

**Qui sont les usagers des transports
en commun urbains ?**

Quelles sont les évolutions depuis 2009 ?

**Traitements à la demande
de l'Enquête ménage allégée 2019**

Février 2022

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



Sommaire

Introduction	p. 3
Où habitent les usagers de la CTS ?	p. 4
Profil des usagers de la CTS (habitant l'Eurométropole de Strasbourg)	p. 6
Profil des usagers de la CTS (n'habitant pas l'Eurométropole de Strasbourg)	p. 7
Quelle est l'évolution depuis 2009 ? ?	p. 8
Quelle image ont les transports en commun ?	p. 9
Point clef : impact de l'entrée dans la vie active ?	p. 10
Point clef : impact de la tarification solidaire ?	p. 11
Conclusions et principaux résultats	p. 12



Introduction

Contexte

↳ Travaux fondés sur l'Enquête Ménage 2019 (EMA 2019),
à la demande des partenaires de l'Observatoire des Mobilités.

Initialement, la problématique devait porter sur les usagers des transports collectifs (TC) en général. Il a été décidé avec les partenaires de l'observatoire de centrer les réflexions sur les usagers de la CTS car les autres transports collectifs, en particulier urbains, n'étaient pas suffisamment représentés dans l'EMA 2019.

↳ Usager TC : toute personne ayant utilisé au moins une fois un TC urbain le jour enquêté.

↳ Extensions de lignes et mise en place de la Tarification Solidaire depuis la dernière EMD en 2009.

Méthode et limites

↳ Usager sur un **jour type de semaine**.

L'usager type du week-end, qui peut différer par son motif de déplacement, sa fréquence d'usage ou même sa sociologie, n'est donc pas pris en compte.

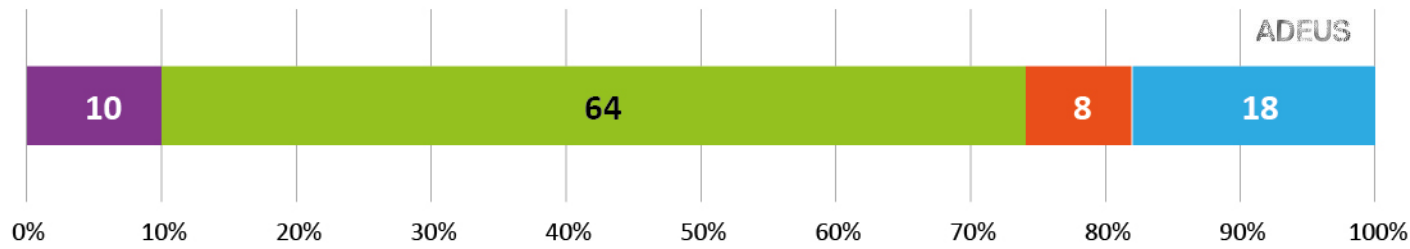
↳ L'analyse porte uniquement sur les **habitants du Bas-Rhin**.

Les touristes, français ou étrangers, ou même les habitants de Kehl, ne sont pas pris en compte dans l'enquête.



Où habitent les usagers de la CTS ?

Origine géographique des usagers CTS



■ cœur de métropole

■ autres quartiers strasbourgeois et 1^{ère} couronne de l'Eurométropole de Strasbourg

Cœur de métropole = Gare, Grande île, Krutenau, Neustadt

■ 2nde couronne de l'Eurométropole de Strasbourg

■ hors Eurométropole de Strasbourg

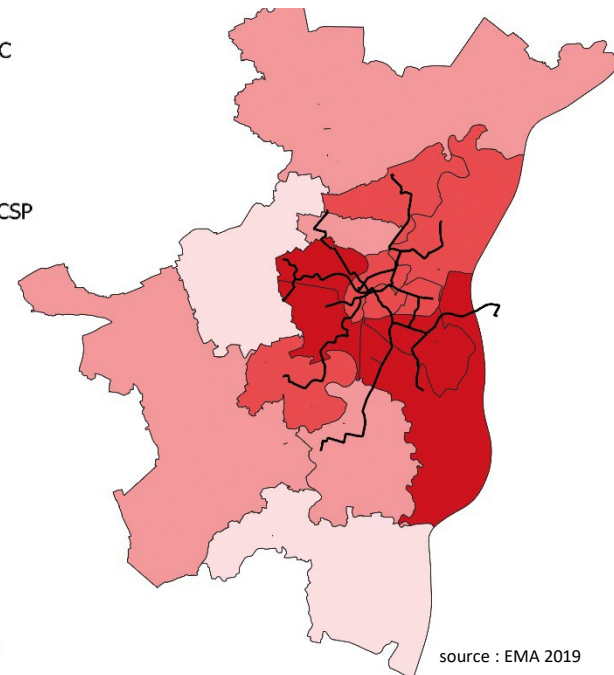
source : EMA 2019

➔ **18%** des usagers de la CTS n'habite pas dans l'Eurométropole de Strasbourg ! Cela concerne **23 % des personnes habitant en dehors de l'Eurométropole de Strasbourg et faisant un déplacement en lien avec celle-ci.**

➔ Pour la suite, on différenciera les usagers de la CTS selon s'ils habitent l'Eurométropole de Strasbourg ou non.

Part des usagers TC par quartiers de Strasbourg et zones de l'Eurométropole de Strasbourg

Part usager TC
■ <10%
■ 10 - 20
■ 20 - 30
■ >30%
— Lignes TCSP

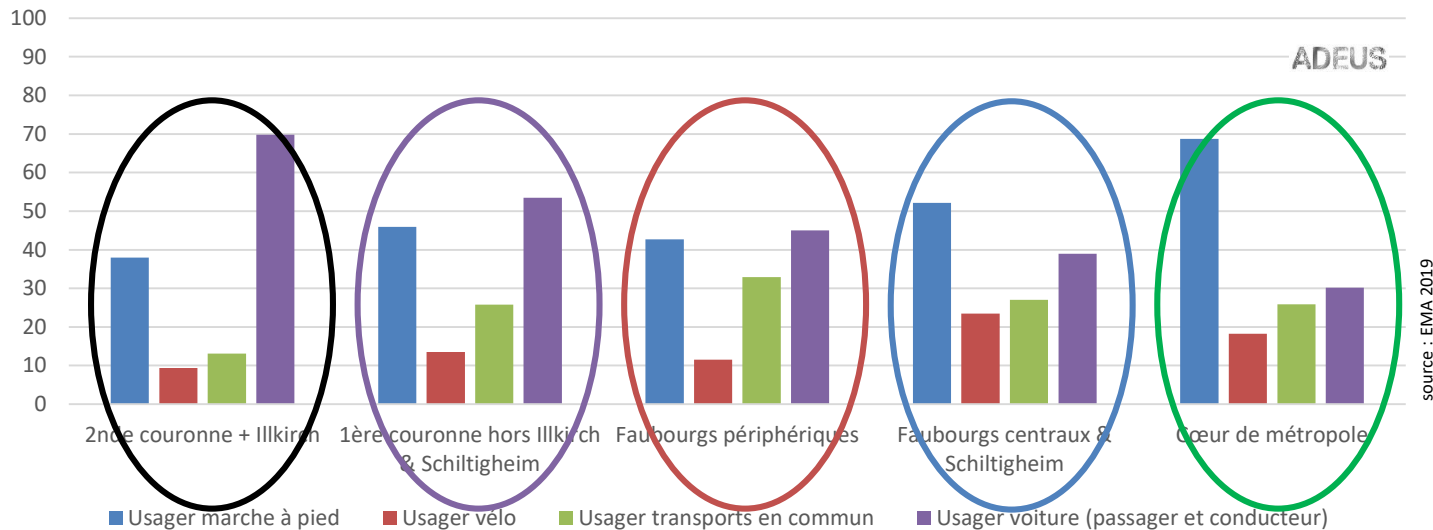


source : EMA 2019



Où habitent les usagers de la CTS ?

Part des usagers de chaque mode selon zone d'habitation



⇒ Selon les usages de ses habitants, cinq zones sont distinguables sur l'Eurométropole :

- **2^{de} couronne et Illkirch : grand usage de l'automobile** – faibles proximité et accès aux transports collectifs,
- **1^{ère} couronne (hors Illkirch et Schiltigheim) : usage partagé entre automobile et transports en commun** – faible proximité et meilleur accès aux transports collectifs,
- **Sur les faubourgs périphériques de Strasbourg (Koenigshoffen, Elsau, HautePierre, Cronembourg, Meinau, Neuhof, Port du Rhin) : pic d'usage des transports collectifs** – quartiers assez défavorisés avec un bon accès aux transports en commun,
- **Sur les faubourgs centraux (Neudorf, Robertsau, Orangerie) et Schiltigheim : transports en commun en compétition avec l'usage du vélo** – la faible distance des services rend le vélo aussi attractif que les transports en commun,
- **Sur le cœur de métropole : la marche à pied devient très plébiscitée** tandis que l'usage de tous les autres modes, surtout l'automobile, diminue.

Profil des usagers de la CTS (habitant l'Eurométropole de Strasbourg)

- * **20%** des usagers a une voiture et choisit pleinement de ne pas l'utiliser
 - ➔ Parmi eux, 25% est usager occasionnel. Un flux certes faible mais une grande part de la population est touchée !
- * **1^{er} facteur discriminant : l'âge**
 - 22 % sont mineurs et 47 % ont moins de 25 ans
- * **2^{ème} facteur discriminant : l'occupation principale**
 - 23 % sont étudiants
- * **3^{ème} facteur discriminant : l'accès à la voiture**
 - 22 % n'ont pas le permis
 - 9 % n'ont pas de voiture
 - 4 % n'ont pas accès à une voiture
- * Des déplacements principalement pour **des motifs professionnels** :
 - 86 % des déplacements de scolaires et étudiants avec le réseau CTS sont pour rallier le lieu d'étude ;
 - 50 % des déplacements des adultes avec le réseau CTS sont pour rallier le lieu de travail (et 18 % pour aller faire des achats)

Pour près de **80 % des usagers, le service donné par la CTS est essentiel** :

- Certains d'entre eux ont d'ailleurs pu choisir de ne pas passer le permis ou de ne pas posséder d'automobile.
- Cela souligne l'importance de la notion de service public.

L'EMA se concentre uniquement sur les déplacements en semaine ; les motifs sont vraisemblablement très différents le weekend.

Profil des usagers de la CTS (n'habitant pas l'Eurométropole de Strasbourg)

➔ On retrouve les mêmes tendances avec les mêmes facteurs discriminants...

➔ ... avec quelques différences :

- Plus grande part de mineurs et surtout d'étudiants,
- Seuls 12 % d'entre eux n'ont pas le permis et personne n'a pas de voiture.

➔ Des déplacements encore davantage pour des motifs professionnels :

- 70 % des déplacements des adultes avec le réseau CTS sont liés au travail,
- 89 % des déplacements des scolaires et étudiants avec le réseau CTS sont liés aux études.

L'EMA se concentre uniquement sur les déplacements en semaine ; les motifs sont vraisemblablement très différents le weekend.

➔ Mode utilisé pour arriver dans l'Eurométropole de Strasbourg :

- Le train pour 53 % des déplacements,
- L'automobile pour 34 % des déplacements,
- Puis enfin le car interurbain pour 13 % des déplacements.



Quelle est l'évolution depuis 2009 ?

sur l'Eurométropole de Strasbourg

- ➔ Le nombre d'utilisateurs de la CTS a bondi de **40 %** entre 2009 et 2019 !
- ➔ Les critères discriminants et les profils ont peu bougé depuis 2009 :
 - L'utilisateur type de 2009 est le même que celui de 2019.
 - On observe **un renforcement** de l'usage chez ceux qui en ont besoin,
 - Mais aussi **la captation de nouveaux usagers** qui n'utilisaient autrefois pas les transports collectifs.

Quelle image ont les transports en commun ?

Sur l'Eurométropole de Strasbourg

➔ L'opinion vis-à-vis des transports en commun...

Opinion	Mineurs usagers	Étudiants usagers	Ensemble des usagers des transports collectifs	Population de l'Eurométropole de Strasbourg (usager ou non)
Positive ou pragmatique	67	80	80	73
Négative	33	20	20	27

source : EMD 2009

Positive : agréable, confortable, écologique, reposant, sûr...

Pragmatique : économique, indispensable, pratique, rapide...

Négative : cher, contraignant, dangereux, insuffisant, lent...

➔ Des opinions **plus positives chez les usagers des transports en commun** que chez les non-usagers.

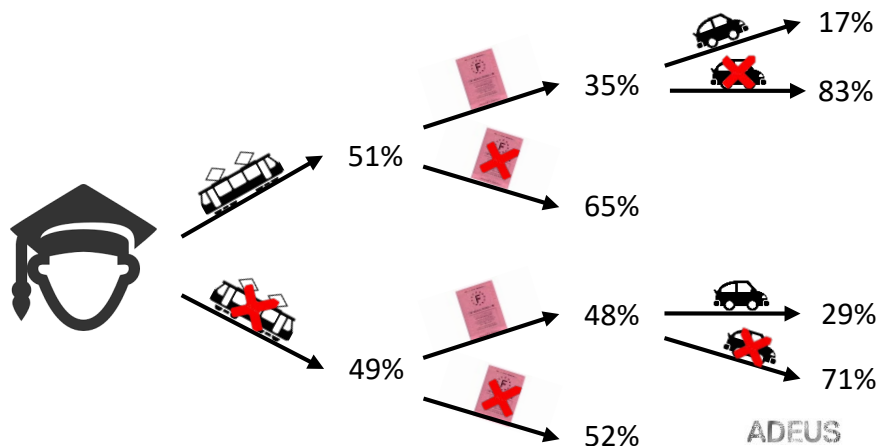
➔ Une opinion négative assez homogène selon les catégories d'usagers, à l'exception **des moins de 18 ans où les transports collectifs ont mauvaise presse...**

- Ce sont les plus dépendants aux transports en commun.

Point clef : impact de l'entrée dans la vie active ?

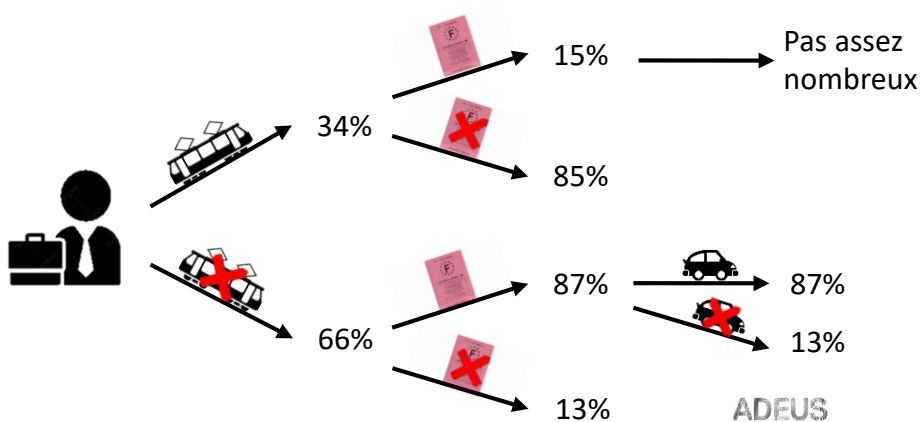
Analyse des usagers entre 18 et 25 ans, en différenciant les étudiants des employés

- ➔ 33% des jeunes employés est usager des transports collectifs (plus que la moyenne de la population de l'Eurométropole de Strasbourg : 25 %)
- ➔ 50 % des étudiants sont usagers des transports collectifs



➔ Chez les étudiants :

- **Grand usage de la CTS** comparé au reste de la population de l'Eurométropole de Strasbourg,
- **Faible accès au permis** et encore plus **faible accès à l'automobile**, même chez les non-usagers.



➔ Chez les jeunes employés :

- **Usage soudainement moindre de la CTS**, très lié à la possession du permis et d'une voiture,
- Apparition de personnes « contraintes » d'utiliser la CTS,
- L'entrée dans la vie active semble correspondre avec le passage du permis et l'acquisition d'une voiture : comment garder ces personnes parmi les usagers ?

Point clef : impact de la tarification solidaire ?

Possession d'abonnement TC dans l'Eurométropole (%)		Scolaire	Étudiant	Cadre	Employé	Ouvrier	Chômeur et inactif
Population globale	2009	42	34	13	21	23	28
	2019	53	64	27	36	27	38
Usager TC	2009	86	70	53	64	68	55
	2019	92	97	79	84	78	81

source : EMD 2009 et EMA 2019

➔ Une augmentation de la part d'abonnés chez toutes les catégories socioprofessionnelles depuis 2009 liée à :

- Un remboursement à hauteur de la moitié du prix de l'abonnement depuis 2008,
- Des chômeurs et étudiants non lésés grâce à la tarification solidaire,
- Des usagers pour qui l'abonnement est désormais la norme.

Conclusions et principaux résultats

- ➔ L'opinion des usagers sur les transports collectifs est **très majoritairement positive**.
- ➔ **+ 40 %** d'usagers de la CTS entre 2009 et 2019 :
 - Une amplification d'usagers chez les scolaires et étudiants, grâce notamment à la tarification solidaire. L'effet sera sûrement encore plus prononcé avec la gratuité pour les moins de 18 ans.
 - Elargissement d'usage chez des populations encore peu usagères ;
- ➔ **20%** des usagers a une voiture et choisit de ne pas l'utiliser.
- ➔ **80 %** des usagers pour lesquels la CTS est essentielle :
 - Grande importance des transports publics pour la mobilité de nombreux citoyens – moins de 18 ans, avec peu de ressources, qui n'ont pas le permis ou d'automobile.
- ➔ Enjeux :
 - **Comment maintenir les jeunes parmi les usagers CTS** afin qu'ils ne se détournent pas vers l'automobile dès l'entrée dans la vie active ?
 - **Quelle amélioration de l'offre, notamment en 2nde couronne de l'Eurométropole** (seulement 12 % d'usagers dont 64 % de scolaires et étudiants) ?
 - **Changer positivement l'image des transports collectifs auprès des moins de 18 ans ?**

Pour aller plus loin :

- [Typologie des flux métropolitains de moyennes et longues distances : enjeux et marge de manœuvre](#) – Novembre 2020
- [Observatoire des Mobilités 2019 : Dernières évolutions avant Covid](#) – Septembre 2020
- [Enquête Mobilité 2019 : Résultats essentiels](#) – Mai 2020

Équipe projet :

Antoine Frediani (chef de projet), Jessica Berlet, Nathalie Griebel, Timothé Kolmer, Benoît Vimbert

PTP 2021 – **Projet n° 1.2.3.4**

ADEUS – Février 2022

Les notes et actualités de l'urbanisme sont consultables sur le site de l'ADEUS www.adeus.org

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

