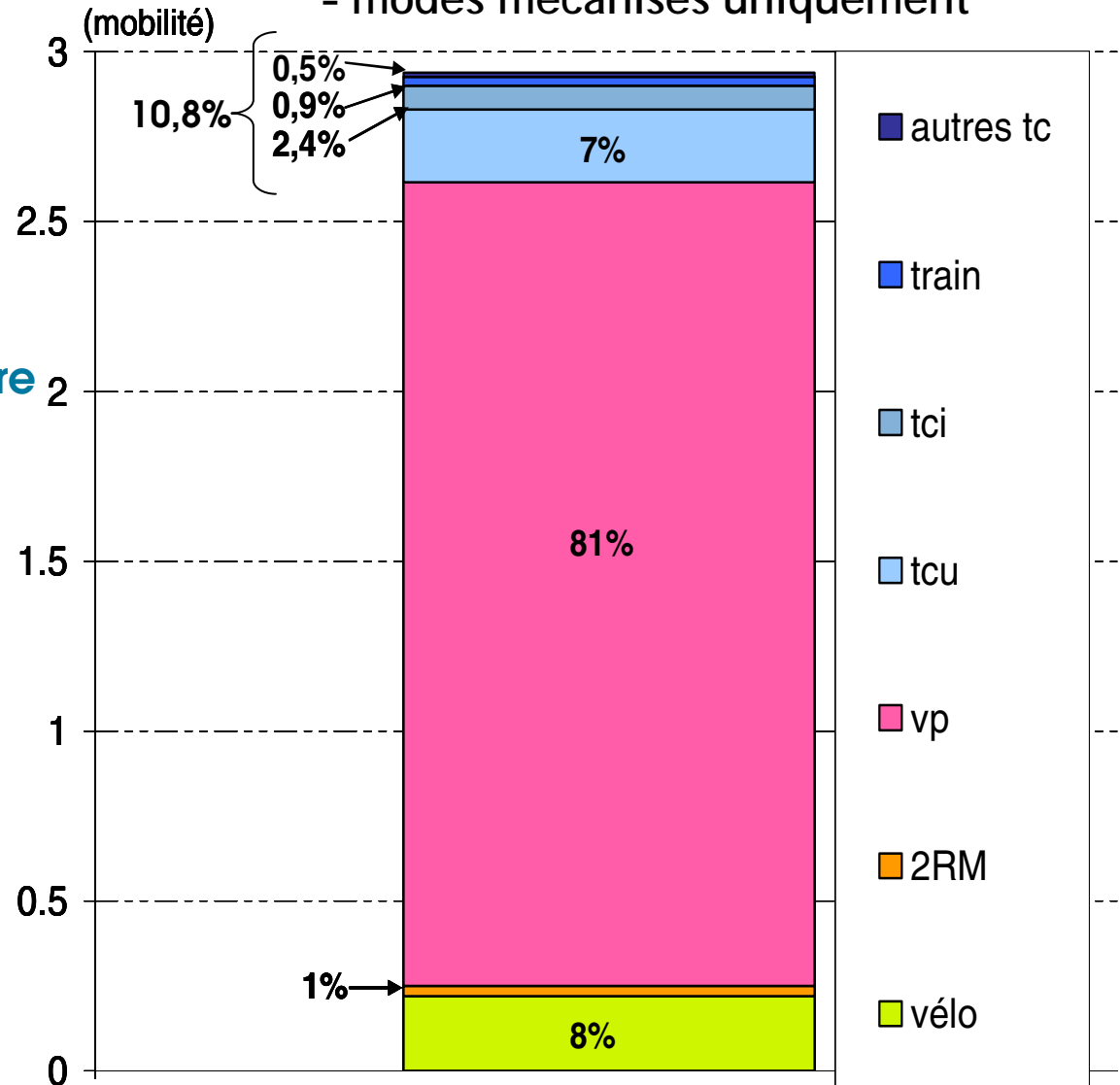


Bas-Rhin modes mécanisés

- Des ordres de grandeur classiques en France :
 - L'utilisation de la voiture est prédominante
- Une spécificité forte :
 - La part de marché du vélo est très importante dans le Bas-Rhin par rapport au reste de la France

EMD 2009 : Résultats 2009

parts modales
dans le Bas-Rhin en 2009
- modes mécanisés uniquement





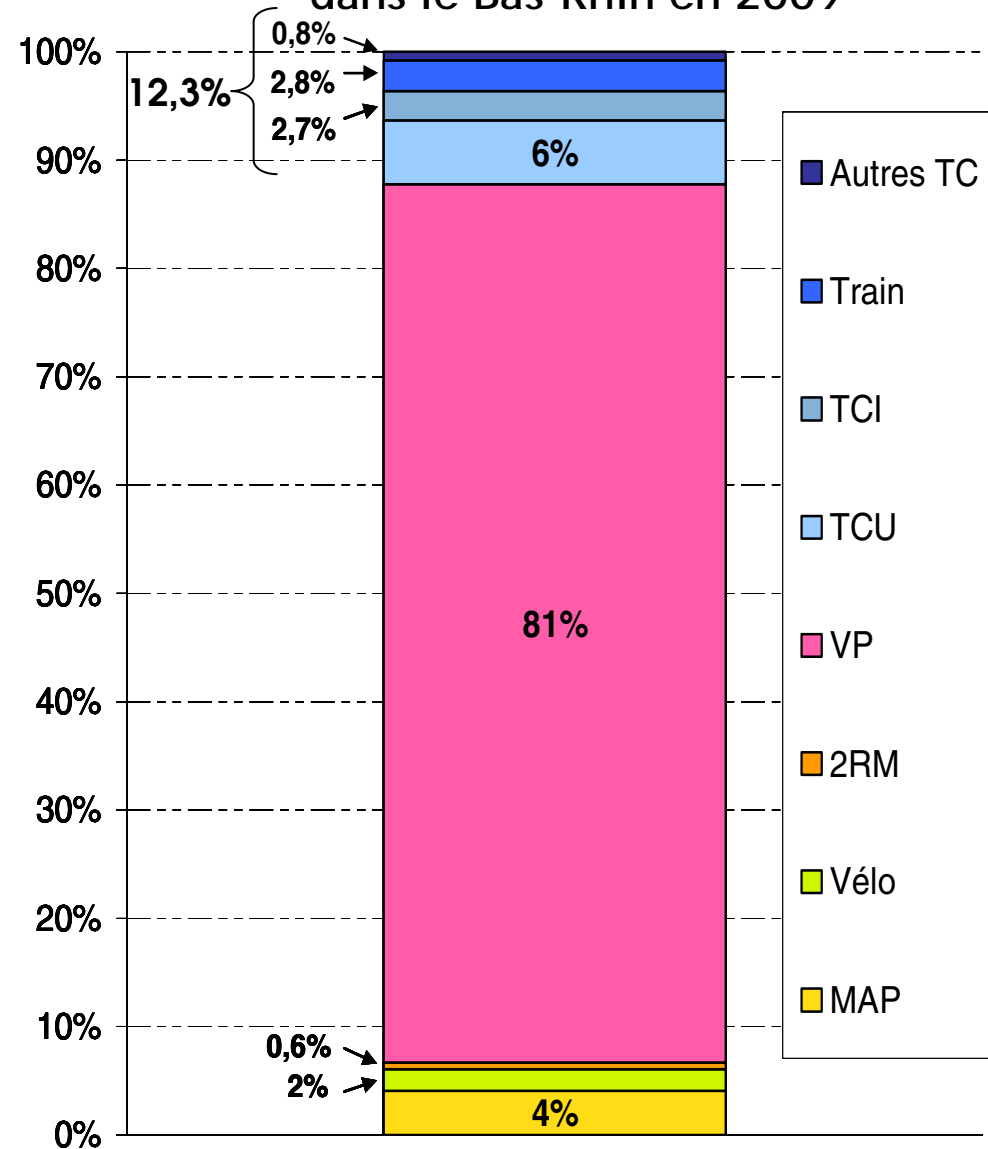
Bas-Rhin distances parcourues

• Plus de 80% des kilomètres parcourus en voiture...

• ... et plus de 12% en transports en commun.

EMD 2009 : Résultats 2009

parts modales kilométriques dans le Bas-Rhin en 2009



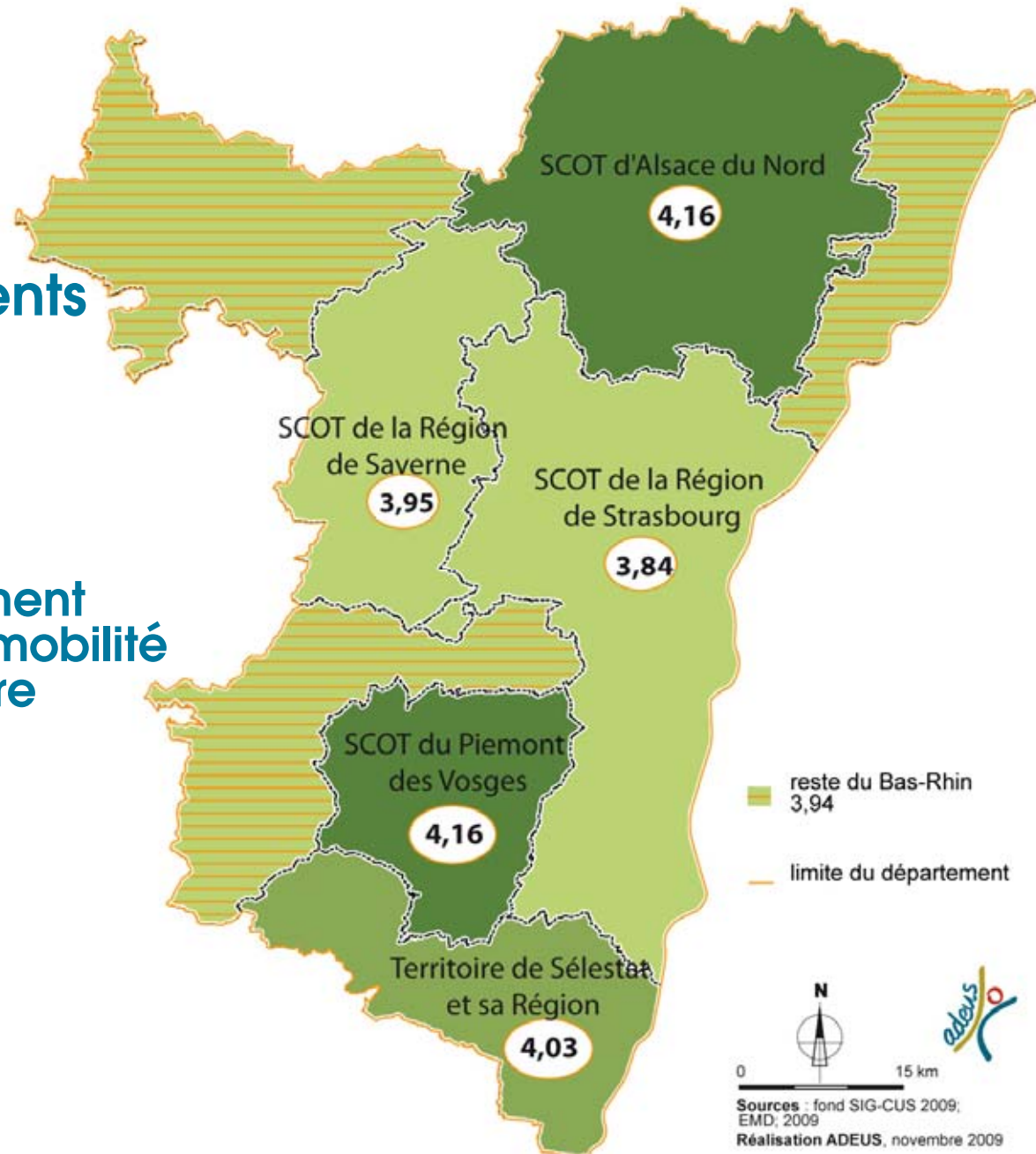


RESULTATS 2009 PAR TERRITOIRE



Territoires mobilité des résidents tous modes

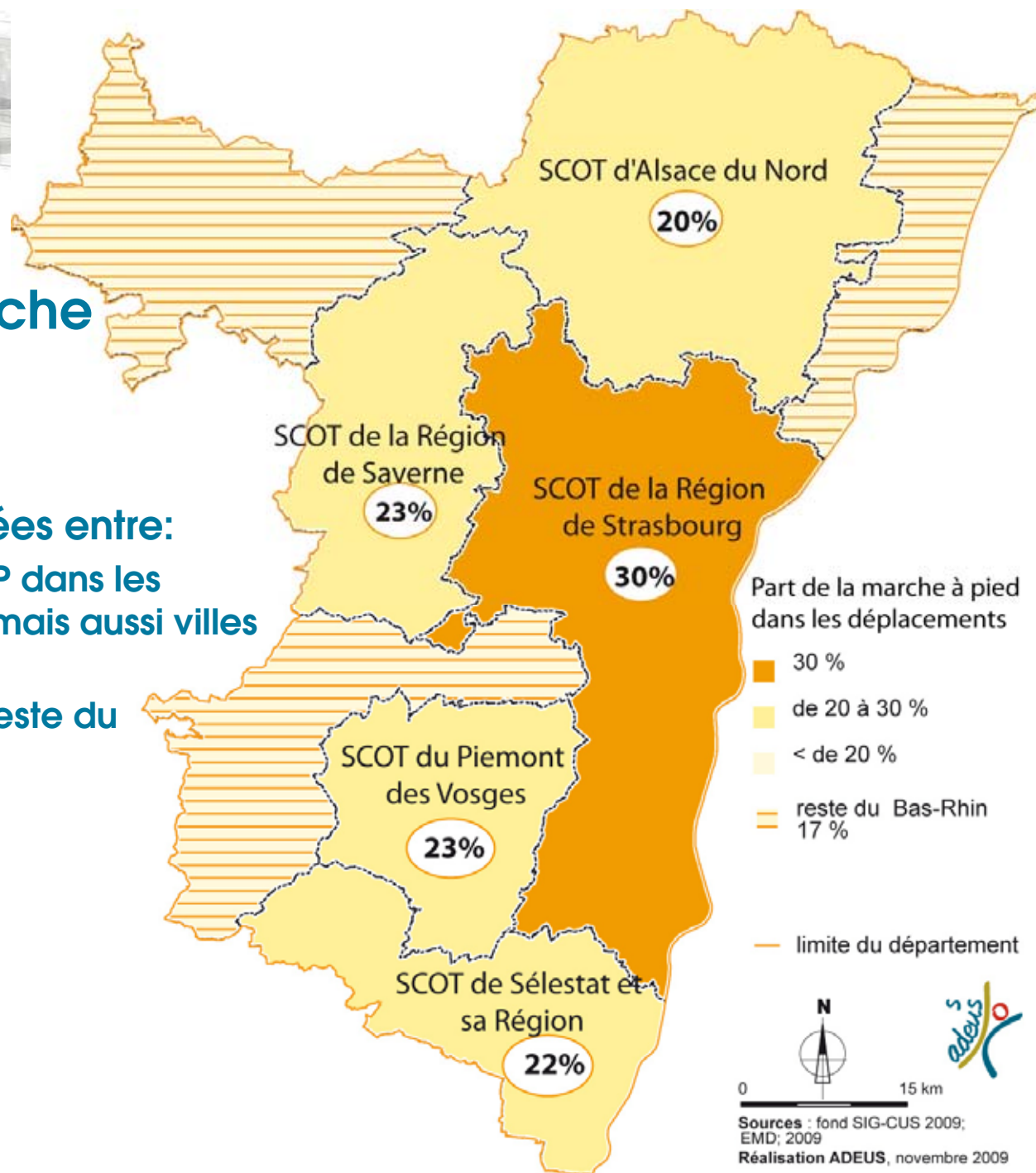
- Des résultats globalement homogènes avec une mobilité moindre dans le territoire métropolitain





Territoires Part modale Marche à pied

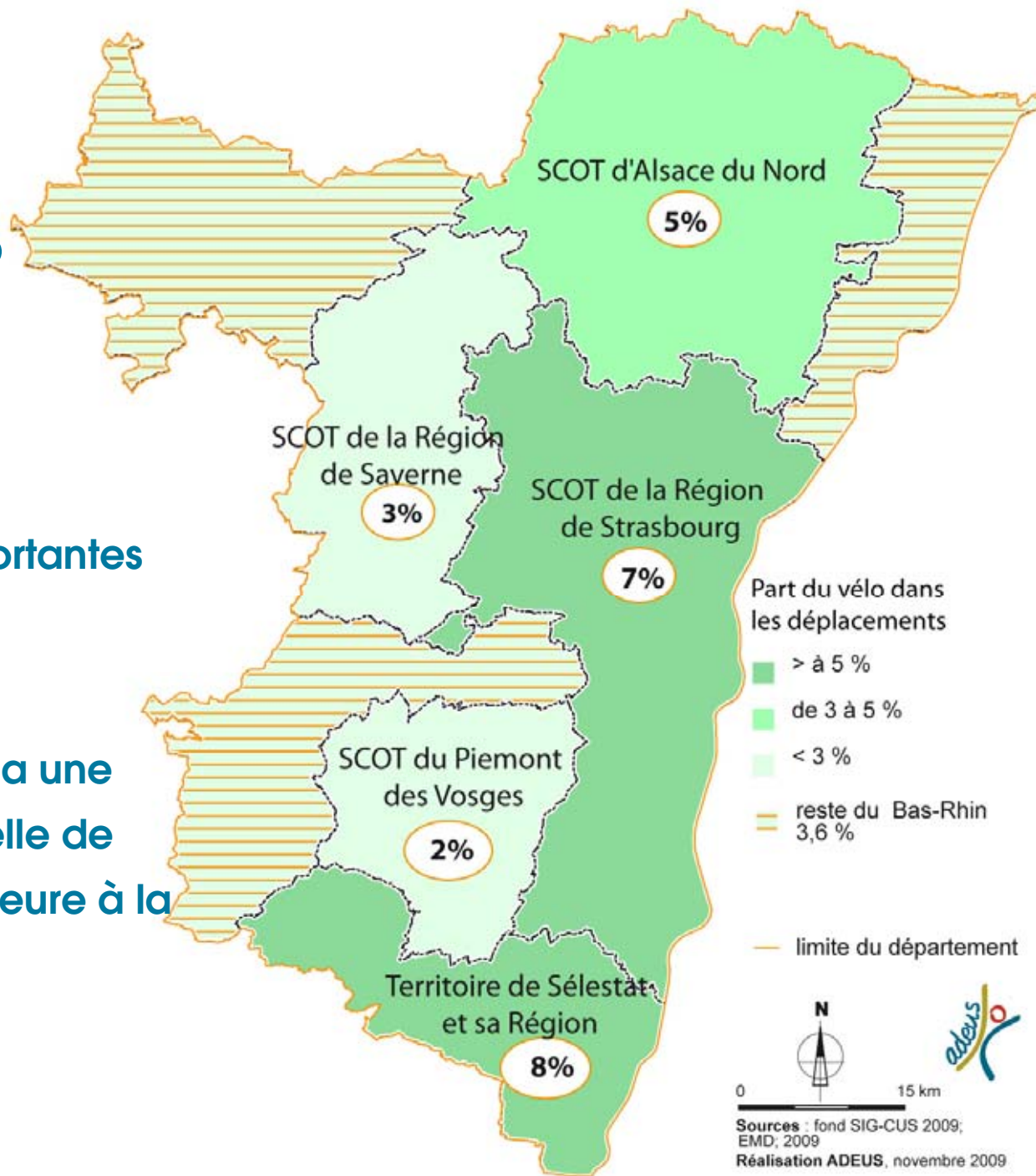
- Des différences marquées entre:
 - Une forte mobilité MAP dans les zones urbaines (CUS, mais aussi villes moyennes)
 - Et plus faible dans le reste du département





Territoires Part modale Vélo

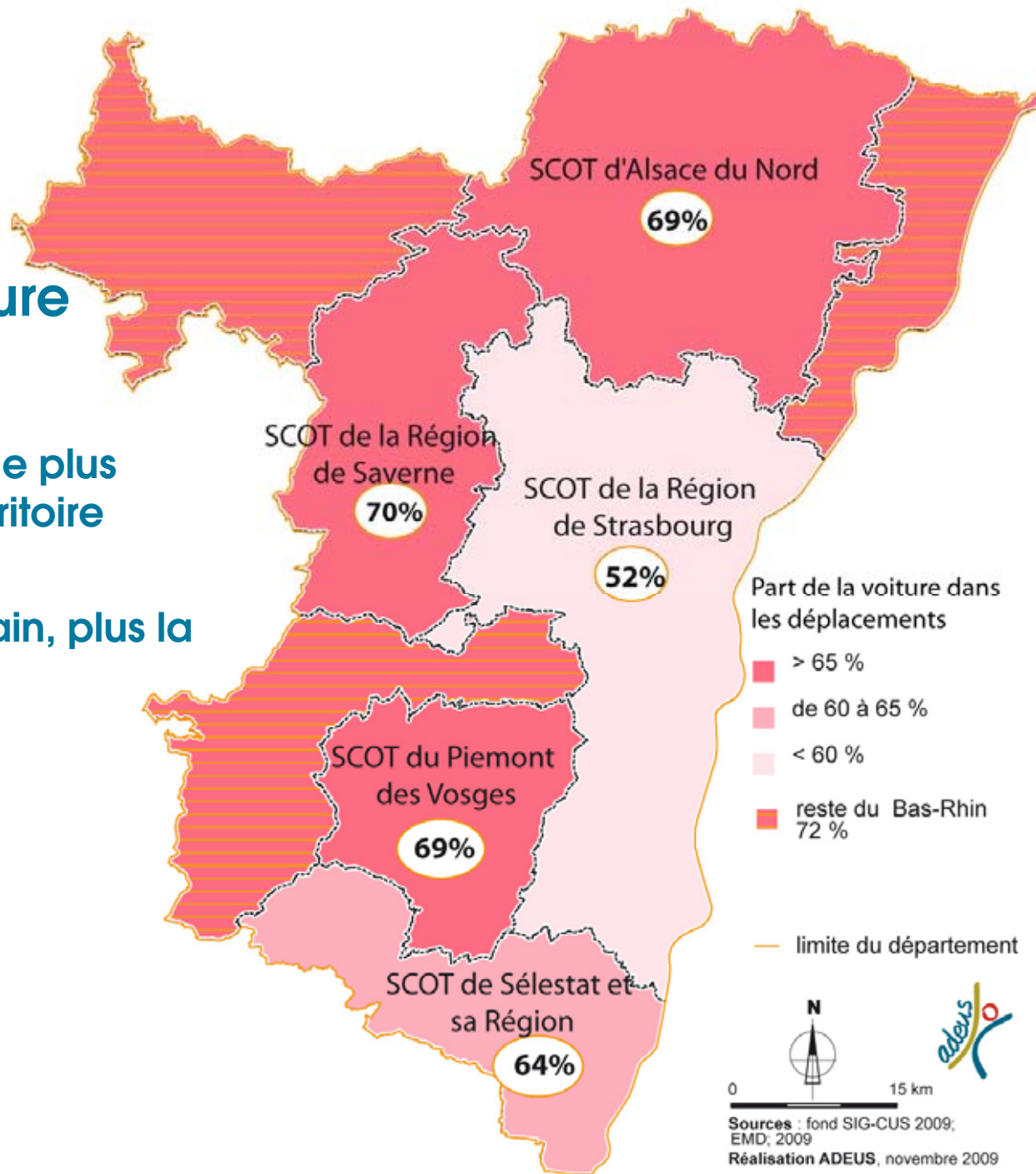
- Des variations très importantes entre les territoires
- Un impact du relief
- Le territoire de Sélestat a une mobilité vélo égale à celle de Strasbourg ville et supérieure à la CUS





Territoires Part modale Voiture

- La voiture est le mode le plus utilisé quelque soit le territoire
- Plus le territoire est urbain, plus la part de la VP est faible

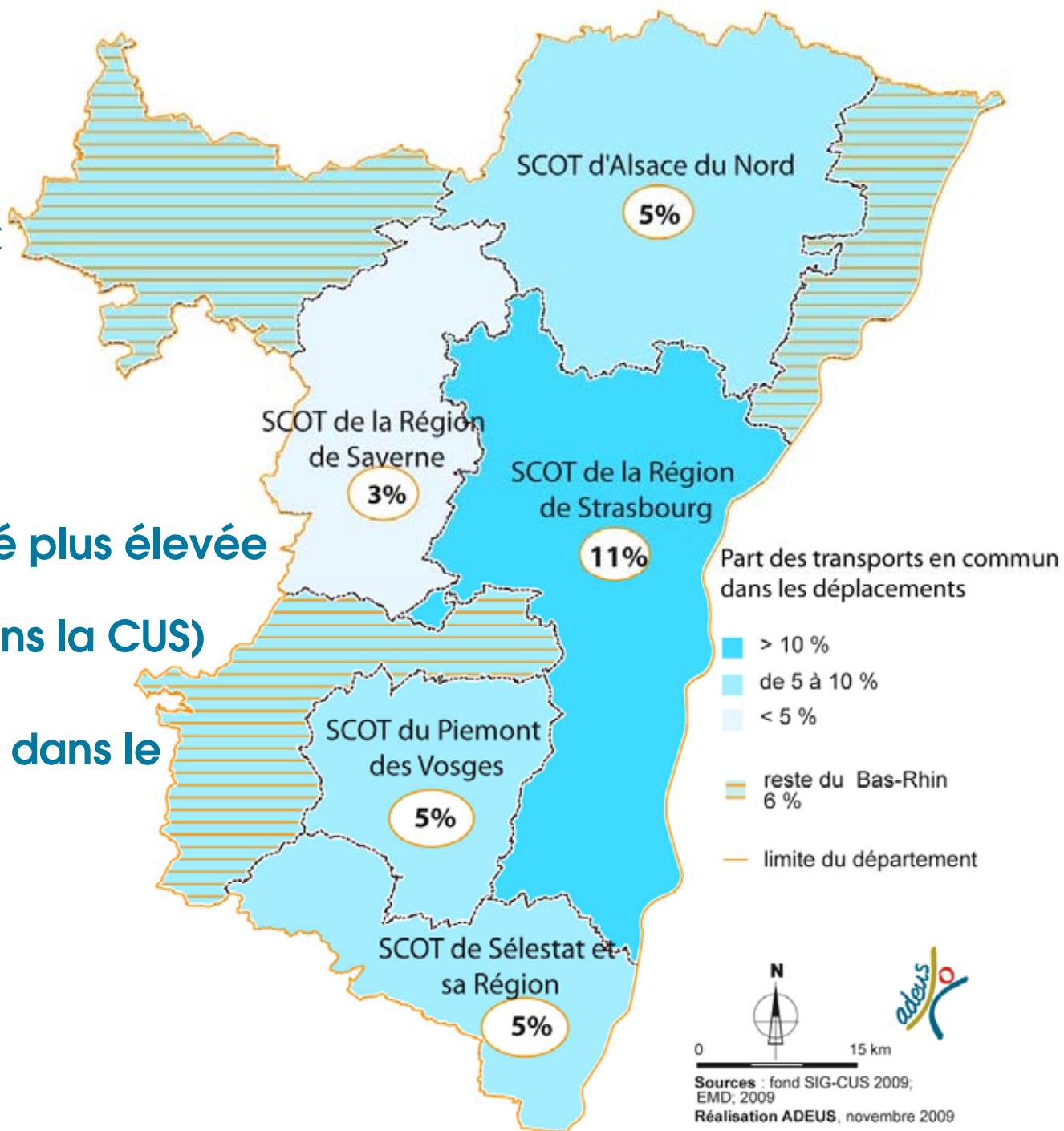




Territoires Part modale TC

Une part de marché plus élevée
dans le SCOTERS
(principalement dans la CUS)

Une part plus faible dans le
SCOT de Saverne

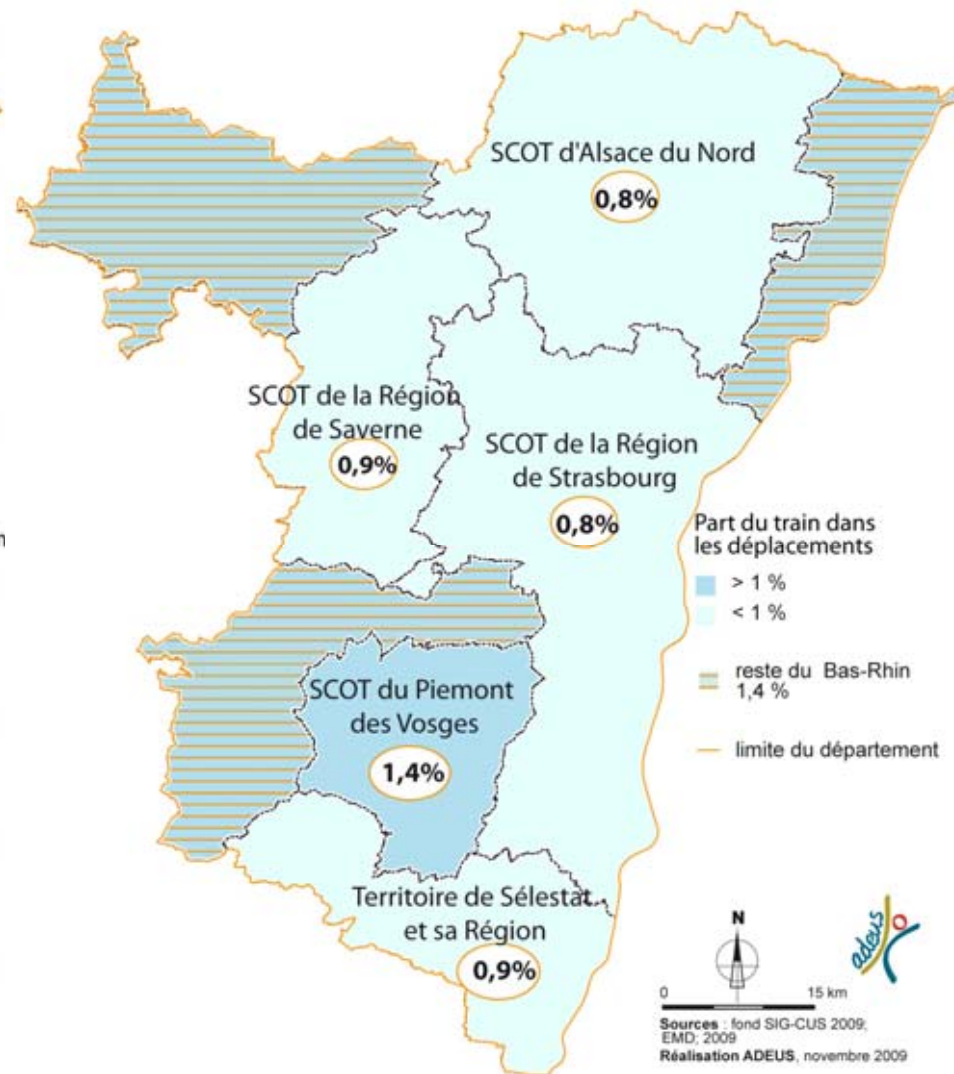
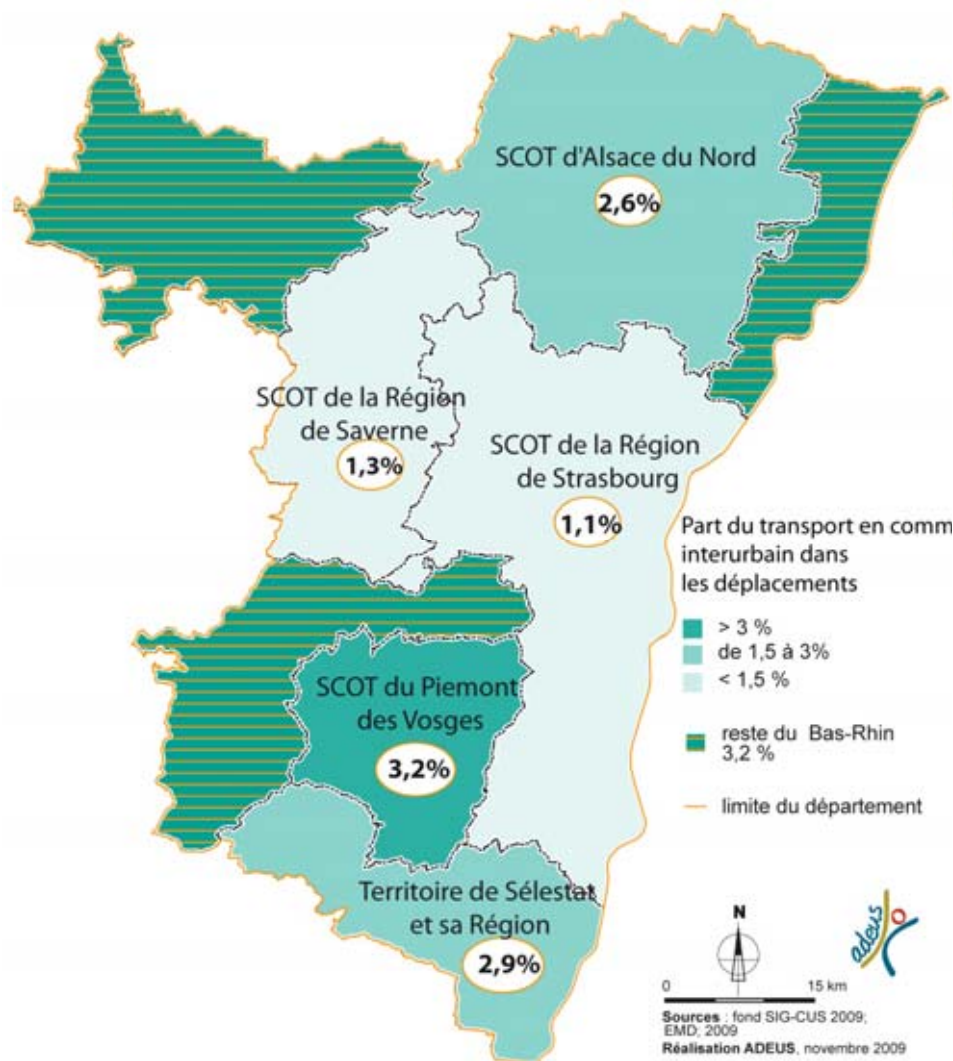




Territoires

Part modale TCI et scolaires

Part modale Train





Les parts modales faibles des TCI et du ferroviaires à relativiser :

- Une immense part de déplacements de proximité :
 - 55% des déplacements < 3km
 - 80% des déplacements < 10km

Des enjeux de cadre de vie et d'environnement qui ne sont pas les mêmes :

- 20% des déplacements en voiture font moins de 1 km... et représentent 1.6% des kms parcourus
- 10% des déplacements font plus de 17.5 km et représentent plus de 40% des kms parcourus



FLUX

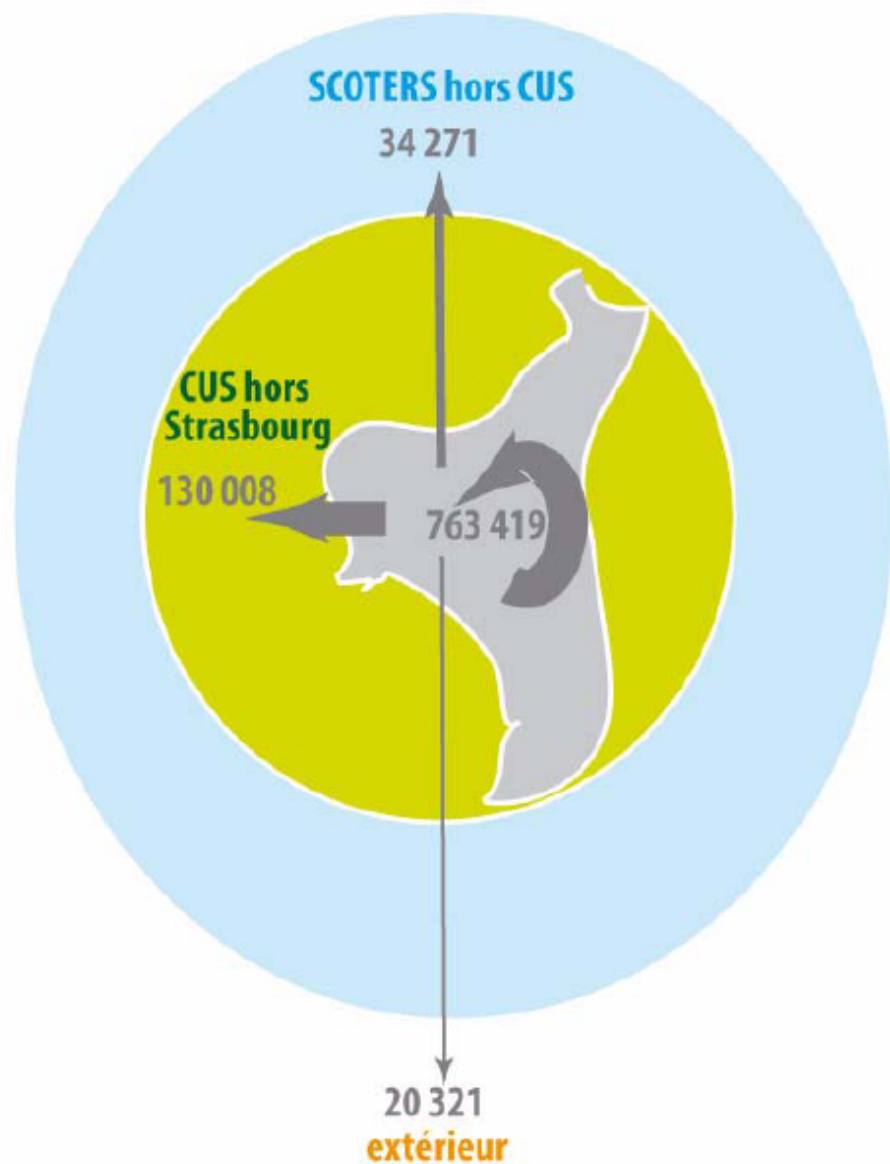
Origine / Destination	SCOTERS	SCOTAN	SCOT piemont	SCOT Saverne	Territoire Selestat	Reste territoire 67	Extérieur
SCOTERS	93%	6%	8%	10%	6%	8%	35%
SCOTAN	2%	87%	0%	2%	0%	5%	12%
SCOT piemont	1%	0%	83%	0%	3%	2%	3%
SCOT Saverne	1%	1%	0%	83%	0%	2%	4%
Territoire Selestat	1%	0%	3%	0%	85%	0%	15%
Reste territoire 67	2%	4%	5%	3%	1%	79%	28%
Extérieur	1%	2%	1%	1%	5%	5%	4%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Dont flux externes	7%	13%	17%	17%	15%	21%	96%

Des flux très majoritaires internes aux différents territoires de SCOT.

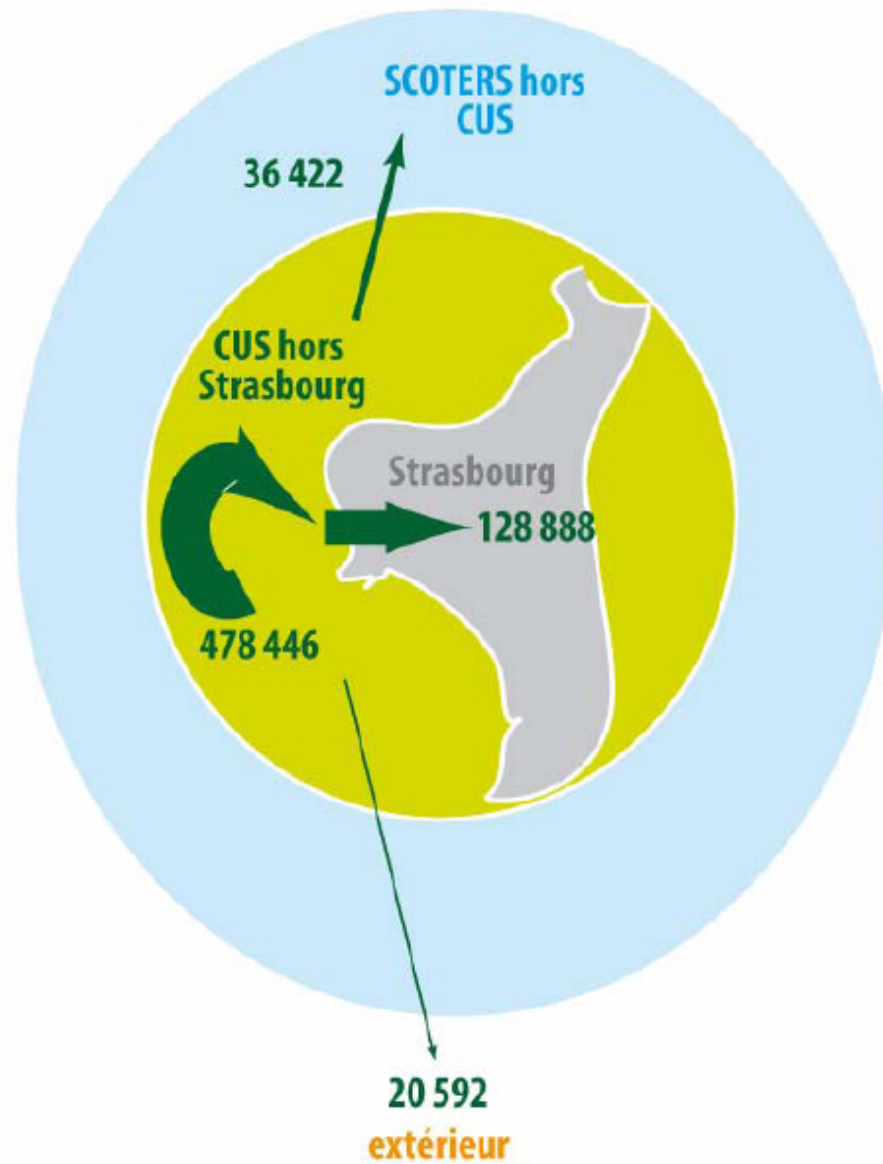
La part des flux internes est d'autant plus importante que le territoire est peuplé.

D'une manière générale, principalement des déplacements de proximité.

Origine du déplacement : Strasbourg

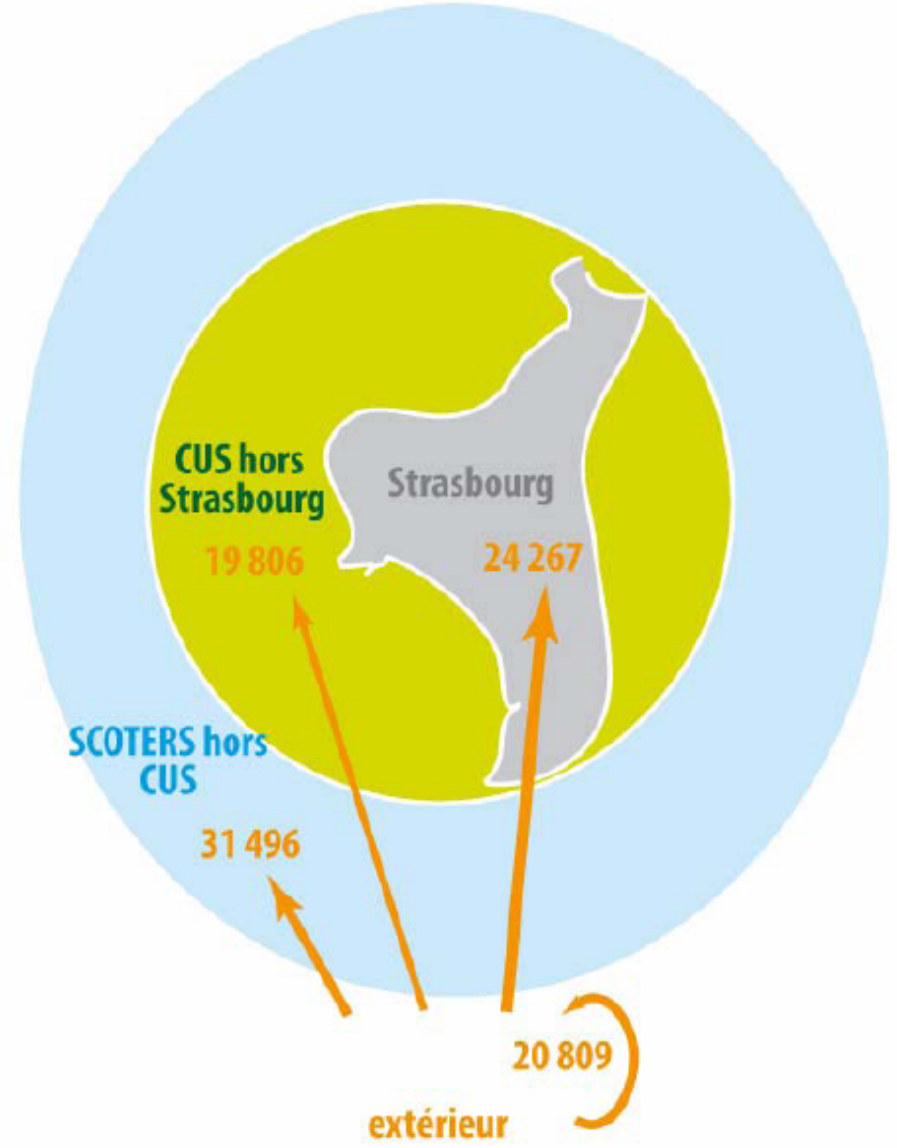
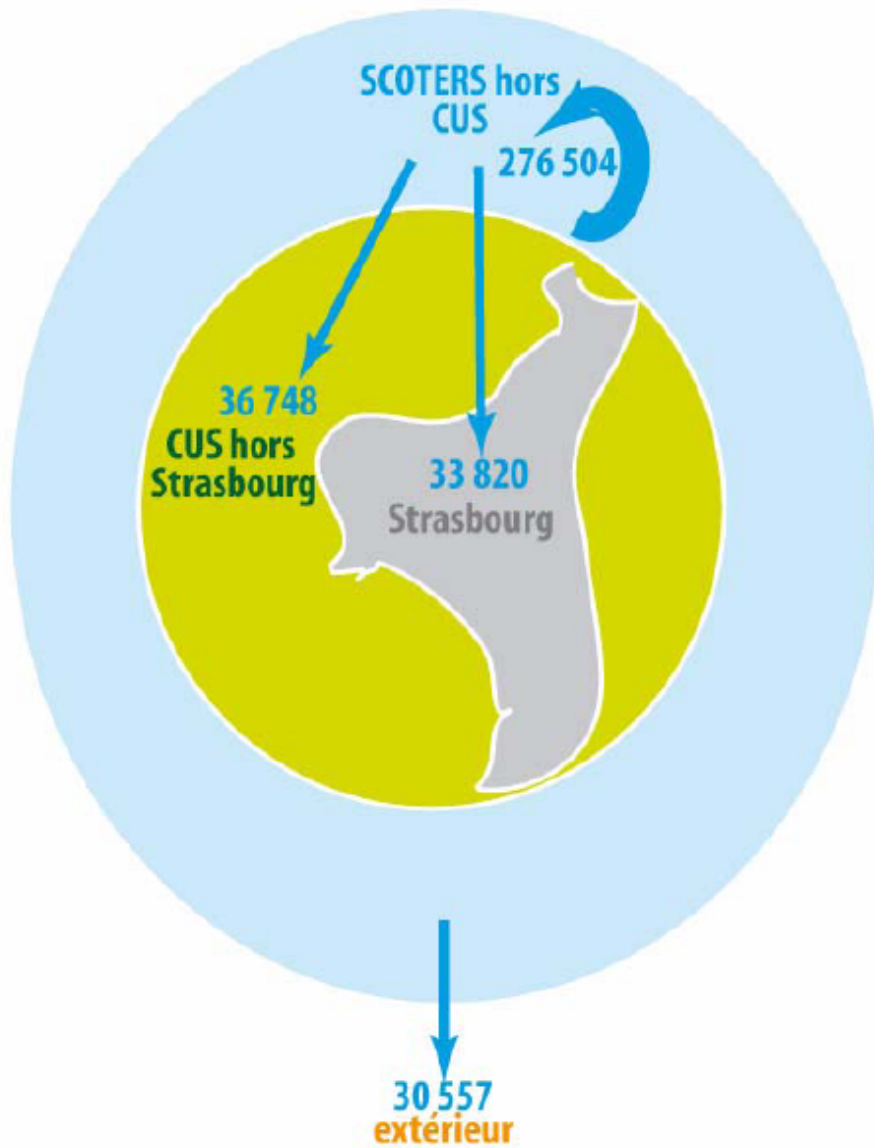


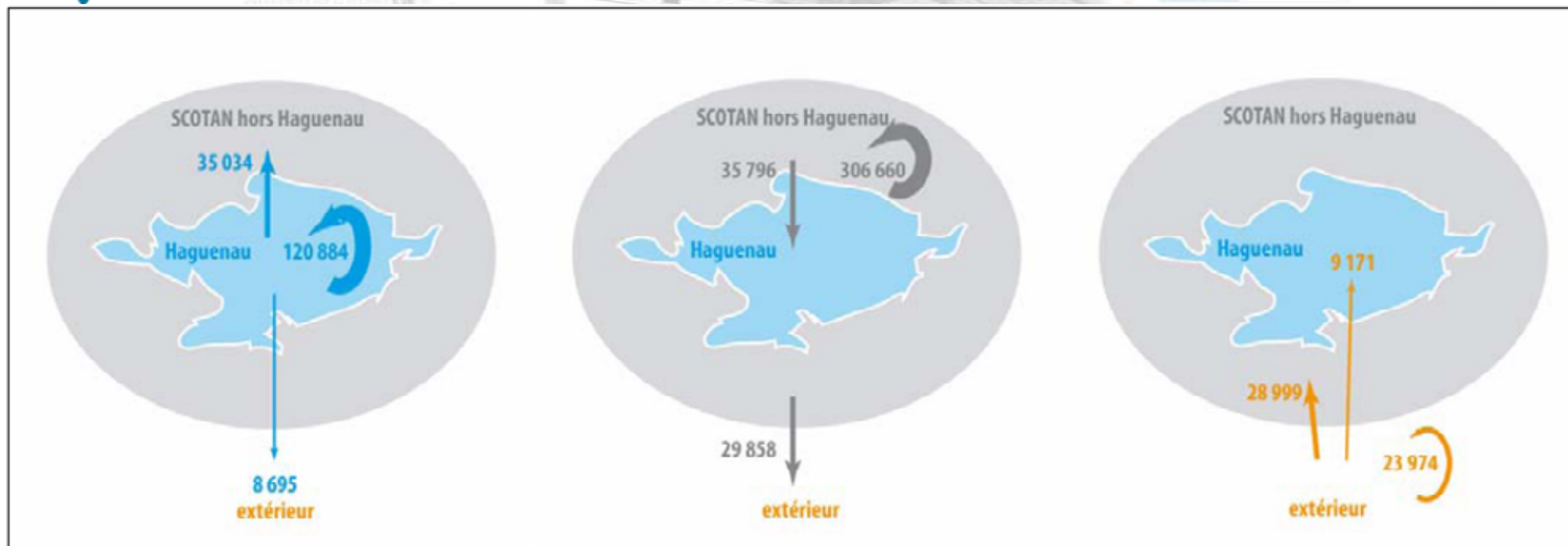
Origine du déplacement : CUS hors Strasbourg



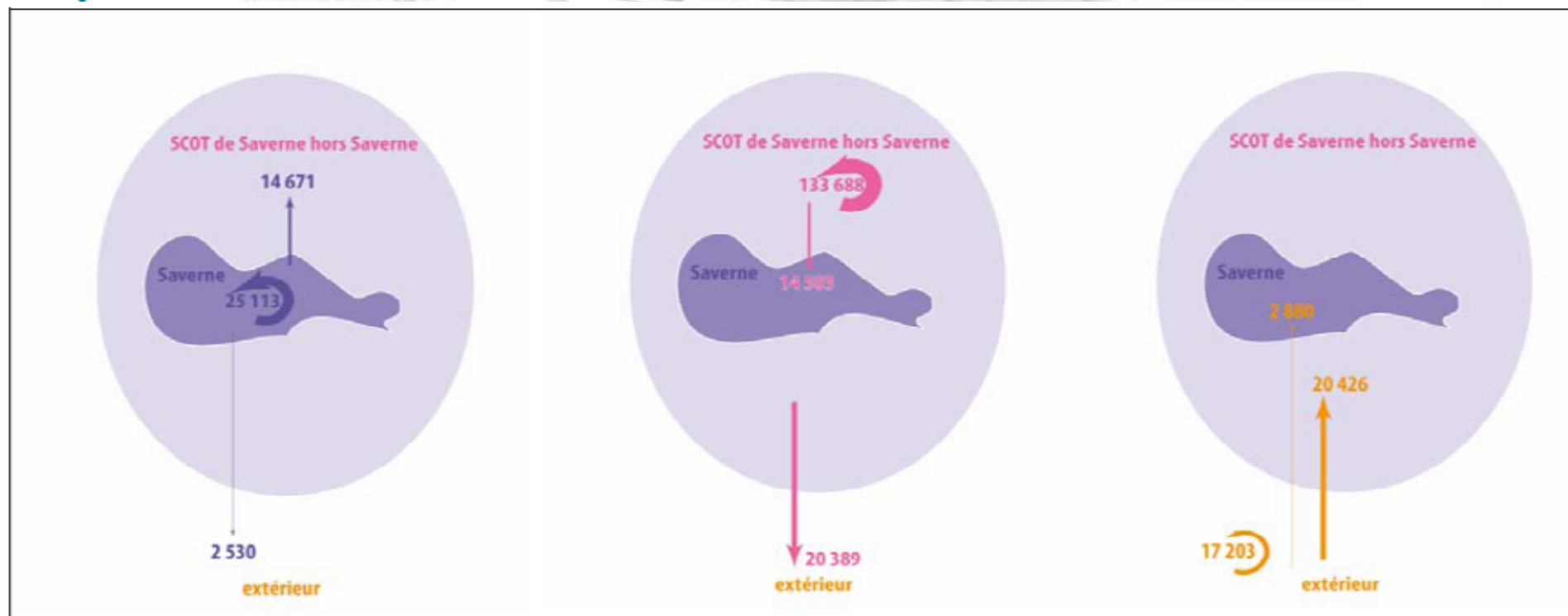
Origine du déplacement : SCOTERS hors CUS

Origine du déplacement : Reste du Bas-Rhin

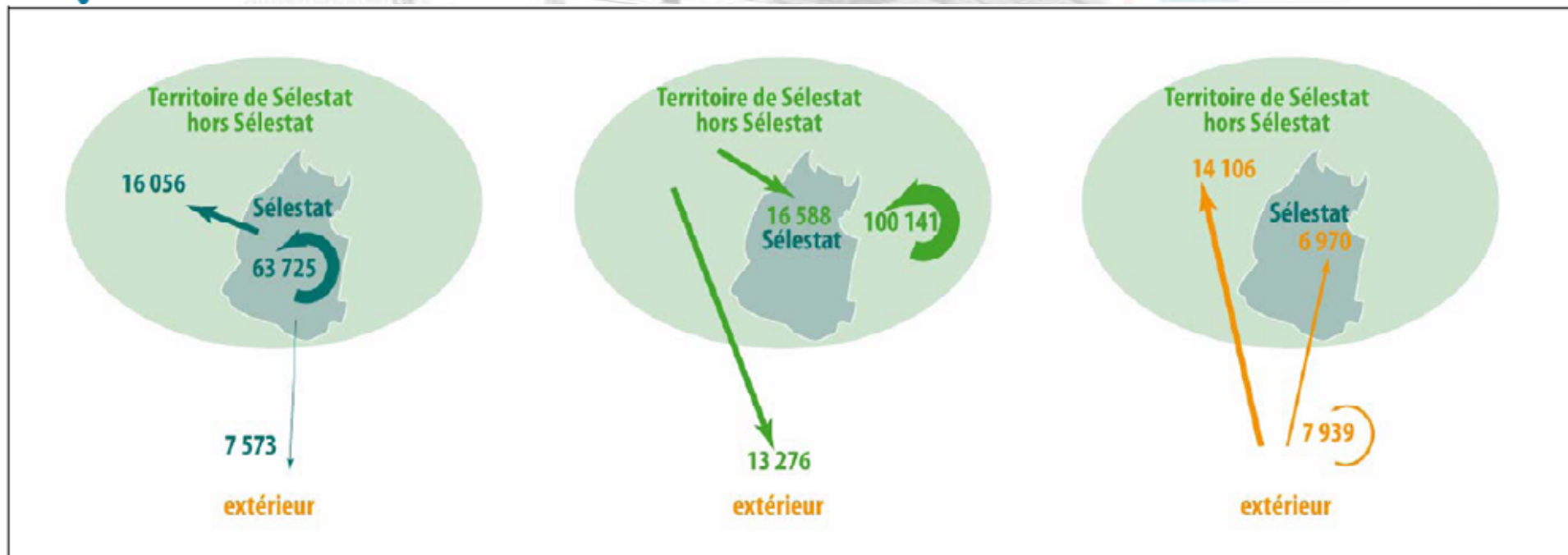




Destination	Haguenau	SCOTAN hors Haguenau	Extérieur	Total	Total flux externes
Haguenau	120884	35034	8695	164613	43729
SCOTAN hors Haguenau	35796	306660	29858	372314	65654
Extérieur	9171	28999	23974	62144	38169
Total	165851	370693	62527	599071	
Total flux externes	44967	64033	38553		147552



Destination	Saverne	SCOT de Saverne hors Saverne	Extérieur	Total	Total flux externes
Saverne	25113	14671	2530	42314	17201
SCOT de Saverne hors Saverne	14503	133688	20389	168580	34892
Extérieur	2880	20426	17203	40509	23306
Total	42496	168785	40122	251403	
Total flux externes	17383	35097	22919		75399

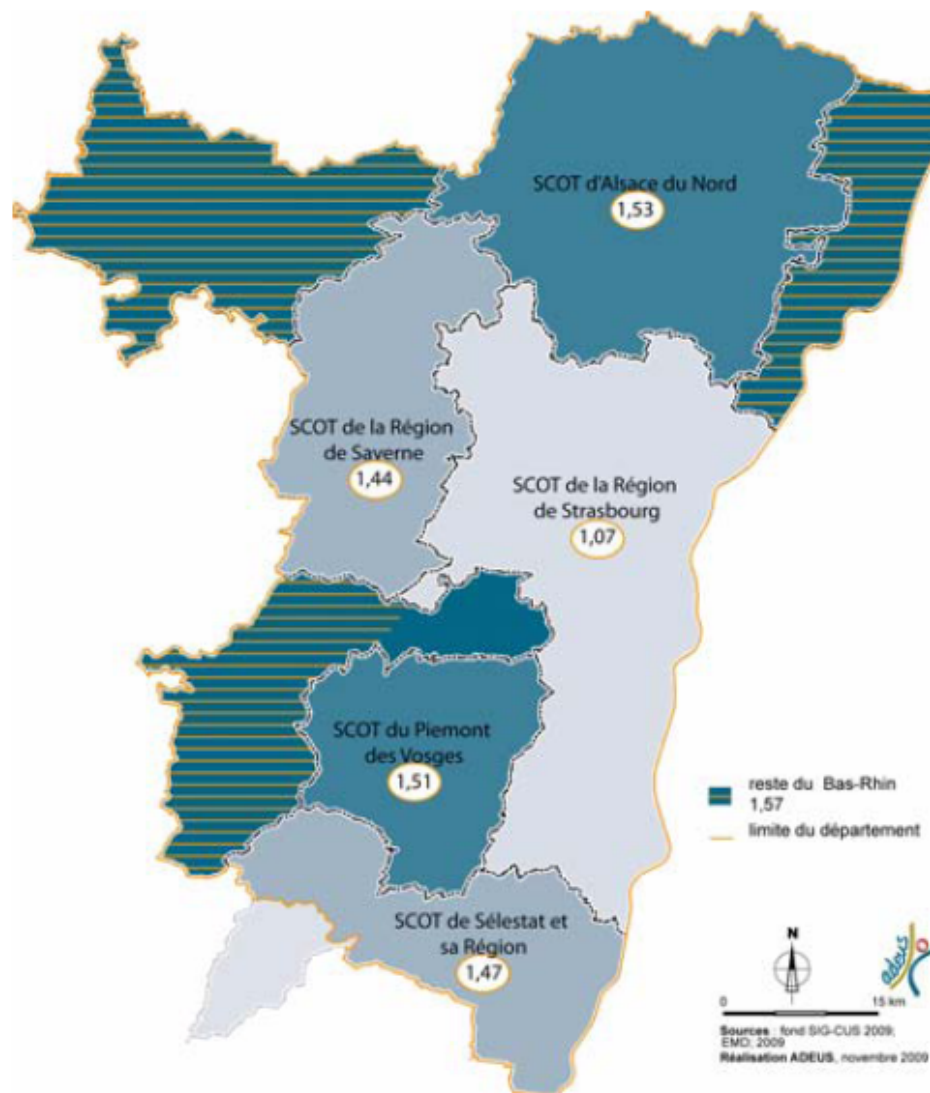


Origine	Destination	Sélestat	Territoire de Sélestat hors Sélestat	Extérieur	Total	Total flux externes
Sélestat		63725	16056	7573	87354	23629
Territoire de Sélestat hors Sélestat		16558	100141	13276	130005	29864
Extérieur		6970	14106	7939	29016	21077
Total		87283	130304	28788	246375	
Total flux externes		23558	30163	20849		74570



TAUX DE MOTORISATION

**CARTE N° 12 : Le taux de motorisation des ménages
- 6 zones du Bas-Rhin - 2009**



	Nombre de voitures par personnes
SCOTERS	0,49
SCOTAN	0,62
SCOT piémont	0,62
SCOT de Saverne	0,59
Territoire de Sélestat	0,60
Reste Territoire 67	0,64
Total Bas-Rhin	0,55

Source : EMD 2009

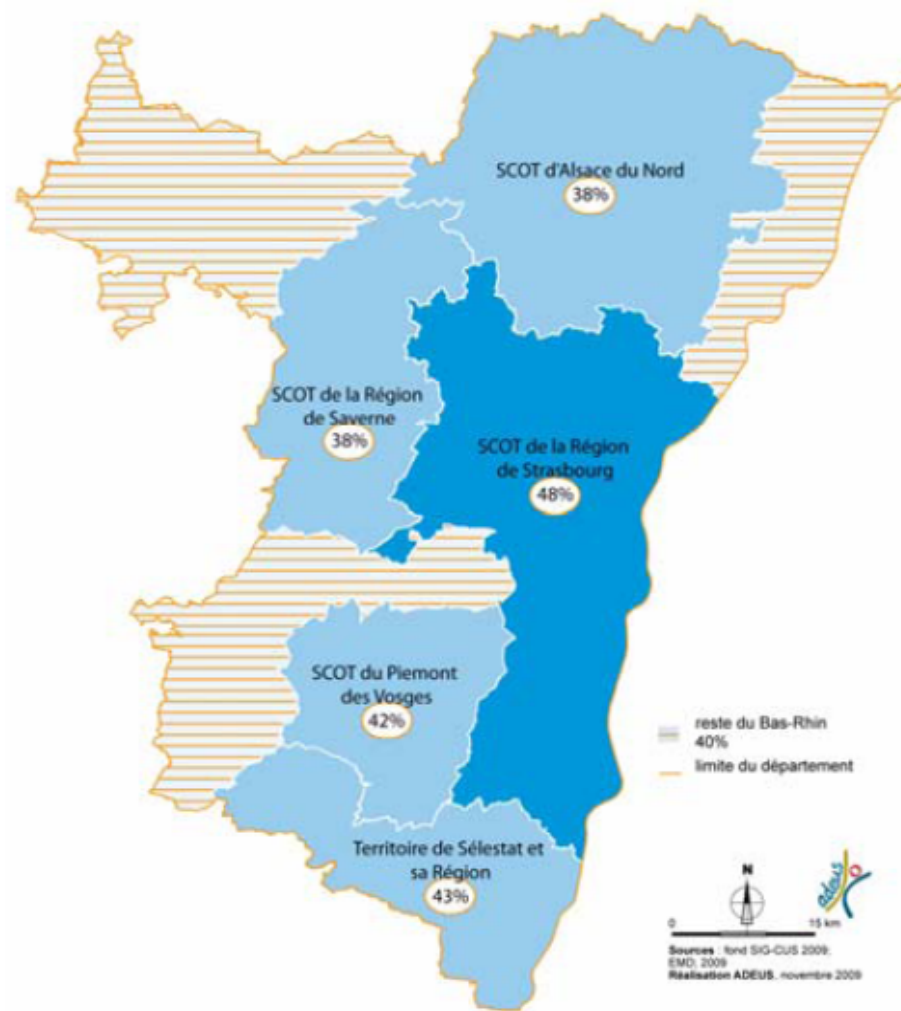
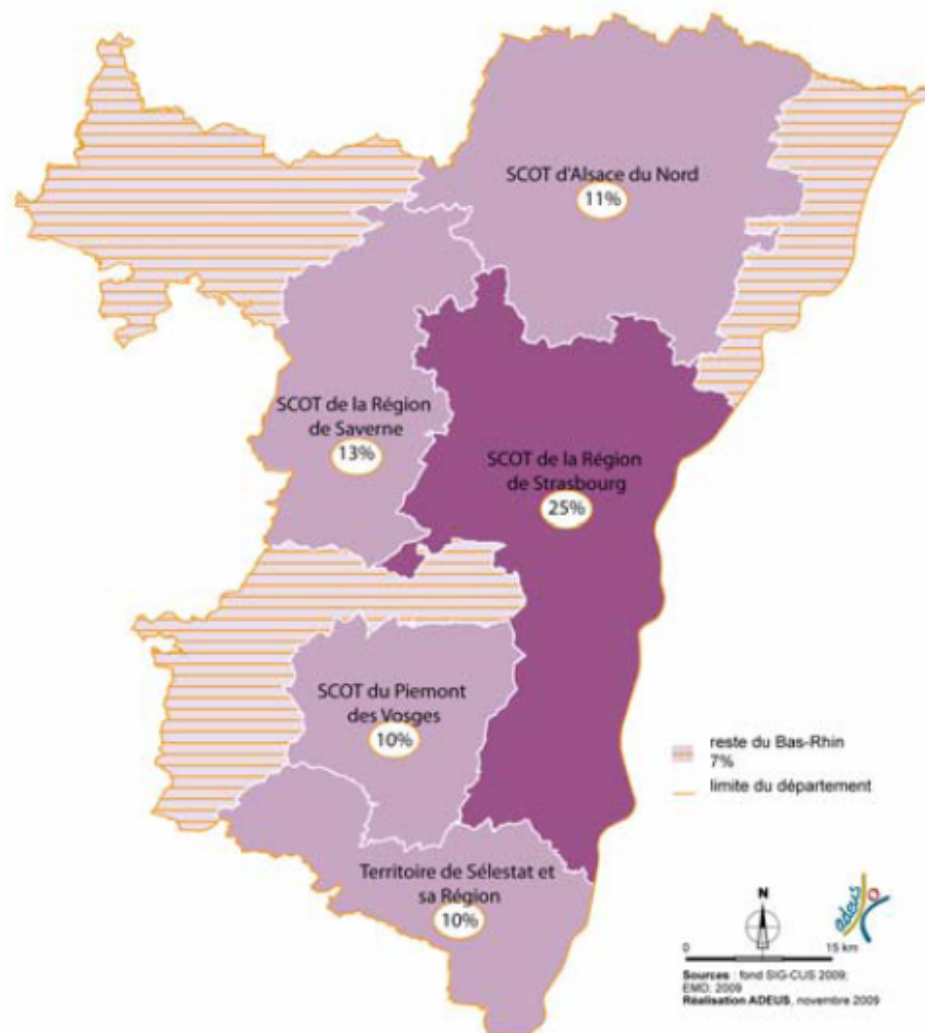
	Nombre de voitures par ménage Données EMD 2009
SCOTERS	1,07
SCOTAN	1,54
SCOT piémont	1,52
SCOT de Saverne	1,44
Territoire de Sélestat	1,48
Reste Territoire 67	1,58
Total Bas-Rhin	1,27

**NB : attention aux différences d'analyse
entre taux de motorisation par ménage
et par personne**



GRAPHIQUE N° 8 : Part des ménages ne possédant pas de voitures - découpage en 6 zones - 2009

GRAPHIQUE N° 9 : Part des ménages possédant une voiture - découpage en 6 zones - 2009





GRAPHIQUE N° 10 : Part des ménages possédant deux voitures - découpage en 6 zones - 2009



GRAPHIQUE N° 11 : Part des ménages possédant au moins trois voitures - découpage en 6 zones - 2009

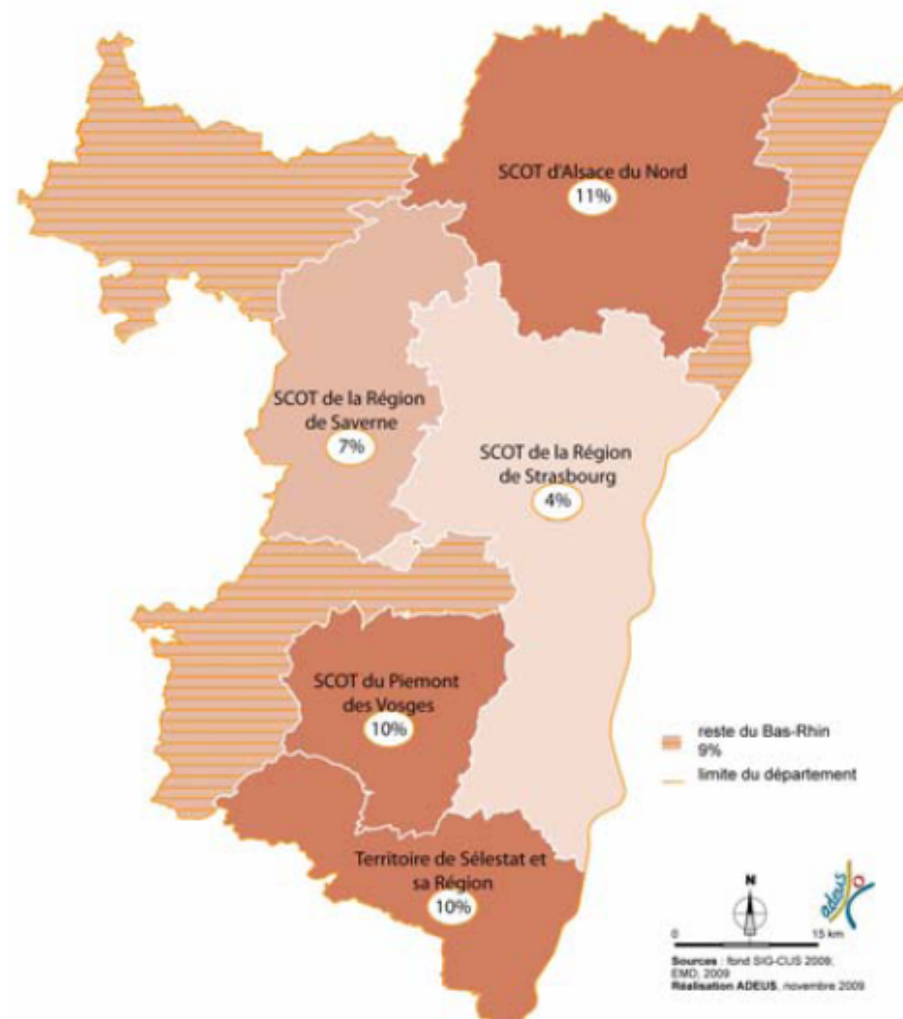


TABLEAU N° 13 : Taux de motorisation des ménages possédants au moins 3 voitures - 2009

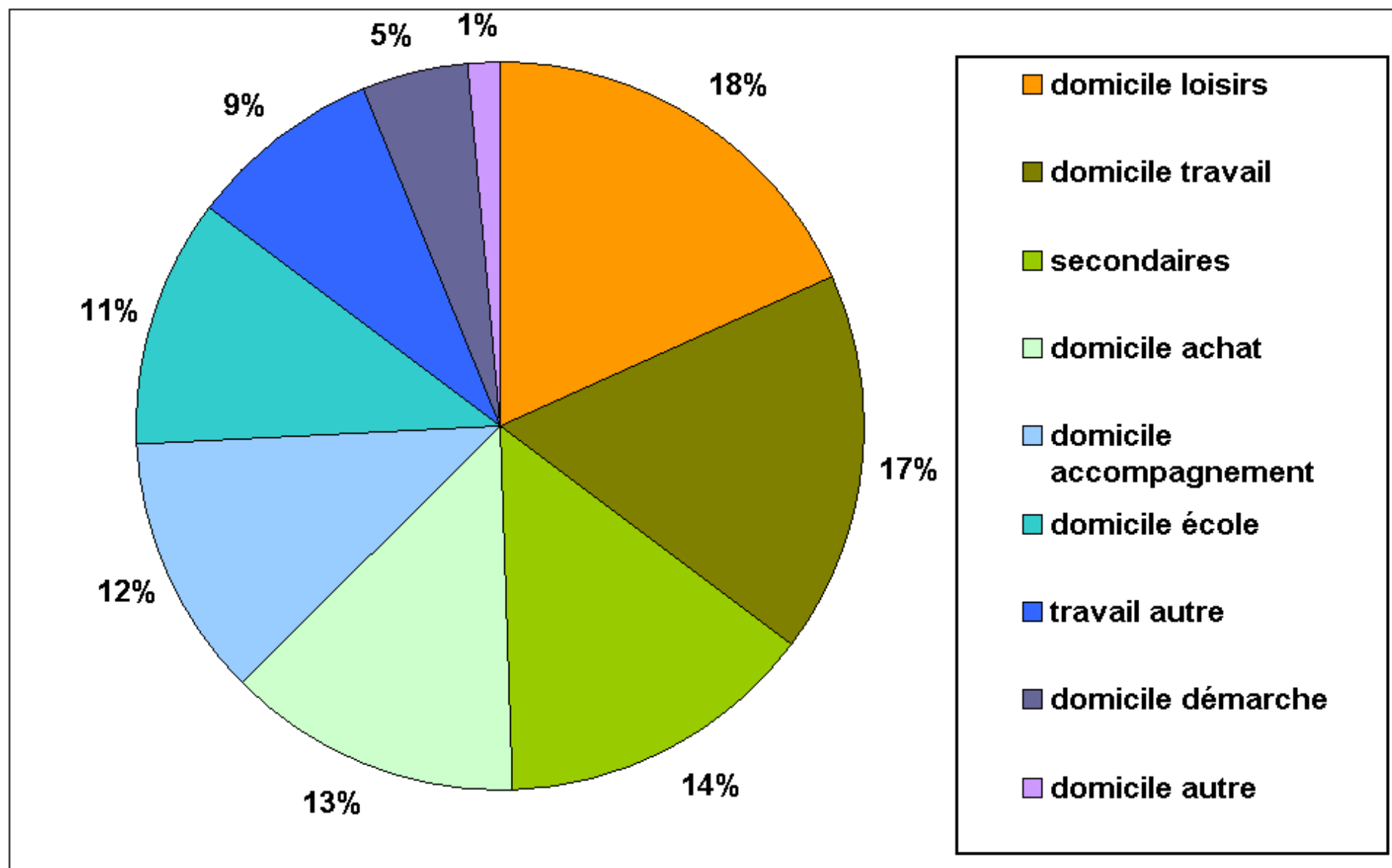
	Taux de motorisation
SCOTERS	3,13
SCOTAN	3,26
SCOT Piémont	3,26
SCOT de Saverne	3,20
Territoire de Sélestat	3,19
Reste Territoire 67	3,17
Bas-Rhin	3,19

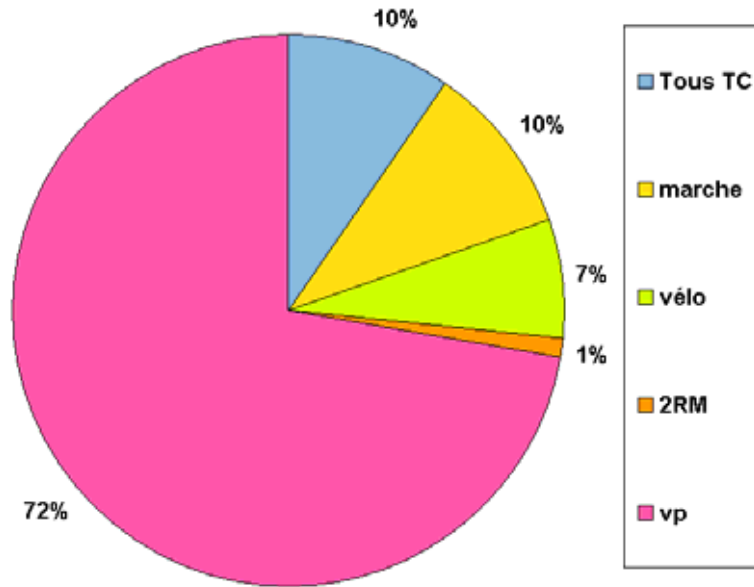
Source : EMD 2009

Important dans le cadre du recensement pour modéliser correctement les taux de motorisation des ménages possédants au moins 3 voitures.

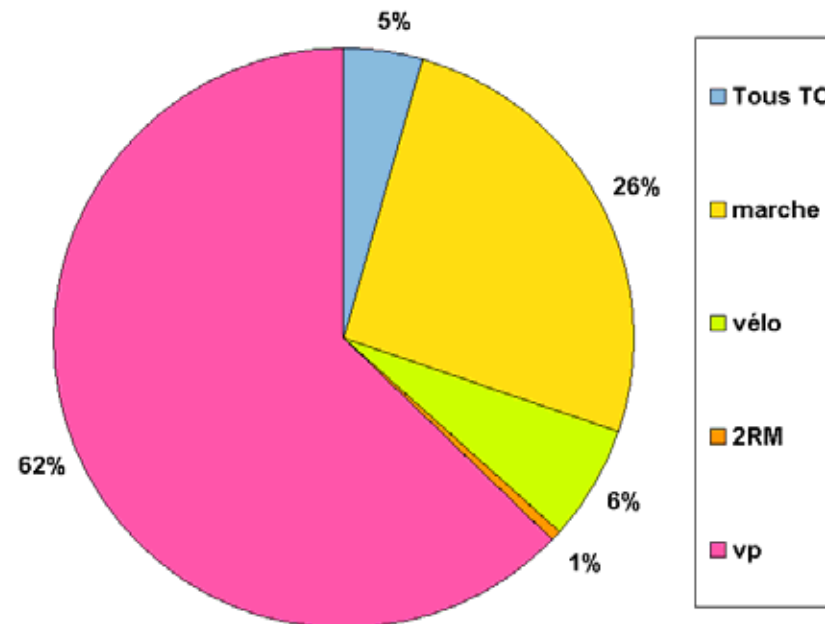


MOTIFS DE DEPLACEMENTS



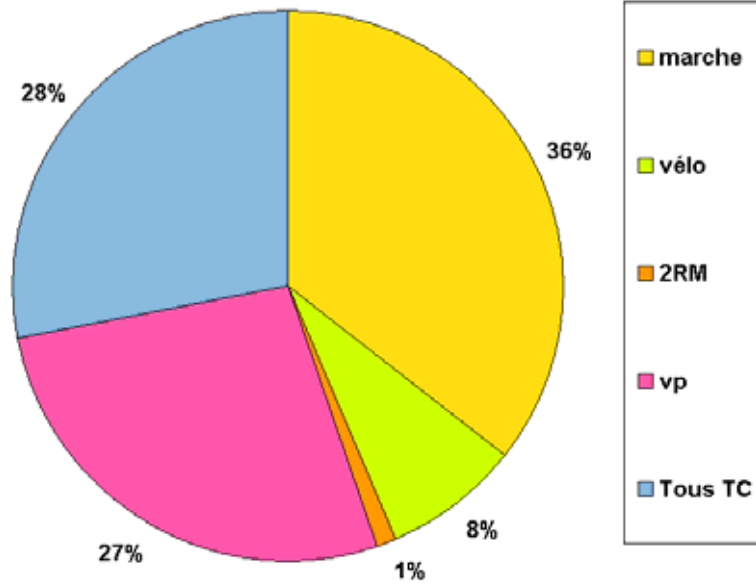


Domicile - Achat

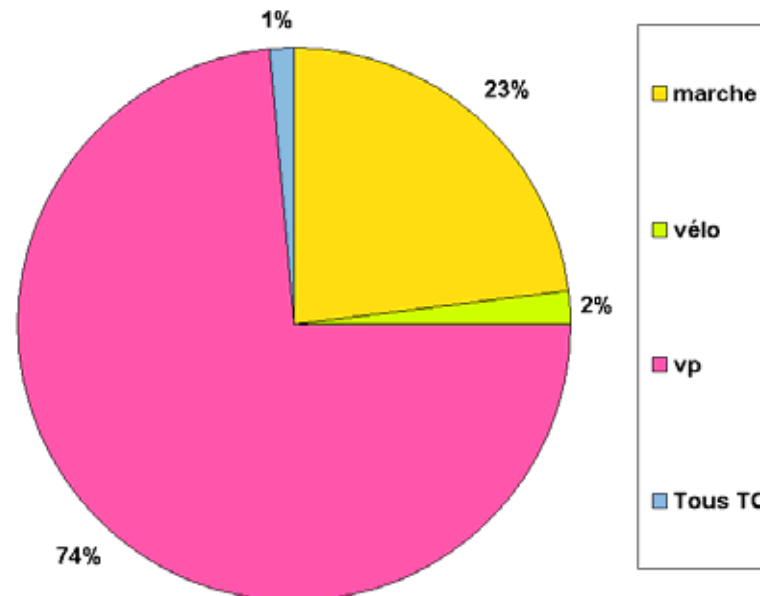




Domicile - Ecole / Etudes

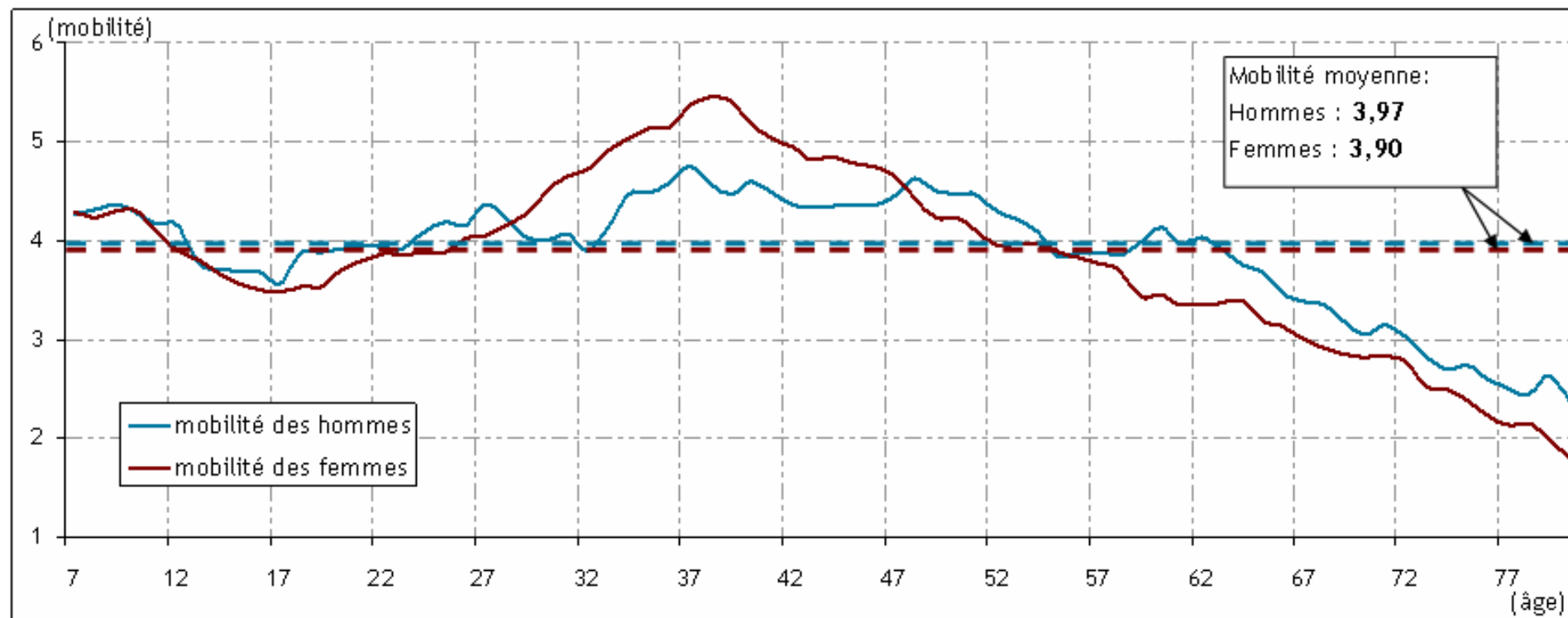


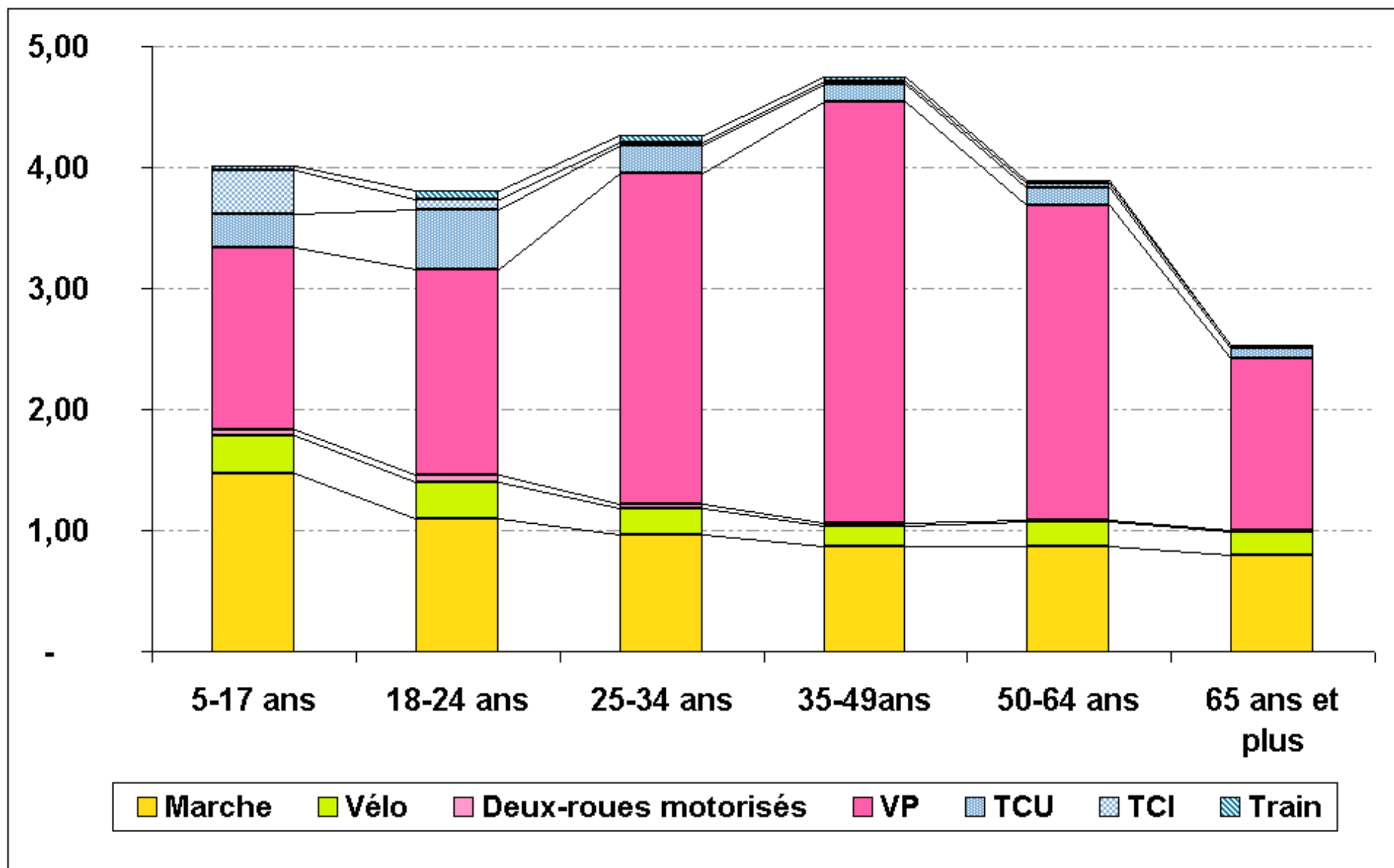
Domicile - Accompagnement

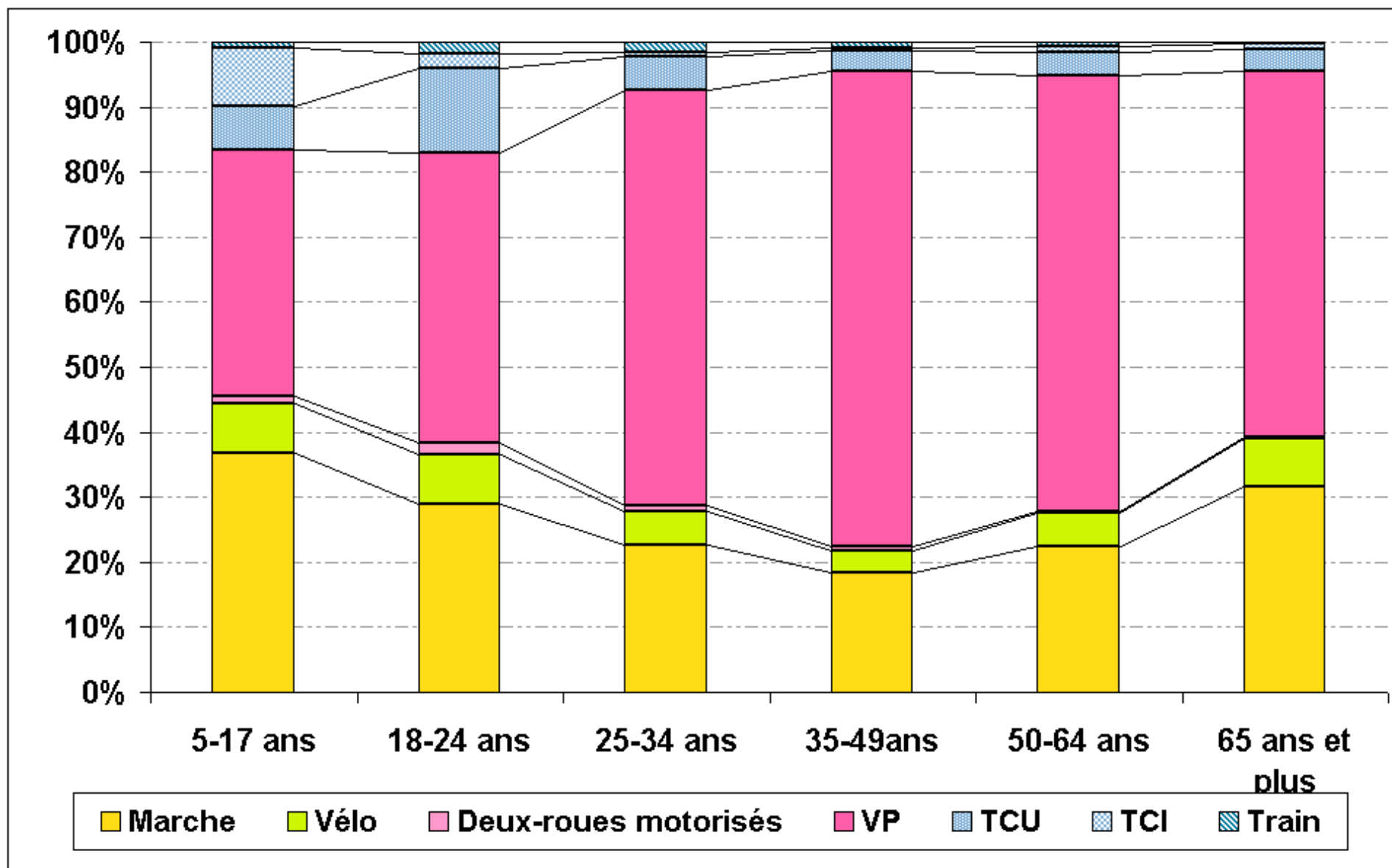




MOBILITE SELON CARACTERISTIQUES SOCIO- DEMOGRAPHIQUES





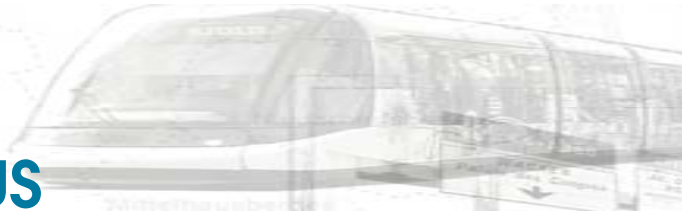




EMD 2009 : Evolution CUS

EVOLUTION 1988 – 1997 – 2009 sur le territoire de la CUS (pour mémoire)

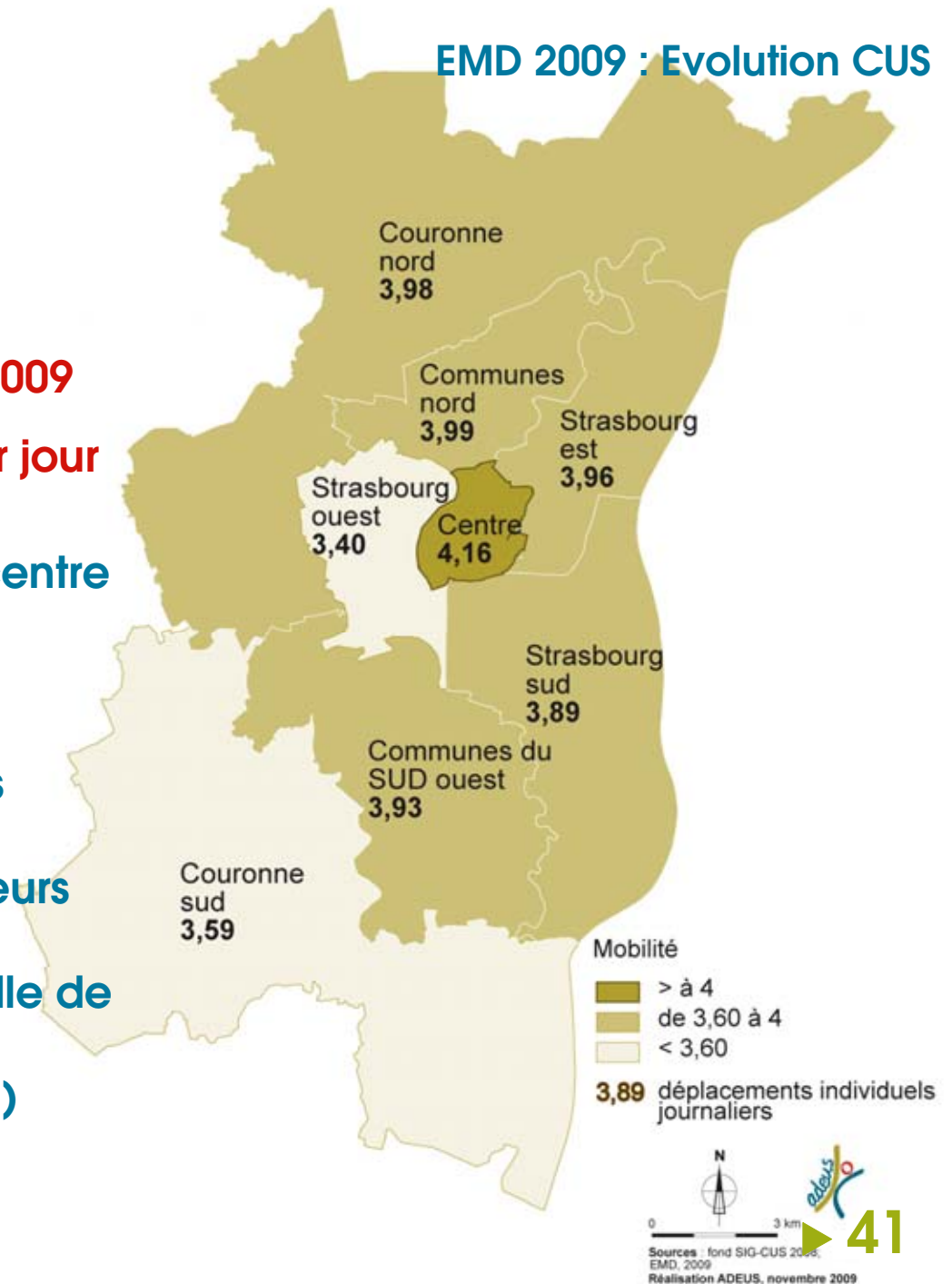
- 4,06 déplacements par jour par personne dans la CUS en 1988
→ Soit 1 471 443 déplacements tous les jours
- 4,53 déplacements par jour par personne dans la CUS en 1997
→ Soit 1 850 992 déplacements tous les jours
- 3,87 déplacements par jour par personne dans la CUS en 2009
→ Soit 1 595 932 déplacements tous les jours



- 3,87 déplacements par jour par personne dans la CUS en 2009
- 1 595 932 déplacements par jour

• La mobilité la plus forte dans le centre de Strasbourg

• La mobilité la plus faible dans les quartiers ouest de Strasbourg, qui concentrent à *cette échelle* plusieurs critères socio-démographiques impliquant une faible mobilité (taille de ménage élevée, part importante locataires HLM, revenus réduits, ...)





CUS répartition modale des habitants de la CUS

		Tous modes	Marche	Vélo	2RM	VP	TCU	TCI	Train	Total TC
Mobilité CUS	2009	3,87	1,29	0,29	0,02	1,77	0,43	0,01	0,03	0,48
	1997	4,53	1,42	0,27	0,03	2,41	0,34	0,01	0,01	0,39
	1988	4,04	1,32	0,32	0,08	2,04	0,25	0,01	0,01	0,30
Évolution 97 - 09		-14,6%	-9,2%	7,4%	-33,3%	-26,6%	26,5%	0%	200,1%	23,1%

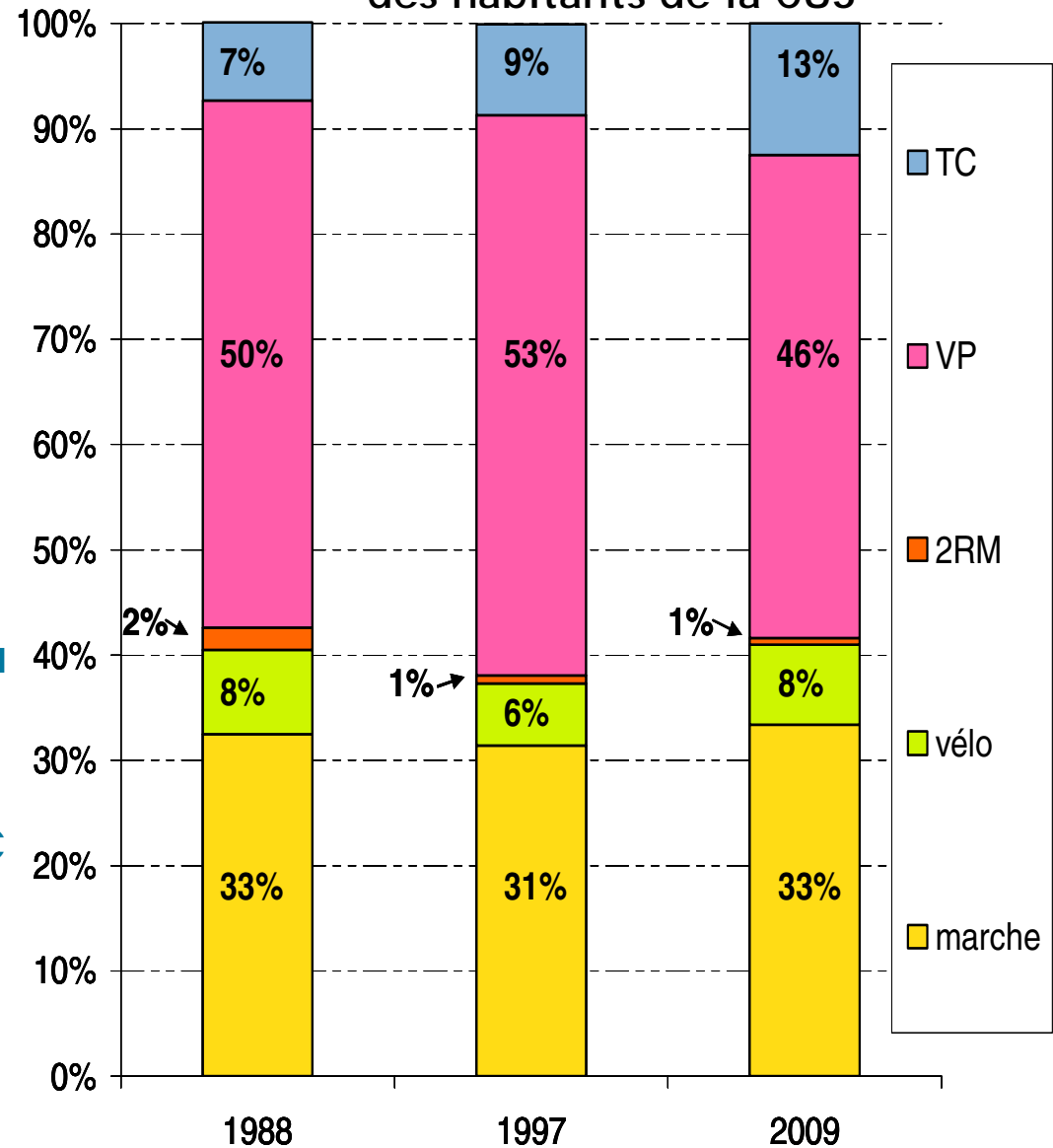
- Seules les mobilités TCU, train et vélo augmentent... malgré la baisse de la mobilité
- Depuis 1988, la mobilité TC a augmenté de 60%
- Depuis 1997, la mobilité VP a diminué de 27%



CUS part modales

- La marche à pied représente toujours un tiers des déplacements
- Augmentation de la part vélo qui se rapproche du niveau de 1988
- Forte diminution de la part de la voiture qui passe pour la première fois sous les 50%
- Augmentation de la part des TC qui atteint presque les 13% en 2009

parts modales
des habitants de la CUS

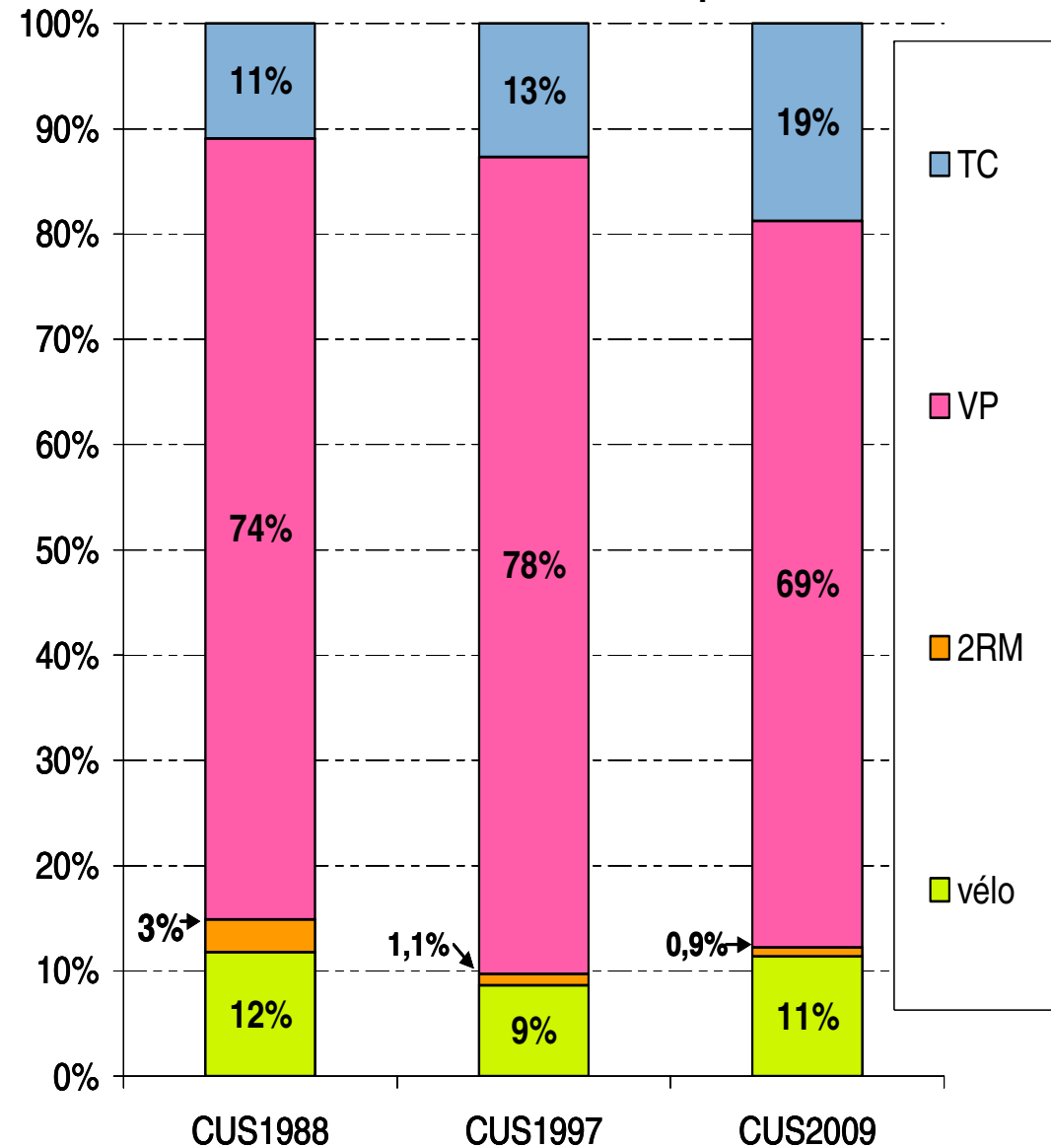


CUS

part modales mécanisées

- La vélo au-delà de 10% des déplacements mécanisés
- La voiture représente plus de 2/3 des déplacements mécanisés
- Près d'un déplacement mécanisé sur cinq est réalisé en TC

parts modales des habitants de la CUS - modes mécanisés uniquement





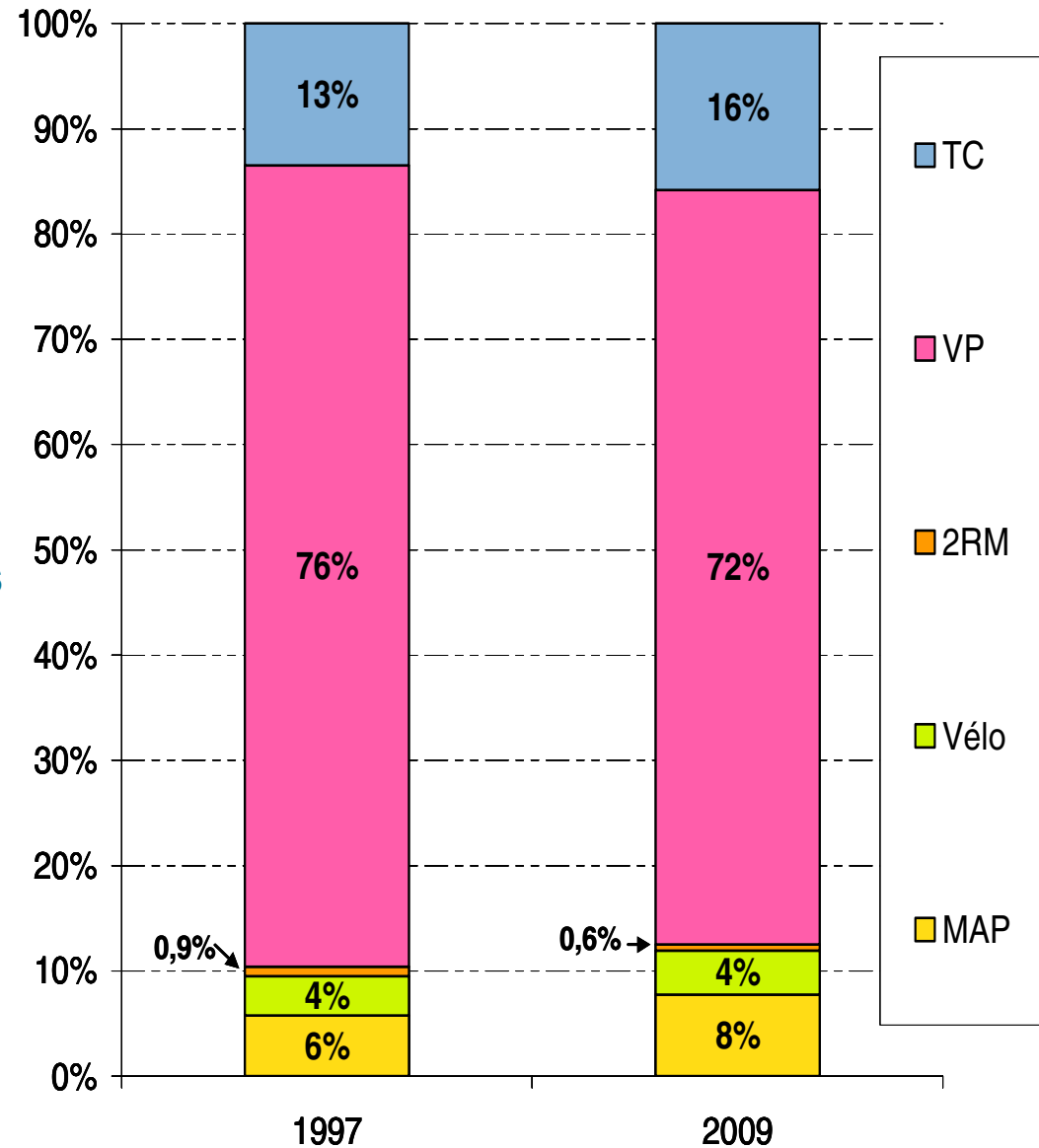
parts modales kilométriques
- Habitants de la CUS -

CUS

part modales kilométriques

En 2009 dans la CUS:

- Deux tiers des kilomètres sont parcourus en voiture
- 16% des kilomètres sont parcourus en TC



Comparaison avec d'autres agglomérations

	Marche	Vélo	2RM	VP	TCU	Total TC
CUS 2009	33,4%	7,6%	0,6%	45,9%	11,2%	12,5%
Lille métropole 2006	31.4%	1.6 %	0.8%	56.1%	9.3%	10.1%
Lyon 2006	33.6%	1.7%	0.5%	47.4%	15.3%	16.8%

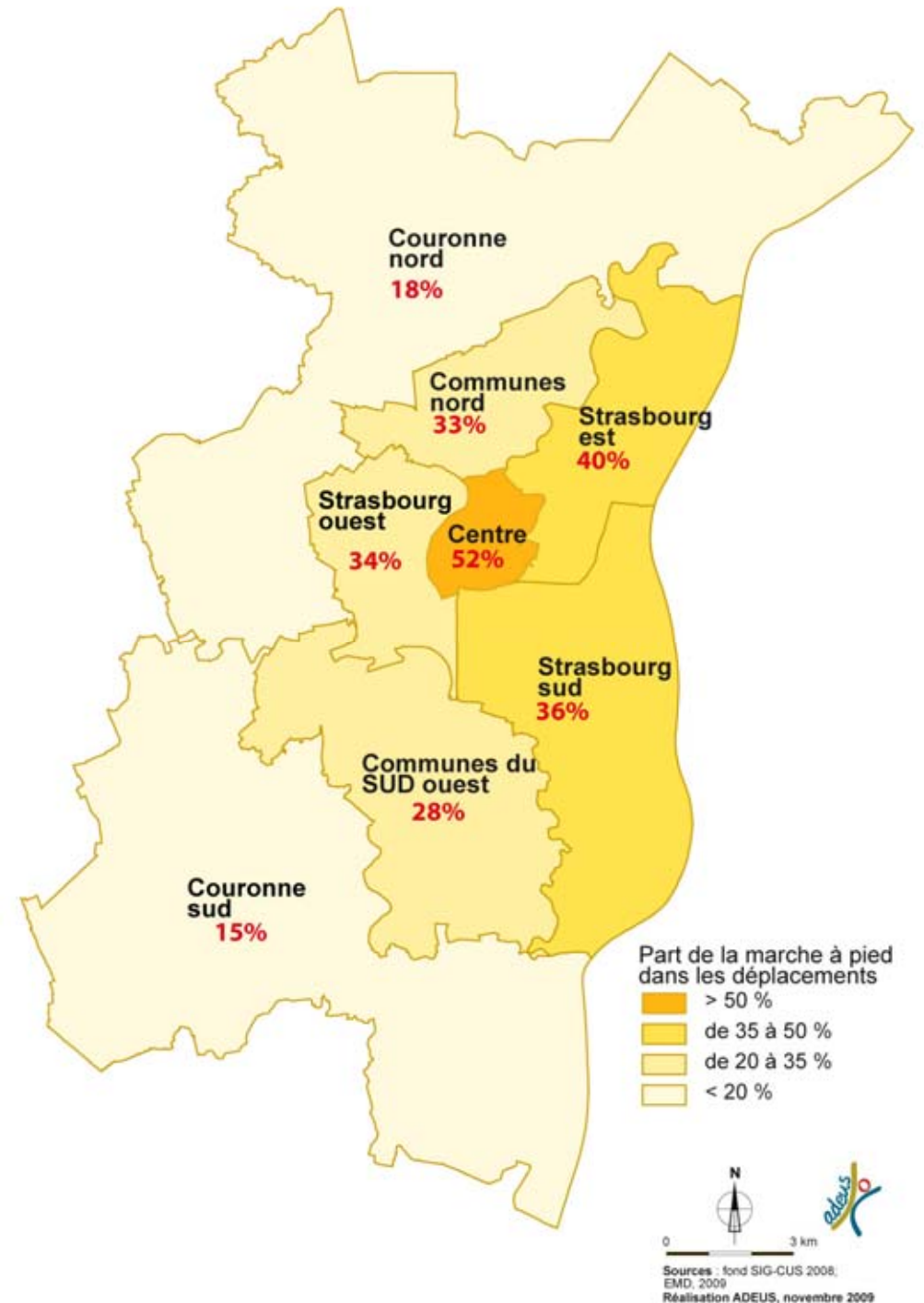
• **Malgré le caractère visible et exemplaire de son tramway et de sa politique de transports en commun, la CUS se dénote surtout par :**

- **Un usage très supérieur à la moyenne du vélo, y compris par rapport aux villes avec VLS**
- **Un usage réduit de la voiture**



Part modale MAP 2009 selon les zones de résidence

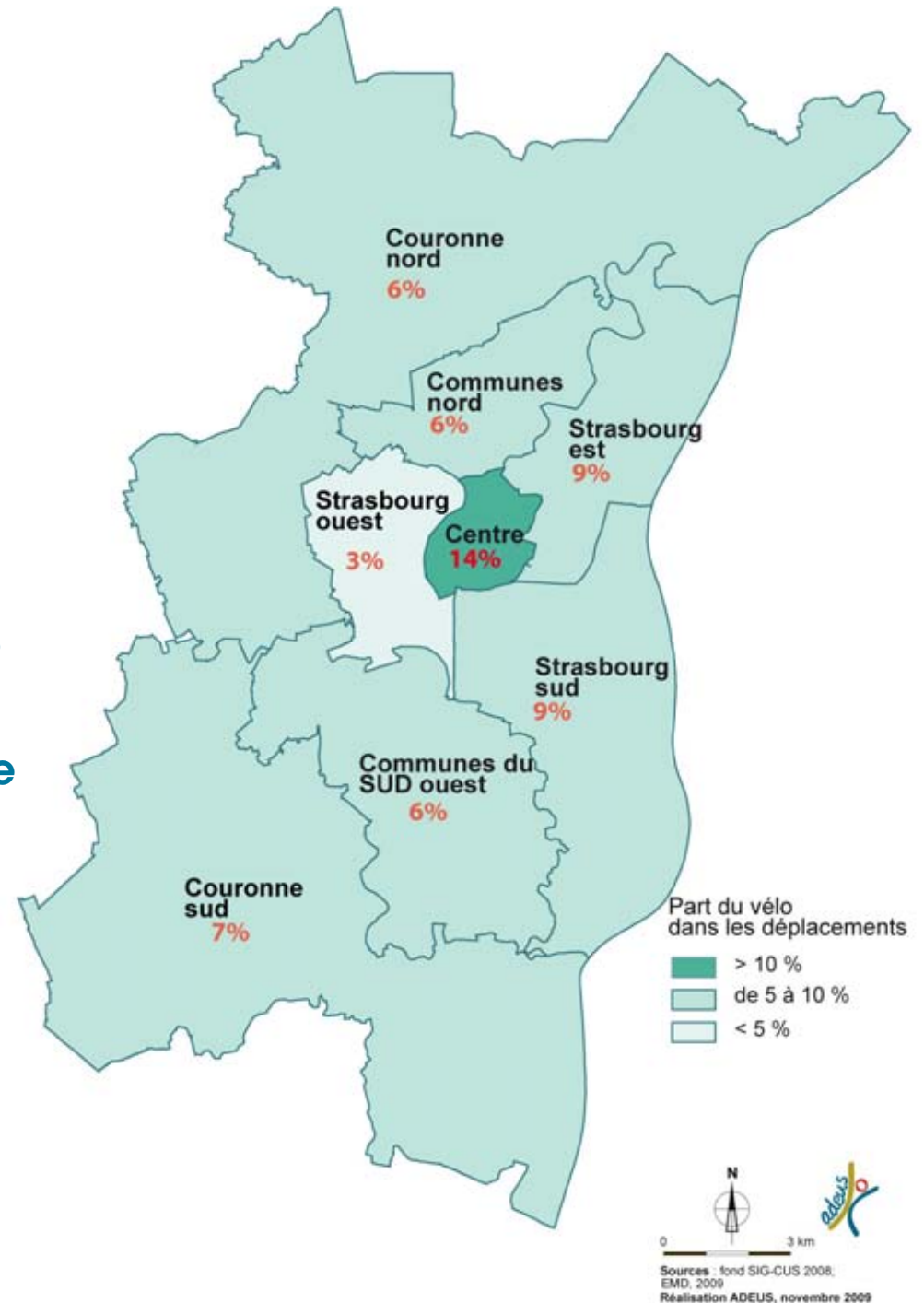
- Très fort différentiel d'usage entre les quartiers...
- ...lié aux centralités, à la densité urbaine, et à la qualité des espaces publics

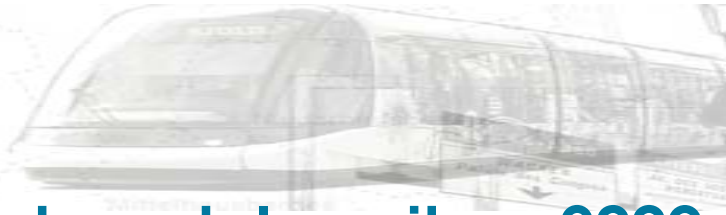




Part modale vélo 2009 selon les zones de résidence

- Deux quartiers se distinguent:
 - Le centre par son niveau d'infrastructures élevé... et un usage fort, en forte croissance
 - Strasbourg Ouest par un réseau discontinu et peu lisible .. et un usage plus faible



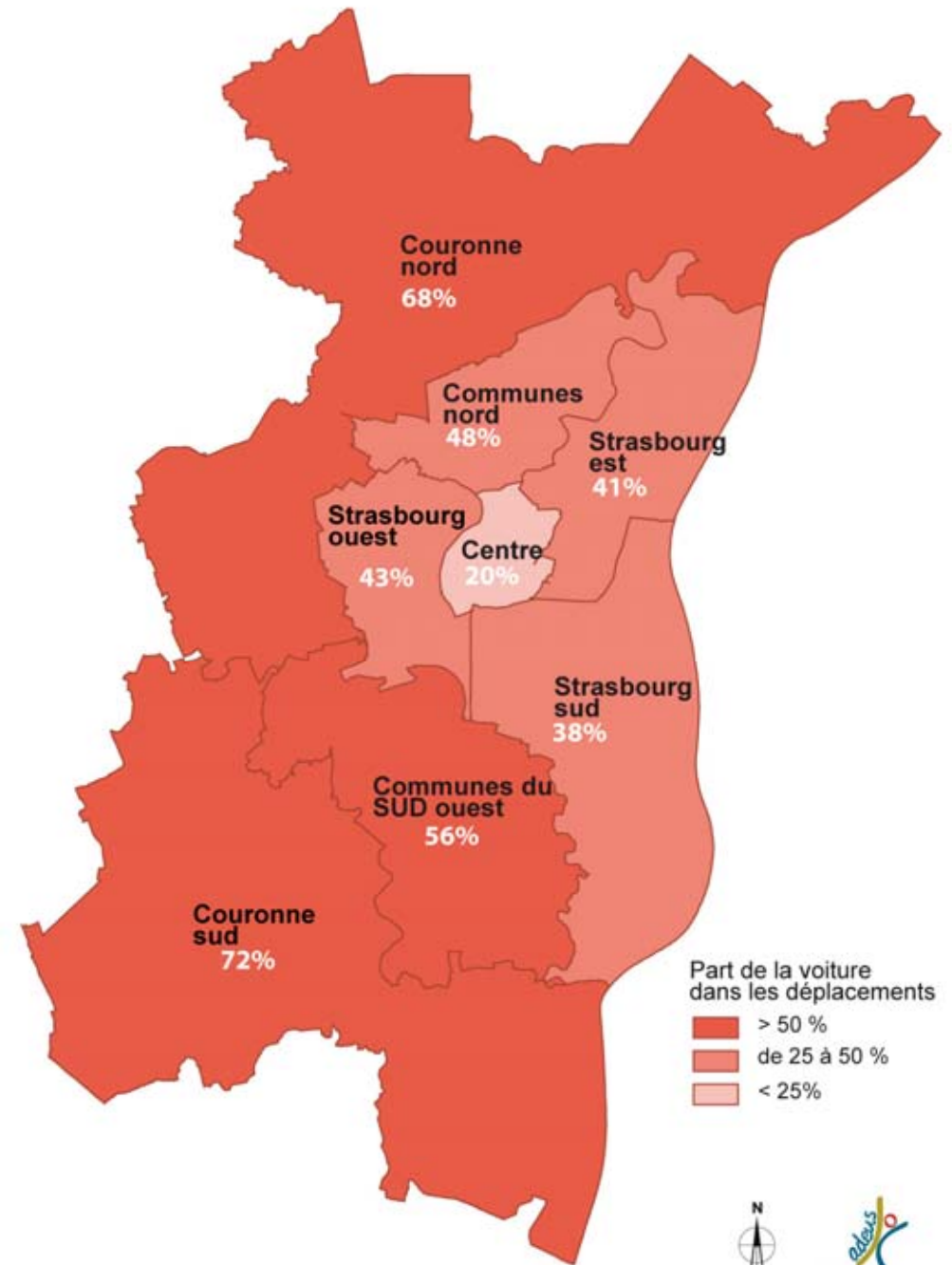


Part modale voiture 2009 selon les zones de résidence

- Plus on s'éloigne du centre, plus la part de la voiture est forte

- Plus la contrainte est forte, moins la voiture est utilisée

- Seul un déplacement sur cinq en voiture pour les résidents du centre de Strasbourg



Part de la voiture dans les déplacements

- > 50 %
- de 25 à 50 %
- < 25%

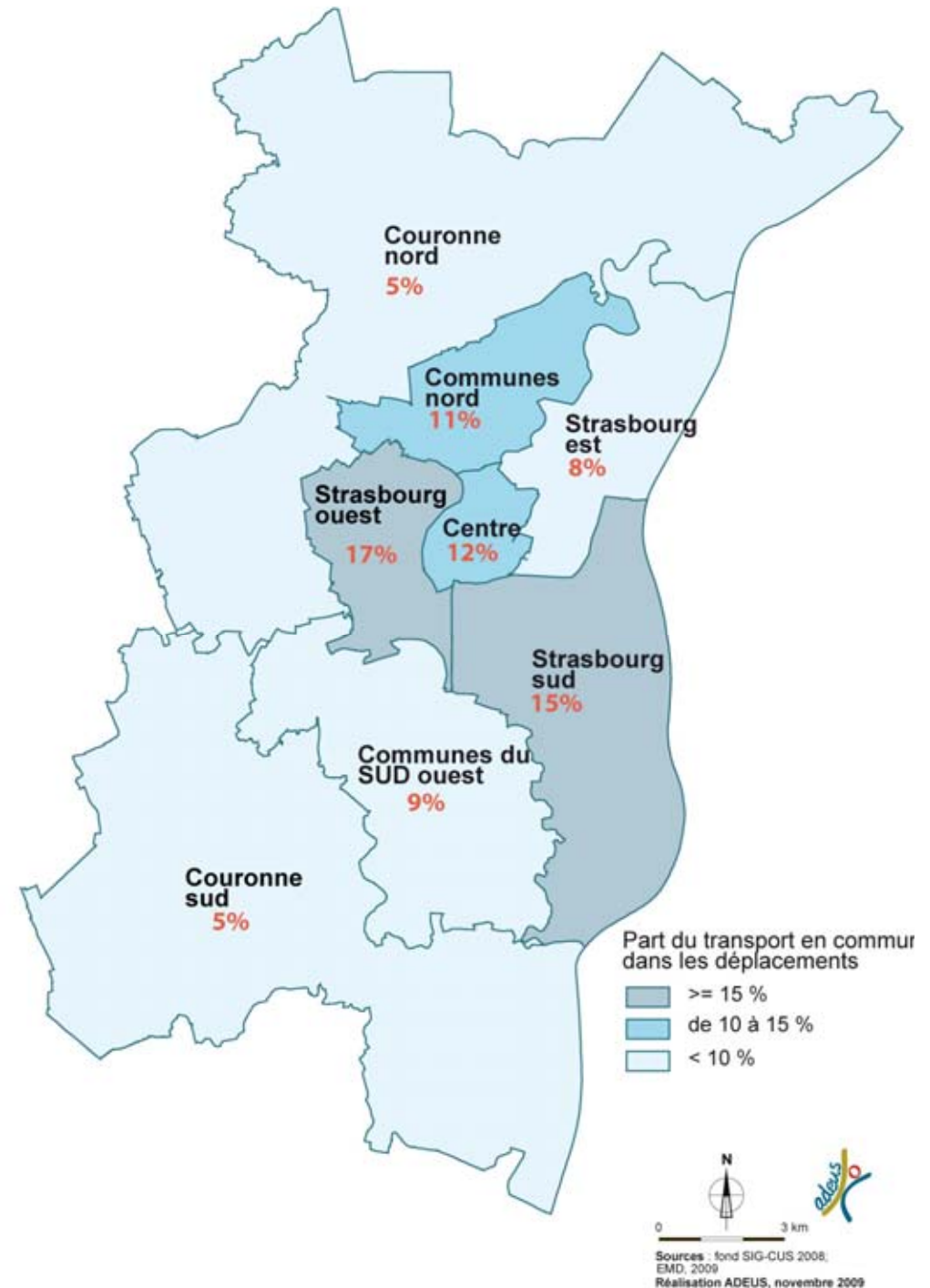


Sources : fond SIG-CUS 2008;
EMD, 2009
Réalisation ADEUS, novembre 2009



Part modale TCU 2009 selon les zones de résidence

- Un usage élevé des TCU au-delà du seul centre-ville, notamment en première couronne
- Un usage beaucoup plus réduit en deuxième couronne





EMD 2009 : Evolution CUS

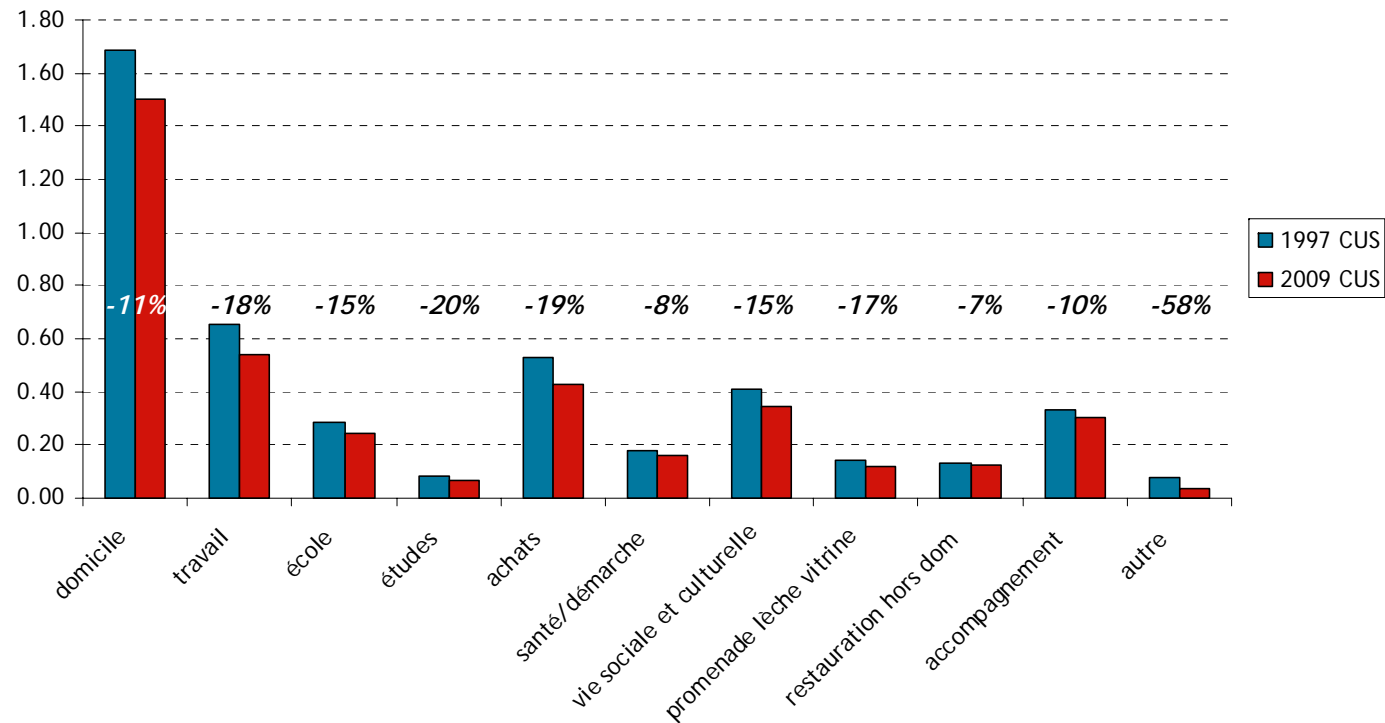
La baisse de la mobilité sur la CUS

Premiers éléments de compréhension



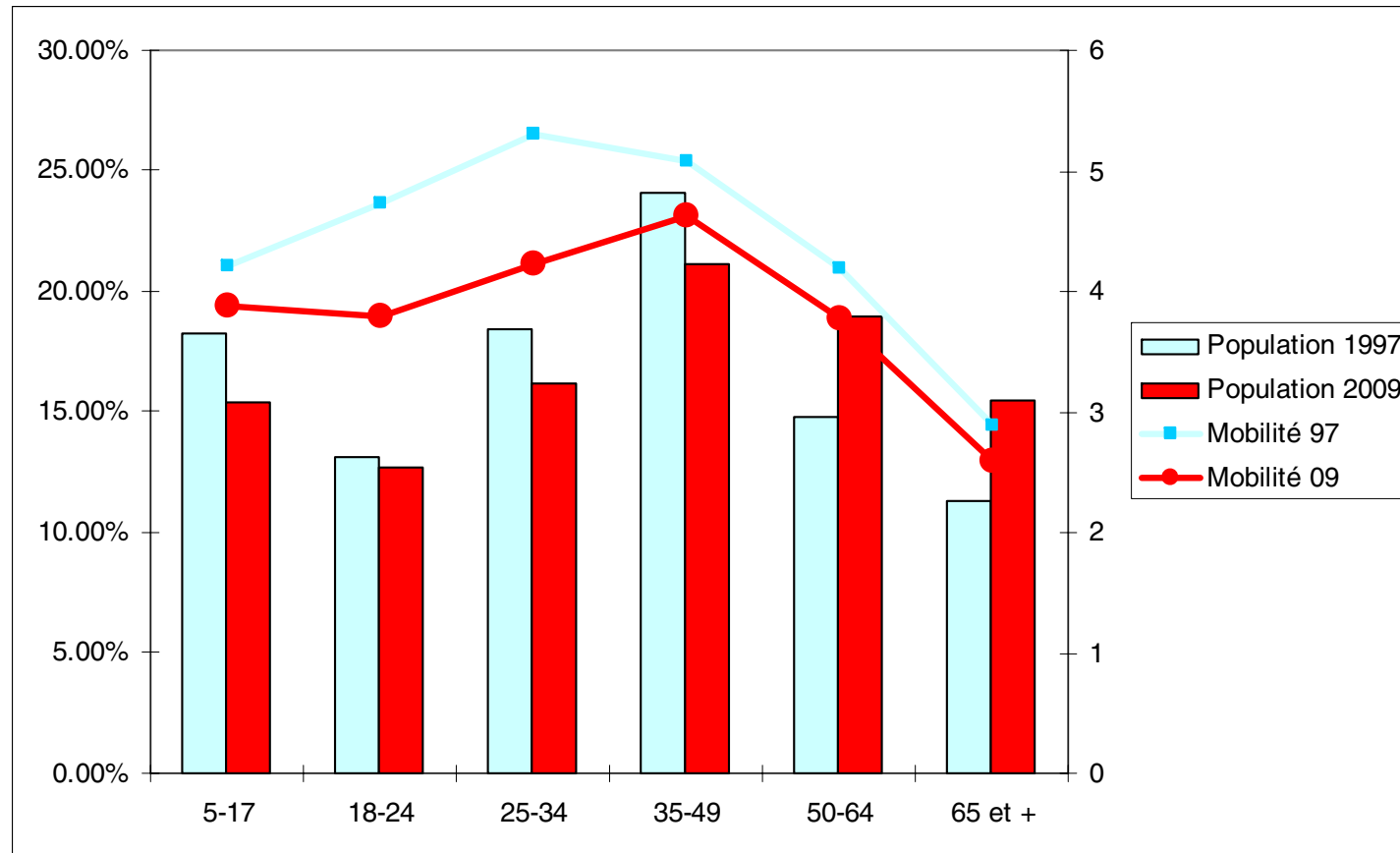
La baisse de la mobilité est généralisée.
Elle concerne tous les motifs de déplacements, toutes les classes de personnes (âge, sexe, occupation principale)...

Mobilité pour les différents motifs - évolution 1997 2009 - résidents de la CUS





Un facteur explicatif : la variation de la structure démographique

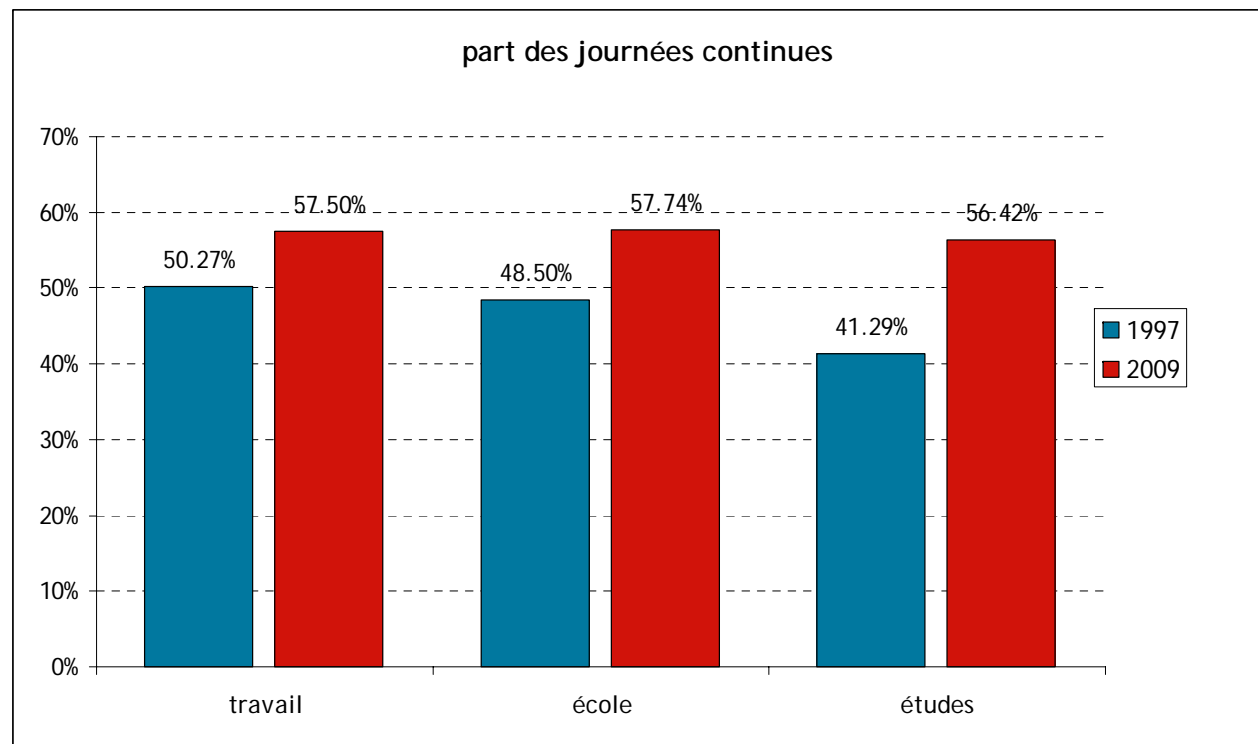


- Depuis 1997, augmentation de la part de la population de plus de 50 ans...
- qui est moins mobile que le reste de la population

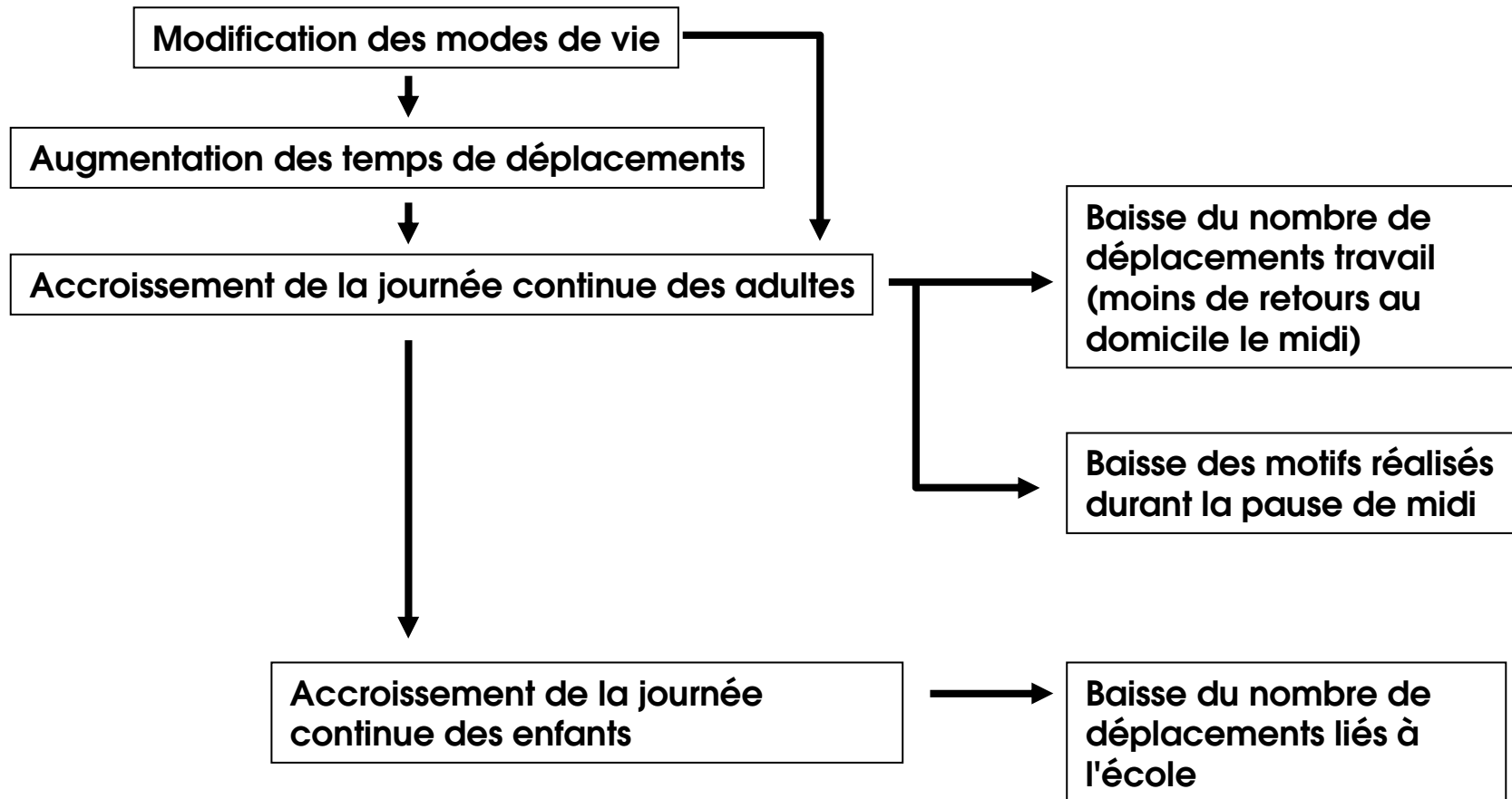
... explique environ 10% de la baisse de la mobilité de manière directe...

Un second éléments explicatif : modifications de l'organisation de la journée

- La part des journées continues est en augmentation pour les activités professionnelles étudiantes et scolaires...



Une nouvelle organisation qui impacte sensiblement les activités réalisées



... explique environ 20% de la baisse de la mobilité de manière directe...



... et probablement plus de manière indirecte...

L'évolution du temps de travail renforce les phénomènes à l'œuvre :

A l'échelle journalière :

- augmentation du temps de travail
- augmentation des temps de déplacements

→ Laisse moins de temps pour réaliser des motifs chaque jour

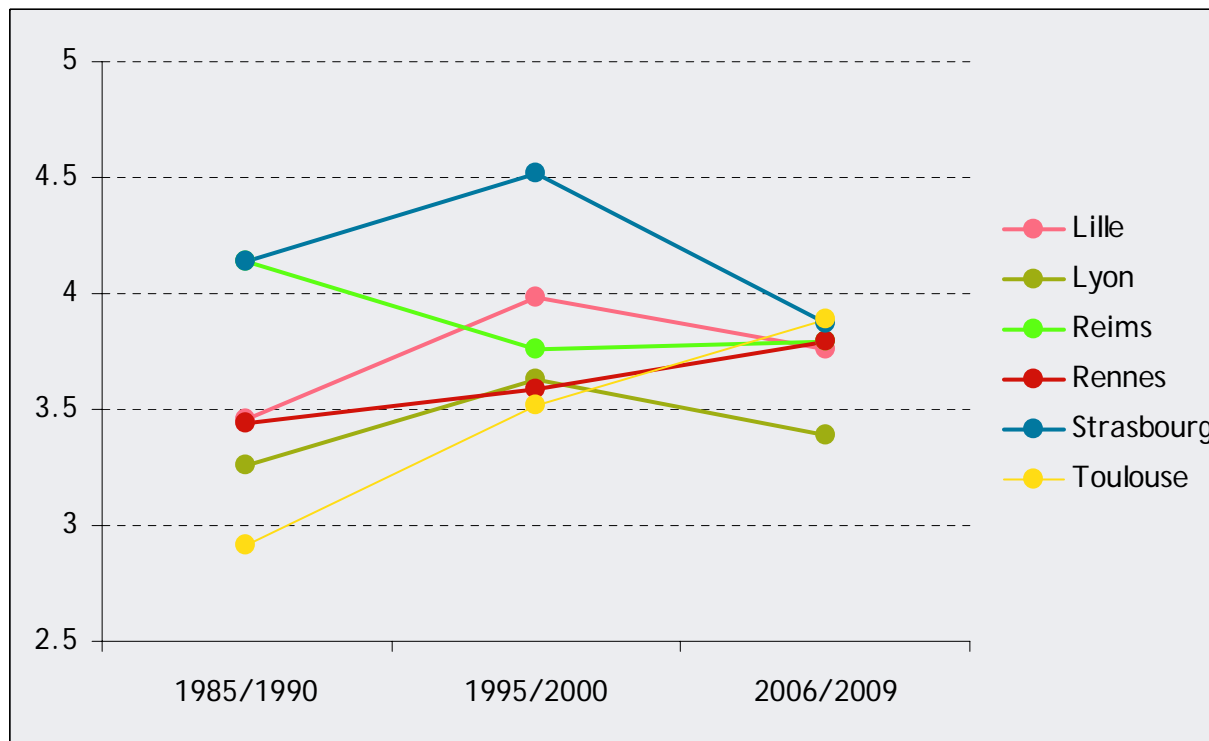
Mais à l'échelle de la semaine :

- diminution du temps de travail

→ De nouvelles formes de mobilité probablement à l'oeuvre

Importance du phénomène de baisse de la mobilité sur l'agglomération strasbourgeoise... à relativiser

Les résultats des enquêtes de Lyon et Lille indiquent déjà une baisse de la mobilité, avant le début de la crise.



- la baisse de mobilité Strasbourgeoise ...
- ... répond à d'autres baisses en France ...
- d'autres agglomérations voient leur mobilité croître, mais pour rester à des niveaux de mobilité comparables in fine.
- **Globalement les écarts de mobilité se resserrent en France**



EMD 2009 : Evolution CUS

L'effet des extensions tramway

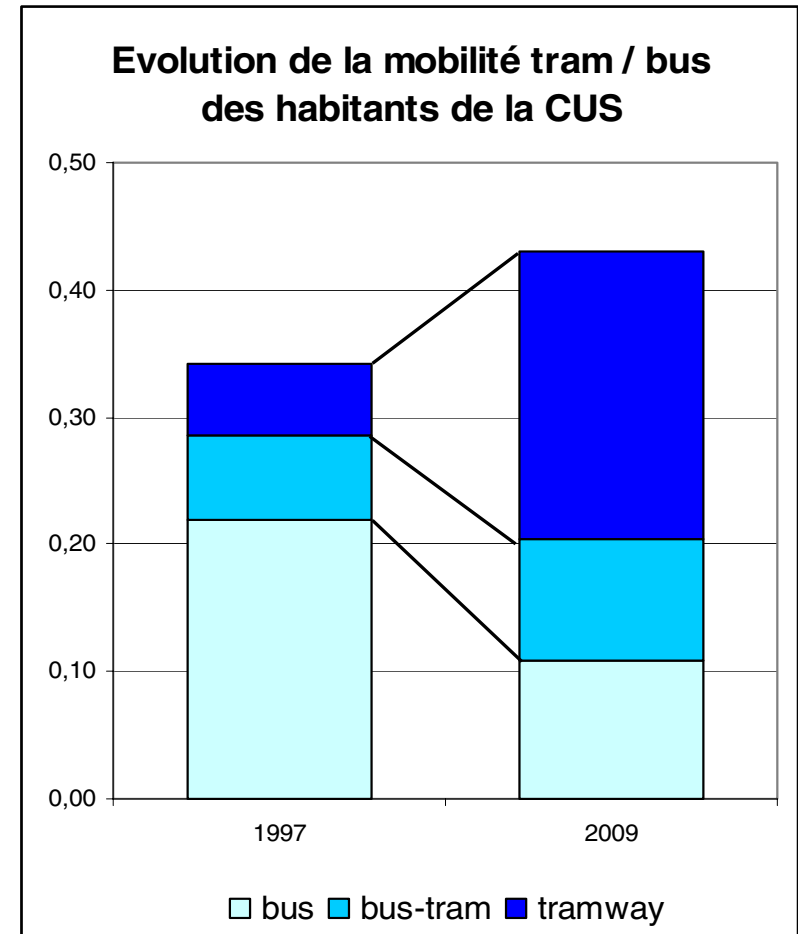


L'utilisation des transports collectifs par les habitants de la CUS

Entre 1997 et 2009, les habitants de la CUS utilisent plus les transports en commun urbains...

... et surtout le tramway

- Les habitants déjà desservis par le tramway en 1997, utilisent encore plus les transports en commun en 2009 (de 10% en 1997 à 16% en 2009)
- Trois quart des déplacements en TC se font avec le tramway (seul ou en correspondance)





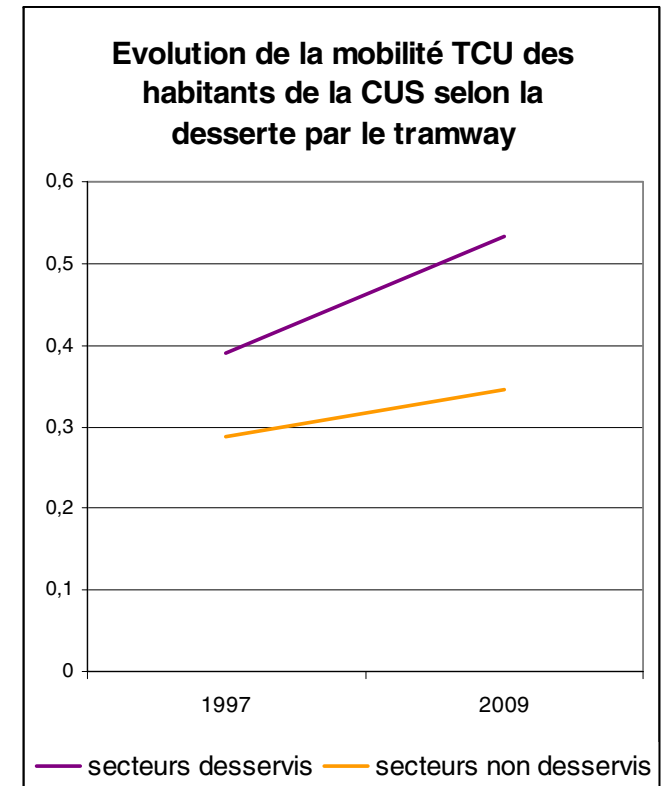
Une hausse générale de l'utilisation des transports collectifs... ... y compris en dehors des secteurs tramway

L'utilisation des transports collectifs augmente fortement dans les secteurs desservis par le tramway...

- La mobilité individuelle en transport collectif passe de 0,39 à 0,53 : + 36%
- La part modale des transports collectifs passe de 9 à 14 %

... mais AUSSI dans les secteurs non desservis par le tram

- La mobilité individuelle en transport collectif passe de 0,29 à 0,34 : + 19%
- La part modale des transports collectifs passe de 6 à 9 %



La hausse de la mobilité individuelle en transport collectif des habitants n'est pas liée exclusivement aux résidents des quartiers desservis par le tramway



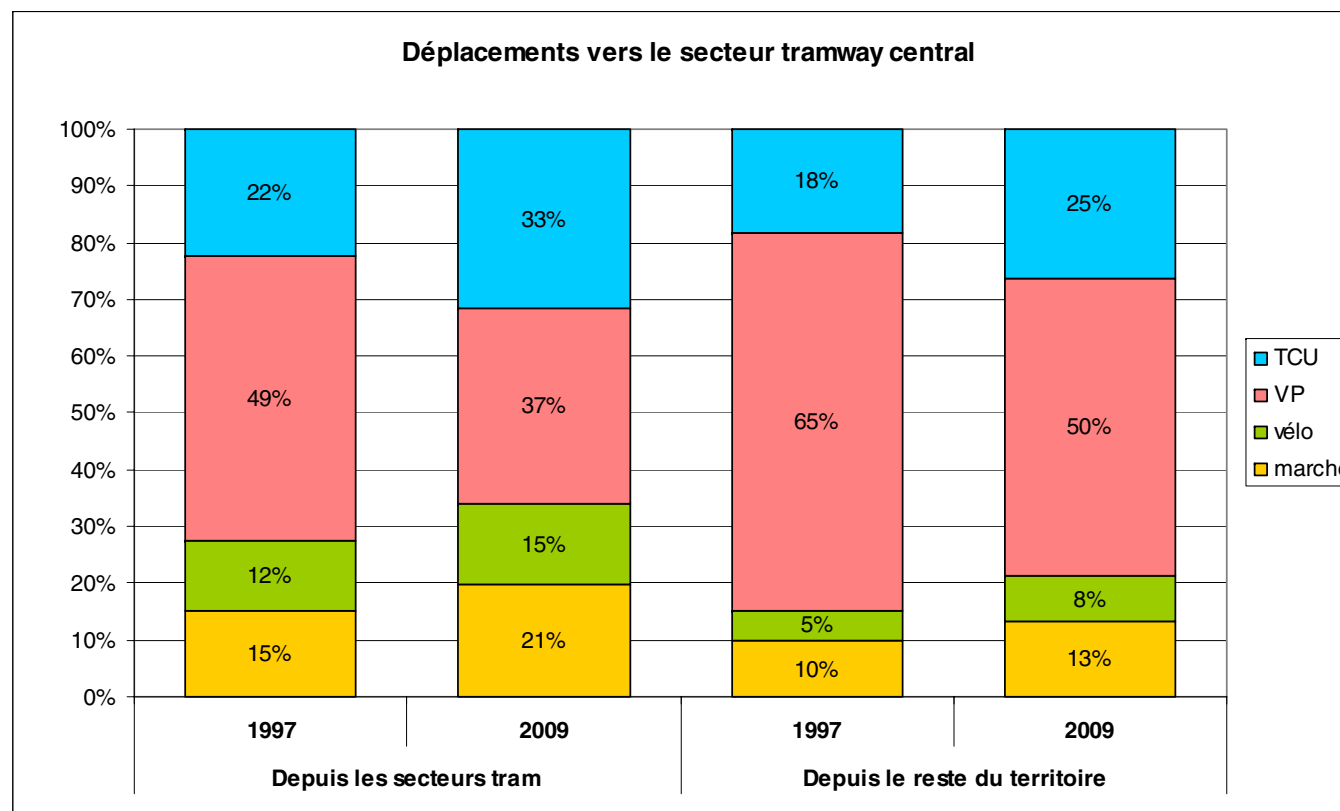
Vers le centre : une hausse de l'usage des transports collectifs

Depuis les quartiers desservis par le tram

- La part des transports collectifs est comparable à celle de la voiture sur ces destinations

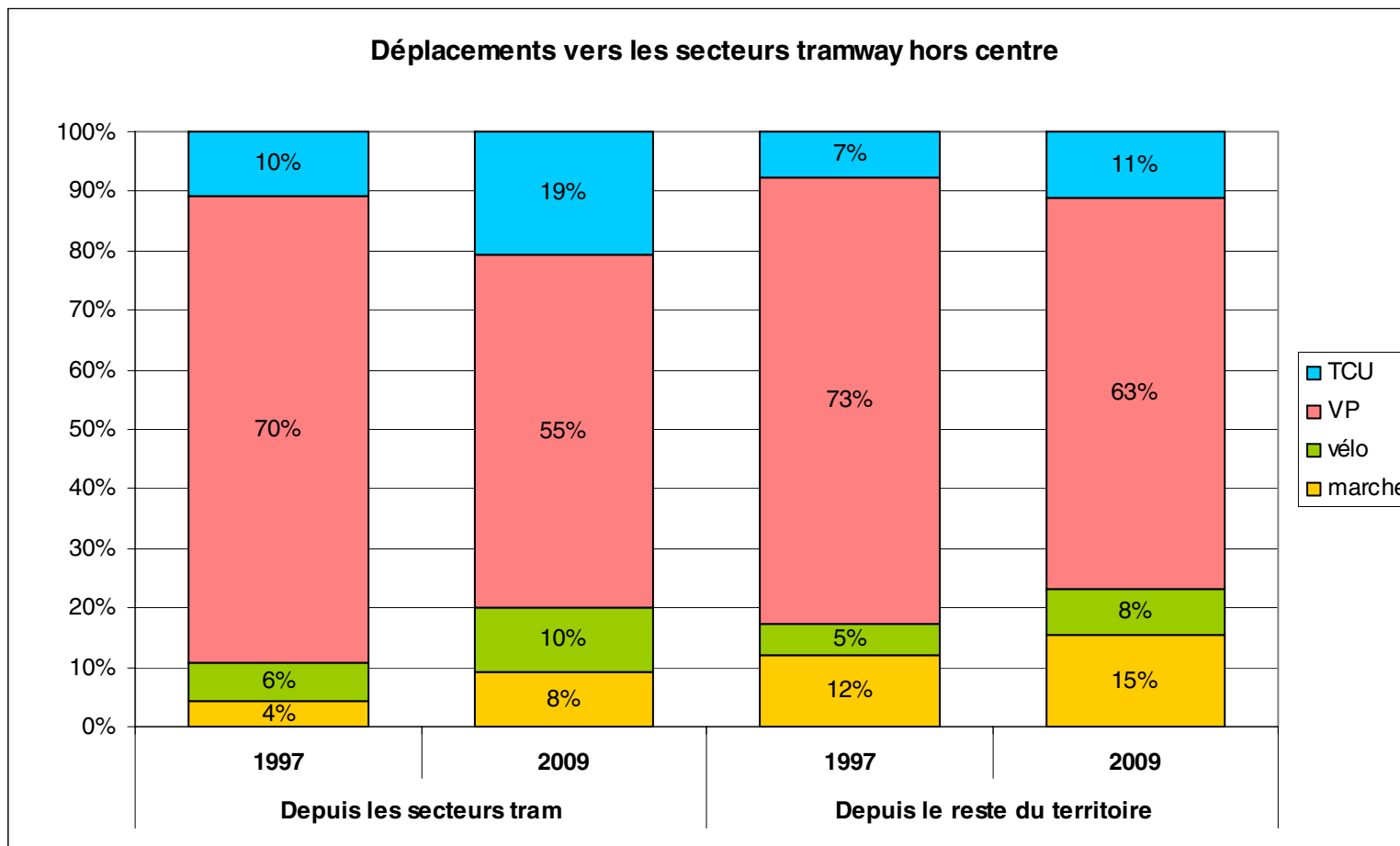
Depuis les quartiers non desservis

- Une baisse de la part de la voiture dont la part reste néanmoins à 50%





Vers le reste du territoire : une hausse de l'usage des transports collectifs... qui restent minoritaires



... mais qui progressent, y compris en dehors des secteurs desservis par le tramway



Suite données dans le cadre de l'observatoire départemental des déplacements



Suite du programme de travail EMD

L'Observatoire Départemental des Déplacements

- Un lieu de partage et d'études entre Etat, Région, Département et CUS,
- Un comité de pilotage politique
- Elaboration de rapport annuel qui seront a priori téléchargeables et publics dès l'année 2010
- Un comité de pilotage politique



Suite du programme de travail EMD

Les prochaines études (qui seront restituées également)

- Analyse des répartitions modales selon les distances (et les territoires) : typologie des flux
- Usage de l'A35 en fonction des origines / destinations, dans une optique de quantification des flux pouvant être rabattus vers les transports en commun.
- Zoom sur les usages des transports en commun
- Zoom sur les usages du vélo
- Lien entre pratiques de mobilité et formes urbaines



EMD 2009 : Suivi de la mobilité

Les modalités de transmission des données



- **Structure de la base de donnée**
 - Les traitements standards
 - La base de données

- **Une difficulté à prendre en compte : les limites statistiques**



Mise en garde :

Cette enquête est basée sur un tirage au sort d'environ 1% de la population. Il est donc essentiel de comparer les résultats redressés **et** non redressés de manière à s'assurer de la représentativité statistique.

Les copropriétaires des données de l'enquête ménages déplacements déclinent toute responsabilité sur l'exploitation et les conclusions qui seront tirées des analyses réalisées.

Source : EMD 2009.



EMD 2009 : Modalité de transmission des données

	BE sous contrat	Opérateurs privés	Public	Universitaires / recherche publique	Grand public
Notes analyses ADEUS	X	X	X	X	X
Questionnaire de l'EMD	X		X	X	
Cartes jpg	X		X	X	
Résultats Powerpoint	X	X	X	X	X
Analyses standards	Lettre d'engagement	Au cas par cas Concertation	Lettre engagement - Mise à disposition sans rediffusion	Lettre d'engagement - Retour sur ce qui est fait	NON
Analyses complémentaires	Lettre d'engagement	Au cas par cas Concertation	Lettre engagement - Mise à disposition sans rediffusion	Lettre d'engagement - Retour sur ce qui est fait	NON
Données SIG	Lettre d'engagement	Au cas par cas Concertation	Lettre engagement - Mise à disposition sans rediffusion	Lettre d'engagement - Retour sur ce qui est fait	NON
Données brutes	Lettre d'engagement	Au cas par cas Concertation	Lettre engagement avec décharge et mise en garde - Mise à disposition sans rediffusion	Lettre d'engagement avec décharge et mise en garde - Retour sur ce qui est fait	NON