

ENQUÊTE MOBILITÉ

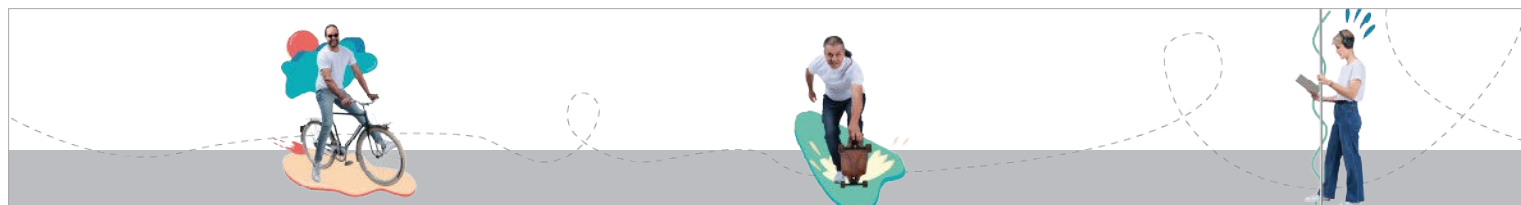
2024-2025

RÉSULTATS ESSENTIELS

JUIN 2026



ALSACE



Sommaire

Éléments introductifs	3
Note méthodologique sur l'EMC ²	4
Compléments méthodologiques	5
Cadrage démographique	6
Les découpages territoriaux d'analyse	7
Lexique	8
COMBIEN (de déplacements génère-t-on) ?	9
Mobilité et immobilité	10
Volumes de déplacements	11
Les distances parcourues	11
Les distances parcourues	12
La durée des déplacements	13
Le volume de déplacements par mode	13
Les distances parcourues par mode	14
Le volume de déplacements par mode et motif	15
Le télétravail	16
POURQUOI (se déplace-t-on) ?	17
Les motifs de déplacement	18
La mobilité en fonction de l'âge	19
La mobilité selon le genre et l'âge	20
COMMENT (se déplace-t-on) ?	21
Équipement des personnes et des ménages	22
Parts modales	25
Modes et motifs	35
Parts modales selon le genre	37
Genre des usagers des modes	38
Clientèle des modes	39
Âge des usagers des modes	40
Parts modales selon la tranche d'âge	41
Où et quand (se déplace-t-on) ?	42
Les habitudes de liens avec l'agglomération strasbourgeoise	43
Les habitudes de liens avec l'agglomération Mulhousienne	44
Pulsations urbaines	46
Annexes	47



Éléments introductifs

Contexte et objectifs de la démarche

L'Enquête Mobilité Certifiée CEREMA 2024-2025 est le résultat d'une ambitieuse collaboration de l'ensemble des acteurs publics alsaciens pour connaître les pratiques de mobilité à l'échelle des bassins de mobilité Nord-Alsace et Sud-Alsace. Elle s'inscrit dans le cadre d'une méthodologie définie, contrôlée et certifiée par le CEREMA, permettant une comparabilité tant géographique que temporelle des résultats.

Elle est financée dans le cadre du programme partenarial de l'Adeus par l'Etat (Fond vert, Direction Générale des Infrastructures, des transports et des mobilité), l'ADEME, la Région Grand Est, la Collectivité Européenne d'Alsace, l'Eurométropole de Strasbourg, Mulhouse Alsace Agglomération et le Pôle Métropolitain d'Alsace.

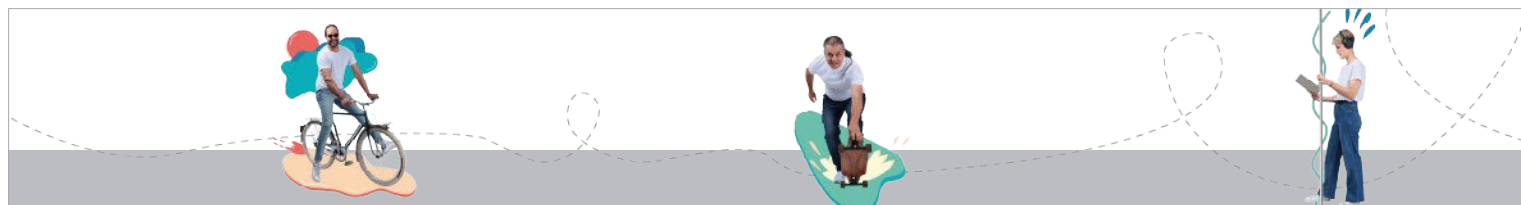
L'enquête est réalisée en deux temps distincts pour des questions de faisabilité. La première partie a eu lieu en 2024 sur le bassin de mobilité Nord-Alsace. Il regroupe l'ensemble du Bas-Rhin, l'intercommunalité haut-rhinoise du Val d'Argent, et trois intercommunalités mosellanes (Pays de Phalsbourg, Sarrebourg Moselle Sud, Saulnois). La deuxième partie a eu lieu en 2025 sur le bassin de mobilité Sud-Alsace.

Cette enquête est réalisée auprès d'un échantillon représentatif de la population du territoire. Elle permet de disposer d'une base actualisée de connaissance des déplacements sur les deux bassins de mobilité alsaciens, grâce à une description précise de l'ensemble du programme d'activités des habitants du périmètre d'enquête sur un jour type de semaine.

L'Adeus, agence d'urbanisme de Strasbourg Rhin supérieur, assure :

- ➔ la maîtrise d'ouvrage déléguée de la démarche, en étroite collaboration avec le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) dans son rôle d'assistance à maîtrise d'ouvrage et de garant de la méthodologie et de la comparabilité dans le temps et dans l'espace de cette enquête. L'administration de l'enquête en tant que telle a été confiée à la société ALYCE.
- ➔ l'exploitation, l'analyse des données et la valorisation des résultats de l'enquête, en lien avec l'AFUT (Agence de fabrique urbaine et territoriale du Sud-Alsace) pour les territoires sud-alsaciens.

Le présent rapport fournit les premiers et principaux résultats de cette enquête à l'échelle des deux bassins de mobilité Nord-Alsace et Sud-Alsace. Les données recueillies seront exploitées au fil du temps par des analyses ciblées autour de l'une ou l'autre des problématiques identifiées par l'Adeus et ses partenaires.



Note méthodologique sur l'EMC²

L'enquête mobilité certifiée Cerema, EMC², est une enquête auprès d'environ 1 % de la population des personnes de cinq ans et plus. Elle s'est faite pour partie au téléphone, et pour partie en face à face dans les secteurs les plus urbains. Chaque personne enquêtée précise l'ensemble des activités réalisées la veille et en précise les modalités de déplacements.

Cette enquête décrit donc avec précision les usages et la structure des usagers des différents modes de déplacements des résidents du territoire enquêté et donne les grands ordres de grandeur de répartition modale. Elle permet de se comparer au cours du temps et entre territoires, la méthodologie employée étant la même pour toutes les EMC² réalisées en France.

Pour autant, il convient de ne pas confondre enquête et recensement, et donc de bien préciser le périmètre d'utilisation de cette enquête. C'est l'objet de cette note.

La notion d'intervalle de confiance

Le redressement :

Lorsque l'enquête est réalisée, le tirage au sort, et plus encore, les personnes qui acceptent ou refusent de répondre à l'enquête ne sont pas forcément parfaitement représentatives de la population réelle du territoire. On procède alors à un redressement qui permet de donner plus de poids, plus d'importance à certains ménages qu'à d'autres. Ainsi, si les personnes âgées répondent plus facilement, on leur affectera un poids moindre qu'aux jeunes qui ont tendance à répondre plus difficilement, notamment au téléphone.

Le redressement permet d'avoir une image de la population redressée équivalente à celle de l'INSEE sur

les variables suivantes : âge, taille du ménage, taux de motorisation, occupation principale, genre, nombre de ménages et nombre de personnes.

La précision des données et les intervalles de confiance :

On comprend intuitivement que sur 500 personnes enquêtées, on va pouvoir disposer de quelques éléments sur les modes de déplacements utilisés, sur les parts modales... mais qu'en revanche, si sur ces 500 personnes, on s'intéresse spécifiquement à l'usage du vélo des plus de 75 ans, cela ne concernera probablement plus qu'une dizaine de personnes et que les résultats obtenus n'auront aucune validité statistique.

Il n'est pas question ici de rentrer dans le détail de la théorie des probabilités, mais de garder en tête que, pour respecter les marges acceptables, et afficher des intervalles de confiance relativement fins, il convient d'observer les résultats avec un minimum de :

- 140 à 160 ménages (variable selon les % mesurés), soit deux secteurs de tirage minimum ;
- 160-200 personnes ;
- Environ 700 déplacements : mais ce résultat est fortement variable selon la proportion mesurée, des pratiques rares ayant des intervalles de confiance élevés.

Notons que les intervalles de confiance sont les plus larges pour les déplacements, plus réduits pour les données à l'échelle des personnes et encore plus réduits pour les données à l'échelle du ménage (prise en compte de « l'effet de grappe »).

Dans la suite des travaux, les intervalles de confiance ne seront généralement pas précisés pour faciliter la lecture, mais ponctuellement, si nécessaire, le détail des commentaires précisera et nuancera celui-ci.

Les principales limites de l'EMC² à garder en tête pour les analyses

Les principales limites sont intrinsèques au mode de collecte. Les EMC² donnent une vision partielle de la globalité des déplacements du territoire enquêté. En particulier, elles ne sont pas organisées pour recenser :

- Les déplacements des personnes habitant hors du périmètre d'enquête et fréquentant ce territoire (typiquement les excursionnistes ou touristes).
- Les déplacements du week-end et des vacances scolaires.

En outre, une partie des résultats sont modélisés sur la base des mesures réalisées. À titre d'exemple :

- Les distances sont modélisées à partir des centroïdes de zones fines.
- Les émissions de polluants et la consommation d'énergie sont basées sur des abaques incluant les grandes catégories de véhicules mais pas sur l'ensemble des modèles.

Note coproduite par
le Cerema et l'Adeus





Compléments méthodologiques

Modalités de réalisation de l'enquête

L'enquête s'est déroulée sur le bassin de mobilité Nord-Alsace de janvier à mai 2024 et sur le bassin de mobilité Sud-Alsace de janvier à mai 2025, auprès de 1 % de la population. Les enquêtes ont été menées à 75 % en face-à-face et 25 % par téléphone sur l'Eurométropole de Strasbourg, Mulhouse Alsace Agglomération et Colmar Agglomération, et à 100 % au téléphone sur le reste du territoire d'enquête.

Au total, 20 911 personnes de cinq ans ou plus, appartenant à 14 768 ménages représentatifs de la population du territoire enquêté, ont été interrogées. Ces personnes enquêtées ont permis de renseigner 74 209 déplacements différents. Les ménages retenus sont issus d'un tirage aléatoire sur 127 secteurs géographiques (secteurs de tirage) réalisé dans la liste des propriétés bâties de la Direction générale des finances publiques (DGFIP), apurée des locaux commerciaux et industriels.

Principes méthodologiques

Les grands principes de réalisation de l'enquête sont les suivants :

- Des entretiens réalisés du mardi au samedi par des enquêteurs spécialement formés.
- L'enquête ne porte que sur les déplacements réalisés pendant les jours ouvrés, du lundi au vendredi. Elle se concentre également sur la période « de plein fonctionnement du territoire », hors week-end, vacances scolaires, jours fériés et conditions anormales de déplacements (grèves, blocages, fortes intempéries, etc.).
- Le questionnaire est basé sur des questions standardisées pour l'ensemble des enquêtes « standard » à l'échelle nationale auxquelles ont été

ajoutées quelques questions d'intérêt local, établies par la maîtrise d'ouvrage et ses partenaires.

- Le questionnaire comprend une fiche « Ménage » (caractéristiques du ménage), une fiche « Personne » (caractéristiques de la personne) et une fiche « Déplacements » (caractéristiques des déplacements), remplies pour chaque personne enquêtée.
- L'intégralité des déplacements réalisés par les personnes interrogées la veille du jour d'enquête a été recensée, quel que soit le motif ou le mode de déplacement utilisé. Les caractéristiques de ces déplacements (motifs, modes, origine et destination, heure de départ et d'arrivée, etc.) ont été renseignées de manière précise. Au total, 74 209 déplacements ont ainsi été détaillés au cours des vingt-huit semaines d'enquête.
- Au total, 127 « secteurs de tirage » ont été définis sur l'ensemble du périmètre d'enquête. La méthodologie fixe pour objectif d'enquêter un échantillon minimal de 160 personnes (enquêtes validées, hors rebuts et refus) dans chaque secteur de tirage. De surcroît, huit secteurs de tirage ont été sur-échantillonnés, avec 200 personnes enquêtées.

- Bien que tous les membres d'un ménage soient recensés, seules les personnes de cinq ans et plus sont enquêtées.
- Ce type d'enquête ne permet pas de recueillir des informations sur les déplacements des personnes résidant en dehors de l'aire d'étude et qui viendraient sur le territoire, ni sur les flux transitant par le territoire, ni sur le transport de marchandises.

Les 127 secteurs de tirage sont la base de l'enquête. L'échantillon de personnes enquêtées au sein de chacun de ces secteurs est redressé pour être représentatif de la population de son secteur.

Le bassin de mobilité Nord-Alsace a été découpé en 77 secteurs de tirage. Le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg est divisé en 32 secteurs, le reste du Bas-Rhin en 38 secteurs, la partie mosellane de l'enquête compte six secteurs de tirage et un dernier se situe dans le Haut-Rhin.

Le territoire du bassin de mobilité Sud-Alsace a été découpé en 50 secteurs de tirage, dont 20 pour Mulhouse Alsace Agglomération et huit pour Colmar Agglomération.

Point d'attention sur les comparaisons entre les rapports de l'EMC²

Les indicateurs de mobilités sont calculés parmi les déplacements internes ou en lien avec le territoire d'étude. Par souci de comparabilité avec les enquêtes antérieures, le choix a été fait de considérer uniquement les déplacements internes ou en lien avec le Bas-Rhin dans les autres rapports sur le Nord-Alsace : rapport essentiel SCOTERS, rapport essentiel SCoTAN et rapport essentiel bassin de mobilité Nord-Alsace.

Dans le présent rapport, le territoire d'enquête considéré comprend les deux bassins de mobilité alsaciens, de sorte que certains déplacements considérés comme externes auparavant sont désormais internes. Par exemple, le déplacement d'un Sélestadien de Ribeauvillé à Colmar était considéré comme externe dans les rapports sur le Nord-Alsace et donc exclu des analyses de mobilité. Dans le présent rapport, il est considéré comme interne et donc inclus. Les différences ainsi mesurées sont ténues et ne modifient nullement les observations structurelles présentées dans les rapports mentionnés.



Cadrage démographique

La population alsacienne s'établit aujourd'hui à près de 1 876 000 habitants.

La majorité des alsaciens sont bas-rhinois (1 124 000 habitant.es), et l'Eurométropole de Strasbourg concentre à elle seule 44 % des Bas-Rhinois.

Côté Haut-Rhin, la population est répartie de manière plus homogène. Un tiers des 752 000 Haut-Rhinois habite Mulhouse Alsace Agglomération, et un sixième habite Colmar Agglomération.

La taille moyenne des ménages varie notablement d'un territoire à l'autre. C'est au sein de l'Eurométropole de Strasbourg et de Colmar Agglomération que l'on trouve les plus petits ménages. Mulhouse Alsace Agglomération et Saint-Louis Agglomération affichent quant à elles des tailles de ménage qui se rapprochent des valeurs alsaciennes hors intercommunalités du Pôle métropolitain.

POPULATION (DE 5 ANS ET PLUS) DANS LES TERRITOIRES ALSACIENS

Source Adeus, EMC² 2024

Alsace	1 876 000
Intercommunalités du Pôle métropolitain	1 055 000
Alsace hors intercommunalités du Pôle métropolitain	822 000
Bas-Rhin	1 124 000
Bas-Rhin hors intercommunalités du Pôle métropolitain	530 000
Haut-Rhin	750 000
Haut-Rhin hors intercommunalités du Pôle métropolitain	291 000
Communauté d'Agglomération de Haguenau	95 000
Eurométropole de Strasbourg	499 000
Colmar Agglomération	111 000
Mulhouse Alsace Agglomération	268 000
Saint-Louis Agglomération	82 000

TAILLE MOYENNE DES MÉNAGES DANS LES TERRITOIRES ALSACIENS

Source Adeus, EMC² 2024

Alsace	2,20
Intercommunalités du Pôle métropolitain	2,13
Alsace hors intercommunalités du Pôle métropolitain	2,28
Bas-Rhin	2,18
Bas-Rhin hors intercommunalités du Pôle métropolitain	2,30
Haut-Rhin	2,22
Haut-Rhin hors intercommunalités du Pôle métropolitain	2,26
Communauté d'Agglomération de Haguenau	2,23
Eurométropole de Strasbourg	2,07
Colmar Agglomération	2,09
Mulhouse Alsace Agglomération	2,22
Saint-Louis Agglomération	2,23

Les découpages territoriaux d'analyse

Les résultats qui suivent se basent sur le découpage territorial d'analyse suivant :

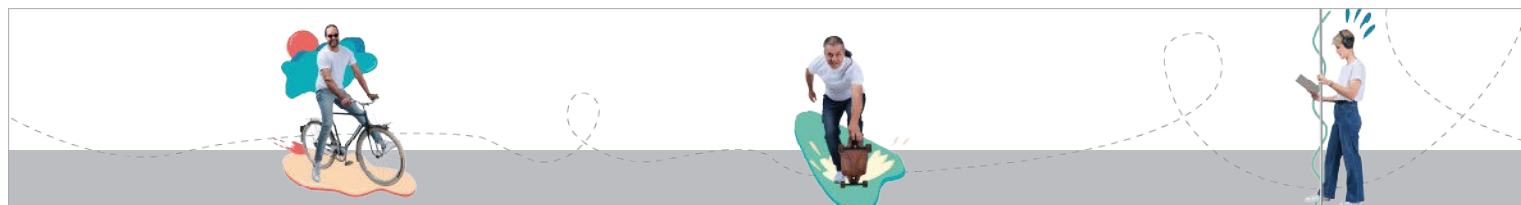
L'Alsace et ses départements

- Alsace
- Alsace hors intercommunalités du Pôle métropolitain
- Bas-Rhin
- Bas-Rhin hors intercommunalités du Pôle métropolitain
- Haut-Rhin
- Haut-Rhin hors intercommunalités du Pôle métropolitain

Les intercommunalités du Pôle métropolitain

- Intercommunalités du Pôle métropolitain
- Communauté d'Agglomération de Haguenau
- Eurométropole de Strasbourg
- Colmar Agglomération
- Mulhouse Alsace Agglomération
- Saint-Louis Agglomération





Lexique

Clientèle des modes : volume et profil de la population utilisant chacun des modes au cours d'un jour type, sans présager du niveau d'intensité de cet usage.

Déplacement : action de se rendre d'un lieu (origine) à un lieu (destination) pour y réaliser une activité (motif) en utilisant un ou plusieurs modes de transport. Un déplacement implique de fréquenter l'espace public (ainsi, se déplacer d'un magasin à un autre dans une galerie commerciale ne compte pas comme un déplacement).

Un déplacement est composé d'un ou plusieurs trajets, en fonction du nombre de modes utilisés.

Déplacements secondaires : concernent les déplacements dont ni l'origine, ni la destination ne sont le domicile.

Flux : ensemble des déplacements réalisés entre un lieu et un autre.

Flux en lien (ou flux d'échange) : ensemble des déplacements n'ayant qu'une extrémité (origine ou destination) dans le territoire d'enquête.

Flux externes : ensemble des déplacements ayant l'origine et la destination dans un autre territoire que celui étudié.

Flux internes : ensemble des déplacements ayant leur origine et leur destination à l'intérieur du territoire étudié.

Hiérarchie modale et mode principal :

Convention définie dans le cas de déplacements intermodaux visant à cibler le mode considéré comme principal.

Sauf précision contraire, les transports collectifs urbains ont été retenus comme modes principaux pour les résidents de l'urbain (Eurométropole de Strasbourg et villes moyennes) et les transports collectifs interurbains comme modes principaux des résidents des autres territoires.

Intermodalité : pratique consistant à utiliser plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement.

Mobilité ou mobilité individuelle : nombre moyen de déplacements effectués par personne (de cinq ans et plus) et par jour.

Hypermobile : personne de cinq ans ou plus qui a fait neuf déplacements ou plus le jour enquêté.

Immobile : personne de cinq ans ou plus n'ayant effectué aucun déplacement le jour enquêté.

Motif : raison justifiant un déplacement. Il peut s'agir d'activités telles que le travail, les études, des achats, l'accompagnement d'une personne ou encore le retour au domicile.

Motifs contraints : motifs qui s'imposent à la personne enquêtée, dont elle ne peut généralement choisir ni le lieu, ni l'horaire : travail, école et études, accompagnement.

Motifs non contraints : motifs pour lesquels la personne enquêtée a la possibilité de renoncer et/ou de choisir son lieu et son horaire : achats, loisirs par exemple.

Motifs combinés : regroupement de motifs « origine » et « destination » : par exemple, domicile-travail, domicile-achats, etc.

Motifs loisirs : regroupement de motifs visites (famille ou amis), promenade, lèche-vitrines (sans achats), activités (culturelles, sportives associatives) et restaurant.

Modes :

Marche : marche à pied, fauteuil roulant et « petits modes » non électriques (trottinette non électrique, skate, rollers).

Vélo : vélos (musculaires, électriques, en libre-service, cargos) et petits engins électriques (trottinettes électriques, gyroroue, Segway, solowheel).

TCI : transports en commun interurbains (train, car).

TCU : transports en commun urbains (bus, tram, etc.).

VP : véhicule particulier (voiture et moto).

VPP : passager de véhicule particulier.

VPC : conducteur de véhicule particulier.

Population active : personnes en emploi et personnes au chômage.

Population active occupée : population active occupant un emploi.

Redressement des données : l'enquête étant un sondage, les résultats sont obtenus avec une incertitude liée à l'échantillon des personnes enquêtées. Le redressement vise à corriger l'échantillon enquêté de ses éventuelles déformations par rapport à la population cible de l'enquête.



COMBIEN

(de déplacements génère-t-on) ?

Mobilité et immobilité

Mobilité individuelle moyenne

Les Alsaciens effectuent 3,6 déplacements par jour et par personne en moyenne. La mobilité moyenne varie peu entre territoires, avec cependant une tendance légèrement plus faible dans les métropoles (Eurométropole de Strasbourg, Mulhouse Alsace Agglomération) qu'en-dehors.

Immobiles

L'immobilité (absence totale de déplacement sur le jour d'enquête) est assez stable selon les territoires. Environ une personne sur dix est immobile sur un jour moyen de semaine.

Mobilité des personnes mobiles

En s'affranchissant des personnes immobiles, la mobilité des personnes s'élève à quatre déplacements par personne et par jour sur l'ensemble de l'Alsace. À l'instar de la mobilité individuelle, la mobilité des personnes mobiles est un peu plus faible dans les métropoles alsaciennes qu'en-dehors.

Hypermobiles

Sont qualifiées d'hypermobiles les personnes ayant effectué neuf déplacements ou plus le jour enquêté. Leur poids parmi la population générale est faible et varie peu entre territoires, entre 3 et 5 %.

MOBILITÉ INDIVIDUELLE (DÉPLACEMENTS/PERSONNE/JOUR)

ENSEMBLE DES FLUX - Source Adeus, EMC² 2024/2025, EMD 2009

Alsace	3.6
Intercommunalités du Pôle métropolitain	3.6
Alsace hors intercommunalités du Pôle métropolitain	3.7
Bas-Rhin	3.6
Bas-Rhin hors intercommunalités du Pôle métropolitain	3.7
Haut-Rhin	3.6
Haut-Rhin hors intercommunalités du Pôle métropolitain	3.6
Communauté d'Agglomération de Haguenau	3.7
Eurométropole de Strasbourg	3.5
Colmar Agglomération	3.6
Mulhouse Alsace Agglomération	3.4
Saint-Louis Agglomération	3.7

PART DES PERSONNES IMMOBILES SUR LA POPULATION TOTALE

ENSEMBLE DES FLUX - Source Adeus, EMC² 2024/2025, EMD 2009

Alsace	10 %
Intercommunalités du Pôle métropolitain	10 %
Alsace hors intercommunalités du Pôle métropolitain	11 %
Bas-Rhin	10 %
Bas-Rhin hors intercommunalités du Pôle métropolitain	11 %
Haut-Rhin	10 %
Haut-Rhin hors intercommunalités du Pôle métropolitain	10 %
Communauté d'Agglomération de Haguenau	13 %
Eurométropole de Strasbourg	9 %
Colmar Agglomération	10 %
Mulhouse Alsace Agglomération	10 %
Saint-Louis Agglomération	10 %

MOBILITÉ DES PERSONNES MOBILES (DÉPLACEMENTS/PERSONNE/JOUR)

ENSEMBLE DES FLUX - Source Adeus, EMC² 2024/2025, EMD 2009

Alsace	4,0
Intercommunalités du Pôle métropolitain	3,9
Alsace hors intercommunalités du Pôle métropolitain	4,1
Bas-Rhin	4,1
Bas-Rhin hors intercommunalités du Pôle métropolitain	4,2
Haut-Rhin	4,0
Haut-Rhin hors intercommunalités du Pôle métropolitain	4,1
Communauté d'Agglomération de Haguenau	4,3
Eurométropole de Strasbourg	3,9
Colmar Agglomération	4,0
Mulhouse Alsace Agglomération	3,8
Saint-Louis Agglomération	4,1



Volumes de déplacements

Les déplacements quotidiens

Un jour moyen de semaine, du lundi au vendredi hors vacances scolaires, les Alsaciens effectuent près de 6,35 millions de déplacements, dont près de 3,85 millions par les seuls habitants du Bas-Rhin, et 2,51 millions par les seuls habitants du Haut-Rhin.

Le nombre de déplacements étant intrinsèquement lié à la démographie, les territoires les plus peuplés sont aussi ceux où le nombre de déplacements effectués sont les plus élevés.

NOMBRE DE DÉPLACEMENTS EFFECTUÉS QUOTIDIENNEMENT (MILLIERS)
TOUS MODES, DÉPLACEMENTS INTERNES ET EN LIEN AVEC LA ZONE D'ENQUÊTE
Source Adeus, EMC* 2024/2025, EMD 2009

Alsace	6 350
Intercommunalités du Pôle métropolitain	3 498
Alsace hors intercommunalités du Pôle métropolitain	2 860
Bas-Rhin	3 850
Bas-Rhin hors intercommunalités du Pôle métropolitain	1 860
Haut-Rhin	2 510
Haut-Rhin hors intercommunalités du Pôle métropolitain	990
Communauté d'Agglomération de Haguenau	330
Eurométropole de Strasbourg	1 650
Colmar Agglomération	380
Mulhouse Alsace Agglomération	860
Saint-Louis Agglomération	280

Les distances parcourues

Distance moyenne d'un déplacement

La distance moyenne d'un déplacement est d'environ 5,9 km en Alsace.

La distance moyenne d'un déplacement est plus élevée hors métropole qu'au sein des métropoles. On passe ainsi du simple au double entre les habitants de l'Eurométropole de Strasbourg et les habitants de l'Alsace hors intercommunalités du Pôle métropolitain.

Ces différences entre longueur moyenne de déplacements sont à mettre en lien avec les programmes d'activités des habitants, qui peuvent moins se faire dans la proximité dans les territoires les moins urbains, compte tenu de leur plus faible densité.

DISTANCE MOYENNE D'UN DÉPLACEMENT (KM)
TOUS MODES, DÉPLACEMENTS INTERNES À LA ZONE D'ENQUÊTE
Source Adeus, EMC* 2024/2025, EMD 2009

Alsace	5,9
Intercommunalités du Pôle métropolitain	4,7
Alsace hors intercommunalités du Pôle métropolitain	7,3
Bas-Rhin	5,5
Bas-Rhin hors intercommunalités du Pôle métropolitain	7,1
Haut-Rhin	6,4
Haut-Rhin hors intercommunalités du Pôle métropolitain	7,6
Communauté d'Agglomération de Haguenau	6,4
Eurométropole de Strasbourg	3,6
Colmar Agglomération	5,5
Mulhouse Alsace Agglomération	5,1
Saint-Louis Agglomération	7,0

Les distances parcourues

Budget distance quotidien moyen d'une personne

Le budget distance quotidien correspond à la somme moyenne des kilomètres parcourus sur une journée en semaine par un habitant.

Le budget distance quotidien est d'environ 21 km pour les Alsaciens.

Corollaire d'une mobilité plus faible dans les métropoles et de longueur moyenne des déplacements plus élevée hors métropoles, le budget distance quotidien est bien moins important dans les métropoles (12,5 km pour les habitants de l'Eurométropole de Strasbourg, 17,4 pour ceux de Mulhouse Alsace Agglomération) qu'en-dehors (27,5 km pour les habitants du Haut-Rhin hors intercommunalités du Pôle métropolitain).

Total des kilomètres parcourus quotidiennement

Chaque jour de semaine, les Alsaciens réalisent plus de 31,6 millions de kilomètres.

La forte démographie des habitants des métropoles, et en particulier de l'Eurométropole de Strasbourg, ne réussit pas à contrebalancer les distances plus élevées parcourues par les habitants d'en-dehors des métropoles, de sorte que les Alsaciens hors intercommunalités du Pôle métropolitain sont à l'origine de 56 % des kilomètres parcourus, alors qu'ils ne représentent 44 % de la population alsacienne.

BUDGET DISTANCE QUOTIDIEN (KM)

TOUS MODES, DÉPLACEMENTS INTERNES À LA ZONE D'ENQUÊTE
Source Adeus, EMC² 2024/2025, EMD 2009

Alsace	21,0
Intercommunalités du Pôle métropolitain	16,6
Alsace hors intercommunalités du Pôle métropolitain	26,7
Bas-Rhin	20,0
Bas-Rhin hors intercommunalités du Pôle métropolitain	26,3
Haut-Rhin	22,5
Haut-Rhin hors intercommunalités du Pôle métropolitain	27,5
Communauté d'Agglomération de Haguenau	24,0
Eurométropole de Strasbourg	12,5
Colmar Agglomération	19,9
Mulhouse Alsace Agglomération	17,4
Saint-Louis Agglomération	25,2

TOTAL DE KILOMÈTRES PARCOURUS QUOTIDIENNEMENT PAR LES HABITANTS (EN MILLIERS DE KM)

DÉPLACEMENTS INTERNES À LA ZONE D'ENQUÊTE
Source Adeus, EMC² 2024/2025, EMD 2009

Alsace	31 620
Intercommunalités du Pôle métropolitain	13 653
Alsace hors intercommunalités du Pôle métropolitain	17 970
Bas-Rhin	18 890
Bas-Rhin hors intercommunalités du Pôle métropolitain	11 700
Haut-Rhin	12 740
Haut-Rhin hors intercommunalités du Pôle métropolitain	6 270
Communauté d'Agglomération de Haguenau	1 900
Eurométropole de Strasbourg	5 280
Colmar Agglomération	1 820
Mulhouse Alsace Agglomération	3 470
Saint-Louis Agglomération	1 170



La durée des déplacements

Durée moyenne d'un déplacement

La durée moyenne d'un déplacement est reconstruite grâce aux heures de départ et d'arrivée des déplacements renseignés par les enquêtes. Celle-ci reste relativement stable sur tous les territoires, de l'ordre de 20 minutes.

DURÉE MOYENNE D'UN DÉPLACEMENT (EN MINUTES)
TOUS MODES, DÉPLACEMENTS INTERNES À LA ZONE D'ENQUÊTE
Source Adeus, EMC* 2024/2025, EMD 2009

Alsace	19,2
Intercommunalités du Pôle métropolitain	18,3
Alsace hors intercommunalités du Pôle métropolitain	20,3
Bas-Rhin	19,1
Bas-Rhin hors intercommunalités du Pôle métropolitain	20,0
Haut-Rhin	19,3
Haut-Rhin hors intercommunalités du Pôle métropolitain	20,8
Communauté d'Agglomération de Haguenau	19,6
Eurométropole de Strasbourg	17,9
Colmar Agglomération	17,9
Mulhouse Alsace Agglomération	17,7
Saint-Louis Agglomération	21,1

Budget temps quotidien

Bien que les durées moyennes de déplacement soient similaires entre les territoires, le fait que les habitants des métropoles aient une mobilité légèrement plus faible implique un budget temps quotidien alloué à la mobilité plus faible pour eux que pour le reste des Alsaciens.

BUDGET TEMPS PAR PERSONNE (EN MINUTES)
TOUS MODES, DÉPLACEMENTS INTERNES À LA ZONE D'ENQUÊTE
Source Adeus, EMC* 2024/2025, EMD 2009

Alsace	69
Intercommunalités du Pôle métropolitain	64
Alsace hors intercommunalités du Pôle métropolitain	75
Bas-Rhin	69
Bas-Rhin hors intercommunalités du Pôle métropolitain	74
Haut-Rhin	68
Haut-Rhin hors intercommunalités du Pôle métropolitain	75
Communauté d'Agglomération de Haguenau	73
Eurométropole de Strasbourg	63
Colmar Agglomération	65
Mulhouse Alsace Agglomération	60
Saint-Louis Agglomération	76

Le volume de déplacements par mode

En Alsace, 2,76 millions de déplacements sont réalisés quotidiennement en voiture (conducteur) par les habitants, ce qui en fait le premier mode de déplacement.

La marche représente le 2^e mode le plus utilisé sur le territoire, avec plus de deux millions de déplacements à pied sur un jour moyen de semaine. Le seul territoire où cette hiérarchie se trouve inversée est l'Eurométropole de Strasbourg.

NOMBRE DE DÉPLACEMENTS EFFECTUÉS QUOTIDIENNEMENT PAR MODE (EN MILLIERS)
DÉPLACEMENTS INTERNES À LA ZONE D'ENQUÊTE - Source Adeus, EMC* 2024/2025

	Marche	Vélo	Transport collectifs		Voiture	
			Urbains	Interurbains	Conducteur	Passager
Alsace	2 035	396	323	197	2 762	641
Intercommunalités du Pôle métropolitain	1 249	268	290	54	1 314	323
Alsace hors intercommunalités du Pôle métropolitain	786	128	32	144	1 447	318
Bas-Rhin	1 283	290	234	124	1 559	357
Bas-Rhin hors intercommunalités du Pôle métropolitain	525	93	26	98	919	202
Haut-Rhin	752	107	89	73	1 203	285
Haut-Rhin hors intercommunalités du Pôle métropolitain	261	35	6	46	528	116
Communauté d'Agglomération de Haguenau	90	15	8	15	169	38
Eurométropole de Strasbourg	668	181	200	11	470	117
Colmar Agglomération	122	27	13	5	167	45
Mulhouse Alsace Agglomération	294	27	60	14	371	94
Saint-Louis Agglomération	75	18	9	8	137	30

Les distances parcourues par mode

RÉPARTITION DES DISTANCES PARCOURUES PAR MODE (EN MILLIERS DE KM)

DÉPLACEMENTS INTERNES À LA ZONE D'ENQUÊTE

Source Adeus, EMC* 2024/2025

	Marche	Vélo	Transport collectifs		Voiture	
			Urbains	Interurbains	Conducteur	Passager
Alsace	1 758	769	2 723	3 938	26 233	5 325
Intercommunalités du Pôle métropolitain	1 017	569	2 051	1 307	11 206	2 511
Alsace hors intercommunalités du Pôle métropolitain	741	201	672	2 630	15 027	2 814
Bas-Rhin	1 080	552	1 783	2 602	14 425	2 935
Bas-Rhin hors intercommunalités du Pôle métropolitain	473	135	513	1 898	9 316	1 709
Haut-Rhin	678	217	940	1 335	11 807	2 390
Haut-Rhin hors intercommunalités du Pôle métropolitain	268	66	158	733	5 712	1 106
Communauté d'Agglomération de Haguenau	79	39	108	352	1 425	304
Eurométropole de Strasbourg	527	379	1 161	353	3 685	923
Colmar Agglomération	101	47	181	176	1 358	379
Mulhouse Alsace Agglomération	234	66	457	287	3 287	646
Saint-Louis Agglomération	75	38	143	140	1 450	259

Distances parcourues quotidiennement selon les modes

La distance et le mode utilisé pour un déplacement font varier sensiblement l'impact de la mobilité. En l'occurrence, la voiture demeure pour les déplacements du quotidien le mode avec l'impact environnemental et énergétique le plus élevé.

La voiture est le mode avec lequel la plus grande distance est parcourue quotidiennement, et ce pour les habitants de tous les territoires, mais dans des proportions variables : elle représente 66 % des kilomètres parcourus par les habitants de l'Eurométropole de Strasbourg, contre 75 % à 80 % sur les autres intercommunalités du Pôle métropolitain, et 80 % pour le reste de l'Alsace. La marche, qui représentait le deuxième mode en nombre de déplacements, devient avant-dernier en kilomètres parcourus, devant le vélo.

Les transports en commun interurbains sont le deuxième mode avec lequel est réalisée une majorité de kilomètres en Alsace ; ce sont presque 4 millions de kilomètres qui sont parcourus en train ou en car quotidiennement dans le département, soit 45 % de plus que les transports collectifs urbains.

Cf : Parts modales des déplacements en fonction des distances parcourues, p.26.



Le volume de déplacements par mode et motif

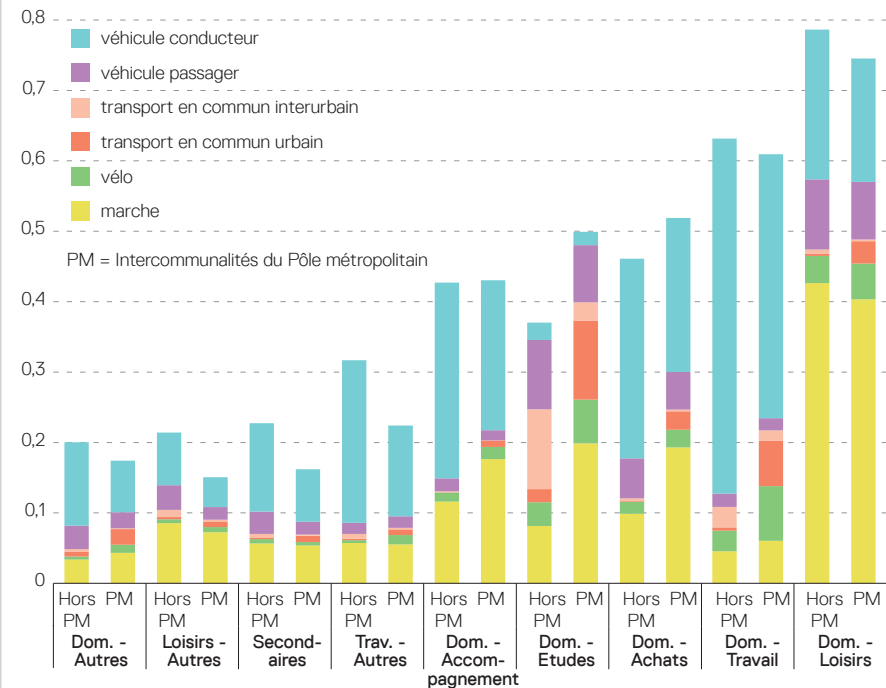
Les modes de déplacements utilisés par les habitants peuvent varier selon les motifs et le programme d'activités des individus sur la journée.

Le graphique ci-contre présente en valeur absolue la répartition de la mobilité individuelle selon l'activité et le mode de déplacement utilisé, en fonction que les individus résident dans les intercommunalités du Pôle métropolitain ou dans le reste de l'Alsace (ainsi, un alsacien réalise par exemple en moyenne 0,6 déplacement par jour en lien avec son travail). Cette information illustre ce qui motive les individus à se déplacer et comment ils réalisent le déplacement lié à chaque motif.

On observe ainsi :

- Des tendances comparables selon le territoire, tant en matière de volumes de déplacements par motif que de modes utilisés.
- Un recours à la voiture systématiquement plus important en dehors des intercommunalités du Pôle métropolitain.
- Un usage des transports collectifs concentré autour des déplacements en lien avec les études et dans une moindre mesure le travail.
- Le motif « études » concentre la majorité des différences entre les résidents du Pôle métropolitain et ceux du reste du territoire, tant en volume que par les modes utilisés. Ce constat s'explique d'une part par la plus grande proportion d'enfants, de jeunes et d'étudiants dans les territoires plus urbains et, d'autre part, par la différence d'offre de transports collectifs dont dispose cette population très dépendante de ce mode.

MOBILITÉ INDIVIDUELLE PAR MOTIF SELON LE MODE,
EN DÉPLACEMENTS INTERNES À LA ZONE D'ENQUÊTE POUR CHAQUE FAMILLE DE MOTIFS, L'ORIGINE/DESTINATION (O/D) S'ENTEND DANS UN SENS COMME DANS L'AUTRE : DOMICILE-TRAVAIL = TRAVAIL-DOMICILE (D-T = T-D)
Source Adeus, EMC* 2024/2025, EMD 2009



Pour information, le motif « travail » intègre tous les déplacements vers le travail. Ainsi, un déplacement consistant à retourner sur son lieu de travail au cours de la pause méridienne, sera comptabilisé. Pour cette raison, le poids des pratiques de proximité (marche notamment) est renforcé pour ce motif par rapport aux enquêtes nationales portant uniquement sur la navette domicile/travail.

Par ailleurs, les déplacements des professionnels effectuant plus de huit déplacements successifs dans le cadre de leur travail (exemple : ambulancier, taxi, postier, livreur) sont considérés sous un unique déplacement « tournée professionnelle ».

Tableau de la mobilité individuelle par motif et mode de déplacement en annexe - tableau n° 1.

Le télétravail

Dans l'espace médiatique, à la suite de la crise du Covid 19, le télétravail semble s'être généralisé ; pourtant il n'est pas devenu la norme parmi les actifs occupés, loin de là. En effet, sur un jour donné, seuls 4 % des actifs occupés alsaciens déclarent avoir télétravaillé, ce qui ne représente que 2 % de la population totale. Sur un jour de semaine, la part d'actifs occupés ayant télétravaillé varie de 6 % parmi ceux habitant l'Eurométropole de Strasbourg, à seulement 2 % parmi ceux habitant Colmar Agglomération.

Cependant, **plus d'un actif occupé alsacien sur quatre déclare avoir télétravaillé au moins une fois dans le mois**. Ces proportions sont relativement similaires sur l'ensemble des territoires, mais notons cependant une plus grande tendance au télétravail parmi les actifs occupés de Saint-Louis Agglomération, et une tendance plus faible parmi les actifs occupés de Colmar Agglomération et de Mulhouse Alsace Agglomération.

Il est difficile de préciser les raisons de ces différences qui semblent au moins partiellement liées à la proportion d'entreprises du secteur tertiaire dans les différentes agglomérations.

PART DES ACTIFS OCCUPÉS AYANT TÉLÉTRAVAILLÉ LA VEILLE DE L'ENQUÊTE

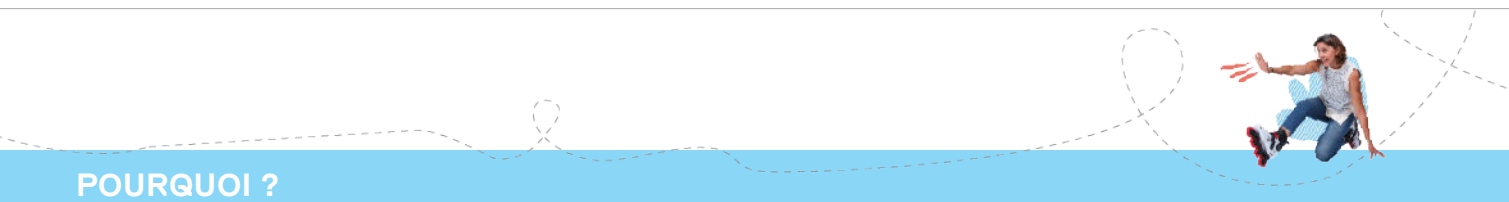
Source Adeus, EMC* 2024/2025

	Part des actifs occupés	Part des actifs occupés ayant télétravaillé le jour enquête parmi la population active occupée	Part des actifs occupés ayant télétravaillé parmi la population totale
Alsace	44 %	4 %	2 %
Intercommunalités du Pôle métropolitain	42 %	4 %	2 %
Alsace hors intercommunalités du Pôle métropolitain	46 %	4 %	2 %
Bas-Rhin	44 %	5 %	2 %
Bas-Rhin hors intercommunalités du Pôle métropolitain	47 %	4 %	2 %
Haut-Rhin	43 %	3 %	1 %
Haut-Rhin hors intercommunalités du Pôle métropolitain	45 %	3 %	1 %
Communauté d'Agglomération de Haguenau	46 %	3 %	1 %
Eurométropole de Strasbourg	41 %	6 %	2 %
Colmar Agglomération	43 %	2 %	1 %
Mulhouse Alsace Agglomération	39 %	3 %	1 %
Saint-Louis Agglomération	47 %	4 %	2 %

FRÉQUENCE DE TÉLÉTRAVAIL DÉCLARÉE PAR LES ACTIFS OCCUPÉS

DU BAS-RHIN - Source Adeus, EMC* 2024/2025

	Jamais/pas de réponse	Occasionnellement	Plusieurs fois par mois	Plusieurs fois par semaine
Alsace	76 %	7 %	3 %	14 %
Intercommunalités du Pôle métropolitain	75 %	6 %	3 %	15 %
Alsace hors intercommunalités du Pôle métropolitain	77 %	8 %	4 %	12 %
Bas-Rhin	74 %	7 %	3 %	15 %
Bas-Rhin hors intercommunalités du Pôle métropolitain	76 %	7 %	3 %	14 %
Haut-Rhin	78 %	7 %	3 %	12 %
Haut-Rhin hors intercommunalités du Pôle métropolitain	78 %	8 %	4 %	9 %
Communauté d'Agglomération de Haguenau	75 %	7 %	2 %	16 %
Eurométropole de Strasbourg	72 %	7 %	4 %	17 %
Colmar Agglomération	80 %	5 %	2 %	13 %
Mulhouse Alsace Agglomération	81 %	5 %	2 %	12 %
Saint-Louis Agglomération	69 %	9 %	5 %	18 %



POURQUOI ?

POURQUOI (se déplace-t-on) ?

Les motifs de déplacement

Répartition des déplacements par motif de destination

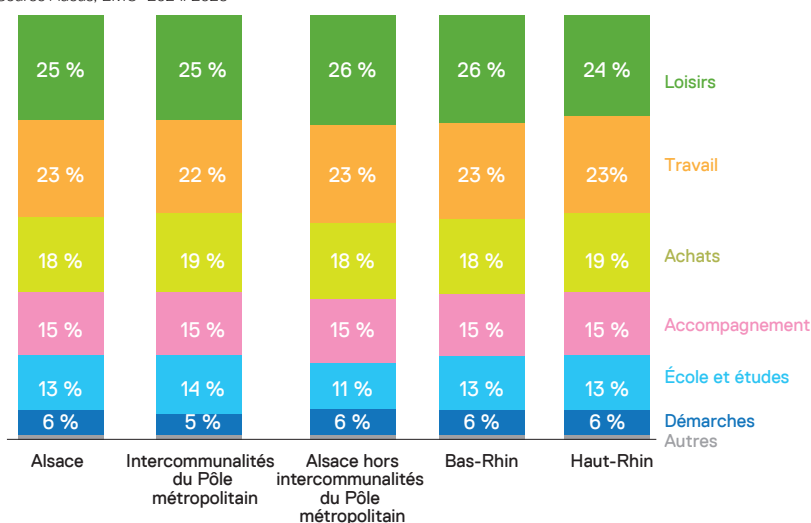
Les motifs de déplacements traduisent le programme d'activités des habitants du territoire d'enquête.

Ceux-ci sont relativement stables dans le temps et dans l'espace, les programmes d'activités des habitants ne changeant pas fondamentalement. L'âge, le genre, l'occupation principale sont plus déterminants que le territoire étudié.

Tableau de la répartition des motifs de déplacement en annexe - tableau n° 2.

RÉPARTITION DES MOTIFS DE DÉPLACEMENT (HORS RETOUR AU DOMICILE) FLUX INTERNES ET EN LIEN AVEC LE TERRITOIRE D'ENQUÊTE

Source Adeus, EMC² 2024/2025



La mobilité en fonction de l'âge

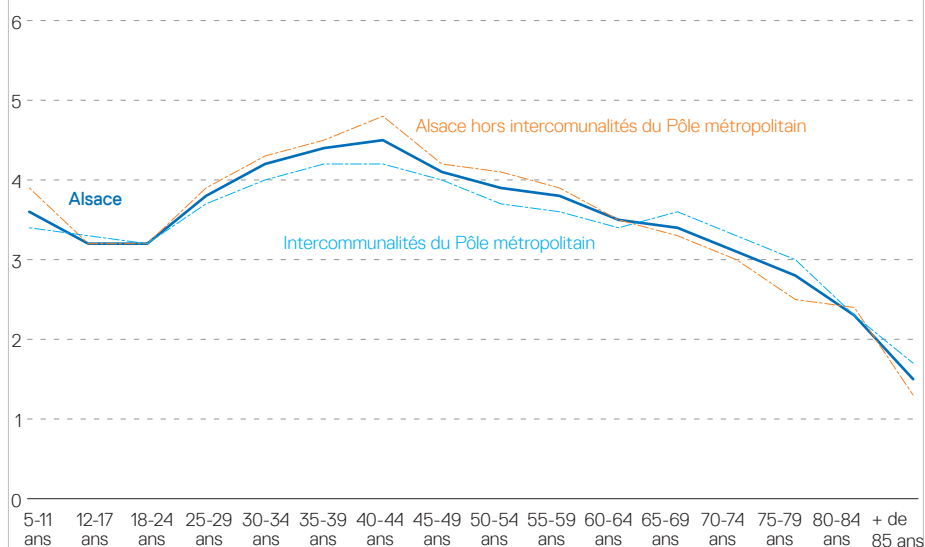
La mobilité varie sensiblement en fonction de l'âge et des grandes étapes de la vie des individus. Dans l'enfance, la mobilité est dépendante des parents. Puis, petit à petit, l'enfant gagne en autonomie. Après l'adolescence, vient l'acquisition de l'indépendance, moment où l'individu choisit son programme d'activités (et les moyens de le réaliser). À partir de 25 ans, la majorité entre dans la vie active, et, pour certains, ont des enfants. L'arrivée d'un enfant dans le ménage oblige les adultes (et surtout les femmes) à gérer le programme d'activités de leur enfant, en plus du leur. Quand celui-ci gagne en autonomie, la mobilité de ses parents diminue, jusqu'à l'âge de la retraite où l'arrêt des déplacements liés au travail implique une baisse complémentaire de la mobilité. Au-delà de 75 ans, probablement du fait des problèmes de santé croissants, la mobilité individuelle se réduit, jusqu'à se limiter en moyenne à une seule sortie du domicile par jour et par personne.

Entre 30 et 60 ans, la mobilité est plus importante chez les personnes habitant en dehors des intercommunalités du Pôle métropolitain. Cela peut s'expliquer par une moindre autonomie des enfants dans leurs déplacements, qui dépendent plus fortement de la voiture en dehors des villes.

Dans le grand âge, on observe une mobilité légèrement plus haute au sein des intercommunalités du Pôle métropolitain ; cela peut s'expliquer par une plus grande proximité des services en ville, favorable aux déplacements de courte distance à pied et à une moindre dépendance à la voiture.

MOBILITÉ PAR ÂGE - ENSEMBLE DES FLUX

Source Adeus, EMC² 2024/2025.





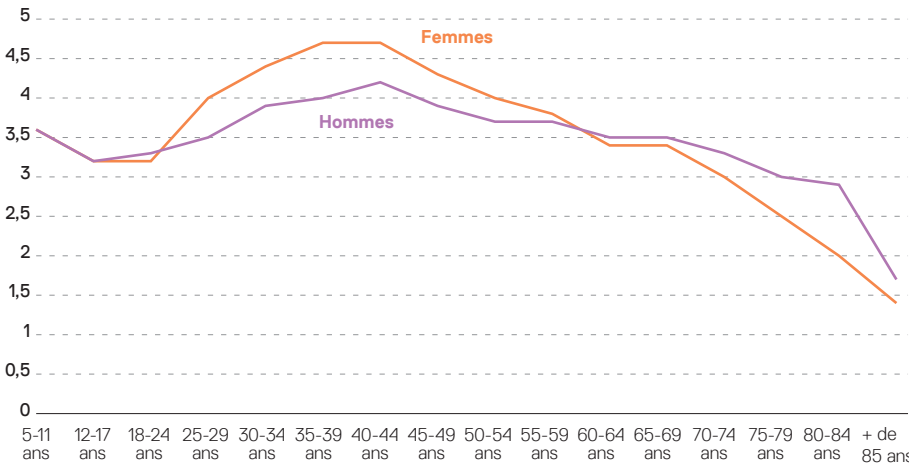
La mobilité selon le genre et l'âge

La mobilité individuelle est variable selon les âges de la vie mais elle l'est également selon les genres.

Les femmes intègrent davantage les enfants dans leur programme d'activités. **Il en résulte une forte croissance de leur mobilité, observable dès 25 ans, plus importante que celles des hommes.** Cet écart de mobilité s'estompe progressivement à partir de la quarantaine.

À partir de 70 ans, la mobilité individuelle des hommes est plus élevée que celle des femmes. Il y a donc plus de risques qu'elles soient en mauvaise santé, et donc moins mobiles en fin de vie. Chez les plus de 75 ans, la part de personnes immobiles chez les femmes est de 37 % alors qu'elle n'est que de 25 % chez les hommes. On peut aussi y voir une assignation à résidence plus forte pour les femmes à la suite du décès de leur mari... qui était souvent le seul conducteur du ménage.

DIFFÉRENTIEL DE MOBILITÉ ENTRE LES HOMMES ET LES FEMMES EN ALSACE
ENSEMBLE DES FLUX - Source Adeus, EMC² 2024/2025,





COMMENT ?

COMMENT

(se déplace-t-on) ?

Équipement des personnes et des ménages

Nombre de voitures à disposition par personne et par ménage

Le nombre de voitures à disposition est le nombre de véhicules possédés par ménage ainsi que les véhicules de fonction que le ménage peut utiliser.

Les ménages des intercommunalités du Pôle métropolitain possèdent en moyenne moins de voitures que ceux du reste de l'Alsace. Cela s'explique par une moindre dépendance à la voiture dans les territoires les plus urbains. Les ménages de Saint-Louis Agglomération présentent toutefois un nombre de voitures possédées proche de celui du Haut-Rhin hors intercommunalités du Pôle métropolitain, cela pouvant s'expliquer par la connexion particulière de ce territoire avec la Suisse.

L'Eurométropole de Strasbourg se distingue des autres territoires en affichant un nombre de véhicules possédés par ménage et un nombre de véhicules possédés par personne particulièrement bas.

Possession du permis de conduire

Le taux de possession du permis de conduire parmi les personnes majeures est un bon indicateur de la place de la voiture dans chaque territoire. Ce taux est ainsi le plus bas dans l'Eurométropole de Strasbourg, et le plus élevé dans l'Alsace hors intercommunalités du Pôle Métropolitain et dans Saint-Louis agglomération.

NOMBRE MOYEN DE VOITURES PAR MÉNAGE ET PAR PERSONNE MAJEURE

Source Adeus, EMC* 2024/2025

	Par ménage	Par personne majeure
Alsace	1,3	0,8
Intercommunalités du Pôle métropolitain	1,2	0,7
Alsace hors intercommunalités du Pôle métropolitain	1,6	0,9
Bas-Rhin	1,3	0,7
Bas-Rhin hors intercommunalités du Pôle métropolitain	1,6	0,9
Haut-Rhin	1,4	0,8
Haut-Rhin hors intercommunalités du Pôle métropolitain	1,6	0,9
Communauté d'Agglomération de Haguenau	1,5	0,8
Eurométropole de Strasbourg	1,0	0,6
Colmar Agglomération	1,3	0,8
Mulhouse Alsace Agglomération	1,3	0,7
Saint-Louis Agglomération	1,5	0,8

Taux de possession du permis de conduire parmi les 18 ans et plus

Source Adeus, EMC* 2024/2025

Alsace	87 %
Intercommunalités du Pôle métropolitain	83 %
Alsace hors intercommunalités du Pôle métropolitain	93 %
Bas-Rhin	87 %
Bas-Rhin hors intercommunalités du Pôle métropolitain	93 %
Haut-Rhin	89 %
Haut-Rhin hors intercommunalités du Pôle métropolitain	93 %
Communauté d'Agglomération de Haguenau	92 %
Eurométropole de Strasbourg	79 %
Colmar Agglomération	86 %
Mulhouse Alsace Agglomération	84 %
Saint-Louis Agglomération	93 %

COMMENT ?

Nombre de vélos possédés par personne et par ménage

On constate que les territoires urbains sont ceux où la population est la moins équipée en vélo. Pourtant, ces territoires sont aussi ceux dont la part modale du vélo est la plus importante (exception notable pour Mulhouse Alsace Agglomération, où la part modale du vélo est faible). Cette contradiction s'explique par une décorrélation entre possession d'un vélo et pratique régulière du vélo. Dans les territoires urbains, la vie se fait plus dans la proximité que dans les territoires non urbains, ce qui rend la pratique du vélo dans les déplacements du quotidien (notamment les déplacements domicile-travail) plus pertinente. Inversement, les vélos possédés dans les espaces moins urbains sont probablement davantage liés aux loisirs.

Abonnement aux transports collectifs

Le taux d'abonnement aux transports collectifs témoigne à la fois du niveau de l'offre, de son adéquation avec les besoins en déplacements des habitants et de son accessibilité tarifaire.

Précision : être abonné n'implique pas forcément d'utiliser les TC au quotidien.

NOMBRE MOYEN DE VÉLOS POSSÉDÉS PAR MÉNAGE ET PAR PERSONNE

Source Adeus, EMC² 2024/2025

	Par ménage	Par personne majeure
Alsace	1,6	0,7
Intercommunalités du Pôle métropolitain	1,4	0,7
Alsace hors intercommunalités du Pôle métropolitain	1,9	0,8
Bas-Rhin	1,7	0,8
Bas-Rhin hors intercommunalités du Pôle métropolitain	1,9	0,8
Haut-Rhin	1,6	0,7
Haut-Rhin hors intercommunalités du Pôle métropolitain	1,8	0,8
Communauté d'Agglomération de Haguenau	1,7	0,8
Eurométropole de Strasbourg	1,4	0,7
Colmar Agglomération	1,6	0,8
Mulhouse Alsace Agglomération	1,3	0,6
Saint-Louis Agglomération	1,8	0,8

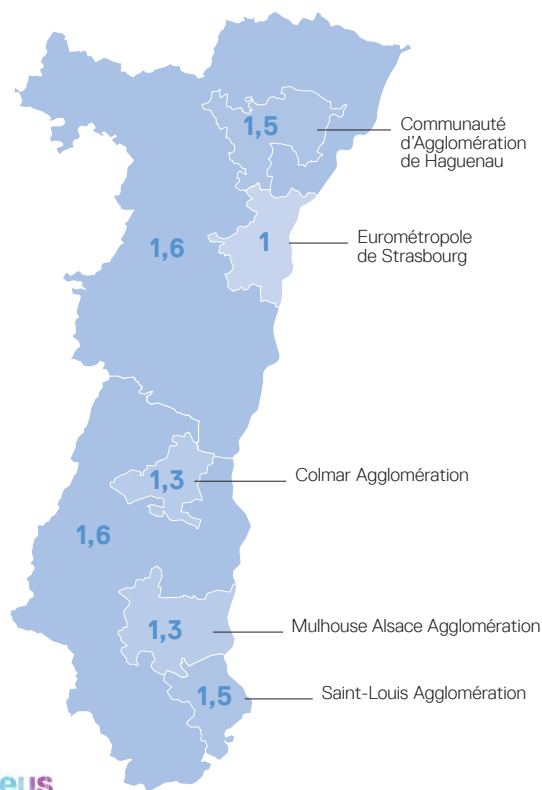
PART DE LA POPULATION POSSÉDANT UN ABONNEMENT AUX TRANSPORTS COLLECTIFS VALABLE LE JOUR DE L'ENQUÊTE

Source Adeus, EMC² 2024/2025

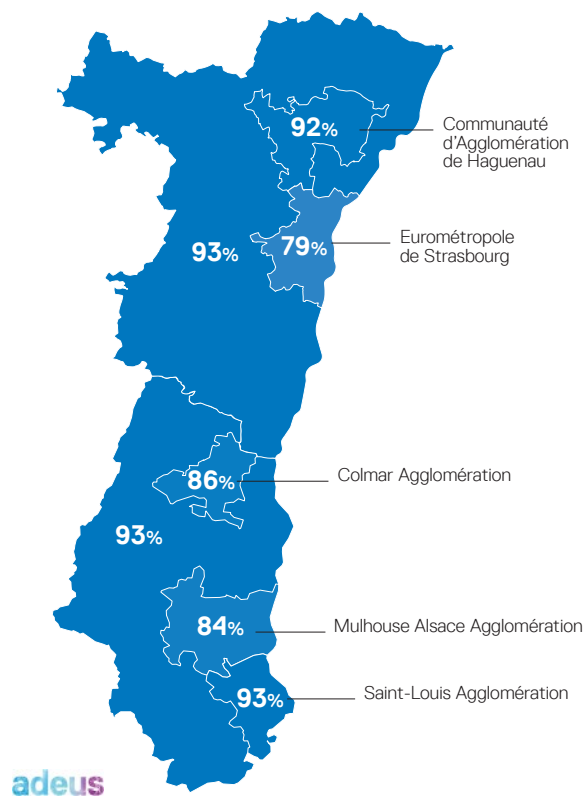
Alsace	23 %
Intercommunalités du Pôle métropolitain	29 %
Alsace hors intercommunalités du Pôle métropolitain	15 %
Bas-Rhin	27 %
Bas-Rhin hors intercommunalités du Pôle métropolitain	16 %
Haut-Rhin	16 %
Haut-Rhin hors intercommunalités du Pôle métropolitain	13 %
Communauté d'Agglomération de Haguenau	19 %
Eurométropole de Strasbourg	40 %
Colmar Agglomération	15 %
Mulhouse Alsace Agglomération	20 %
Saint-Louis Agglomération	18 %

COMMENT ?

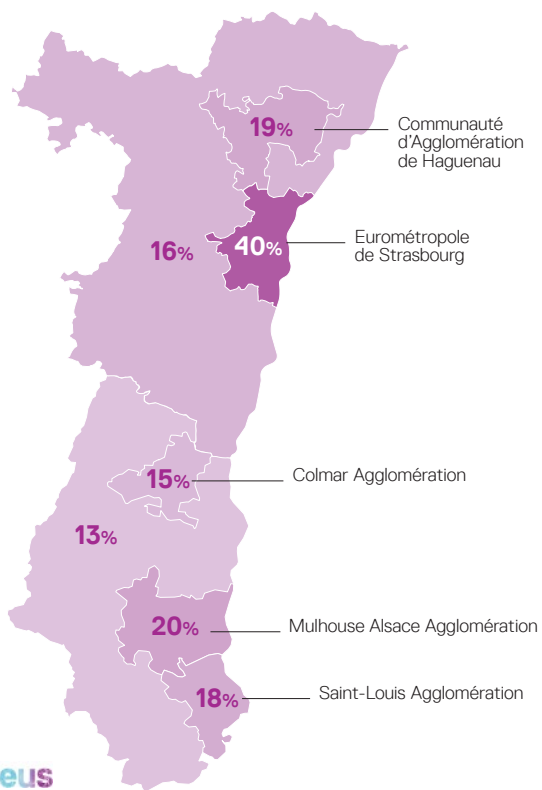
NOMBRE MOYEN DE VOITURES À DISPOSITION PAR MÉNAGE



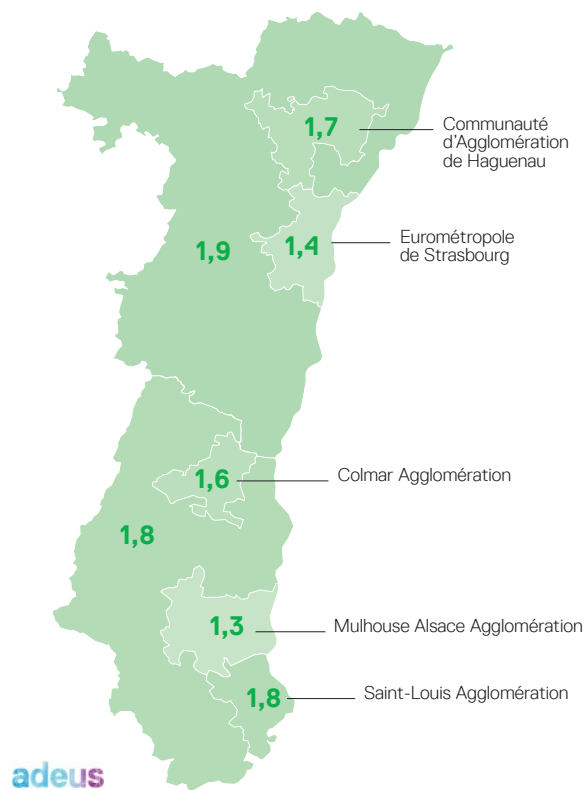
TAUX DE POSSESSION DU PERMIS DE CONDUIRE (MAJEURS UNIQUEMENT)



TAUX D'ABONNEMENT AUX TRANSPORTS COLLECTIFS



NOMBRE MOYEN DE VÉLOS POSSÉDÉS PAR MÉNAGE



Parts modales

Parts modales des déplacements

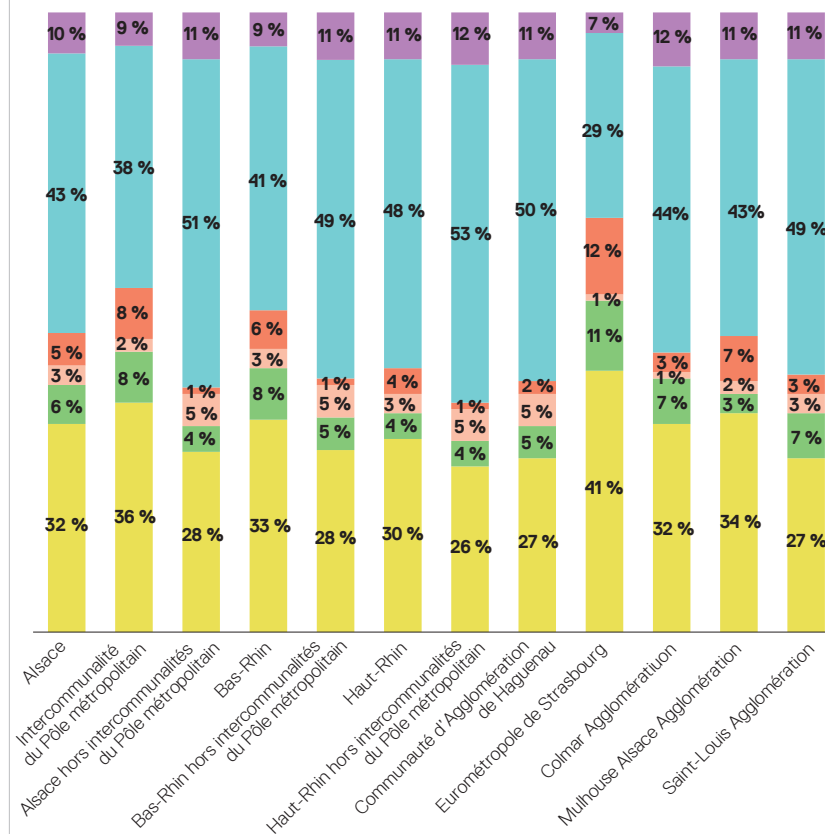
La part modale des déplacements témoigne d'abord des périmètres de vie des habitants. Plus un territoire permet la vie dans la proximité plus les modes actifs y sont représentés.

Dans les territoires urbains, les transports collectifs semblent principalement en concurrence avec le vélo. Ainsi, à Mulhouse Alsace Agglomération, la part modale du vélo est faible par rapport à celle des transports collectifs, alors qu'à Colmar Agglomération ou Saint-Louis Agglomération, la part modale du vélo est plus importante que celle des transports collectifs.

Dans les territoires urbains comme non urbains, la part de la voiture reste majoritaire, à l'exception notable de l'Eurométropole de Strasbourg (36 % de part modale de la voiture). Dans l'agglomération strasbourgeoise, les parts modales de la marche, du vélo et des transports en commun apparaissent particulièrement développées : vie dans la proximité et diversité de l'offre en transports alternatifs à la voiture facilitent le report modal de la voiture vers d'autres modes de déplacements.

PARTS MODALES DES DÉPLACEMENTS - FLUX EN LIEN AVEC L'ALSACE

Source Adeus, EMC² 2024/2025



PARTS MODALES DES DÉPLACEMENTS DES HABITANTS - FLUX EN LIEN AVEC L'ALSACE - Source Adeus, EMC² 2024/2025

	Marche	Vélo	Transport en commun		Véhicule personnel	
			interurbain	urbain	conducteur	passager
Alsace	32 %	6 %	3 %	5 %	43 %	10 %
Intercommunalités du Pôle métropolitain	36 %	8 %	2 %	8 %	38 %	9 %
Alsace hors intercommunalités du Pôle métropolitain	28 %	4 %	5 %	1 %	51 %	11 %
Bas-Rhin	33 %	8 %	3 %	6 %	41 %	9 %
Bas-Rhin hors intercommunalités du Pôle métropolitain	28 %	5 %	5 %	1 %	49 %	11 %
Haut-Rhin	30 %	4 %	3 %	4 %	48 %	11 %
Haut-Rhin hors intercommunalités du Pôle métropolitain	26 %	4 %	5 %	1 %	53 %	12 %
Communauté d'Agglomération de Haguenau	27 %	5 %	5 %	2 %	50 %	11 %
Eurométropole de Strasbourg	41 %	11 %	1 %	12 %	29 %	7 %
Colmar Agglomération	32 %	7 %	1 %	3 %	44 %	12 %
Mulhouse Alsace Agglomération	34 %	3 %	2 %	7 %	43 %	11 %
Saint-Louis Agglomération	27 %	7 %	3 %	3 %	49 %	11 %

Aide à la lecture :

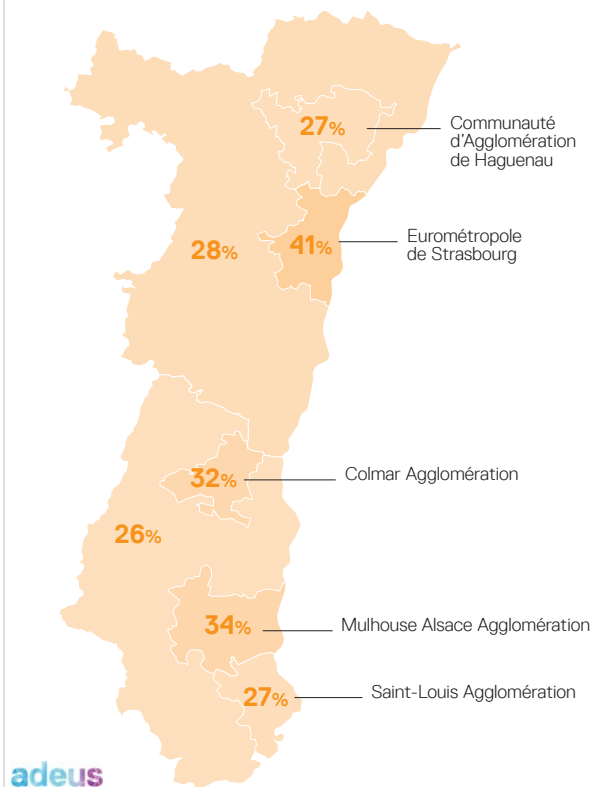
Les parts modales des habitants d'une zone se basent sur tous les déplacements des habitants, et seulement eux, de la zone en question, y compris en dehors de leur zone de résidence.

Par exemple, les déplacements servant au calcul des parts modales des habitants de la Communauté d'Agglomération de Haguenau :

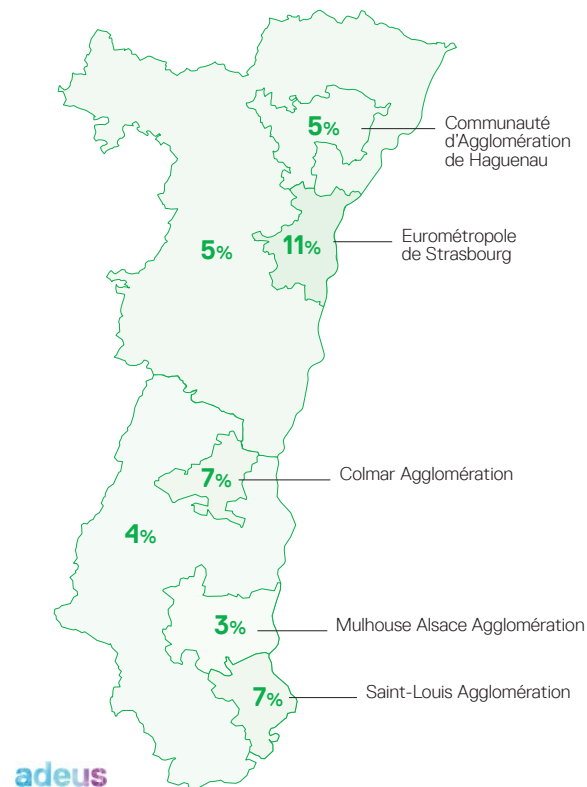
- comptabilisent les déplacements des habitants de la Communauté d'Agglomération de Haguenau dans la Communauté d'Agglomération de Haguenau
- comptabilisent les déplacements des habitants de la Communauté d'Agglomération de Haguenau sur le reste du périmètre d'enquête
- ne comptabilisent pas les déplacements des habitants hors Communauté d'Agglomération de Haguenau, qu'ils se fassent dans ou en dehors de la Communauté d'Agglomération de Haguenau.

COMMENT ?

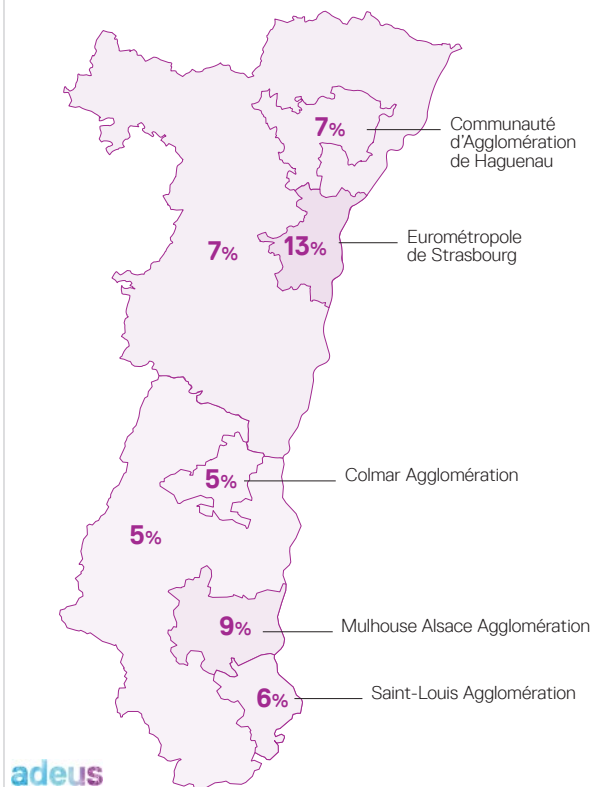
PART MODALE DE LA MARCHÉ



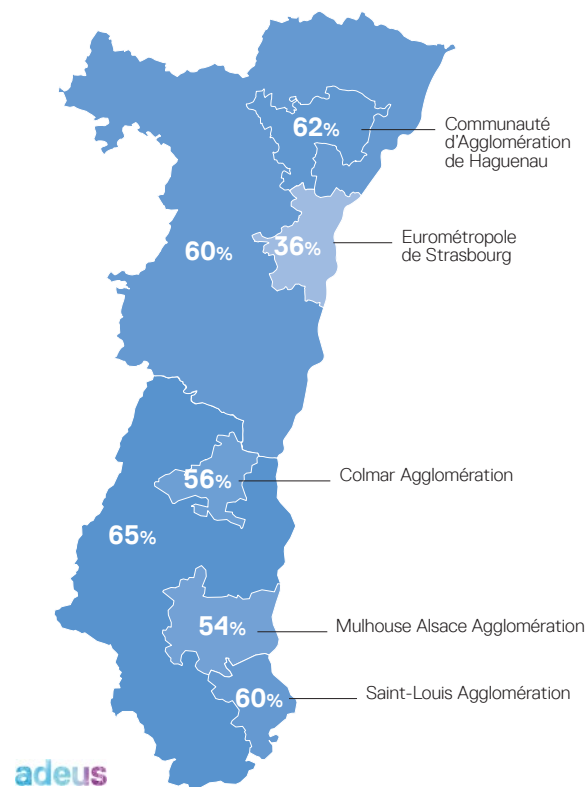
PART MODALE DU VÉLO

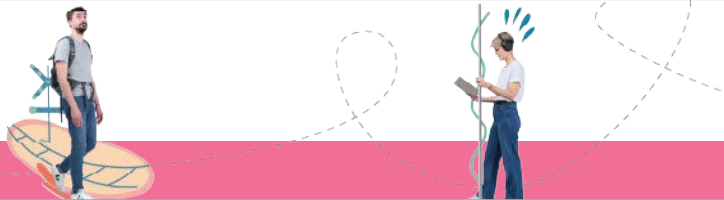


PART MODALE DES TRANSPORTS COLLECTIFS



PART MODALE DES VÉHICULES MOTORISÉS





COMMENT ?

Parts modales des déplacements en fonction des distances parcourues

Les parts modales calculées en fonction des distances parcourues plutôt que du nombre de déplacements, permet d'évaluer la contribution de chaque mode de transport à la production kilométrique totale. Cela donne ainsi une meilleure idée de leur impact respectif en matière de consommation d'énergie et de qualité de l'air.

Les déplacements à pied, quoi que nombreux en volume, s'effectuent sur des distances réduites, ce qui limite mécaniquement la part modale kilométrique de la marche à pied.

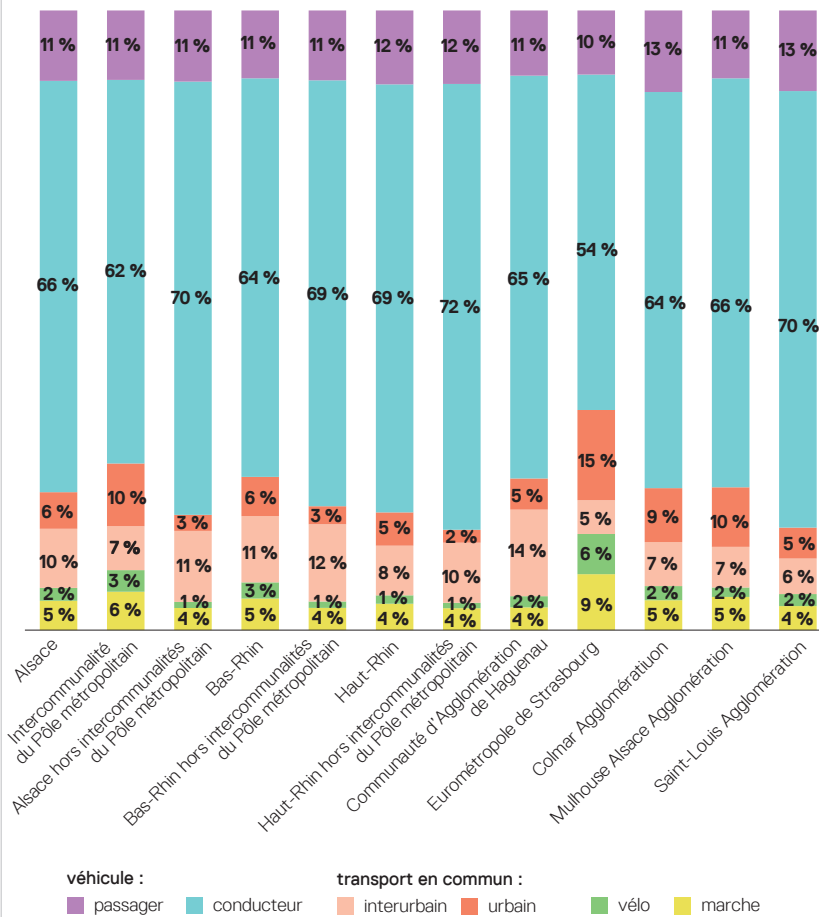
À l'inverse, les déplacements automobiles comme ceux réalisés en TCI (transports collectifs interurbains) sont en moyenne bien plus longs et représentent logiquement un poids plus important en matière de kilomètres produits.

Tableau détaillé des parts modales kilométriques des déplacements disponible en annexe - tableau n° 4

PARTS MODALES KILOMÉTRIQUES DES DÉPLACEMENTS

FLUX EN LIEN AVEC L'ALSACE

Source Adeus, EMC² 2024/2025



COMMENT ?

Parts modales par tranche de distances des déplacements

Les classes de distances favorisent l'analyse des pratiques en fonction des zones de pertinence des différents modes.

La zone de pertinence des modes actifs s'établit aussi statistiquement au-dessous de 3 km.

À l'échelle de l'Alsace, la majorité des déplacements sont de courtes distances (63 % des déplacements font moins de 3 km et 74 % moins de 5 km) mais représentent une minorité de kilomètres produits (respectivement 12 % et 20 %). À l'inverse, une minorité de déplacements représente la grande majorité des kilomètres produits : **80 % des kilomètres sont produits par seulement 26 % des déplacements.**

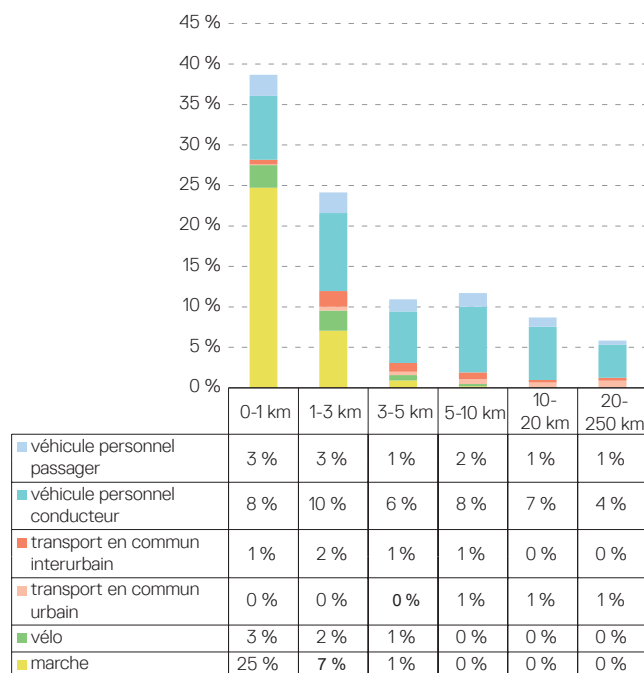
À l'échelle des intercommunalités du Pôle métropolitain d'Alsace, la majorité des déplacements sont aussi de courtes distances (69 % des déplacements font moins de 3 km et 80 % moins de 5 km) et représentent une minorité des kilomètres produits (respectivement 18 % et 29 %). La part de kilomètres produits sur de courtes distances est toutefois plus importante que dans le reste de l'Alsace.

Les différentes intercommunalités du Pôle métropolitain d'Alsace ne présentent pas les mêmes caractéristiques, probablement en lien avec la structure urbaine et de la demande de mobilité.

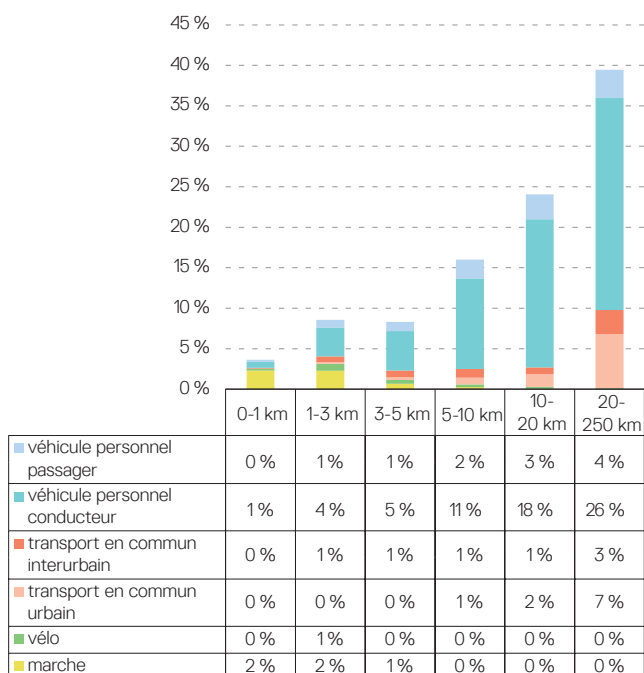
HABITANT DE L'ALSACE - FLUX EN LIEN AVEC L'ALSACE

Source Adeus, EMC² 2024/2025

PARTS MODALES DES DÉPLACEMENTS PAR TRANCHE DE DISTANCES



PARTS MODALES KILOMÉTRIQUES DES DÉPLACEMENTS PAR TRANCHE DE DISTANCES

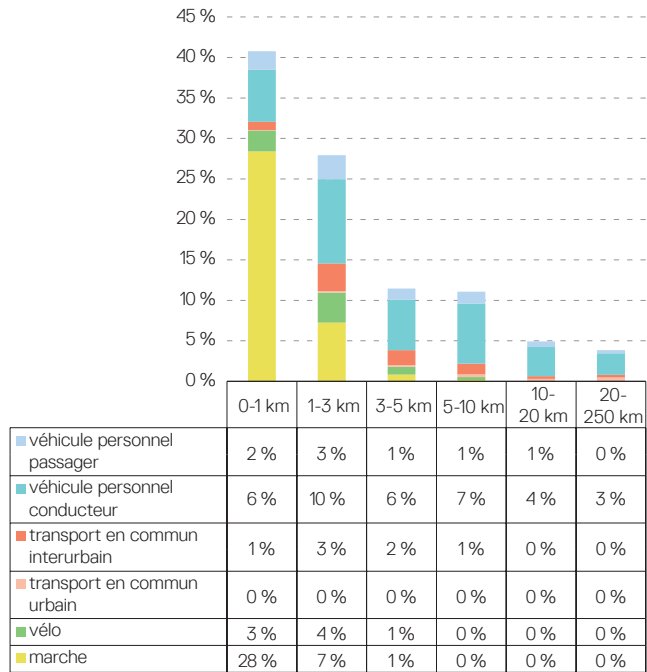


COMMENT ?

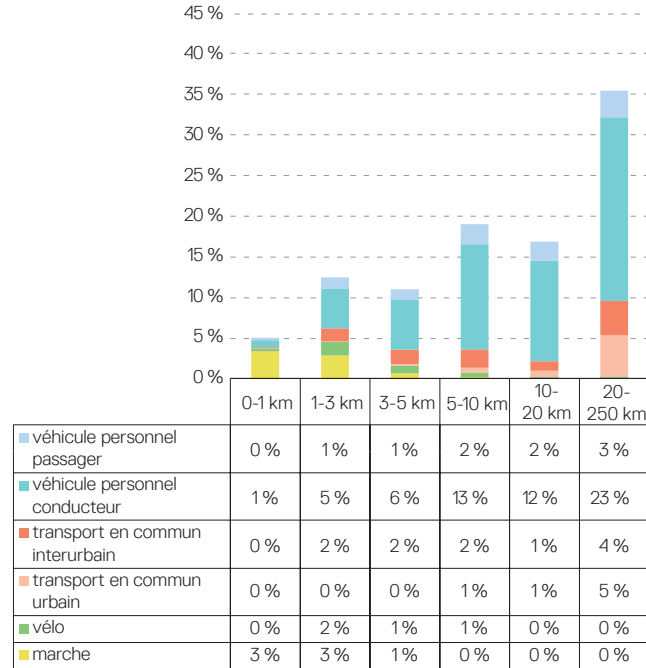
HABITANTS DES INTERCOMMUNALITÉS DU PÔLE MÉTROPOLITAIN - FLUX EN LIEN AVEC L'ALSACE

Source Adeus, EMC* 2024/2025

PARTS MODALES DES DÉPLACEMENTS PAR TRANCHE DE DISTANCES



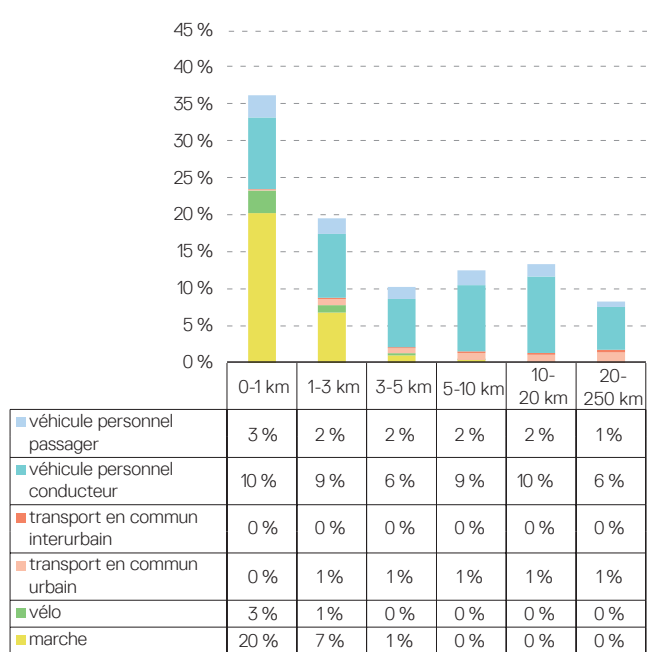
PARTS MODALES KILOMÉTRIQUES DES DÉPLACEMENTS PAR TRANCHE DE DISTANCES



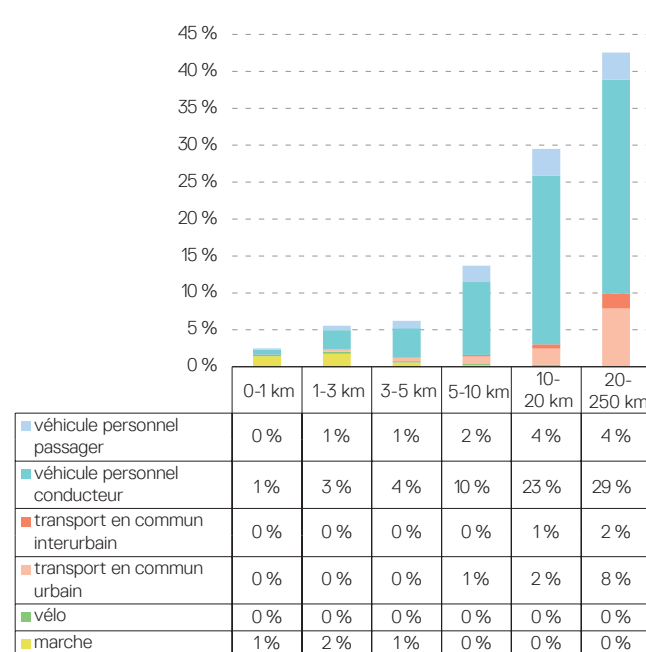
HABITANTS DE L'ALSACE HORS INTERCOMMUNALITÉS DU PÔLE MÉTROPOLITAIN - FLUX EN LIEN AVEC L'ALSACE

Source Adeus, EMC* 2024/2025

PARTS MODALES DES DÉPLACEMENTS PAR TRANCHE DE DISTANCES



PARTS MODALES KILOMÉTRIQUES DES DÉPLACEMENTS PAR TRANCHE DE DISTANCES

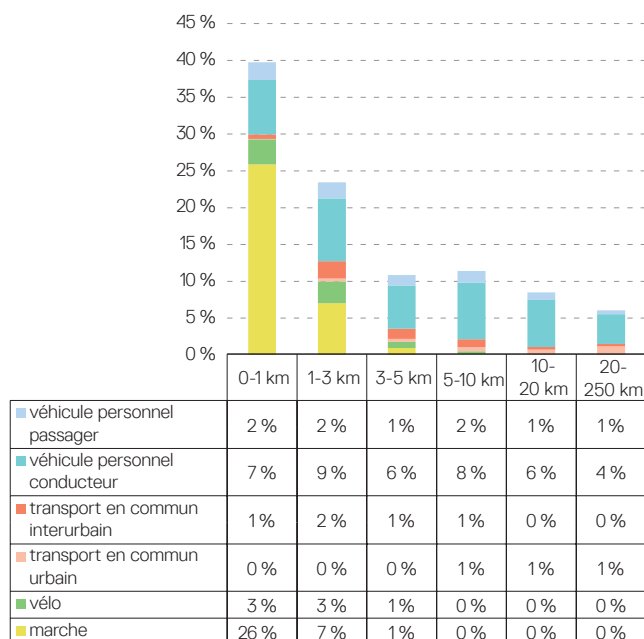


COMMENT ?

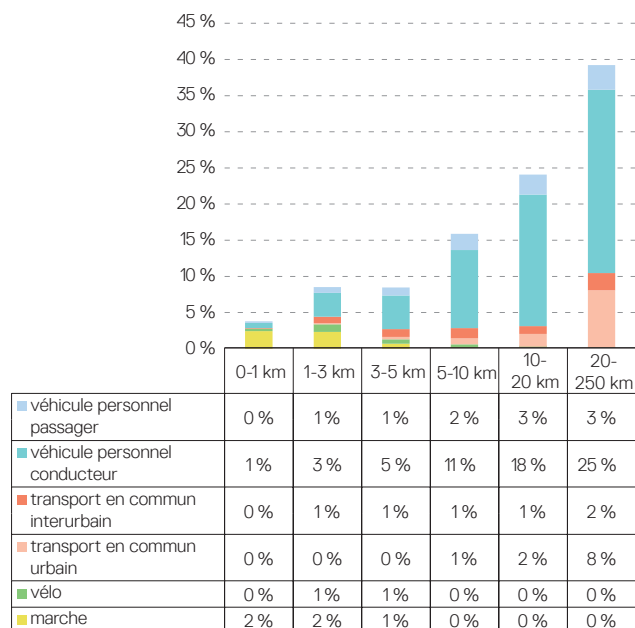
HABITANTS DU BAS-RHIN - FLUX EN LIEN AVEC L'ALSACE

Source Adeus, EMC* 2024/2025

PARTS MODALES DES DÉPLACEMENTS PAR TRANCHE DE DISTANCES



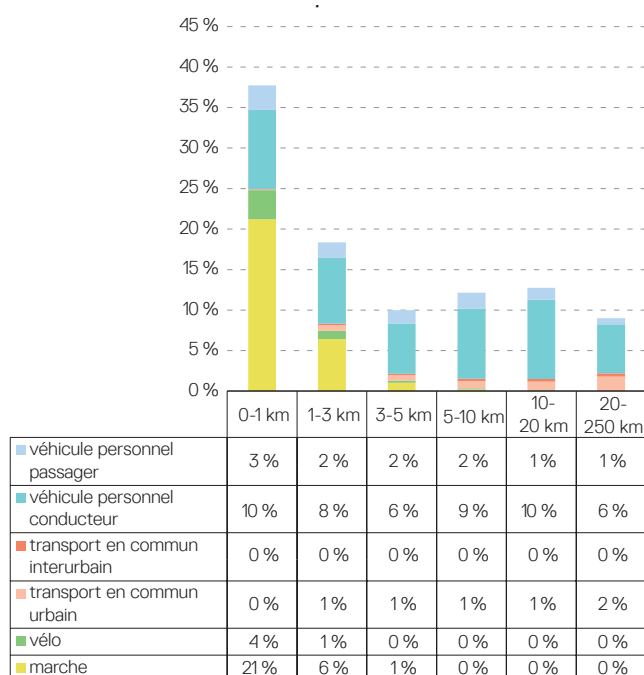
PARTS MODALES KILOMÉTRIQUES DES DÉPLACEMENTS PAR TRANCHE DE DISTANCES



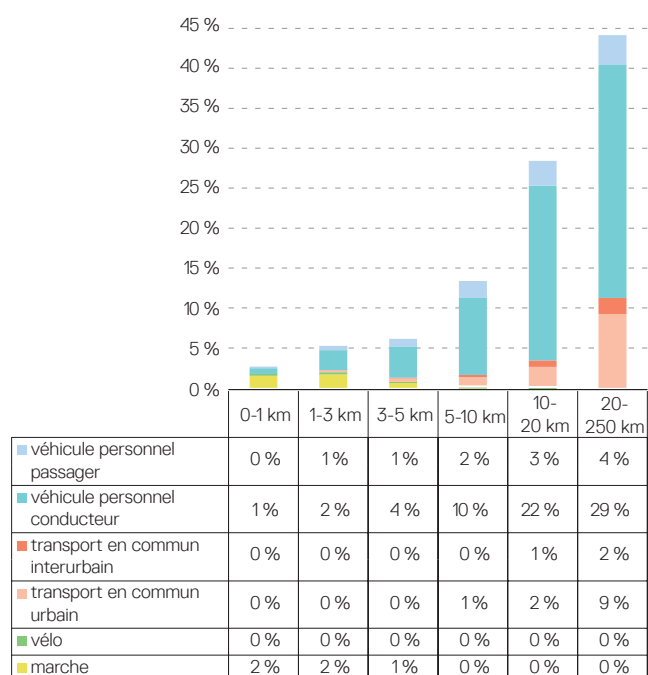
HABITANTS DU BAS-RHIN HORS INTERCOMMUNALITÉS DU PÔLE MÉTROPOLITAIN - FLUX EN LIEN AVEC L'ALSACE

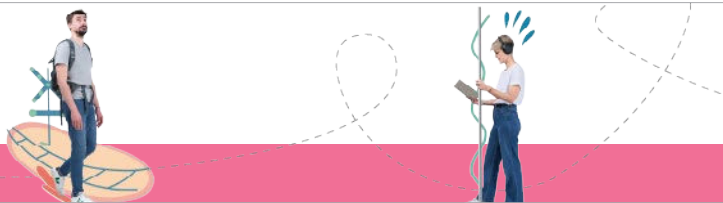
Source Adeus, EMC* 2024/2025

PARTS MODALES DES DÉPLACEMENTS PAR TRANCHE DE DISTANCES



PARTS MODALES KILOMÉTRIQUES DES DÉPLACEMENTS PAR TRANCHE DE DISTANCES



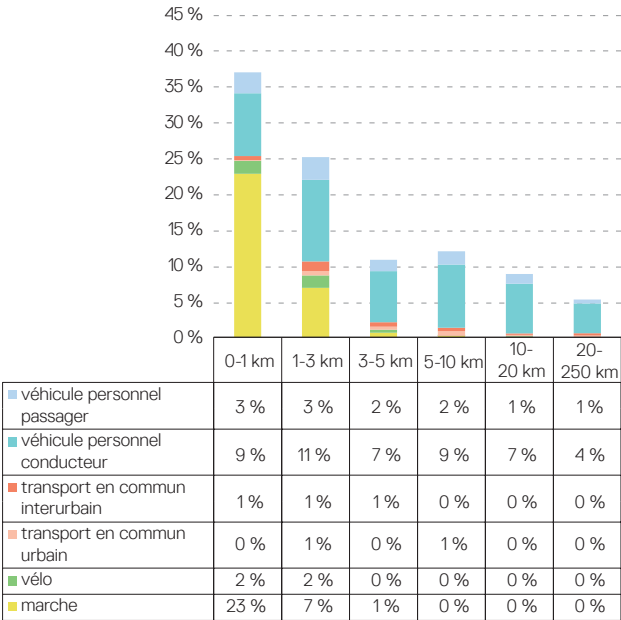


COMMENT ?

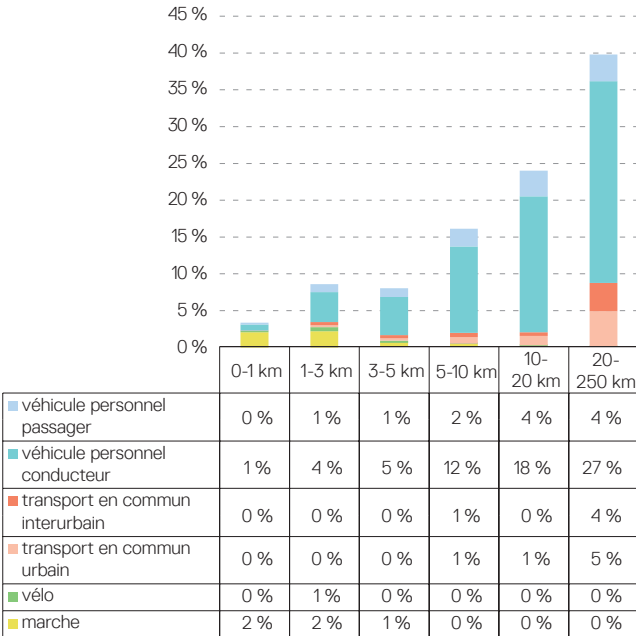
HABITANTS DU HAUT-RHIN - FLUX EN LIEN AVEC L'ALSACE

Source Adeus, EMC² 2024/2025

PARTS MODALES DES DÉPLACEMENTS PAR TRANCHE DE DISTANCES



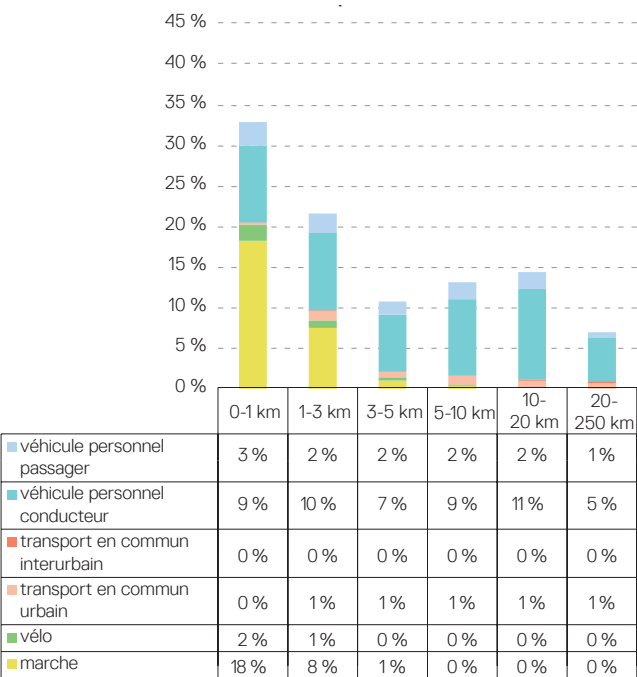
PARTS MODALES KILOMÉTRIQUES DES DÉPLACEMENTS PAR TRANCHE DE DISTANCES



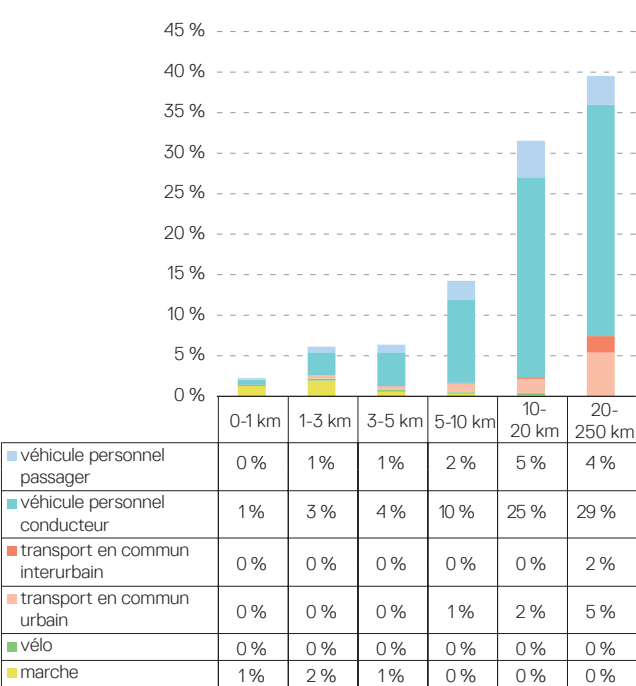
HABITANTS DU HAUT-RHIN HORS INTERCOMMUNALITÉS DU PÔLE MÉTROPOLITAIN - FLUX EN LIEN AVEC L'ALSACE

Source Adeus, EMC² 2024/2025

PARTS MODALES DES DÉPLACEMENTS PAR TRANCHE DE DISTANCES



PARTS MODALES KILOMÉTRIQUES DES DÉPLACEMENTS PAR TRANCHE DE DISTANCES

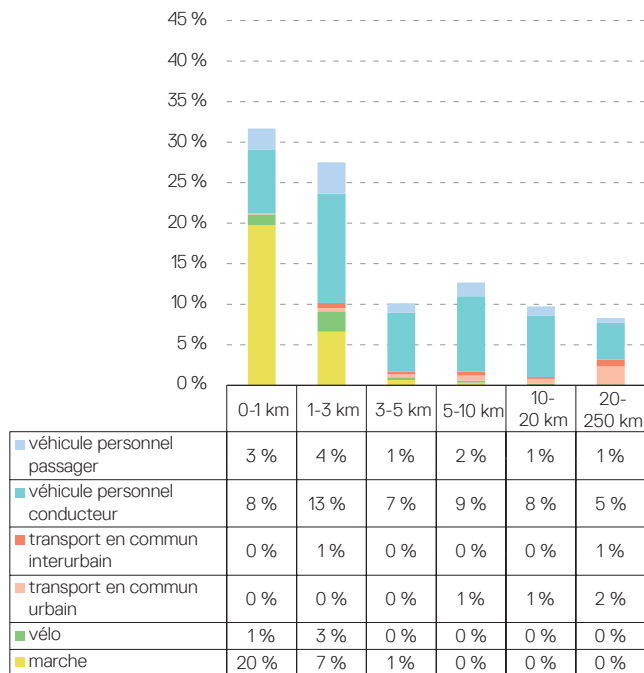


COMMENT ?

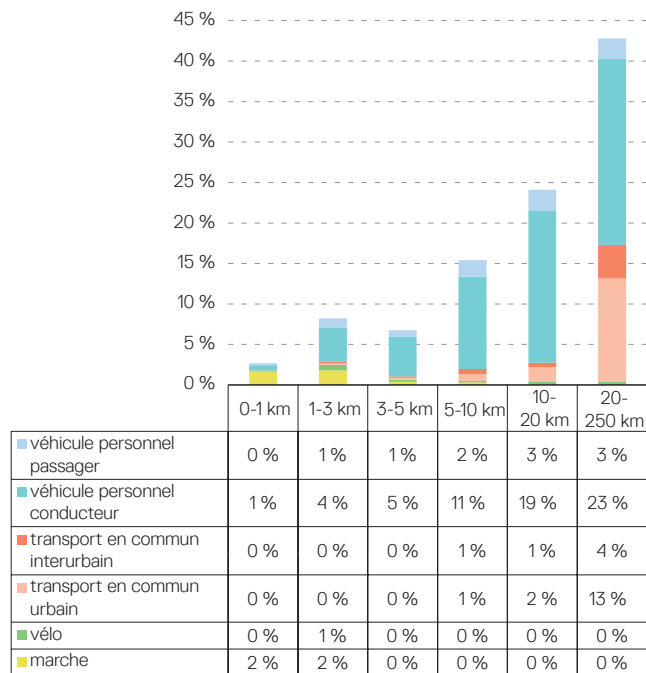
HABITANTS DE LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE HAGUENAU - FLUX EN LIEN AVEC L'ALSACE

Source Adeus, EMC* 2024/2025

PARTS MODALES DES DÉPLACEMENTS PAR TRANCHE DE DISTANCES



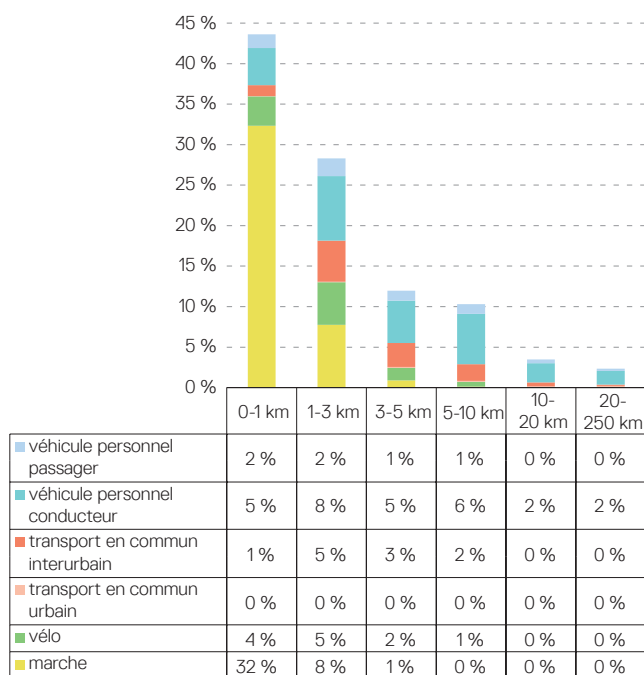
PARTS MODALES KILOMÉTRIQUES DES DÉPLACEMENTS PAR TRANCHE DE DISTANCES



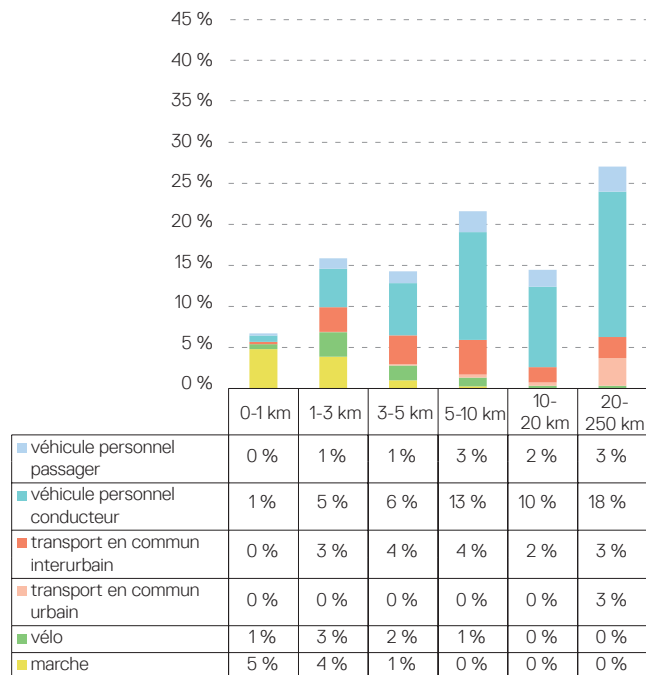
HABITANTS DE L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG - FLUX EN LIEN AVEC L'ALSACE

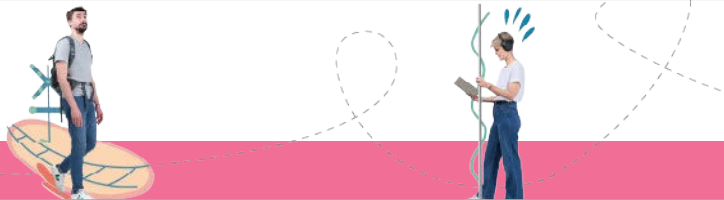
Source Adeus, EMC* 2024/2025

PARTS MODALES DES DÉPLACEMENTS PAR TRANCHE DE DISTANCES



PARTS MODALES KILOMÉTRIQUES DES DÉPLACEMENTS PAR TRANCHE DE DISTANCES

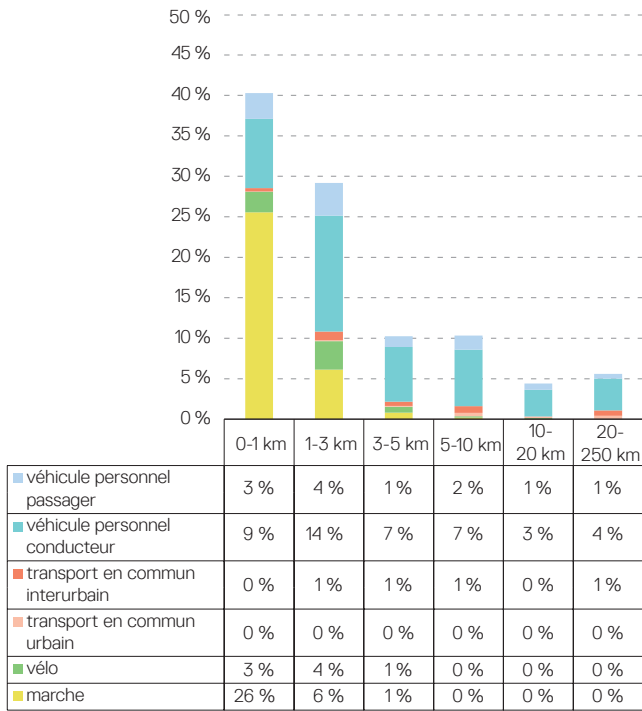




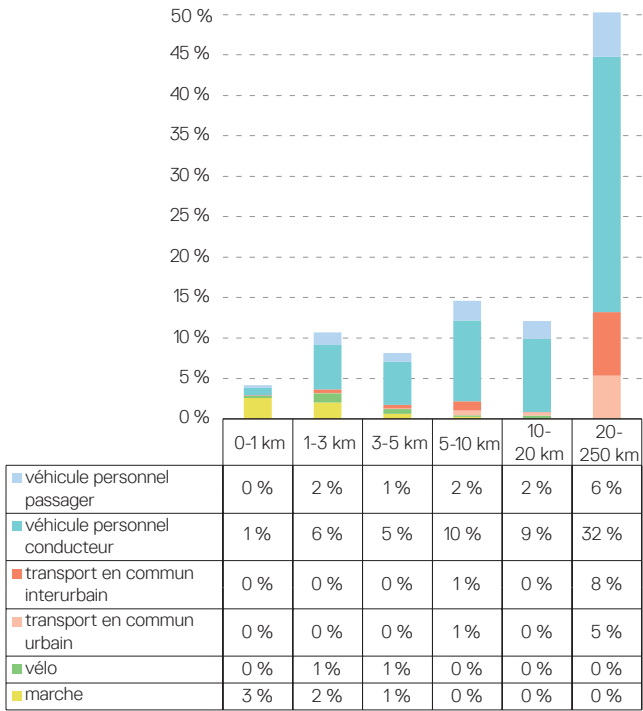
COMMENT ?

HABITANTS DE COLMAR AGGLOMÉRATION - FLUX EN LIEN AVEC L'ALSACE

Source Adeus, EMC² 2024/2025
PARTS MODALES DES DÉPLACEMENTS
PAR TRANCHE DE DISTANCES

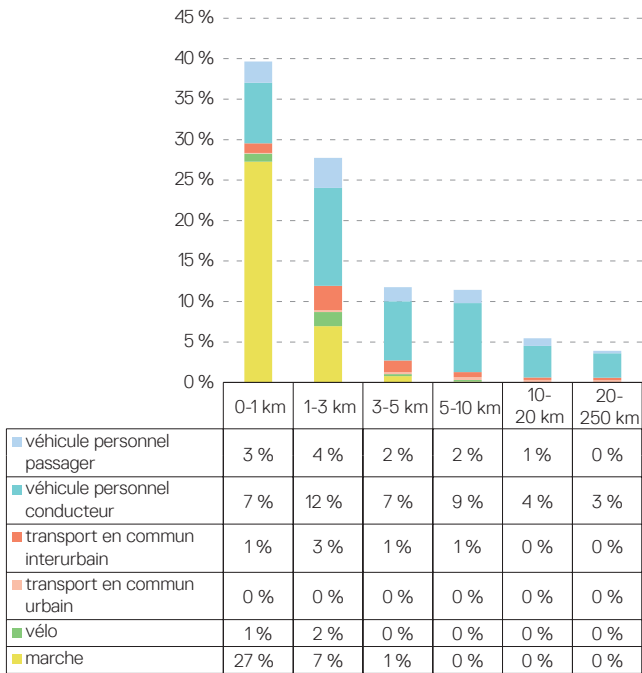


PARTS MODALES KILOMÉTRIQUES DES DÉPLACEMENTS
PAR TRANCHE DE DISTANCES

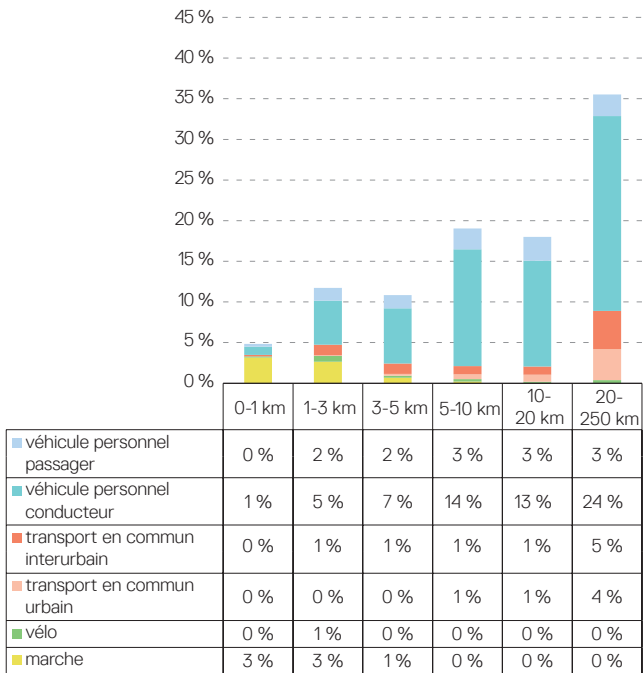


HABITANTS DE MULHOUSE ALSACE AGGLOMÉRATION - FLUX EN LIEN AVEC L'ALSACE

Source Adeus, EMC² 2024/2025
PARTS MODALES DES DÉPLACEMENTS
PAR TRANCHE DE DISTANCES



PARTS MODALES KILOMÉTRIQUES DES DÉPLACEMENTS
PAR TRANCHE DE DISTANCES

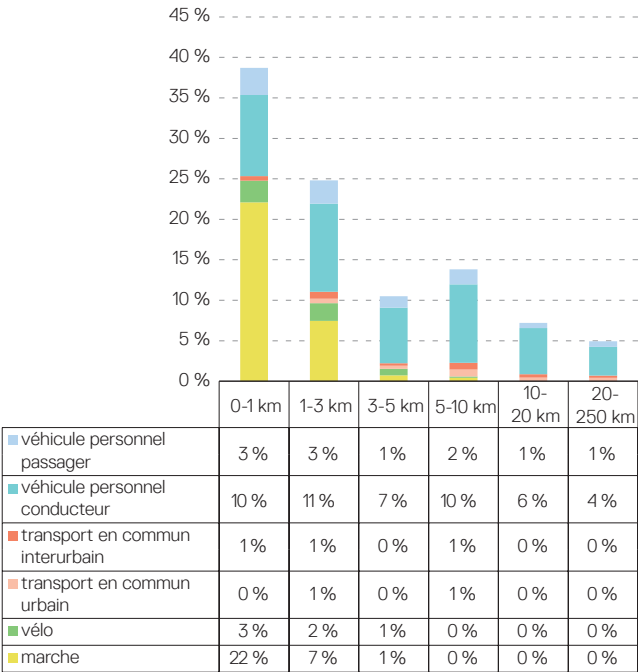


COMMENT ?

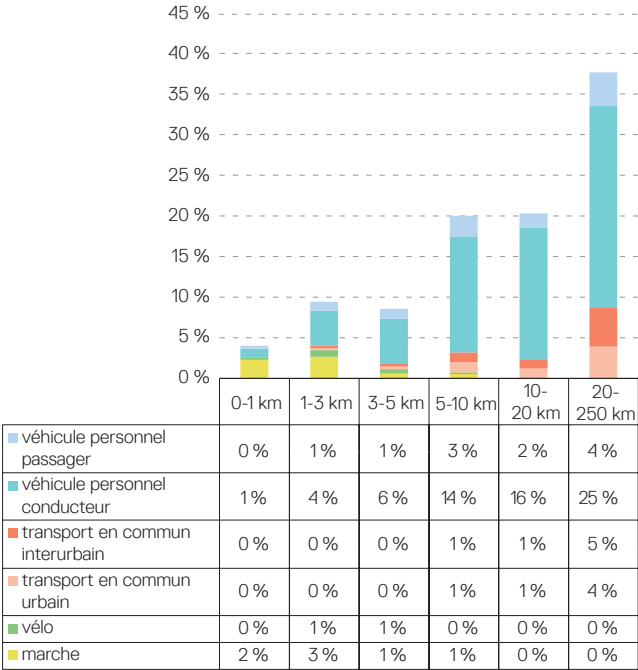
HABITANTS DE SAINT-LOUIS AGGLOMÉRATION - FLUX EN LIEN AVEC L'ALSACE

Source Adeus, EMC* 2024/2025

PARTS MODALES DES DÉPLACEMENTS PAR TRANCHE DE DISTANCES



PARTS MODALES KILOMÉTRIQUES DES DÉPLACEMENTS PAR TRANCHE DE DISTANCES



Modes et motifs

Parts modales selon les motifs

L'analyse des parts modales selon les motifs revient à analyser les modes utilisés en fonction des activités réalisées.

Pour les habitants de l'Alsace, la voiture se révèle être le mode le plus utilisé pour la plupart des déplacements, en particulier ceux contraints (travail, démarches, achats, accompagnement).

Hormis pour le motif travail, où la voiture reste le mode dominant, la marche à pied est l'un des modes de déplacements les plus utilisés par les habitants des intercommunalités du Pôle métropolitain, en particulier pour les habitants de l'Eurométropole de Strasbourg.

Il faut y voir un effet de la densité urbaine, qui permet de réaliser l'essentiel de son programme d'activités dans la proximité, et des politiques renforçant la performance relative des modes alternatifs face à la voiture particulière.

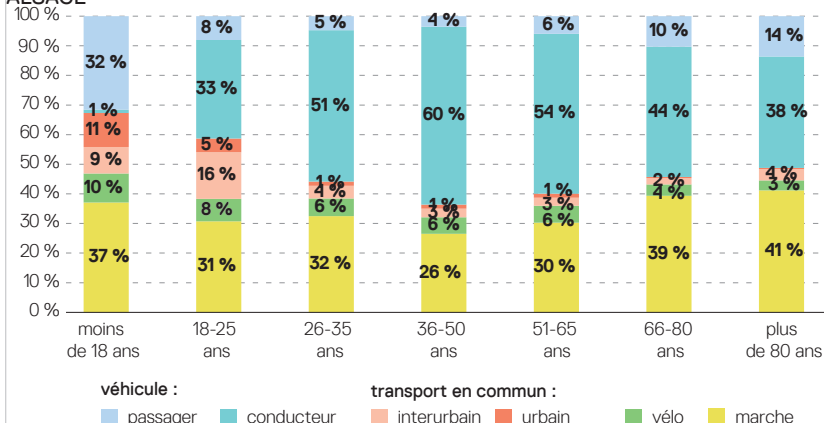
Notons également que le vélo est davantage plébiscité pour les motifs d'occupation principale (travail, école/études) que pour les autres motifs.

Un tableau détaillé est disponible en annexe – tableau n° 5.

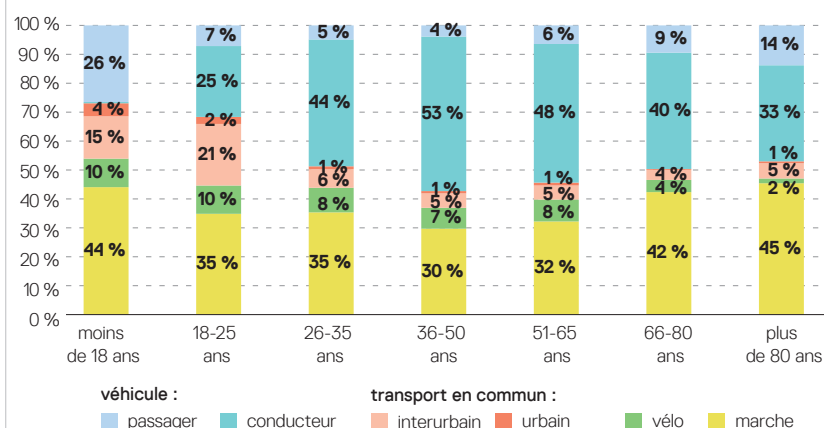
PARTS MODALES SELON L'ÂGE - FLUX EN LIEN AVEC L'ALSACE

Source Adeus, EMC² 2024/2025

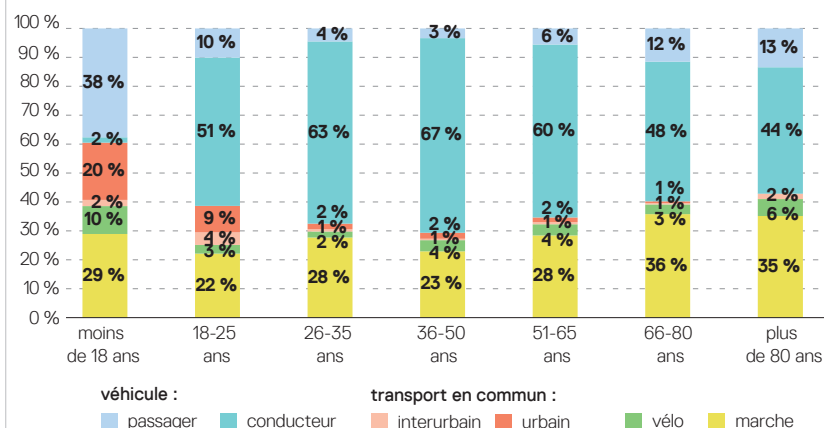
ALSACE



INTERCOMMUNALITÉS DU PÔLE MÉTROPOLITAIN



ALSACE HORS INTERCOMMUNALITÉS DU PÔLE MÉTROPOLITAIN



COMMENT ?

Motifs selon les modes de déplacement

La page précédente présentait les déplacements sous l'angle des modes employés selon les motifs (comment va-t-on à telle ou telle activité ?). La présente page analyse les motifs selon les modes (que fait-on lorsque l'on se déplace avec tel ou tel mode ?).

Cette approche de l'articulation entre modes et motifs permet de mettre en lumière certaines caractéristiques des modes.

Il apparaît à ce titre que les transports en commun sont majoritairement utilisés dans une logique « utilitaire », à destination de motifs contraints : travail et surtout école/études.

Ils semblent ainsi remplir pleinement leur rôle de service public permettant à des populations, éventuellement contraintes dans leur choix modale (pour des questions socio-économiques ou d'accessibilité), de se déplacer malgré tout.

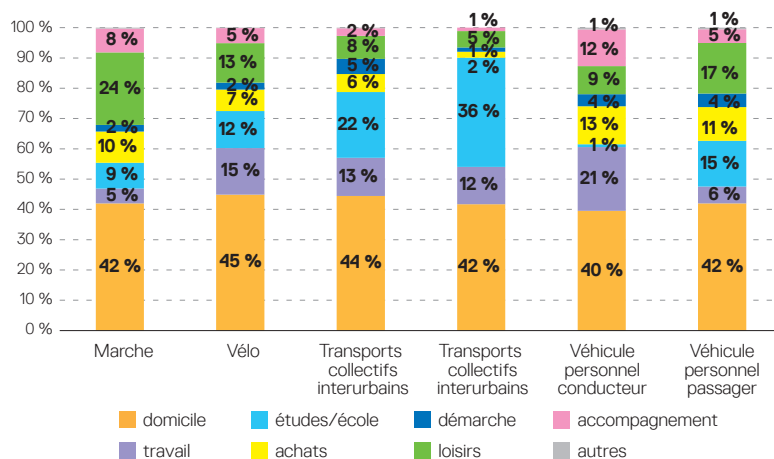
A contrario, la marche, la voiture et dans une moindre mesure le vélo, sont utilisés à des fins plus contrastées. Les modes actifs, en particulier la marche, sont plébiscités à destination des loisirs.

Un tableau détaillé est disponible en annexe – tableau n° 6.

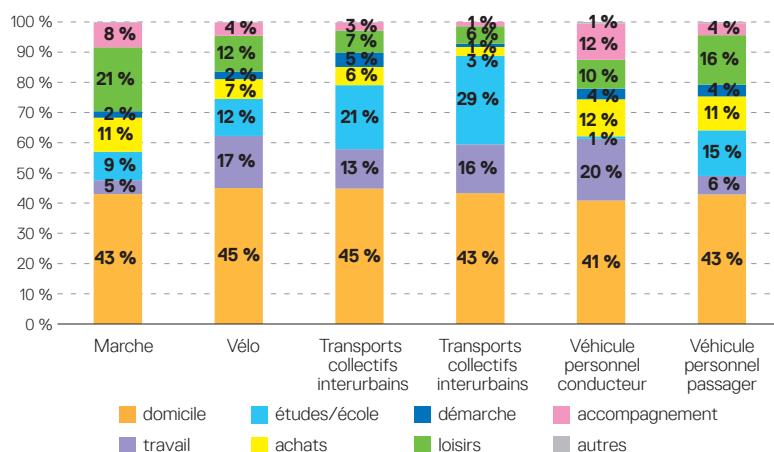
MOTIFS PAR PARTS MODALES - FLUX EN LIEN AVEC L'ALSACE

Source Adeus, EMC² 2024/2025

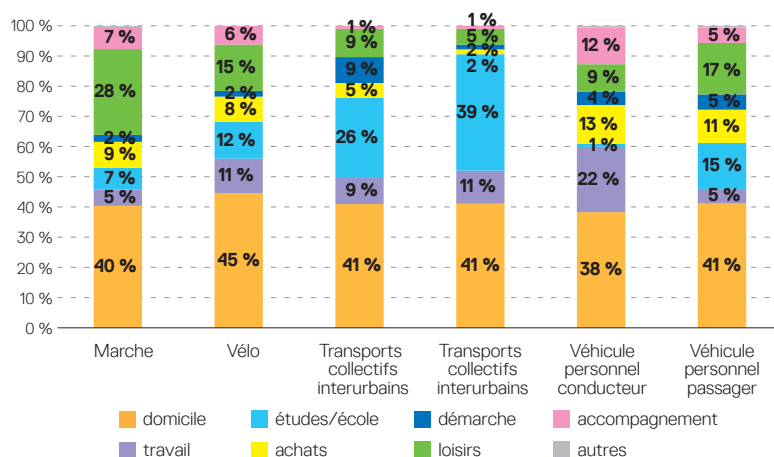
ALSACE



INTERCOMMUNALITÉS DU PÔLE MÉTROPOLITAIN



ALSACE HORS INTERCOMMUNALITÉS DU PÔLE MÉTROPOLITAIN





Parts modales selon le genre

Malgré la dynamique d'inflexion de son usage observée, la voiture reste, à l'échelle alsacienne, le mode de déplacement privilégié des femmes comme des hommes.

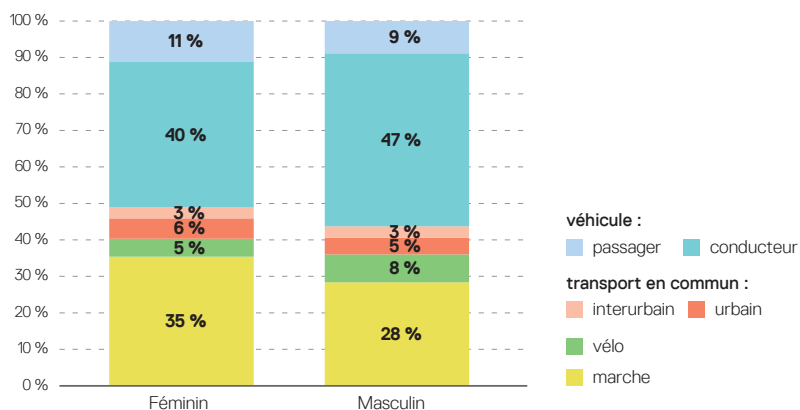
De façon générale, l'usage de la voiture reste plus important chez les hommes, les femmes quant à elle sont le plus souvent passagères. Elles restent également de plus grandes marcheuses et usagères des transports en commun.

Le vélo est davantage plébiscité par les hommes.

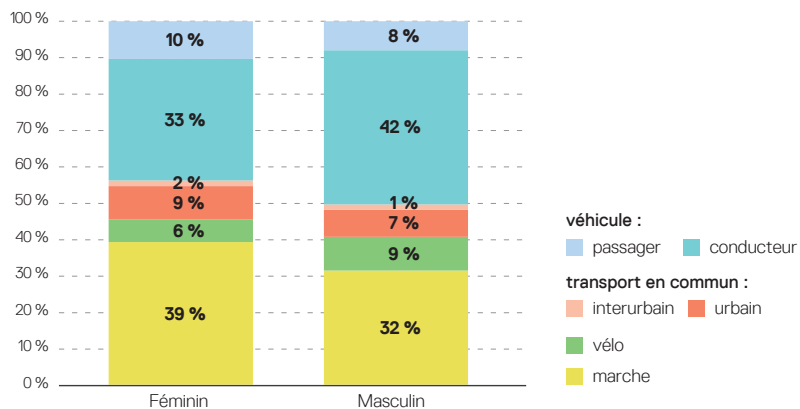
PARTS MODALES SELON LE GENRE - FLUX EN LIEN AVEC L'ALSACE

Source Adeus, EMC² 2024/2025

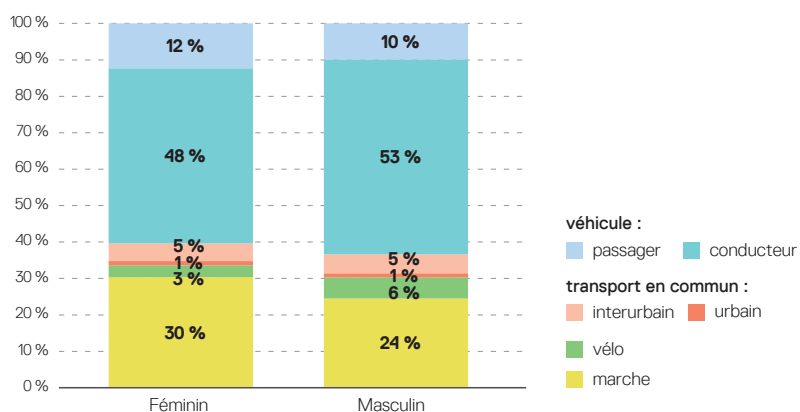
ALSACE



INTERCOMMUNALITÉS DU PÔLE MÉTROPOLITAIN



ALSACE HORS INTERCOMMUNALITÉS DU PÔLE MÉTROPOLITAIN



Genre des usagers des modes

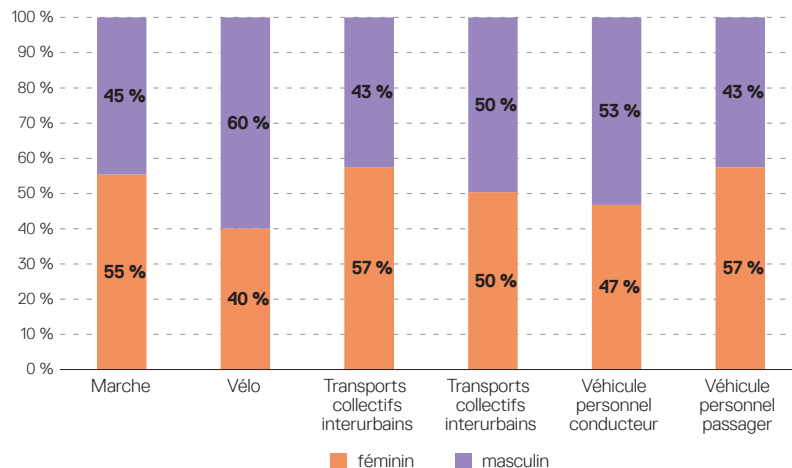
L'approche des genres des usagers selon les modes permet de confirmer des tendances observées dans les parts modales selon le genre.

On observe un équilibre dans l'usage de la voiture en tant que conducteur et des TCI entre hommes et femmes. Le déséquilibre homme-femme persiste dans l'usage des transports en commun urbains, de la voiture en tant que passager et de la marche (les femmes sont davantage usagères de ces modes). Ce déséquilibre se renforce dans la pratique du vélo, plus masculine.

PARTS MODALES SELON LE GENRE - FLUX EN LIEN AVEC L'ALSACE

Source Adeus, EMC² 2024/2025

ALSACE



		Alsace	Alsace hors Pôle Métropolitain	Pôle Métropolitain	Bas-Rhin	Bas-Rhin hors Pôle Métropolitain	Haut-Rhin	Haut-Rhin hors Pôle Métropolitain	Communauté d'Agglomération de Haguenau	Colmar Agglomération	Eurométropole de Strasbourg	Mulhouse Alsace Agglomération	Saint-Louis Agglomération
Marche	Féminin	55 %	54 %	56 %	55 %	55 %	56 %	53 %	53 %	58 %	56 %	57 %	55 %
	Masculin	45 %	46 %	44 %	45 %	45 %	44 %	47 %	47 %	42 %	44 %	43 %	45 %
Vélo	Féminin	40 %	37 %	42 %	40 %	37 %	39 %	36 %	26 %	46 %	44 %	35 %	41 %
	Masculin	60 %	63 %	58 %	60 %	63 %	61 %	64 %	74 %	54 %	56 %	65 %	59 %
Transports collectifs urbains	Féminin	57 %	58 %	57 %	58 %	56 %	57 %	67 %	60 %	45 %	58 %	58 %	56 %
	Masculin	43 %	42 %	43 %	42 %	44 %	43 %	33 %	40 %	55 %	42 %	42 %	44 %
Transports collectifs interurbains	Féminin	50 %	52 %	51 %	52 %	51 %	49 %	49 %	60 %	44 %	52 %	45 %	58 %
	Masculin	50 %	48 %	49 %	48 %	49 %	51 %	51 %	40 %	56 %	48 %	55 %	42 %
Véhicule personnel conducteur	Féminin	47 %	48 %	45 %	47 %	48 %	47 %	48 %	48 %	46 %	45 %	44 %	45 %
	Masculin	53 %	52 %	55 %	53 %	52 %	53 %	52 %	52 %	54 %	55 %	56 %	55 %
Véhicule personnel passager	Féminin	57 %	57 %	58 %	56 %	59 %	57 %	51 %	63 %	57 %	57 %	58 %	59 %
	Masculin	43 %	43 %	42 %	44 %	41 %	43 %	49 %	37 %	43 %	43 %	42 %	41 %

Clientèle des modes

Utilisation des différents modes au sein de la population

Au-delà du volume de déplacements, la question de l'accès, par la population, à chacun des modes de transport, donne une information sur les modes de vie. Cette analyse confirme la place importante de la voiture en tant que conducteur et de la marche à pied.

Précisions :

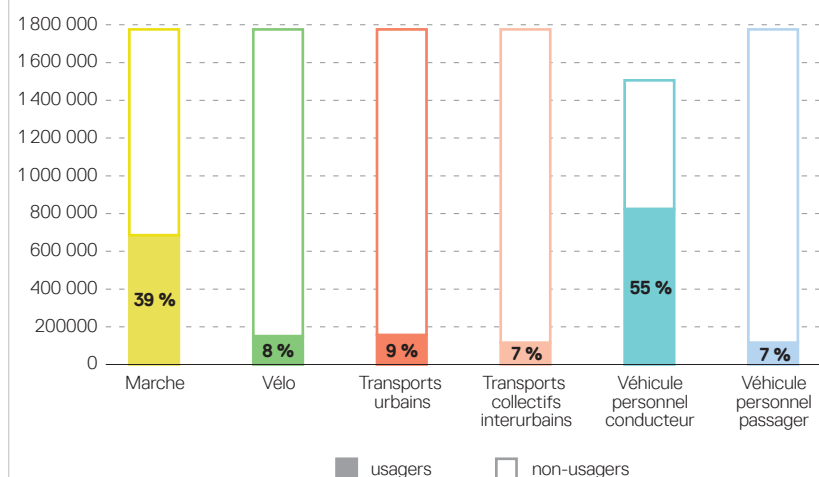
- sont considérées comme « clients » d'un mode, les personnes ayant utilisé ce mode au moins une fois dans la journée ;
- certaines personnes vont être clientes de plusieurs modes à l'échelle d'une journée, ce qui explique que les totaux dépassent 100 %.

PART DE LA CLIENTÈLE DES DIFFÉRENTS MODES À L'ÉCHELLE DE LA JOURNÉE

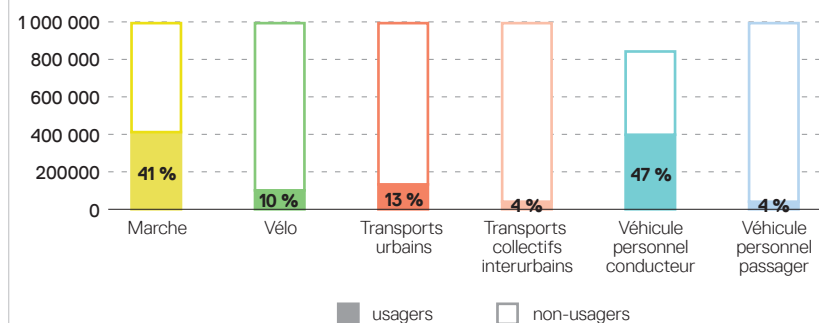
FLUX EN LIEN AVEC L'ALSACE

Source Adeus, EMC* 2024/2025

ALSACE



INTERCOMMUNALITÉS DU PÔLE MÉTROPOLITAIN



Aide à la lecture : au moment de l'enquête, 39 % de la population alsacienne a fait au moins un déplacement à pied au cours de la journée.

Âge des usagers des modes

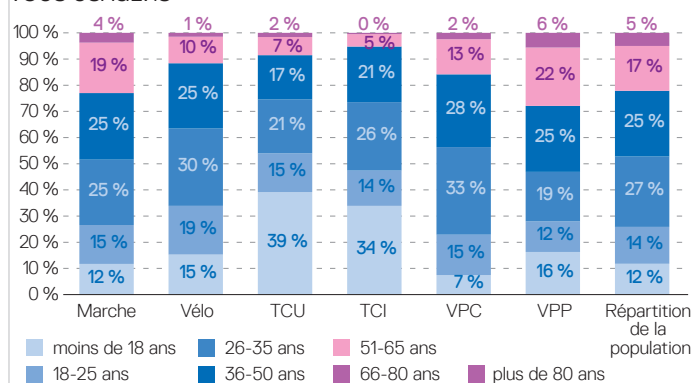
La marche et le vélo se distinguent par la diversité de leurs usagers. Les transports en commun interurbains (TCI) sont majoritairement empruntés par les scolaires –en lien avec les cars scolaires– ainsi que par les jeunes adultes, qui représentent les deux tiers des usagers. La voiture, en tant que conducteur, demeure le mode privilégié des 35-65 ans.

Les tableaux ci-dessous présentent les profils des usagers des modes par âge, d'une part en intégrant toutes les classes d'âge et d'autre part en analysant la répartition sans les usagers mineurs pour comparer les profils d'usagers à égalité (dans le cas du mode « véhicule conducteur » notamment, uniquement accessible aux usagers majeurs).

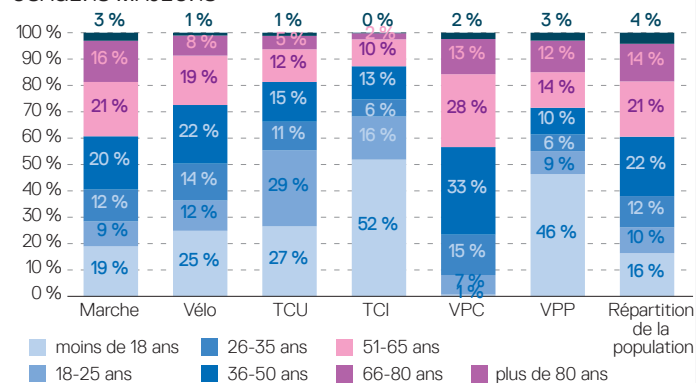
Cette distinction permet de mettre en avant la forte utilisation des usagers de moins de 25 ans dans les transports en commun.

Un tableau détaillé est disponible en annexe – tableau n° 7.

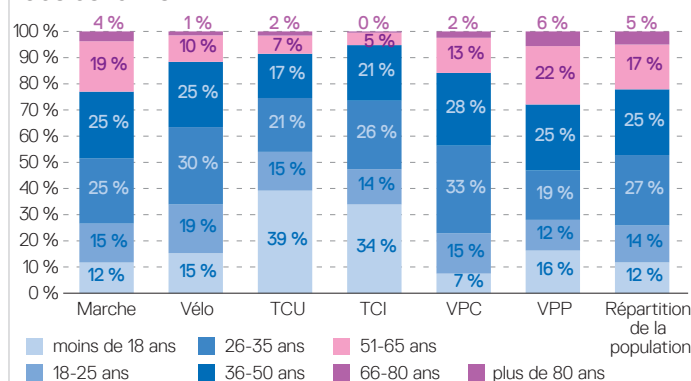
ÂGE DES USAGERS DES MODES EN ALSACE TOUS USAGERS



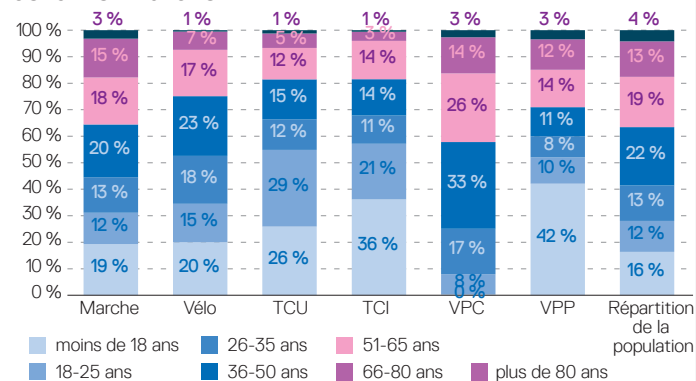
USAGERS MAJEURS



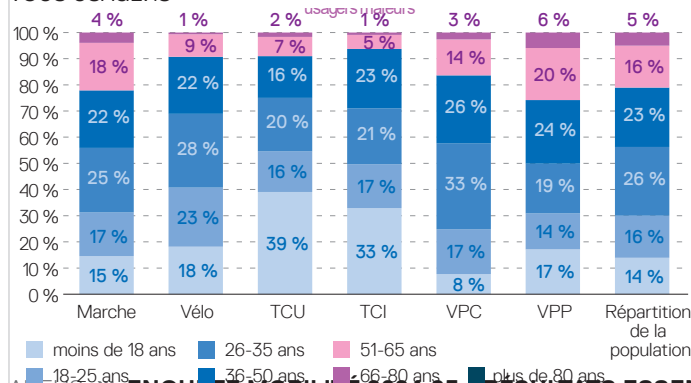
ÂGE DES USAGERS DES MODES DANS LES INTERCOMMUNALITÉS DU PÔLE MÉTROPOLITAIN TOUS USAGERS



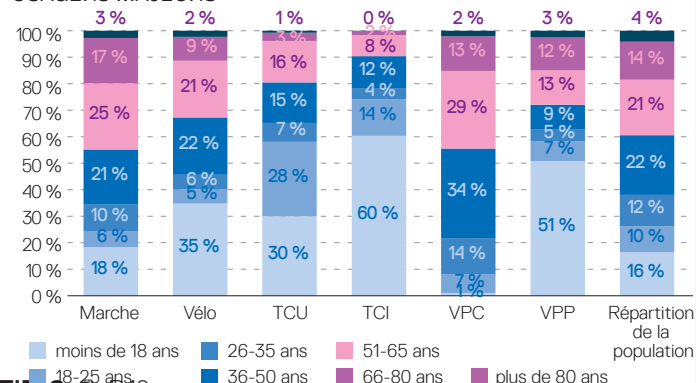
USAGERS MAJEURS



ÂGE DES USAGERS DES MODES EN ALSACE HORS INTERCOMMUNALITÉS DU PÔLE MÉTROPOLITAIN TOUS USAGERS



USAGERS MAJEURS



Parts modales selon la tranche d'âge

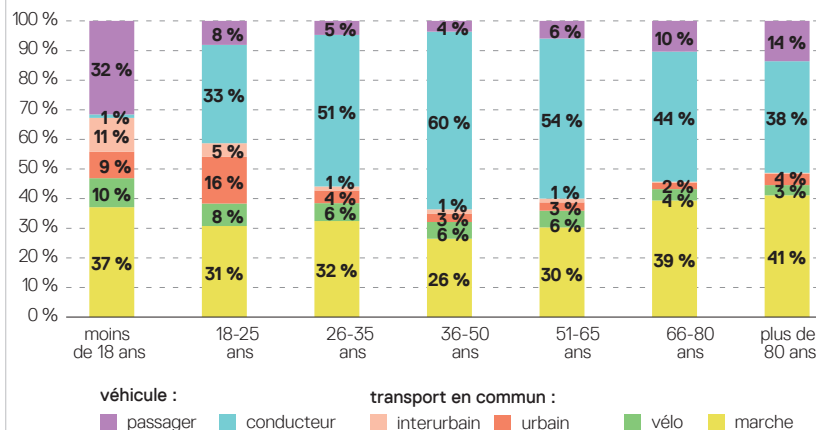
Le recours à la marche est important pour toutes les tranches d'âge, et surtout pour les moins de 18 ans et les plus de 65 ans. L'usage des TC est marqué chez les scolaires et jeunes adultes de la tranche 18-25 ans. Enfin, l'usage de la voiture en tant que conducteur est prépondérant chez les 26-80 ans, tandis que l'usage de la voiture, en tant que passager, est marqué chez les moins de 18 ans et, dans une moindre mesure, les plus de 80 ans.

Un tableau détaillé des résultats se trouve en annexe - tableau n° 8.

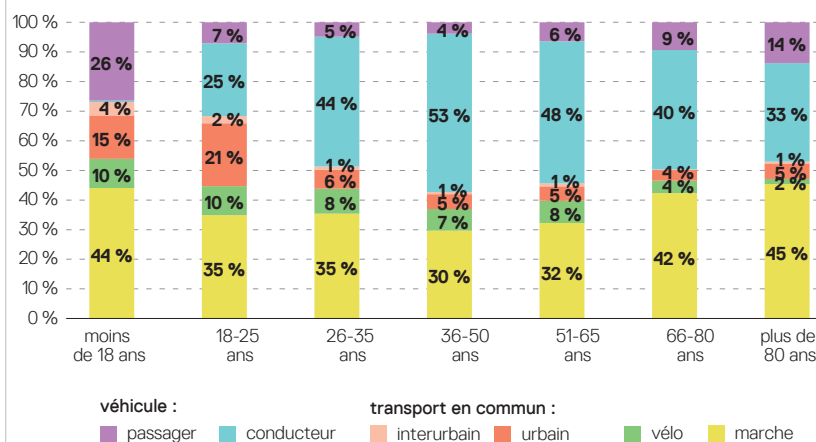
PARTS MODALES PAR TRANCHES D'ÂGE - FLUX EN LIEN AVEC L'ALSACE

Source Adeus, EMC* 2024/2025

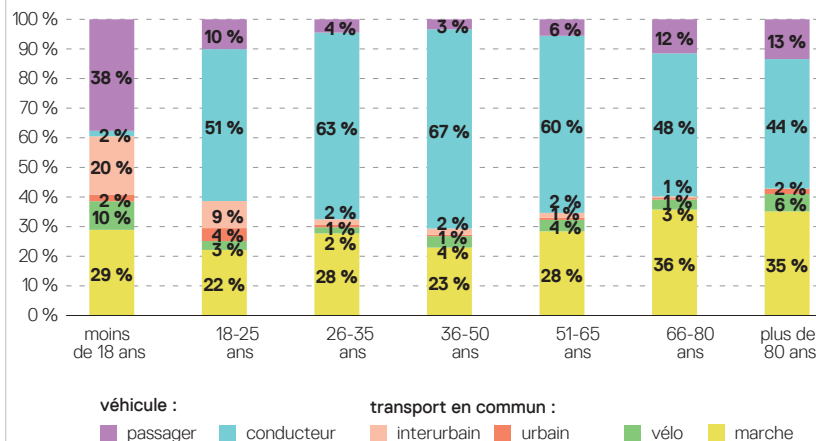
ALSACE

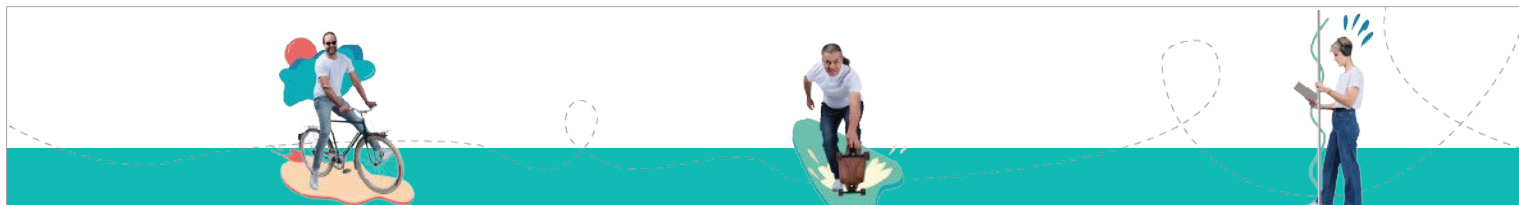


INTERCOMMUNALITÉS DU PÔLE MÉTROPOLITAIN



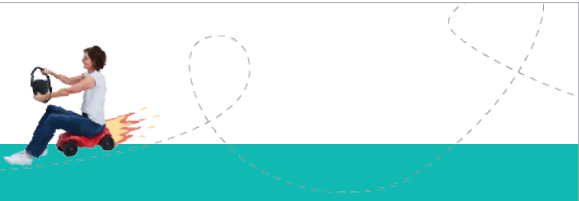
ALSACE HORS INTERCOMMUNALITÉS DU PÔLE MÉTROPOLITAIN





OÙ ET QUAND

(se déplace-t-on) ?



Les habitudes de liens avec l'agglomération strasbourgeoise

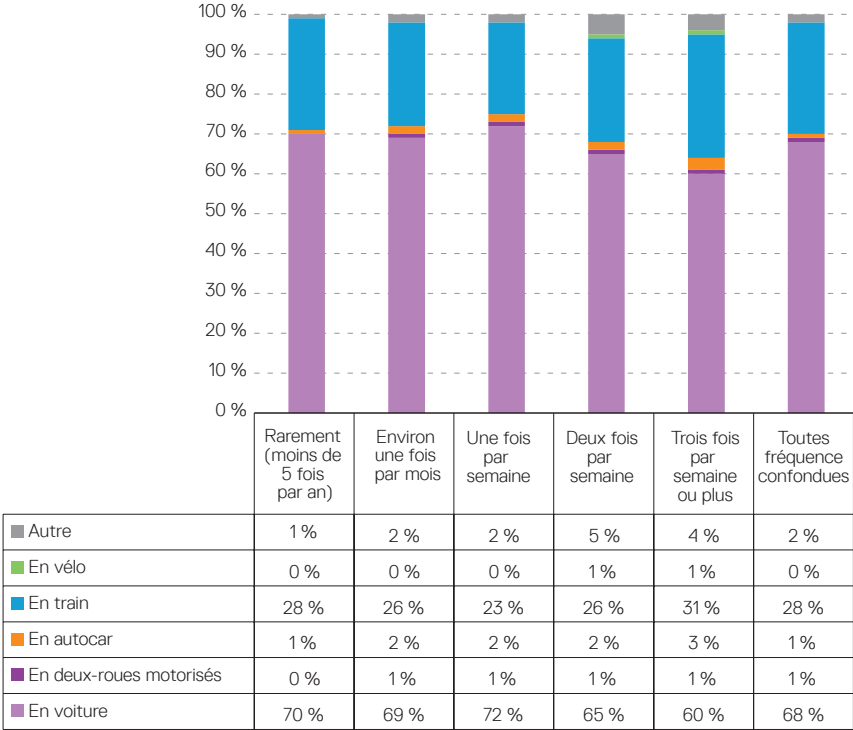
Jusqu'à présent, les analyses se concentraient sur le lieu de résidence des habitants. Mais il est aussi intéressant d'étudier les échanges entre l'ensemble de l'Alsace et l'Eurométropole de Strasbourg, lesquels révèlent l'attractivité de l'agglomération strasbourgeoise.

70 % des habitants de l'Alsace hors Eurométropole déclarent fréquenter au moins une fois par an l'Eurométropole et un tiers s'y rendent même au moins une fois par mois.

Parmi les modes de déplacements utilisés pour y accéder, la voiture est le mode majoritaire avec près de 70 % des habitants non métropolitains qui l'utilisent pour se rendre sur le territoire de l'Eurométropole, tandis que le deuxième mode le plus utilisé est le train à près de 30 %. Ce mode particulièrement pertinent sur les trajets interurbains est notamment plébiscité par les usagers réguliers, correspondant en partie aux pendulaires quotidiens.

La majorité des habitants de l'Alsace hors Eurométropole fréquentent prioritairement l'agglomération mulhousienne pour des motifs d'achats, devant les motifs loisirs et travail à égalité. Les démarches de santé et les visites à des proches sont également des motifs importants de fréquentation du territoire. Cette diversité des motifs de fréquentation témoigne du rayonnement de l'Eurométropole.

MODES DE DÉPLACEMENTS SELON LA FRÉQUENCE DE VENUE
DANS L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG - Source Adeus EMC² 2024/2025



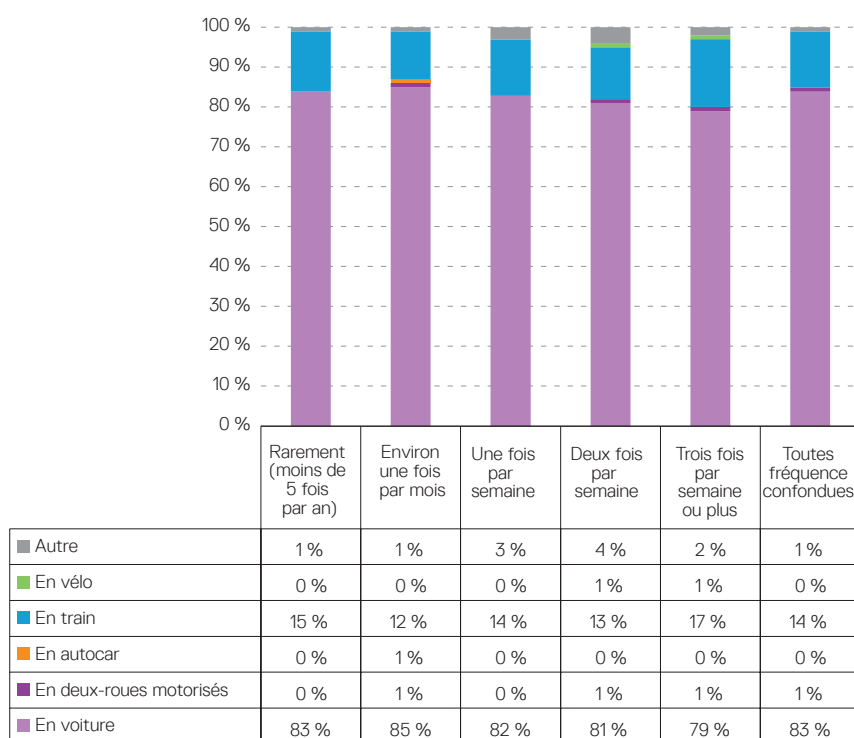
Les habitudes de liens avec l'agglomération Mulhousienne

40 % des alsaciens hors Mulhouse
Alsace Agglomération fréquentent
 l'agglomération mulhousienne dont près
 de 20 % au moins une fois par mois.

Parmi les modes de déplacements utilisés
 pour y accéder, la voiture est le mode
 majoritaire, privilégié dans 83 % des
 déplacements. Deuxième mode le plus
 utilisé, le train, n'est privilégié que dans
 14 % de ces déplacements.

La majorité des habitants d'Alsace
 hors Mulhouse Alsace Agglomération
 fréquentent prioritairement l'agglomération
 strasbourgeoise pour des motifs d'achats
 et loisirs. Ces deux motifs représentent
 près de la moitié des motifs principaux de
 fréquentation du territoire. Le travail n'est
 que le quatrième motif de fréquentation de
 l'agglomération mulhousienne derrière les
 visites à des proches.

**MODES DE DÉPLACEMENTS SELON LA FRÉQUENCE DE VENUE
 DANS MULHOUSE ALSACE AGGLOMÉRATION** - Source Adeus EMC² 2024/2025



OÙ ET QUAND ?

FRÉQUENTATION DE L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG (HABITANTS HORS EUROMÉTROPOLE) - Source Adeus, EMC² 2024/2025

FRÉQUENCE DÉCLARÉE DE FRÉQUENTATION

Pourcentage/ Volume	Jamais	Rarement (moins de 5 fois par an)	Environ une fois par mois	Une fois par semaine	Deux fois par semaine	Trois fois par semaine ou plus	Total
Alsace hors Eurométropole	335 938	4148 71	188 663	57 439	27 592	101 595	112 6098
	30 %	37 %	17 %	5 %	2 %	9 %	100 %

MODE PRINCIPAL DÉCLARÉ DE FRÉQUENTATION

Pourcentage/ Volume	En voiture	En deux roues motorisés	En autocar	En train	En vélo	Autre	Total
Alsace hors Eurométropole	540 238	4 433	9 714	217 729	2 112	15 934	790 159
	68 %	1 %	1 %	28 %	0 %	2 %	100 %

MOTIF PRINCIPAL DÉCLARÉ DE FRÉQUENTATION

Pourcentage/ Volume	Travail	Etudes	Achats	Loisirs	Accompa- gnement	Visite parents amis	Démarches santé	Autres démarches	Autre	Total
Alsace hors Eurométropole	149 748	23 300	208 087	153 241	7 787	106 715	108 976	31 768	537	790 159
	19 %	3 %	26 %	19 %	1 %	14 %	14 %	4 %	0 %	100 %

FRÉQUENTATION DE DE MULHOUSE ALSACE AGGLOMÉRATION (HABITANTS HORS M2A) - Source Adeus, EMC² 2024/2025

FRÉQUENCE DÉCLARÉE DE FRÉQUENTATION

Pourcentage/ Volume	Jamais	Rarement (moins de 5 fois par an)	Environ une fois par mois	Une fois par semaine	Deux fois par semaine	Trois fois par semaine ou plus	Total
Alsace hors Mulhouse Alsace Agglomération	782 767	301 744	122 535	41 522	20 428	46 322	1 315 319
	60 %	23 %	9 %	3 %	2 %	4 %	100 %

MODE PRINCIPAL DÉCLARÉ DE FRÉQUENTATION

Pourcentage/ Volume	En voiture	En deux roues motorisés	En autocar	En train	En vélo	Autre	Total
Alsace hors Mulhouse Alsace Agglomération	442 547	2 793	2 128	75 504	1 798	7 782	532 552
	83 %	1 %	0 %	14 %	0 %	1 %	100 %

MOTIF PRINCIPAL DÉCLARÉ DE FRÉQUENTATION

Pourcentage/ Volume	Travail	Etudes	Achats	Loisirs	Accompa- gnement	Visite parents amis	Démarches santé	Autres démarches	Autre	Total
Alsace hors Mulhouse Alsace Agglomération	88 822	7 790	129 615	125 286	5 500	99 452	46 636	26 029	990	53 0121
	17 %	1 %	24 %	24 %	1 %	19 %	9 %	5 %	0 %	100 %

Pulsations urbaines

Part de personnes en déplacement simultanément

Les profils de mobilité sont globalement comparables dans le temps et l'espace avec des heures de pointe du matin et du soir qui restent marquées, et une pause méridienne également bien visible, tant chez les résidents des intercommunalités du Pôle métropolitain qu'en dehors.

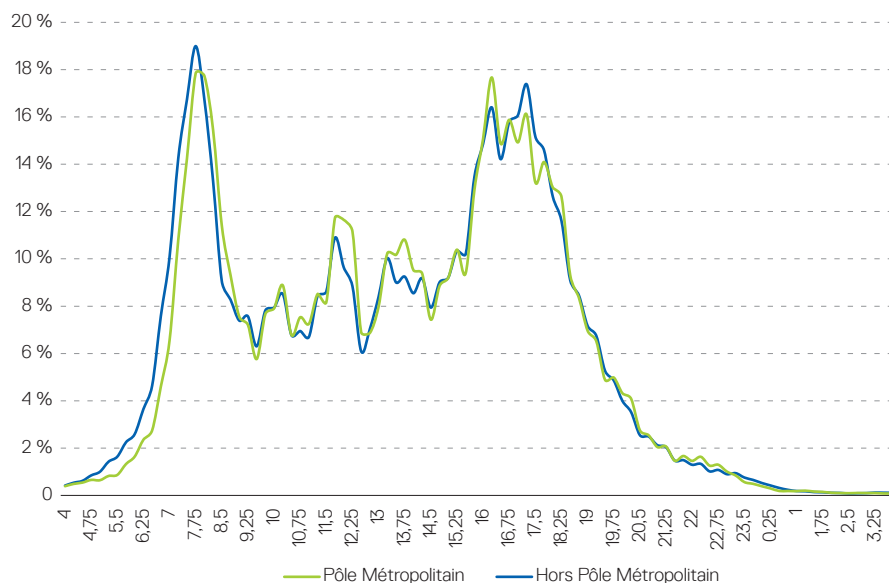
Ces équivalences entre les habitants de ces différents territoires sur certains créneaux horaires (heure de pointe du matin, pause méridienne), soulignent le côté structurant de ces périodes dans l'organisation des individus. L'heure de pointe du soir, de par son importance, s'inscrit dans la même logique bien que le pic soit légèrement décalé, à 16h15 dans les territoires urbains et environ une heure après hors agglomérations. De la même manière, le pic du matin révèle un décalage d'une trentaine de minutes également avec un départ plus précoce hors agglomérations. Dans un cas comme dans l'autre, ces décalages sont vraisemblablement dus aux trajets des migrants pendulaires parcourant de plus grandes distances, voire cherchant à éviter les encombrements des entrées d'agglomérations.

Cette structure des déplacements à l'échelle de la journée se retrouve couramment dans les territoires présentant des profils comparables au territoire d'enquête, avec une tendance au renforcement du pic du matin et à l'élargissement du pic de fin de journée, sans que celui-ci perde forcément de son intensité. De la même manière, les « heures creuses » sont loin d'être des périodes d'immobilité, d'où l'importance de proposer des offres de transport également qualitatives en dehors des périodes dites « de pointe ».

PULSATIONS URBAINES EMC² ALSACE

PART DE LA POPULATION EN COURS DE DÉPLACEMENT

Déplacements internes et en lien avec les territoires d'enquête - Lissage sur tranches horaires voisines
Source Adeus, EMC² 2024/2025





Annexes

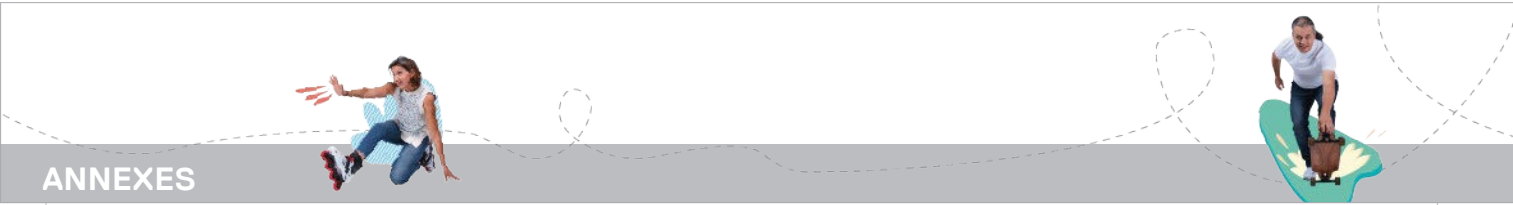


TABLEAU N° 1 - MOBILITÉ INDIVIDUELLE PAR MOTIF ET MODE DE DÉPLACEMENT - DÉPLACEMENTS INTERNES À LA ZONE D'ENQUETE

Pour chaque famille de motifs, l'O/D s'entend dans un sens comme dans l'autre : D-T = T-D
Source Adeus, EMC² 2024/2025

Motifs origine ↔ destination	Territoires	Marche	Transports collectifs		Vélo	Voiture	
			interurbains	urbains		conducteur	passager
Domicile - Autres	Hors intercommunalités du Pôle métropolitain	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0
	Pôle métropolitain	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0
Loisirs - Autres	Hors intercommunalités du Pôle métropolitain	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0
	Pôle métropolitain	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Secondaires	Hors intercommunalités du Pôle métropolitain	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0
	Pôle métropolitain	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0
Travail - Autres	Hors intercommunalités du Pôle métropolitain	0,1	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0
	Pôle métropolitain	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0
Domicile - Accompagnement	Hors intercommunalités du Pôle métropolitain	0,1	0,0	0,0	0,0	0,3	0,0
	Pôle métropolitain	0,2	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0
Domicile - Etudes	Hors intercommunalités du Pôle métropolitain	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1
	Pôle métropolitain	0,2	0,0	0,1	0,1	0,0	0,1
Domicile - Achats	Hors intercommunalités du Pôle métropolitain	0,1	0,0	0,0	0,0	0,3	0,1
	Pôle métropolitain	0,2	0,0	0,0	0,0	0,2	0,1
Domicile - Travail	Hors intercommunalités du Pôle métropolitain	0,0	0,0	0,0	0,0	0,5	0,0
	Pôle métropolitain	0,1	0,0	0,1	0,1	0,4	0,0
Domicile - Loisirs	Hors intercommunalités du Pôle métropolitain	0,4	0,0	0,0	0,0	0,2	0,1
	Pôle métropolitain	0,4	0,0	0,0	0,1	0,2	0,1
Ensemble	Hors intercommunalités du Pôle métropolitain	1,0	0,2	0,0	0,2	1,9	0,4
	Pôle métropolitain	1,3	0,1	0,3	0,3	1,3	0,3

TABLEAU N° 2 - RÉPARTITION DES MOTIFS DE DÉPLACEMENT - FLUX INTERNES ET EN LIEN AVEC LE TERRITOIRE D'ENQUÊTE

Source Adeus, EMC² 2024/2025

	Autres	Démarches	Ecole / études	Accompa- gnement	Achats	Travail	Loisirs
Alsace	1 %	6 %	13 %	15 %	18 %	23 %	25 %
Intercommunalités du Pôle métropolitain	1 %	5 %	14 %	15 %	19 %	22 %	25 %
Alsace hors intercommunalités du Pôle métropolitain	1 %	6 %	11 %	15 %	18 %	23 %	26 %
Bas-Rhin	1 %	6 %	13 %	15 %	18 %	23 %	26 %
Bas-Rhin hors intercommunalités du Pôle métropolitain	1 %	6 %	11 %	16 %	17 %	23 %	26 %
Haut-Rhin	1 %	6 %	13 %	15 %	19 %	23 %	24 %
Haut-Rhin hors intercommunalités du Pôle métropolitain	1 %	6 %	12 %	14 %	18 %	24 %	25 %
Communauté d'Agglomération de Haguenau	1 %	6 %	11 %	19 %	17 %	23 %	24 %
Eurométropole de Strasbourg	1 %	5 %	16 %	12 %	18 %	22 %	26 %
Colmar Agglomération	0 %	5 %	13 %	16 %	19 %	24 %	23 %
Mulhouse Alsace Agglomération	1 %	5 %	14 %	16 %	20 %	21 %	23 %
Saint-Louis Agglomération	1 %	7 %	13 %	16 %	18 %	20 %	26 %

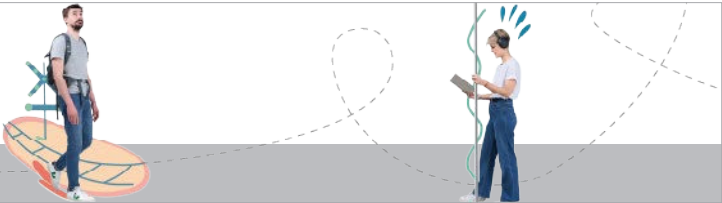


TABLEAU N° 3 - DIFFÉRENTIEL DE MOBILITÉ SELON L'ÂGE ET LE GENRE EN ALSACE
ENSEMBLE DES FLUX
Source Adeus, EMC* 2024/2025

Tranche d'âge	Alsace			Alsace hors intercommunalités du Pôle Métropolitain			Intercommunalités du Pôle Métropolitain		
	Ensemble	Femmes	Hommes	Ensemble	Femmes	Hommes	Ensemble	Femmes	Hommes
5-11 ans	3,6	3,6	3,6	3,9	3,8	4,0	3,4	3,5	3,3
12-17 ans	3,2	3,2	3,2	3,2	3,2	3,2	3,3	3,3	3,3
18-24 ans	3,2	3,2	3,3	3,2	3,0	3,3	3,2	3,2	3,2
25-29 ans	3,8	4,0	3,5	3,9	4,0	3,7	3,7	4,0	3,4
30-34 ans	4,2	4,4	3,9	4,3	4,4	4,3	4,0	4,4	3,7
35-39 ans	4,4	4,7	4,0	4,5	4,9	4,1	4,2	4,5	3,9
40-44 ans	4,5	4,7	4,2	4,8	5,1	4,4	4,2	4,3	4,1
45-49 ans	4,1	4,3	3,9	4,2	4,5	3,9	4,0	4,0	4,0
50-54 ans	3,9	4,0	3,7	4,1	4,1	4,0	3,7	3,9	3,4
55-59 ans	3,8	3,8	3,7	3,9	3,9	4,0	3,6	3,8	3,5
60-64 ans	3,5	3,4	3,5	3,5	3,5	3,6	3,4	3,4	3,4
65-69 ans	3,4	3,4	3,5	3,3	3,3	3,3	3,6	3,4	3,7
70-74 ans	3,1	3,0	3,3	3,0	3,0	2,9	3,3	3,0	3,6
75-79 ans	2,8	2,5	3,0	2,5	2,4	2,7	3,0	2,7	3,3
80-84 ans	2,3	2,0	2,9	2,4	2,0	3,0	2,3	2,0	2,7
Plus de 85 ans	1,5	1,4	1,7	1,3	1,2	1,4	1,7	1,6	1,9

TABLEAU N° 4 - PARTS MODALES KILOMÉTRIQUES DES DÉPLACEMENTS - FLUX EN LIEN AVEC L'ALSACE
Source Adeus, EMC* 2024/2025

	Marche	Vélo	Transports collectifs		Voiture		Ensemble
			interurbains	urbains	conducteur	passager	
Alsace	5 %	6 %	4 %	5 %	4 %	4 %	100 %
Intercommunalités du Pôle métropolitain	2 %	3 %	1 %	3 %	1 %	1 %	100 %
Alsace hors intercommunalités du Pôle métropolitain	10 %	7 %	11 %	11 %	12 %	8 %	100 %
Bas-Rhin	6 %	10 %	3 %	6 %	3 %	5 %	100 %
Bas-Rhin hors intercommunalités du Pôle métropolitain	66 %	62 %	70 %	64 %	69 %	69 %	100 %
Haut-Rhin	11 %	11 %	11 %	11 %	11 %	12 %	100 %
Haut-Rhin hors intercommunalités du Pôle métropolitain	5 %	6 %	4 %	5 %	4 %	4 %	100 %
Communauté d'Agglomération de Haguenau	2 %	3 %	1 %	3 %	1 %	1 %	100 %
Eurométropole de Strasbourg	10 %	7 %	11 %	11 %	12 %	8 %	100 %
Colmar Agglomération	6 %	10 %	3 %	6 %	3 %	5 %	100 %
Mulhouse Alsace Agglomération	66 %	62 %	70 %	64 %	69 %	69 %	100 %
Saint-Louis Agglomération	11 %	11 %	11 %	11 %	11 %	12 %	100 %

ANNEXES

TABLEAU N° 5 - PARTS MODALES SELON LES MOTIFS - FLUX EN LIEN AVEC L'ALSACE

Source Adeus, EMC² 2024/2025

	Marche	Vélo	Transports collectifs		Voiture		Ensemble
			urbains	interurbains	conducteur	passager	
Alsace							
Domicile	33 %	7 %	5 %	3 %	42 %	10 %	100 %
Travail	12 %	7 %	5 %	3 %	69 %	4 %	100 %
Etudes/Ecole	36 %	10 %	14 %	15 %	5 %	20 %	100 %
Achat	31 %	4 %	3 %	1 %	51 %	11 %	100 %
Démarches	21 %	4 %	8 %	1 %	52 %	14 %	100 %
Accompagnement	29 %	4 %	1 %	0 %	60 %	5 %	100 %
Loisirs	52 %	5 %	3 %	1 %	27 %	11 %	100 %
Autres	24 %	2 %	2 %	0 %	59 %	12 %	100 %
Intercommunalités du Pôle Métropolitain							
Domicile	36 %	8 %	9 %	2 %	36 %	9 %	100 %
Travail	13 %	11 %	9 %	2 %	61 %	5 %	100 %
Etudes/Ecole	41 %	11 %	21 %	5 %	4 %	17 %	100 %
Achat	38 %	5 %	5 %	0 %	43 %	10 %	100 %
Démarches	25 %	6 %	13 %	1 %	44 %	12 %	100 %
Accompagnement	35 %	4 %	3 %	0 %	54 %	4 %	100 %
Loisirs	53 %	6 %	4 %	1 %	25 %	11 %	100 %
Autres	27 %	4 %	5 %	0 %	54 %	11 %	100 %
Alsace hors intercommunalités du Pôle Métropolitain							
Domicile	28 %	5 %	1 %	5 %	49 %	12 %	100 %
Travail	11 %	4 %	1 %	4 %	77 %	4 %	100 %
Etudes/Ecole	28 %	8 %	4 %	28 %	7 %	24 %	100 %
Achat	22 %	4 %	1 %	1 %	61 %	12 %	100 %
Démarches	17 %	2 %	3 %	2 %	60 %	15 %	100 %
Accompagnement	22 %	3 %	0 %	1 %	68 %	6 %	100 %
Loisirs	51 %	4 %	1 %	2 %	30 %	12 %	100 %
Autres	22 %	0 %	0 %	0 %	65 %	14 %	100 %
Bas-Rhin							
Domicile	34 %	8 %	7 %	3 %	39 %	9 %	100 %
Travail	13 %	9 %	6 %	3 %	65 %	4 %	100 %
Etudes/Ecole	37 %	12 %	16 %	14 %	4 %	17 %	100 %
Achat	34 %	5 %	3 %	1 %	47 %	10 %	100 %
Démarches	22 %	5 %	9 %	2 %	50 %	12 %	100 %
Accompagnement	30 %	5 %	2 %	0 %	58 %	5 %	100 %
Loisirs	53 %	6 %	3 %	1 %	25 %	11 %	100 %
Autres	27 %	1 %	4 %	0 %	57 %	10 %	100 %
Bas-Rhin hors intercommunalités du Pôle Métropolitain							
Domicile	28 %	6 %	1 %	6 %	48 %	11 %	100 %
Travail	11 %	4 %	1 %	5 %	76 %	3 %	100 %
Etudes/Ecole	30 %	9 %	6 %	28 %	6 %	22 %	100 %
Achat	24 %	4 %	1 %	1 %	59 %	11 %	100 %
Démarches	18 %	3 %	2 %	3 %	60 %	15 %	100 %
Accompagnement	23 %	4 %	0 %	1 %	66 %	6 %	100 %
Loisirs	51 %	5 %	1 %	2 %	29 %	13 %	100 %
Autres	23 %	0 %	0 %	0 %	64 %	14 %	100 %
Haut-Rhin							
Domicile	31 %	5 %	4 %	3 %	46 %	12 %	100 %
Travail	10 %	5 %	2 %	2 %	76 %	5 %	100 %
Etudes/Ecole	34 %	7 %	12 %	15 %	7 %	25 %	100 %
Achat	27 %	3 %	2 %	0 %	57 %	11 %	100 %
Démarches	19 %	3 %	6 %	1 %	55 %	16 %	100 %
Accompagnement	27 %	2 %	1 %	0 %	64 %	5 %	100 %
Loisirs	50 %	4 %	2 %	1 %	31 %	12 %	100 %
Autres	21 %	2 %	0 %	0 %	62 %	15 %	100 %

ANNEXES



	Marche	Vélo	Transports collectifs		Voiture		Ensemble
			urbains	interurbains	conducteur	passager	
	Haut-Rhin hors intercommunalités du Pôle Métropolitain						
Domicile	28 %	4 %	1 %	4 %	51 %	12 %	100 %
Travail	9 %	3 %	0 %	3 %	80 %	5 %	100 %
Etudes/Ecole	25 %	7 %	1 %	28 %	10 %	29 %	100 %
Achat	19 %	2 %	0 %	1 %	66 %	12 %	100 %
Démarches	16 %	2 %	3 %	1 %	61 %	16 %	100 %
Accompagnement	20 %	2 %	0 %	1 %	71 %	6 %	100 %
Loisirs	50 %	4 %	0 %	2 %	32 %	11 %	100 %
Autres	21 %	0 %	0 %	0 %	66 %	13 %	100 %
	Communauté d'Agglomération de Haguenau						
Domicile	26 %	5 %	2 %	5 %	50 %	11 %	100 %
Travail	11 %	7 %	2 %	6 %	69 %	6 %	100 %
Etudes/Ecole	31 %	3 %	10 %	19 %	4 %	34 %	100 %
Achat	29 %	4 %	1 %	2 %	53 %	11 %	100 %
Démarches	19 %	2 %	3 %	0 %	61 %	15 %	100 %
Accompagnement	20 %	3 %	1 %	1 %	69 %	5 %	100 %
Loisirs	47 %	3 %	1 %	2 %	36 %	11 %	100 %
Autres	33 %	3 %	0 %	0 %	61 %	4 %	100 %
	Eurométropole de Strasbourg						
Domicile	41 %	11 %	12 %	1 %	28 %	7 %	100 %
Travail	15 %	16 %	14 %	1 %	49 %	4 %	100 %
Etudes/Ecole	44 %	16 %	26 %	2 %	2 %	10 %	100 %
Achat	45 %	7 %	7 %	0 %	33 %	8 %	100 %
Démarches	29 %	9 %	20 %	0 %	34 %	7 %	100 %
Accompagnement	44 %	6 %	5 %	0 %	42 %	3 %	100 %
Loisirs	57 %	9 %	6 %	0 %	19 %	9 %	100 %
Autres	33 %	3 %	11 %	0 %	47 %	6 %	100 %
	Colmar Agglomération						
Domicile	32 %	8 %	4 %	1 %	42 %	12 %	100 %
Travail	15 %	8 %	2 %	2 %	67 %	6 %	100 %
Etudes/Ecole	36 %	12 %	13 %	4 %	6 %	29 %	100 %
Achat	39 %	3 %	2 %	0 %	46 %	10 %	100 %
Démarches	19 %	7 %	3 %	2 %	54 %	15 %	100 %
Accompagnement	24 %	5 %	1 %	0 %	63 %	7 %	100 %
Loisirs	52 %	5 %	1 %	1 %	29 %	12 %	100 %
Autres	4 %	9 %	0 %	0 %	87 %	0 %	100 %
	Mulhouse Alsace Agglomération						
Domicile	35 %	3 %	7 %	2 %	41 %	11 %	100 %
Travail	11 %	3 %	5 %	1 %	74 %	4 %	100 %
Etudes/Ecole	41 %	5 %	22 %	7 %	6 %	19 %	100 %
Achat	32 %	3 %	4 %	0 %	49 %	12 %	100 %
Démarches	23 %	3 %	11 %	1 %	45 %	19 %	100 %
Accompagnement	37 %	2 %	2 %	0 %	55 %	4 %	100 %
Loisirs	51 %	3 %	4 %	1 %	30 %	12 %	100 %
Autres	16 %	0 %	0 %	0 %	64 %	20 %	100 %
	Saint-Louis Aggolmération						
Domicile	29 %	7 %	3 %	3 %	47 %	11 %	100 %
Travail	5 %	11 %	3 %	4 %	73 %	4 %	100 %
Etudes/Ecole	37 %	10 %	12 %	14 %	6 %	21 %	100 %
Achat	19 %	3 %	2 %	1 %	66 %	11 %	100 %
Démarches	22 %	5 %	3 %	1 %	58 %	11 %	100 %
Accompagnement	23 %	1 %	0 %	0 %	72 %	4 %	100 %
Loisirs	45 %	7 %	2 %	1 %	33 %	13 %	100 %
Autres	41 %	11 %	0 %	0 %	28 %	20 %	100 %

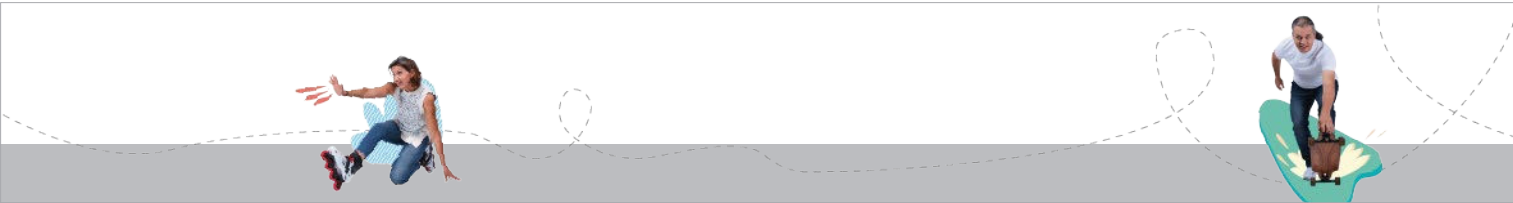
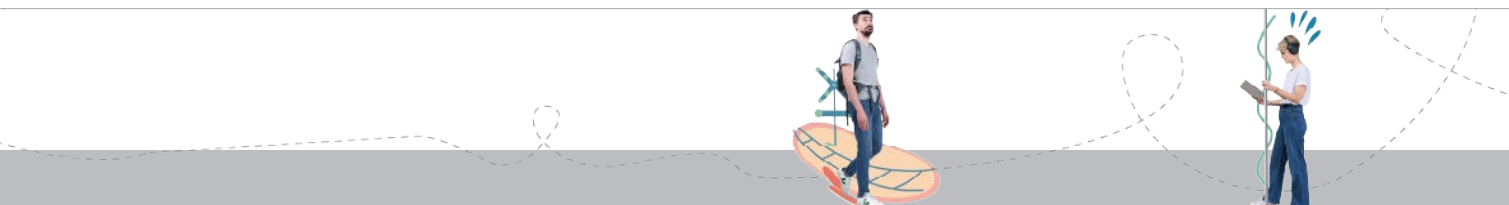


TABLEAU N° 6 - MOTIFS PAR PARTS MODALES - FLUX EN LIEN AVEC L'ALSACE
Source Adeus, EMC² 2024/2025

	Domicile	Travail	Etudes/ école	Achats	Démarches/ Santé	Loisirs	Accomp- nement	Autres	Total
Alsace									
Marche	42 %	5 %	9 %	10 %	2 %	24 %	8 %	0 %	100 %
Vélo	45 %	15 %	12 %	7 %	2 %	13 %	5 %	0 %	100 %
Transports collectifs urbains	44 %	13 %	22 %	6 %	5 %	8 %	2 %	0 %	100 %
Transports collectifs interurbains	42 %	12 %	36 %	2 %	1 %	5 %	1 %	0 %	100 %
Véhicule personnel conducteur	40 %	21 %	1 %	13 %	4 %	9 %	12 %	1 %	100 %
Véhicule personnel passager	42 %	6 %	15 %	11 %	4 %	17 %	5 %	1 %	100 %
Intercommunalités du Pôle Métropolitain									
Marche	43 %	5 %	9 %	11 %	2 %	21 %	8 %	0 %	100 %
Vélo	45 %	17 %	12 %	7 %	2 %	12 %	4 %	0 %	100 %
Transports collectifs urbains	45 %	13 %	21 %	6 %	5 %	7 %	3 %	0 %	100 %
Transports collectifs interurbains	43 %	16 %	29 %	3 %	1 %	6 %	1 %	0 %	100 %
Véhicule personnel conducteur	41 %	20 %	1 %	12 %	4 %	10 %	12 %	1 %	100 %
Véhicule personnel passager	43 %	6 %	15 %	11 %	4 %	16 %	4 %	0 %	100 %
Alsace hors intercommunalités du Pôle Métropolitain									
Marche	40 %	5 %	7 %	9 %	2 %	28 %	7 %	0 %	100 %
Vélo	45 %	11 %	12 %	8 %	2 %	15 %	6 %	0 %	100 %
Transports collectifs urbains	41 %	9 %	26 %	5 %	9 %	9 %	1 %	0 %	100 %
Transports collectifs interurbains	41 %	11 %	39 %	2 %	2 %	5 %	1 %	0 %	100 %
Véhicule personnel conducteur	38 %	22 %	1 %	13 %	4 %	9 %	12 %	1 %	100 %
Véhicule personnel passager	41 %	5 %	15 %	11 %	5 %	17 %	5 %	1 %	100 %
Bas-Rhin									
Marche	41 %	5 %	8 %	11 %	2 %	24 %	8 %	0 %	100 %
Vélo	45 %	16 %	12 %	7 %	2 %	13 %	5 %	0 %	100 %
Transports collectifs urbains	44 %	14 %	20 %	6 %	5 %	8 %	3 %	0 %	100 %
Transports collectifs interurbains	42 %	14 %	34 %	2 %	2 %	5 %	1 %	0 %	100 %
Véhicule personnel conducteur	39 %	21 %	1 %	12 %	4 %	9 %	12 %	1 %	100 %
Véhicule personnel passager	41 %	6 %	14 %	11 %	4 %	18 %	5 %	0 %	100 %
Bas-Rhin hors intercommunalités du Pôle Métropolitain									
Marche	39 %	6 %	7 %	9 %	2 %	28 %	8 %	0 %	100 %
Vélo	45 %	11 %	12 %	9 %	2 %	14 %	7 %	0 %	100 %
Transports collectifs urbains	39 %	10 %	30 %	4 %	6 %	10 %	1 %	0 %	100 %
Transports collectifs interurbains	42 %	12 %	36 %	2 %	2 %	5 %	1 %	0 %	100 %
Véhicule personnel conducteur	38 %	22 %	1 %	13 %	4 %	9 %	13 %	1 %	100 %
Véhicule personnel passager	41 %	4 %	14 %	11 %	5 %	18 %	5 %	1 %	100 %
Haut-Rhin									
Marche	43 %	5 %	9 %	10 %	2 %	24 %	8 %	0 %	100 %
Vélo	45 %	14 %	13 %	7 %	2 %	14 %	4 %	0 %	100 %
Transports collectifs urbains	46 %	9 %	25 %	6 %	5 %	7 %	2 %	0 %	100 %
Transports collectifs interurbains	40 %	10 %	39 %	2 %	1 %	7 %	1 %	0 %	100 %
Véhicule personnel conducteur	40 %	21 %	1 %	13 %	4 %	9 %	12 %	1 %	100 %
Véhicule personnel passager	43 %	5 %	16 %	11 %	5 %	15 %	4 %	1 %	100 %



	Domicile	Travail	Etudes/ école	Achats	Démarches/ Santé	Loisirs	Accompa- gnement	Autres	Total
Haut-Rhin hors intercommunalités du Pôle Métropolitain									
Marche	43 %	5 %	9 %	10 %	2 %	24 %	8 %	0 %	100 %
Vélo	45 %	14 %	13 %	7 %	2 %	14 %	4 %	0 %	100 %
Transports collectifs urbains	46 %	9 %	25 %	6 %	5 %	7 %	2 %	0 %	100 %
Transports collectifs interurbains	40 %	10 %	39 %	2 %	1 %	7 %	1 %	0 %	100 %
Véhicule personnel conducteur	40 %	21 %	1 %	13 %	4 %	9 %	12 %	1 %	100 %
Véhicule personnel passager	43 %	5 %	16 %	11 %	5 %	15 %	4 %	1 %	100 %
Communauté d'Agglomération de Haguenau									
Marche	38 %	6 %	7 %	11 %	3 %	26 %	9 %	0 %	100 %
Vélo	45 %	21 %	4 %	10 %	1 %	10 %	9 %	0 %	100 %
Transports collectifs urbains	40 %	14 %	27 %	4 %	5 %	7 %	3 %	0 %	100 %
Transports collectifs interurbains	42 %	19 %	27 %	4 %	0 %	5 %	2 %	0 %	100 %
Véhicule personnel conducteur	38 %	20 %	0 %	11 %	4 %	10 %	16 %	0 %	100 %
Véhicule personnel passager	39 %	7 %	19 %	10 %	5 %	14 %	6 %	0 %	100 %
Eurométropole de Strasbourg									
Marche	44 %	5 %	10 %	12 %	2 %	21 %	8 %	0 %	100 %
Vélo	45 %	18 %	13 %	6 %	3 %	12 %	4 %	0 %	100 %
Transports collectifs urbains	45 %	14 %	19 %	6 %	5 %	8 %	3 %	0 %	100 %
Transports collectifs interurbains	44 %	20 %	23 %	5 %	1 %	5 %	2 %	0 %	100 %
Véhicule personnel conducteur	42 %	21 %	1 %	12 %	4 %	10 %	10 %	1 %	100 %
Véhicule personnel passager	43 %	7 %	13 %	11 %	3 %	19 %	3 %	0 %	100 %
Colmar Agglomération									
Marche	41 %	7 %	9 %	14 %	2 %	22 %	7 %	0 %	100 %
Vélo	46 %	17 %	13 %	6 %	2 %	10 %	7 %	0 %	100 %
Transports collectifs urbains	49 %	10 %	28 %	6 %	2 %	3 %	2 %	0 %	100 %
Transports collectifs interurbains	42 %	19 %	23 %	2 %	4 %	9 %	0 %	0 %	100 %
Véhicule personnel conducteur	40 %	22 %	1 %	12 %	3 %	9 %	13 %	1 %	100 %
Véhicule personnel passager	42 %	7 %	19 %	10 %	3 %	14 %	5 %	0 %	100 %
Mulhouse Alsace Agglomération									
Marche	44 %	4 %	10 %	11 %	2 %	20 %	10 %	0 %	100 %
Vélo	46 %	12 %	13 %	10 %	2 %	12 %	4 %	0 %	100 %
Transports collectifs urbains	46 %	9 %	25 %	6 %	4 %	7 %	2 %	0 %	100 %
Transports collectifs interurbains	43 %	11 %	36 %	1 %	1 %	7 %	1 %	0 %	100 %
Véhicule personnel conducteur	42 %	21 %	1 %	13 %	3 %	9 %	11 %	1 %	100 %
Véhicule personnel passager	45 %	5 %	14 %	12 %	5 %	15 %	4 %	1 %	100 %
Saint-Louis Agglomération									
Marche	44 %	2 %	10 %	7 %	3 %	25 %	8 %	1 %	100 %
Vélo	45 %	18 %	12 %	4 %	3 %	15 %	1 %	1 %	100 %
Transports collectifs urbains	41 %	12 %	29 %	5 %	3 %	9 %	1 %	0 %	100 %
Transports collectifs interurbains	45 %	13 %	34 %	2 %	1 %	4 %	1 %	0 %	100 %
Véhicule personnel conducteur	39 %	17 %	1 %	14 %	4 %	10 %	14 %	0 %	100 %
Véhicule personnel passager	43 %	5 %	14 %	11 %	4 %	19 %	3 %	1 %	100 %

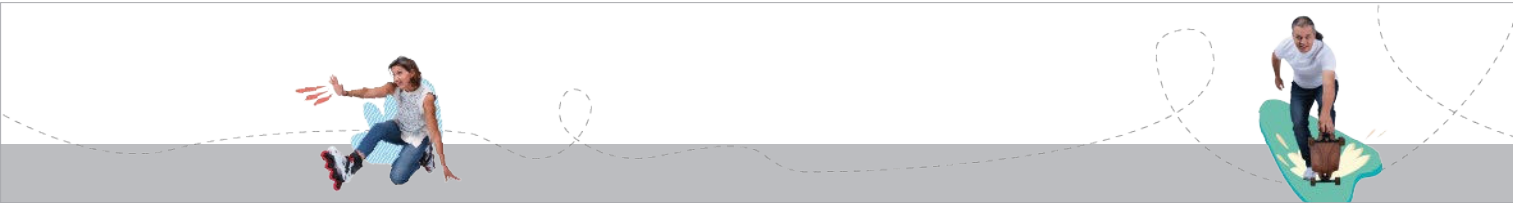


TABLEAU N° 7 - PROFILS DES USAGERS DES MODES PAR TRANCHE D'ÂGE

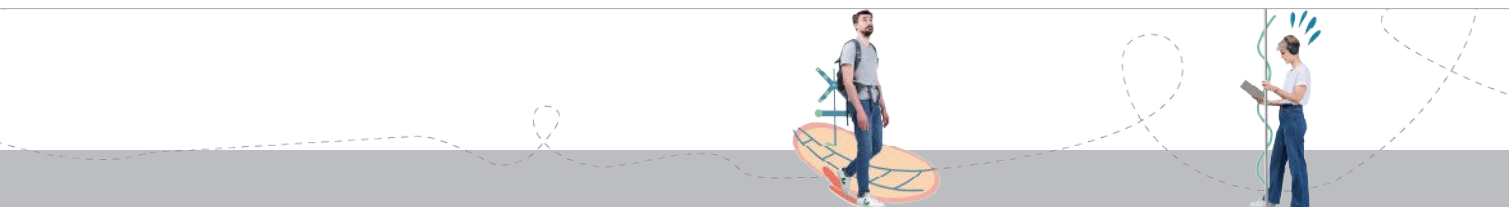
Source Adeus, EMC² 2024/2025

		Alsace	Alsace hors Pôle Métropolitain	Pôle Métropolitain	Bas-Rhin	Bas-Rhin hors Pôle Métropolitain	Haut-Rhin	Haut-Rhin hors Pôle Métropolitain	CA de Haguenau	Colmar Agglomération	Eurométropole de Strasbourg	Mulhouse Alsace Agglomération	Saint Louis Agglomération
Marche	Féminin	55 %	54 %	56 %	55 %	55 %	56 %	53 %	53 %	58 %	56 %	57 %	55 %
	Masculin	45 %	46 %	44 %	45 %	45 %	44 %	47 %	47 %	42 %	44 %	43 %	45 %
Vélo	Féminin	40 %	37 %	42 %	40 %	37 %	39 %	36 %	26 %	46 %	44 %	35 %	41 %
	Masculin	60 %	63 %	58 %	60 %	63 %	61 %	64 %	74 %	54 %	56 %	65 %	59 %
Transports collectifs urbains	Féminin	57 %	58 %	57 %	58 %	56 %	57 %	67 %	60 %	45 %	58 %	58 %	56 %
	Masculin	43 %	42 %	43 %	42 %	44 %	43 %	33 %	40 %	55 %	42 %	42 %	44 %
Transports collectifs interurbains	Féminin	50 %	52 %	51 %	52 %	51 %	49 %	49 %	60 %	44 %	52 %	45 %	58 %
	Masculin	50 %	48 %	49 %	48 %	49 %	51 %	51 %	40 %	56 %	48 %	55 %	42 %
Véhicule personnel conducteur	Féminin	47 %	48 %	45 %	47 %	48 %	47 %	48 %	48 %	46 %	45 %	44 %	45 %
	Masculin	53 %	52 %	55 %	53 %	52 %	53 %	52 %	52 %	54 %	55 %	56 %	55 %
Véhicule personnel passager	Féminin	57 %	57 %	58 %	56 %	59 %	57 %	51 %	63 %	57 %	57 %	58 %	59 %
	Masculin	43 %	43 %	42 %	44 %	41 %	43 %	49 %	37 %	43 %	43 %	42 %	41 %

TABLEAU N° 8 - PARTS MODALES PAR TRANCHE D'ÂGE - FLUX EN LIEN AVEC L'ALSACE

Source Adeus, EMC² 2024/2025

	moins de 18 ans	18-25 ans	26-35 ans	36-50 ans	51-65 ans	66-80 ans	plus de 80 ans
Alsace							
Marche	37 %	31 %	32 %	26 %	30 %	39 %	41 %
Vélo	10 %	8 %	6 %	6 %	6 %	4 %	3 %
Transports collectifs urbains	9 %	16 %	4 %	3 %	3 %	2 %	4 %
Transports collectifs interurbains	11 %	5 %	1 %	1 %	1 %	0 %	0 %
Véhicule personnel conducteur	1 %	33 %	51 %	60 %	54 %	44 %	38 %
Véhicule personnel passager	32 %	8 %	5 %	4 %	6 %	10 %	14 %
Intercommunalités du Pôle Métropolitain							
Marche	44 %	35 %	35 %	30 %	32 %	42 %	45 %
Vélo	10 %	10 %	8 %	7 %	8 %	4 %	2 %
Transports collectifs urbains	15 %	21 %	6 %	5 %	5 %	4 %	5 %
Transports collectifs interurbains	4 %	2 %	1 %	1 %	1 %	0 %	1 %
Véhicule personnel conducteur	0 %	25 %	44 %	53 %	48 %	40 %	33 %
Véhicule personnel passager	26 %	7 %	5 %	4 %	6 %	9 %	14 %
Alsace hors intercommunalités du Pôle Métropolitain							
Marche	29 %	22 %	28 %	23 %	28 %	36 %	45 %
Vélo	10 %	3 %	2 %	4 %	4 %	3 %	2 %
Transports collectifs urbains	2 %	4 %	1 %	1 %	1 %	1 %	5 %
Transports collectifs interurbains	20 %	9 %	2 %	2 %	2 %	1 %	1 %
Véhicule personnel conducteur	2 %	51 %	63 %	67 %	60 %	48 %	33 %
Véhicule personnel passager	38 %	10 %	4 %	3 %	6 %	12 %	14 %
Bas-Rhin							
Marche	38 %	31 %	34 %	28 %	32 %	43 %	42 %
Vélo	11 %	9 %	7 %	7 %	7 %	5 %	4 %
Transports collectifs urbains	9 %	19 %	5 %	4 %	3 %	3 %	4 %
Transports collectifs interurbains	11 %	5 %	2 %	2 %	1 %	0 %	1 %
Véhicule personnel conducteur	1 %	29 %	47 %	57 %	51 %	40 %	38 %
Véhicule personnel passager	30 %	6 %	5 %	3 %	5 %	10 %	12 %



	moins de 18 ans	18-25 ans	26-35 ans	36-50 ans	51-65 ans	66-80 ans	plus de 80 ans
Bas-Rhin hors intercommunalités du Pôle Métropolitain							
Marche	30 %	22 %	29 %	23 %	30 %	37 %	42 %
Vélo	10 %	2 %	2 %	5 %	4 %	4 %	4 %
Transports collectifs urbains	3 %	5 %	0 %	1 %	1 %	1 %	4 %
Transports collectifs interurbains	19 %	11 %	2 %	2 %	2 %	1 %	1 %
Véhicule personnel conducteur	1 %	51 %	62 %	66 %	58 %	46 %	38 %
Véhicule personnel passager	37 %	9 %	4 %	3 %	5 %	12 %	12 %
Haut-Rhin							
Marche	36 %	30 %	31 %	25 %	28 %	35 %	39 %
Vélo	8 %	4 %	4 %	3 %	4 %	3 %	2 %
Transports collectifs urbains	9 %	10 %	2 %	2 %	2 %	1 %	4 %
Transports collectifs interurbains	12 %	4 %	1 %	1 %	1 %	0 %	0 %
Véhicule personnel conducteur	1 %	41 %	58 %	65 %	58 %	50 %	37 %
Véhicule personnel passager	34 %	11 %	5 %	4 %	7 %	11 %	17 %
Haut-Rhin hors intercommunalités du Pôle Métropolitain							
Marche	30 %	22 %	29 %	23 %	30 %	37 %	39 %
Vélo	10 %	2 %	2 %	5 %	4 %	4 %	2 %
Transports collectifs urbains	3 %	5 %	0 %	1 %	1 %	1 %	4 %
Transports collectifs interurbains	19 %	11 %	2 %	2 %	2 %	1 %	0 %
Véhicule personnel conducteur	1 %	51 %	62 %	66 %	58 %	46 %	37 %
Véhicule personnel passager	37 %	9 %	4 %	3 %	5 %	12 %	17 %
Communauté d'Agglomération de Haguenau							
Marche	33 %	18 %	30 %	18 %	25 %	44 %	38 %
Vélo	5 %	0 %	4 %	5 %	6 %	4 %	5 %
Transports collectifs urbains	7 %	6 %	2 %	1 %	1 %	1 %	6 %
Transports collectifs interurbains	10 %	17 %	4 %	2 %	2 %	0 %	0 %
Véhicule personnel conducteur	0 %	52 %	55 %	70 %	61 %	40 %	41 %
Véhicule personnel passager	44 %	7 %	5 %	4 %	5 %	11 %	10 %
Eurométropole de Strasbourg							
Marche	49 %	37 %	38 %	36 %	37 %	50 %	38 %
Vélo	13 %	15 %	12 %	11 %	10 %	6 %	5 %
Transports collectifs urbains	17 %	28 %	10 %	9 %	7 %	6 %	6 %
Transports collectifs interurbains	2 %	0 %	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Véhicule personnel conducteur	0 %	15 %	34 %	41 %	40 %	32 %	41 %
Véhicule personnel passager	20 %	5 %	5 %	3 %	5 %	7 %	10 %
Colmar Agglomération							
Marche	36 %	38 %	36 %	27 %	30 %	34 %	38 %
Vélo	13 %	4 %	8 %	7 %	6 %	4 %	5 %
Transports collectifs urbains	9 %	9 %	2 %	2 %	2 %	1 %	6 %
Transports collectifs interurbains	4 %	2 %	1 %	1 %	1 %	0 %	0 %
Véhicule personnel conducteur	0 %	34 %	48 %	59 %	53 %	51 %	41 %
Véhicule personnel passager	37 %	13 %	5 %	5 %	8 %	10 %	10 %
Mulhouse Alsace Agglomération							
Marche	44 %	34 %	35 %	30 %	30 %	36 %	36 %
Vélo	5 %	3 %	2 %	3 %	3 %	2 %	0 %
Transports collectifs urbains	17 %	17 %	3 %	3 %	5 %	3 %	6 %
Transports collectifs interurbains	6 %	2 %	0 %	1 %	1 %	0 %	0 %
Véhicule personnel conducteur	1 %	33 %	56 %	60 %	52 %	46 %	35 %
Véhicule personnel passager	27 %	11 %	4 %	4 %	9 %	13 %	23 %
Saint-Louis Agglomération							
Marche	39 %	26 %	26 %	16 %	25 %	36 %	55 %
Vélo	11 %	7 %	9 %	4 %	8 %	2 %	0 %
Transports collectifs urbains	10 %	4 %	2 %	2 %	1 %	0 %	1 %
Transports collectifs interurbains	9 %	8 %	0 %	1 %	2 %	1 %	0 %
Véhicule personnel conducteur	1 %	51 %	55 %	73 %	58 %	51 %	38 %
Véhicule personnel passager	31 %	4 %	7 %	5 %	6 %	10 %	6 %



L'agence
d'urbanisme
de Strasbourg
Rhin supérieur

Directeur de publication : **Pierre Laplane**, directeur général
Directeur de la rédaction : **Benoit Vimbert**, directeur d'études
Équipe projet : **Antoine Frediani** (chef de projet), **Elias Alaoui**,
Aurélia Hild, **Timothé Kolmer**, **Hyacinthe Blaise**,
Benoit Vimbert, **Amandine Ziegelmeier**
PP 2025 - N° projet : **1.1.2**
Mise en page : **Jean Isenmann**
© Adeus - Numéro ISSN 2109-0149
Notes et actualités de l'urbanisme sont consultables
sur le site de l'Adeus www.adeus.org