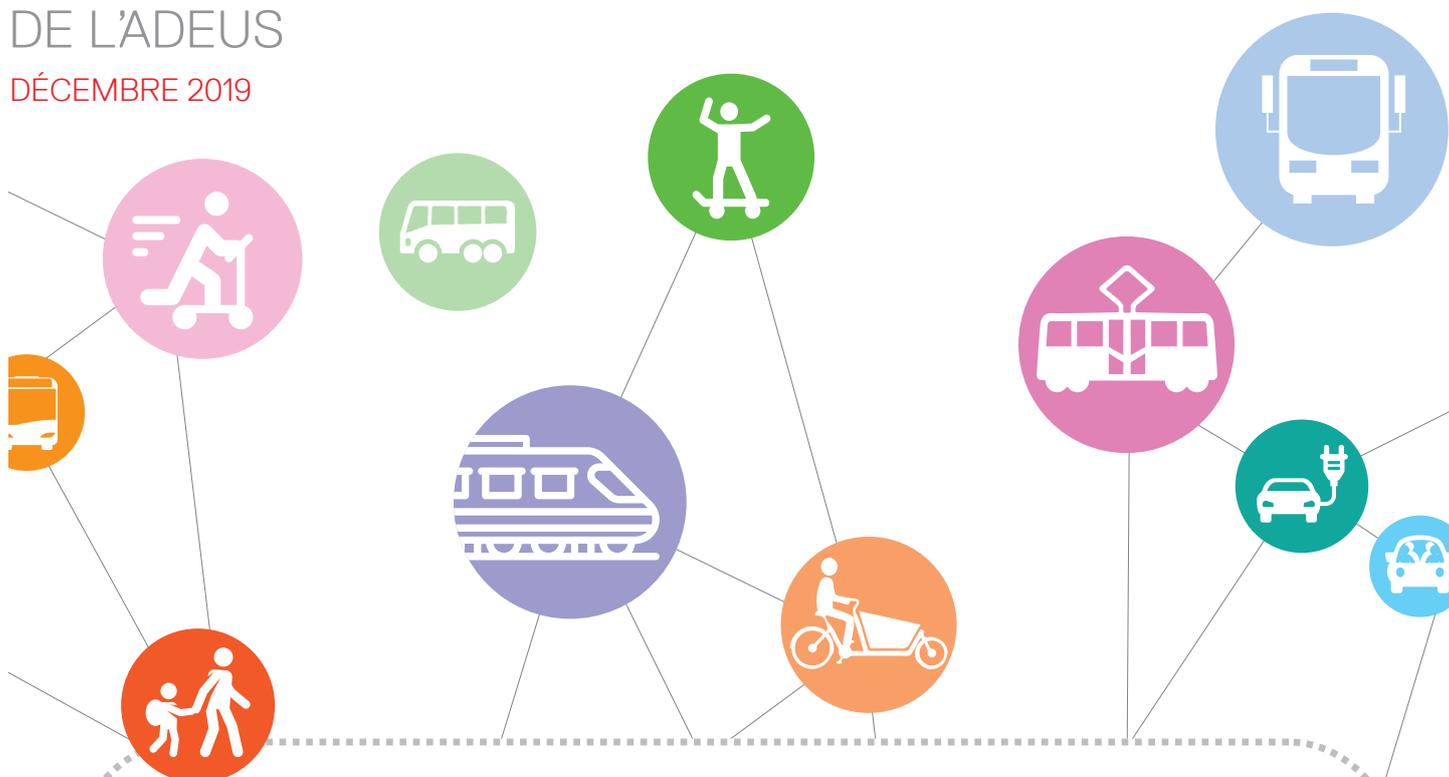


LES EXPERTISES
DE L'ADEUS
DÉCEMBRE 2019



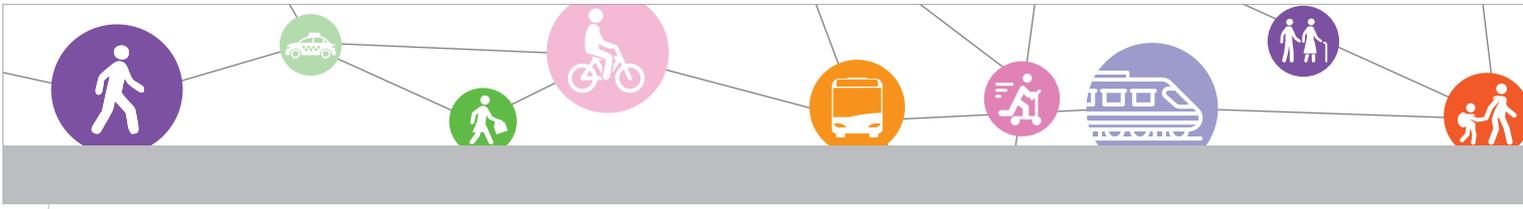
ENQUÊTE MOBILITÉ 2019

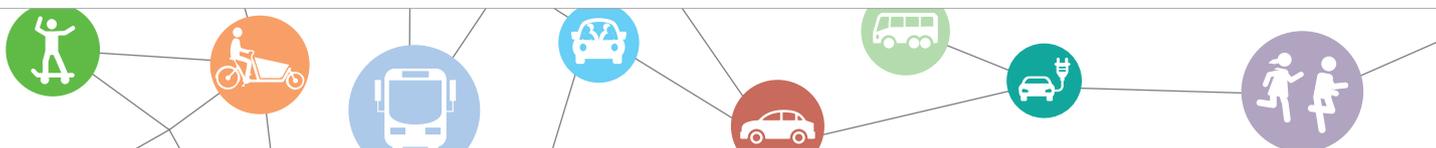
RÉSULTATS ESSENTIELS



ADEUS

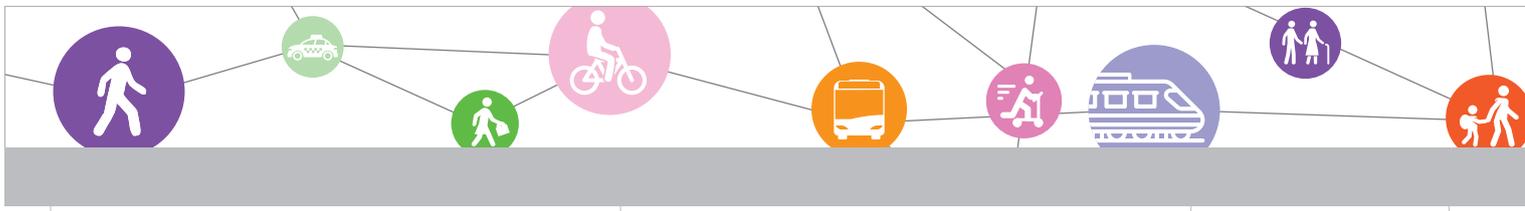
L'Agence
de Développement
et d'Urbanisme
de l'Agglomération
Strasbourgeoise





Sommaire

Éléments introductifs	4
Cadrage méthodologique	5
Les découpages d'enquête	6
Les découpages territoriaux d'analyse	7
COMBIEN ?	8
Volumes de déplacements	9
Les immobiles et hypermobiles	11
Les distances parcourues	12
La durée des déplacements	16
POURQUOI ?	17
Les motifs de déplacements	18
La mobilité en fonction de l'âge	20
La mobilité selon le genre	21
COMMENT ?	22
Équipement des personnes et des ménages	23
Parts modales	26
Modes et motifs	33
Parts modales selon le genre	35
Profils (genre) des usagers des modes	36
Clientèle des modes	37
Profils (âge) des usagers des modes	38
Parts modales selon la tranche d'âge	39
OÙ ET QUAND ?	41
Pratiques transfrontalières	42
Pulsations urbaines	44
Comparaisons territoriales	45
Lexique	46



Éléments introductifs

Contexte et objectifs de la démarche

L'Enquête Mobilité 2019 s'inscrit dans le cadre des travaux relatifs au Grenelle des Mobilités* de l'aire métropolitaine strasbourgeoise. Elle permet de disposer d'une base actualisée de connaissances des déplacements sur le territoire du Bas-Rhin.

Réalisée au cours du premier semestre 2019 auprès d'un échantillon représentatif de Bas-Rhinois, cette enquête décrit l'ensemble des déplacements des habitants du périmètre d'enquête sur un jour type de semaine. Elle permet de mesurer les évolutions de pratiques, en assurant une bonne comparabilité avec des enquêtes semblables réalisées en 1988 et 1997 à l'échelle de l'Eurométropole de Strasbourg et en 2009 à l'échelle du Bas-Rhin.

Le coût total de la démarche, depuis la conception de l'enquête jusqu'aux premières analyses en passant par son administration et le suivi de son bon déroulement est de 345 000 €, répartis comme suit :

- Eurométropole de Strasbourg : 175 000 €
- Région Grand Est : 120 000 €
- État : 50 000 €

Grâce à une méthodologie simplifiée, proposée par l'ADEUS, et avec l'appui du CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement), ce coût total est environ quatre fois moins élevé que celui de la précédente enquête similaire réalisée en 2009.

L'Agence de développement et d'urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise (ADEUS) a été chargée d'assurer :

- 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.

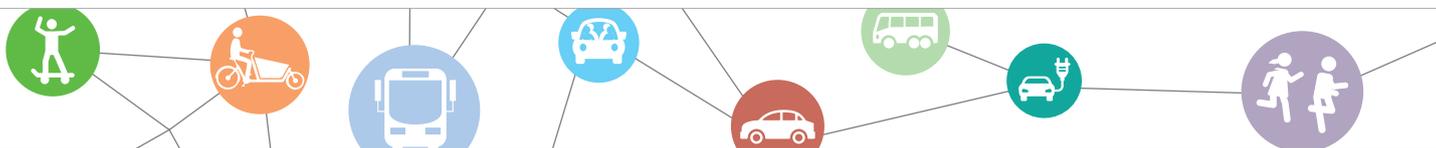
- l'exploitation, l'analyse des données et la valorisation des résultats de l'enquête.

Les premiers résultats ont été communiqués lors d'une conférence de presse qui s'est tenue le 20 septembre 2019 en présence de :

- Madame Mireille Gazin, Présidente de la Commission Transports et déplacements de la Région Grand Est,
- Monsieur Yves Séguy, Secrétaire général de la Préfecture du Bas-Rhin,
- Monsieur Robert Herrmann, Président de l'Eurométropole de Strasbourg,
- Monsieur Alain Fontanel, Premier Adjoint au Maire de la Ville de Strasbourg.

Le présent rapport fournit les premiers et principaux résultats de cette enquête et permettent de mesurer les évolutions de pratiques depuis 2009. 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.

* Initiée en 2017 en parallèle des Assises de la Mobilité, la démarche du Grenelle des Mobilités a été officiellement lancée le 23 mars 2018 par Jean Rottner, Président de la Région Grand Est, Frédéric Bierry, Président du Conseil départemental du Bas-Rhin, Robert Herrmann, Président de l'Eurométropole de Strasbourg et Roland Ries, Premier Vice-président de l'Eurométropole de Strasbourg et Maire de la Ville de Strasbourg, en présence d'Yves Séguy, Secrétaire général de la Préfecture du Bas-Rhin. Cette démarche, au sein de laquelle l'ADEUS assure un rôle d'animation, vise à réinterroger de manière innovante, partenariale et consultative, le modèle de mobilité de demain sur l'aire métropolitaine strasbourgeoise. Le territoire de réflexion dépasse le périmètre du Bas-Rhin, allant du Nord au Centre Alsace, des Vosges à la Forêt Noire. Un territoire de réflexion qui s'affranchit donc assez largement des périmètres institutionnels traditionnels.



Cadrage méthodologique

Modalités de réalisation de l'enquête

Cette Enquête Mobilité a été conçue comme une version allégée du modèle classique d'enquête porté par le CEREMA. La méthodologie du standard « Enquête Déplacement Ville Moyenne (EDVM) » a ainsi été appliquée sur l'ensemble du périmètre d'enquête 2019, permettant une comparabilité entre territoires français mais aussi avec les enquêtes antérieures menées localement, tout en limitant les coûts et les délais de réalisation. L'ensemble des questionnaires a été administré par téléphone. Le questionnaire utilisé est également une version légèrement simplifiée du questionnaire CEREMA.

Au total, 6 312 habitants de cinq ans et plus, appartenant à 4 951 ménages représentatifs de la population des 532 communes de l'aire enquêtée (Bas-Rhin élargi aux six communes du Haut-Rhin faisant partie du SCoT de Sélestat et sa région), ont été interrogés entre le 26 février et le 18 mai 2019.

Les ménages retenus sont issus d'un tirage aléatoire sur 38 secteurs géographiques (secteurs de tirage) réalisé dans la liste des propriétés bâties de la Direction générale des Finances publiques (DGFIP), apuré des locaux commerciaux et industriels.

Principes méthodologiques

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

- Les entretiens ont été réalisés du mardi au samedi, par téléphone, par des enquêteurs spécialement formés.
- Tous les déplacements réalisés la veille du jour d'enquête par les personnes interrogées ont été recensés, quel que soit le motif ou le mode de déplacement. Les caractéristiques de ces déplacements (motifs, modes, origine et destination, heure de départ et d'arrivée, etc.) ont été relevées de manière précise. Au total, 25 816 déplacements ont ainsi été recensés au cours des dix semaines d'enquête.

- L'enquête s'intéresse à la période « de plein fonctionnement du territoire », hors week-end, vacances scolaires, jours fériés et conditions anormales de déplacements (grève, intempérie importante, etc.). Elle ne porte que sur les déplacements réalisés pendant les jours ouvrés, du lundi au vendredi.

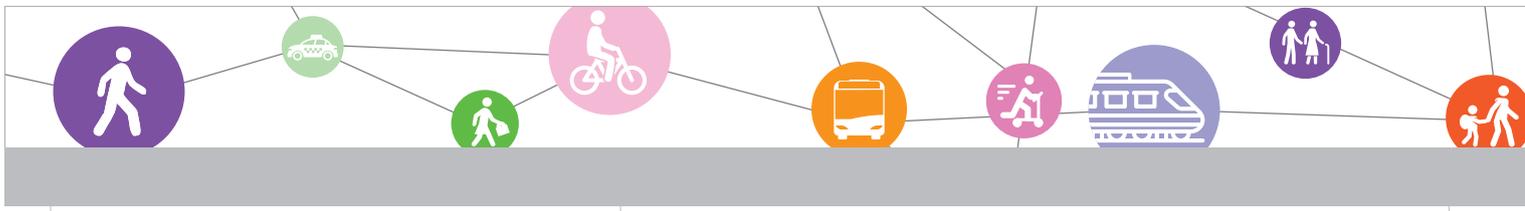
- Le questionnaire comprend une fiche « Ménage » (caractéristiques du ménage), une fiche « Personne » (caractéristiques de la personne), et une fiche « Déplacements » (caractéristiques des déplacements), remplies pour chaque personne enquêtée. À la différence de la précédente enquête de 2009, le questionnaire ne contient pas de fiche « Opinions ».

- Ce 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.

- La méthodologie retenue fixe pour objectif d'enquêter un échantillon minimal de 160 personnes (enquêtes validées, hors rejets et refus) dans chaque « secteur de tirage » (maille statistique représentative la plus fine de l'enquête). Au total, 38 secteurs de tirage ont ainsi été définis sur l'ensemble du périmètre d'enquête.

- Seules les personnes de cinq ans et plus ont été 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 donc sur les flux de transit), ni sur le transport de marchandises.

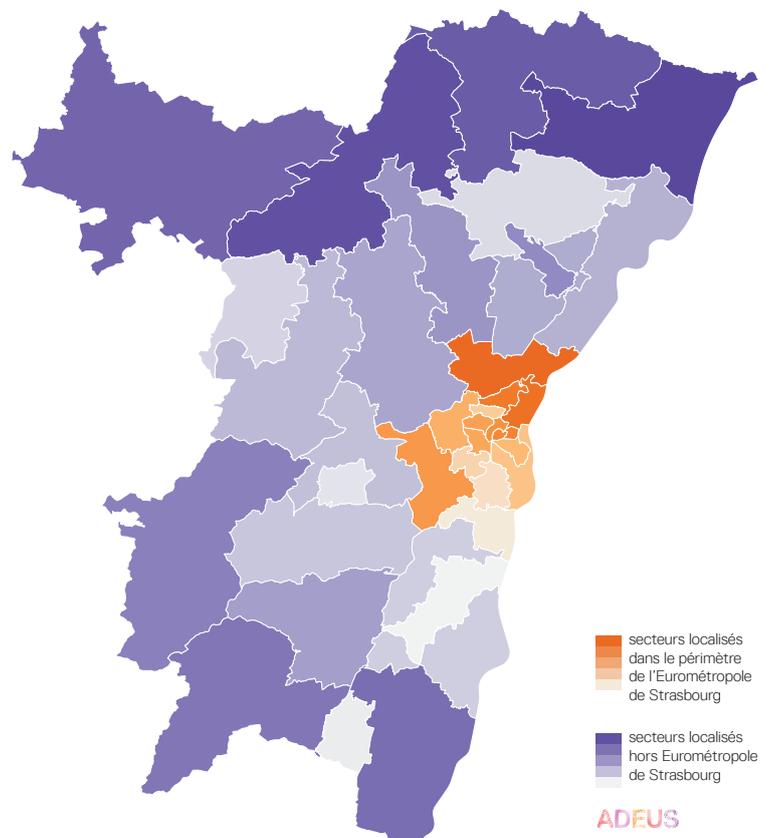


Les découpages d'enquête

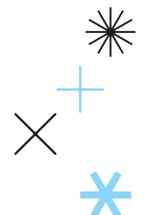
Un total de 38 secteurs de tirage a été identifié comme maille d'enquête de base. L'échantillon de personnes enquêtées au sein de chacun de ces secteurs est redressé pour être représentatif de la population de son secteur.

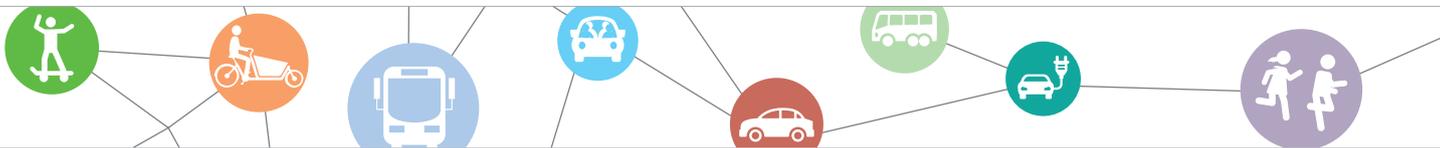
Au total, 16 secteurs ont été identifiés sur le périmètre de l'Eurométropole de Strasbourg et 22 secteurs sur le territoire du Bas-Rhin, hors Eurométropole.

DÉTAIL DES 38 SECTEURS DE TIRAGE DE L'EMA 2019*
Source : ADEUS



* Le périmètre d'enquête correspond au territoire Bas-Rhinois élargi à six communes du SCoT de Sélestat et sa région localisées dans le Haut-Rhin.





Les découpages territoriaux d'analyse

Les périmètres de SCoT

- SCoT de la Bande Rhénane Nord
- SCoT de la Bruche-Mossig
- SCoT de Sélestat et sa Région
- SCoT du Piémont des Vosges
- SCoT de la Région de Saverne
- SCoT de la Région de Strasbourg (SCOTERS)
- SCoT Alsace du Nord (SCoTAN)

Les secteurs de l'Eurométropole de Strasbourg

• Strasbourg

- Strasbourg Centre : Éllipse, Krutenau, Gare, Neustadt
- Quartiers Est : Esplanade, Quartier des XV, Robertsau, Orangerie
- Quartiers Sud : Neudorf, Musau, Neuhof, Meinau, Port du Rhin
- Quartiers Ouest : HautePierre, Cronenbourg, Koenigshoffen, Elsau

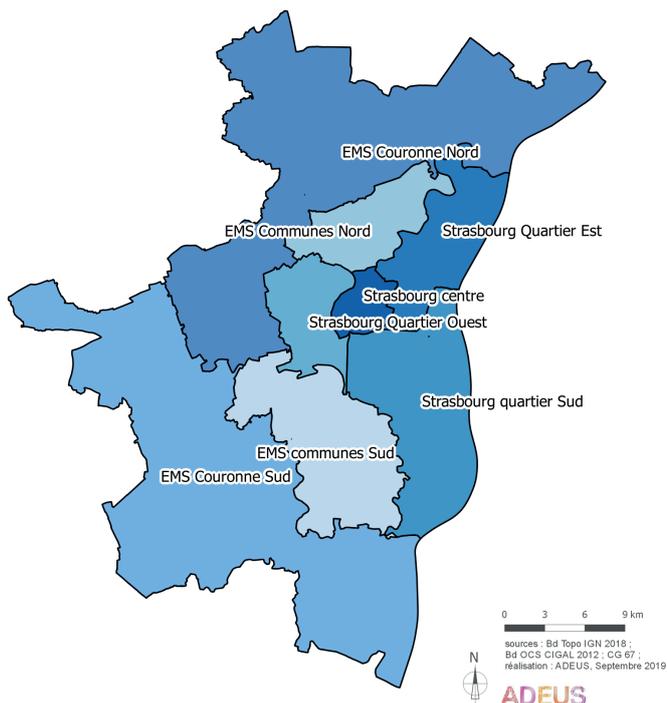
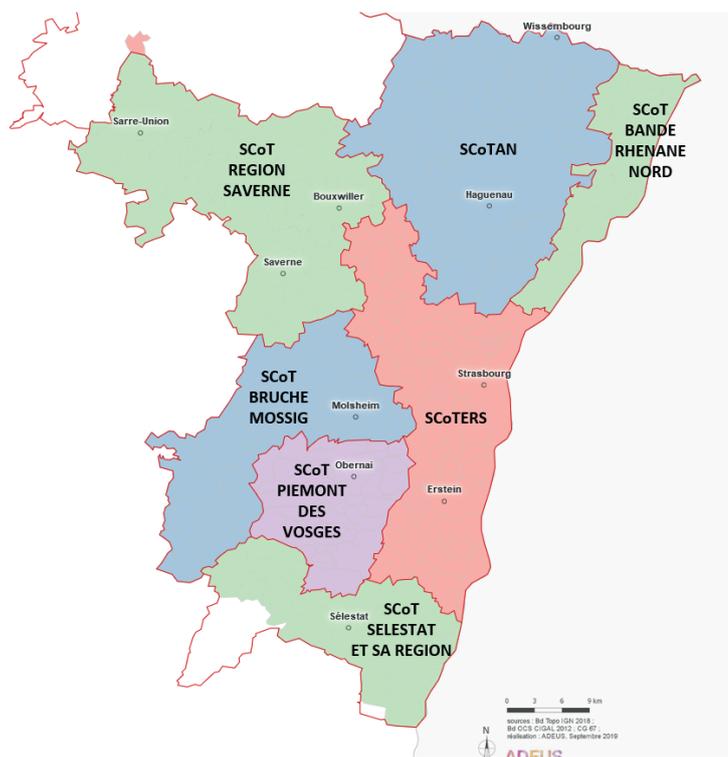
• Première couronne :

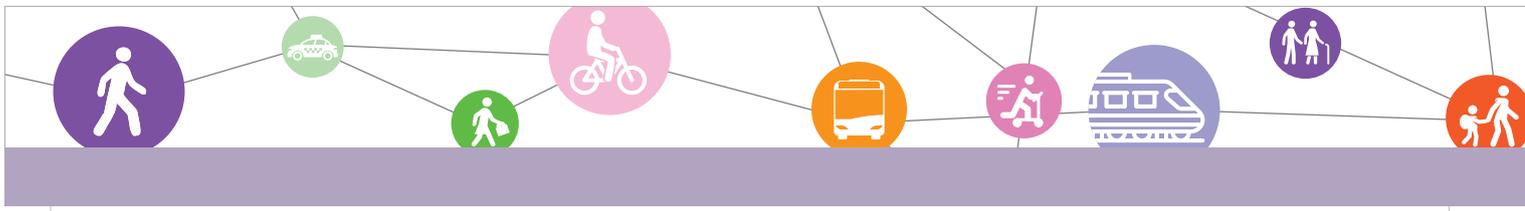
- Communes Nord : Schiltigheim, Bischheim, Hœnheim
- Communes Sud : Lingolsheim, Ostwald, Illkirch-Graffenstaden

• Seconde couronne :

- Couronne Nord : La Wantzenau, Reichstett, Souffelweyersheim, Mundolsheim, Eckwersheim, Vendenheim, Lampertheim, Niederhausbergen, Mittelhausbergen, Oberhausbergen, Eckbolsheim, Wolfisheim, Oberschaeffolsheim.
- Couronne Sud : Achenheim, Breuschwickersheim, Kolbsheim, Hangenbieten, Osthoffen, Holtzheim, Entzheim, Geispolsheim, Blaesheim, Lipsheim, Fegersheim, Eschau, Plobsheim .

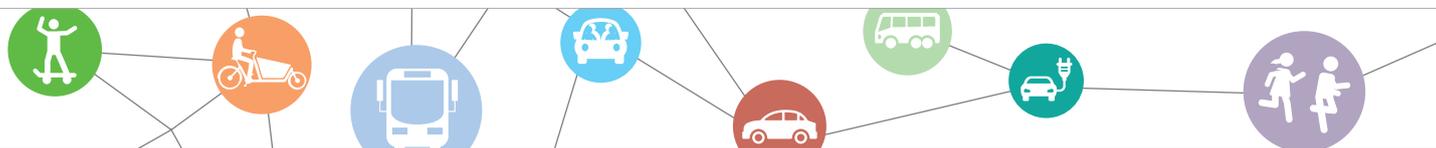
Ces découpages tiennent compte de la nature des problématiques traitées mais aussi de la représentativité des données disponibles.





COMBIEN

(de déplacements génère-t-on) ?



COMBIEN ?

Volumes de déplacements

Les déplacements quotidiens

Un jour moyen de semaine, du lundi au vendredi, hors vacances scolaires, plus de **4 300 000 déplacements** sont réalisés par les habitants du Bas-Rhin de cinq ans et plus.

Les résidents de l'Eurométropole de Strasbourg (43 % de la population) réalisent environ **1 870 000** déplacements. Le reste de la population réalise un peu plus de **2 450 000** déplacements par jour.

Évolution 2009/2019

À périmètre constant (hors flux externes), ce sont ainsi 400 000 déplacements quotidiens supplémentaires qui sont apparus en dix ans, soit une hausse de 10 %.

Cette hausse est plus marquée dans l'Eurométropole de Strasbourg (+17 %), en lien avec l'évolution démographique plus importante de ce territoire. En revanche, sur le reste Bas-Rhin, la hausse se limite à +6 %.

NOMBRE DE DÉPLACEMENTS EFFECTUÉS QUOTIDIENNEMENT PAR LES BAS-RHINOIS

Source : ADEUS, EMA 2019 - EMD 2009

	2009	2019 (hors flux externes)	Évolution (hors flux externes)	2019 (flux externes)
Bas-Rhin	3 950 000	4 280 000	+ 9 %	61 000
Bas-Rhin hors Eurométropole de Strasbourg	2 350 000	2 440 000	+ 4 %	40 000
Eurométropole de Strasbourg	1 600 000	1 850 000	+ 16 %	21 000
Eurométropole Communes nord	230 000	230 000	0 %	2 000
Eurométropole Communes sud	190 000	240 000	+ 24 %	2 000
Eurométropole Couronne nord	200 000	205 000	+ 2 %	5 000
Eurométropole Couronne sud	100 000	150 000	+ 53 %	2 000
Strasbourg Centre	220 000	235 000	+ 6 %	3 000
Strasbourg Quartiers Ouest	190 000	220 000	+ 17 %	1 500
Strasbourg Quartiers Est	220 000	280 000	+ 27 %	2 000
Strasbourg Quartiers Sud	250 000	290 000	+ 15 %	3 500
SCoT Bande Rhénane Nord	200 000	210 000	+ 8 %	4 000
SCoT Bruche-Mossig	300 000	320 000	+ 6 %	2 500
SCoT Sélestat et sa Région	250 000	310 000	+ 25 %	11 500
SCoT Piémont des Vosges	220 000	215 000	- 3 %	2 500
SCoT Région de Saverne	340 000	315 000	- 6 %	7 500
SCOTERS	1 930 000	2 210 000	+ 14 %	25 000
SCoTAN	702 000	695 000	- 1 %	7 500

RÉPARTITION DE LA POPULATION DE CINQ ANS ET PLUS EN 2019 - Source : ADEUS, EMA 2019

Eurométropole de Strasbourg	444 946	43 %
Bas-Rhin (hors Eurométropole de Strasbourg)	595 260	57 %

Volumes de déplacements

Mobilité

En 2019, les résidents du territoire d'enquête réalisent en moyenne **4,2 déplacements par jour et par personne**, tous modes et tous motifs de déplacements confondus.

Dans tous les secteurs de l'Eurométropole de Strasbourg, cette mobilité individuelle est en croissance, avec une hausse moyenne de + 9 %.

Pour les territoires en dehors de l'Eurométropole de Strasbourg, on observe une hausse moyenne de la mobilité individuelle de + 4 %, avec toutefois des évolutions plus contrastées selon les territoires.

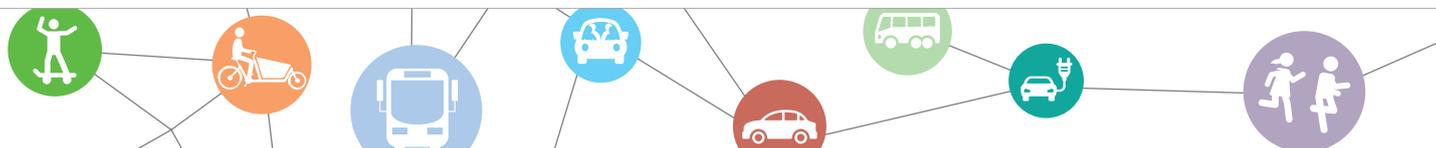
L'analyse de l'évolution de la mobilité des seules personnes s'étant déplacées révèle toutefois une relative stabilité de cette mobilité (+ 1,4 %), ce qui signifie que la hausse observée est essentiellement liée à la diminution de la part des personnes immobiles.

MOBILITÉ INDIVIDUELLE (DÉPLACEMENT/PERSONNE/JOUR) (ENSEMBLE DES FLUX) - Source : ADEUS, EMA 2019 - EMD 2009

	2009	2019	Évolution
Bas-Rhin	3,9	4,2	+ 6 %
Bas-Rhin hors Eurométropole de Strasbourg	4,0	4,2	+ 4 %
Eurométropole de Strasbourg	3,9	4,2	+ 9 %
Eurométropole 1 ^{ère} couronne	4,0	4,2	+ 7 %
Eurométropole 2 nd e couronne	3,8	4,2	+ 10 %
Strasbourg	3,8	4,2	+ 11 %
SCoT Bande Rhénane Nord	4,0	4,3	+ 7 %
SCoT Bruche-Mossig	4,0	4,0	0 %
SCoT Sélestat et sa Région	4,0	4,5	+ 11 %
SCoT Piémont des Vosges	4,2	3,9	- 5 %
SCoT Région de Saverne	3,9	3,9	0 %
SCOTERS	3,9	4,2	+ 10 %
SCoTAN	4,0	4,2	+ 3 %

MOBILITÉ DES PERSONNES MOBILES (DÉPLACEMENT/PERSONNE/JOUR) (ENSEMBLE DES FLUX) - Source : ADEUS, EMA 2019 - EMD 2009

	2009	2019	Évolution
Bas-Rhin	4,4	4,5	+ 2 %
Bas-Rhin hors Eurométropole et Strasbourg	4,6	4,6	0 %
Eurométropole de Strasbourg	4,3	4,5	+ 5 %



COMBIEN ?

Les immobiles et hypermobiles

Immobiles

La part des personnes ne s'étant pas déplacées le jour enquêté est effectivement en diminution et explique en grande partie l'augmentation globale de la mobilité. La baisse de l'immobilité est particulièrement marquée chez les personnes de plus de 70 ans qui réalisent en moyenne plus d'un déplacement supplémentaire par personne et par jour, par rapport à 2009.

Hypermobiles

La part des personnes ayant fait plus de huit déplacements sur une journée reste quant à elle quasiment stable (ou augmente très légèrement) sur l'ensemble des territoires.

PART DES PERSONNES IMMOBILES SUR LA POPULATION TOTALE

Source : ADEUS, EMA 2019 - EMD 2009

	2009	2019
Bas-Rhin	10 %	8 %
Bas-Rhin (hors Eurométropole de Strasbourg)	11 %	9 %
Eurométropole de Strasbourg	9 %	7 %

PART DES PERSONNES HYPERMOBILES SUR LA POPULATION TOTALE

Source : ADEUS, EMA 2019 - EMD 2009

	2009	2019
Bas-Rhin	6 %	6 %
Bas-Rhin hors Eurométropole de Strasbourg	7 %	7 %
Eurométropole de Strasbourg	5 %	6 %

PART DES IMMOBILES DANS L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG

Source : ADEUS, EMA 2019 - EMD 2009

	2009	2019
Eurométropole de Strasbourg 2 nd e couronne	12 %	6 %
Eurométropole de Strasbourg 1 ^{er} e couronne	7 %	7 %
Strasbourg	9 %	7 %

PART DES IMMOBILES DANS LES SCoT

Source : ADEUS, EMA 2019 - EMD 2009

	2009	2019
SCoT Bande Rhénane Nord	10 %	7 %
SCoT Bruche-Mossig	10 %	9 %
SCoT Sélestat et sa Région	13 %	8 %
SCoT Piémont des Vosges	11 %	10 %
SCoT Région de Saverne	12 %	11 %
SCOTERS	9 %	7 %
SCoTAN	10 %	9 %

Les distances parcourues

Total des kilomètres parcourus quotidiennement

Chaque jour, les habitants du Bas-Rhin parcourent un peu plus de **18 millions de kilomètres** pour leurs trajets locaux (internes au Bas-Rhin), soit l'équivalent de 450 fois le tour de la terre. Un chiffre stable depuis dix ans malgré la hausse du nombre de déplacements, ce qui s'explique par la diminution de la longueur moyenne de ces derniers.

Précision méthodologique :

Contrairement à 2019, les déplacements en lien avec l'extérieur du Bas-Rhin (dont l'origine et/ou la destination se situent en dehors du Bas-Rhin) n'étaient pas comptabilisés dans les kilomètres produits en 2009. Afin d'assurer la comparabilité des données, ces déplacements externes ont également été exclus des données 2019.

TOTAL DE KILOMÈTRES PARCOURUS QUOTIDIENNEMENT PAR LES HABITANTS (DÉPLACEMENTS INTERNES AU BAS-RHIN)

Source : ADEUS, EMA 2019

	Bas-Rhin	Bas-Rhin hors Eurométropole de Strasbourg	Eurométropole de Strasbourg
Km/jour (2009)	17 995 000	12 866 000	5 128 000
Km/jour (2019)	18 114 000	12 958 000	5 156 000
Évolution	+ 0,7 %	+ 0,7 %	+ 0,5 %

TOTAL DE KILOMÈTRES PARCOURUS QUOTIDIENNEMENT PAR LES HABITANTS DE L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG (DÉPLACEMENTS INTERNES AU BAS-RHIN)

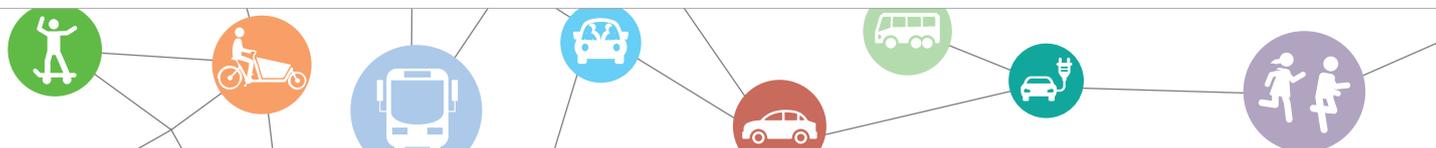
Source : ADEUS, EMA 2019 - EMD 2009

	2009	2019
Eurométropole Communes Nord	670 000	545 000
Eurométropole Communes Sud	641 000	817 000
Eurométropole Couronne Nord	898 000	699 000
Eurométropole Couronne Sud	467 000	736 000
Strasbourg Centre	482 000	448 000
Strasbourg Quartiers Ouest	515 000	526 000
Strasbourg Quartiers Est	689 000	672 000
Strasbourg Quartiers Sud	766 000	714 000

TOTAL DE KILOMÈTRES PARCOURUS QUOTIDIENNEMENT PAR LES HABITANTS DES SCoT (DÉPLACEMENTS INTERNES AU BAS-RHIN)

Source : ADEUS, EMA 2019 - EMD 2009

	2009	2019
SCoT Bande Rhénane Nord	1 082 000	1 171 000
SCoT Bruche-Mossig	1 897 000	1 928 000
SCoT Sélestat et sa région	1 080 000	1 522 000
SCoT Piémont des Vosges	1 100 000	1 112 000
SCoT Région de Saverne	1 956 000	1 699 000
SCOTERS	7 129 000	7 292 000
SCoTAN	3 753 000	3 384 000



COMBIEN ? LES DISTANCES PARCOURUES

Distances parcourues quotidiennement selon les modes

En fonction des modes utilisés et de la longueur moyenne de chaque déplacement, la quantité de kilomètres parcourus va varier de manière notable et avoir un impact environnemental variable.

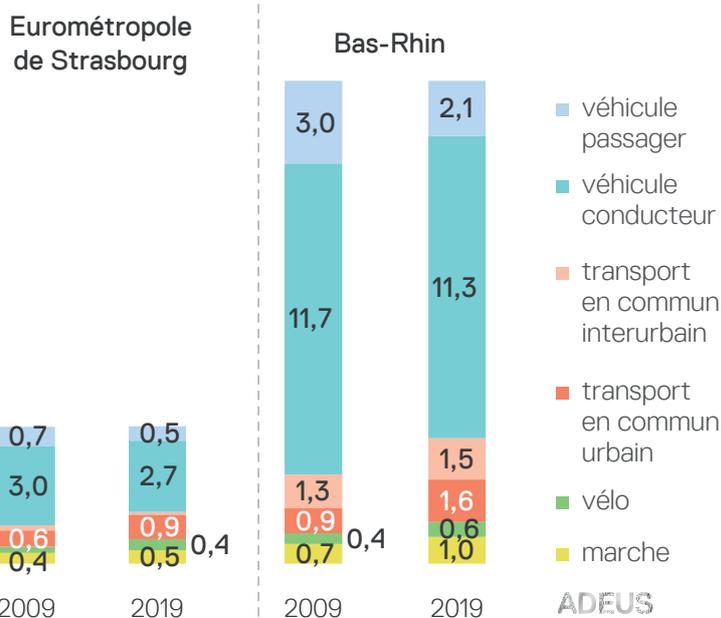
La voiture, qui reste le principal mode de déplacement, est utilisée sur des distances plus longues. Son impact environnemental n'en est que plus fort. Pour autant, c'est le seul mode dont le total de kilomètres produits quotidiennement diminue entre 2009 et 2019.

RÉPARTITION DES DISTANCES PARCOURUES PAR MODES (EN MILLIONS DE KM)
(DÉPLACEMENTS INTERNES AU BAS-RHIN) - Source : ADEUS, EMA 2019 - EMD 2009

	Eurométropole de Strasbourg		Bas-Rhin hors Eurométropole de Strasbourg		Bas-Rhin	
	2009	2019	2009	2019	2009	2019
Marche	0,4	0,5	0,3	0,5	0,7	1,0
Vélo	0,2	0,4	0,2	0,2	0,4	0,6
VPC	3	2,7	8,7	8,6	11,7	11,3
VPP	0,7	0,5	2,3	1,5	3	2,1
TCU	0,6	0,9	0,3	0,7	0,9	1,6
TCI	0,2	0,1	1,1	1,4	1,3	1,5

RÉPARTITION DES KM PARCOURUS PAR MODES (MILLIONS DE KM)

Source : ADEUS, EMA 2019 - EMD 2009



Les distances parcourues

Distance moyenne d'un déplacement

La longueur moyenne d'un déplacement réalisé en 2019 est en baisse, ce qui permet effectivement d'expliquer la relative stabilité des kilomètres totaux parcourus alors que le nombre de déplacements a augmenté.

Cette baisse globale de la distance moyenne d'un déplacement masque toutefois deux situations distinctes : une distance moyenne en nette diminution sur l'Eurométropole de Strasbourg, mais en légère hausse en dehors, en particulier sur certains SCoT : de Sélestat et sa région, du Piémont des Vosges et de la Bande Rhénane Nord.

Dans l'ensemble toutefois, un nombre croissant de déplacements s'inscrit dans la proximité même si la hausse des déplacements longs vient parfois compenser ces pratiques plus locales,

DISTANCE MOYENNE D'UN DÉPLACEMENT (EN KM, TOUS MODES, DÉPLACEMENTS INTERNES AU BAS-RHIN) - Source : ADEUS, EMA 2019 - EMD 2009

	Bas-Rhin	Bas-Rhin hors Eurométropole de Strasbourg	Eurométropole de Strasbourg
2009	4,6	5,5	3,2
2019	4,4	5,6	2,9

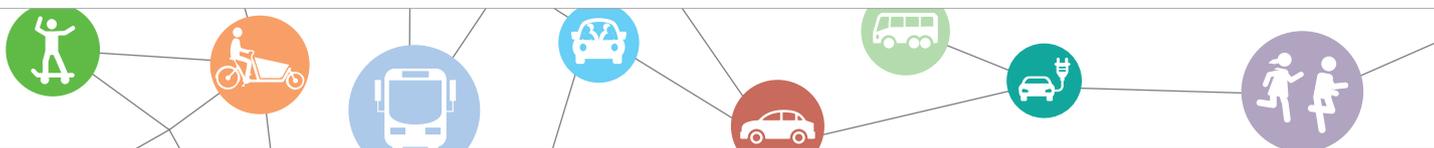
DISTANCE MOYENNE D'UN DÉPLACEMENT POUR LES HABITANTS DE L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG (EN KM, TOUS MODES, DÉPLACEMENTS INTERNES AU BAS-RHIN) - Source : ADEUS, EMA 2019 - EMD 2009

	2009	2019
Eurométropole Communes Nord	2,9	2,4
Eurométropole Communes Sud	3,4	3,5
Eurométropole Couronne Nord	4,5	3,5
Eurométropole Couronne Sud	4,7	5,0
Strasbourg Centre	2,2	1,9
Strasbourg Quartiers Ouest	2,7	2,4
Strasbourg Quartiers Est	3,1	2,5
Strasbourg Quartiers Sud	3,1	2,6

DISTANCE MOYENNE D'UN DÉPLACEMENT POUR LES HABITANTS DES SCoT (EN KM, TOUS MODES, DÉPLACEMENTS INTERNES AU BAS-RHIN)

Source : ADEUS, EMA 2019 - EMD 2009

	2009	2019
SCoT Bande Rhénane Nord	5,5	5,7
SCoT Bruche-Mossig	6,2	6,1
SCoT Sélestat et sa région	4,4	5,3
SCoT Piémont des Vosges	4,9	5,2
SCoT Région de Saverne	5,8	5,8
SCOTERS	3,7	3,4
SCoTAN	5,3	5,0



COMBIEN ? LES DISTANCES PARCOURUES

Budget distance quotidien moyen d'une personne

Cet indicateur, qui correspond à la distance moyenne parcourue quotidiennement par un habitant du Bas-Rhin, confirme également la tendance à la réduction des distances parcourues quotidiennement, y compris hors Eurométropole de Strasbourg.

BUDGET DISTANCE QUOTIDIEN (EN KM, TOUS MODES, DÉPLACEMENTS INTERNES AU BAS-RHIN) - Source : ADEUS, EMA 2019 - EMD 2009

	Bas-Rhin	Bas-Rhin hors Eurométropole de Strasbourg	Eurométropole de Strasbourg
2009	18,0	21,9	12,4
2019	17,4	21,8	11,6

BUDGET DISTANCE QUOTIDIEN POUR LES HABITANTS DE L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG (EN KM, TOUS MODES, DÉPLACEMENTS INTERNES AU BAS-RHIN) - Source : ADEUS, EMA 2019 - EMD 2009

	2009	2019
Eurométropole Communes Nord	11,7	9,2
Eurométropole Communes Sud	13,2	15,5
Eurométropole Couronne Nord	18,0	13,8
Eurométropole Couronne Sud	16,9	20,4
Strasbourg Centre	9,1	8,1
Strasbourg Quartiers Ouest	10,7	10,8
Strasbourg Quartiers Est	10,7	9,8
Strasbourg Quartiers Sud	11,9	9,7

BUDGET DISTANCE QUOTIDIEN POUR LES HABITANTS DES SCoT (EN KM, TOUS MODES, DÉPLACEMENTS INTERNES AU BAS-RHIN)
Source : ADEUS, EMA 2019 - EMD 2009

	2009	2019
SCoT Bande Rhénane Nord	22,2	22,4
SCoT Bruche-Mossig	25,0	23,8
SCoT Sélestat et sa région	17,7	21,2
SCoT Piémont des Vosges	20,4	20,0
SCoT Région de Saverne	22,3	20,3
SCOTERS	14,3	13,8
SCoTAN	21,6	20,0

La durée des déplacements

Durée moyenne d'un déplacement

Cet indicateur est reconstitué à partir de l'heure de départ et de l'heure d'arrivée des déplacements recensés dans l'enquête.

À l'échelle du Bas-Rhin, un déplacement a une durée moyenne de 17 minutes environ en 2019 contre 18 minutes en 2009,

DURÉE MOYENNE D'UN DÉPLACEMENT (EN MINUTES) (TOUS MODES, DÉPLACEMENTS INTERNES AU BAS-RHIN) - Source : ADEUS, EMA 2019 - EMD 2009

	Bas-Rhin	Bas-Rhin hors Eurométropole de Strasbourg	Eurométropole de Strasbourg
2009	18	18	19
2019	17	17	17

DURÉE MOYENNE D'UN DÉPLACEMENT (EN MINUTES) POUR LES HABITANTS DE L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG (TOUS MODES, DÉPLACEMENTS INTERNES AU BAS-RHIN)

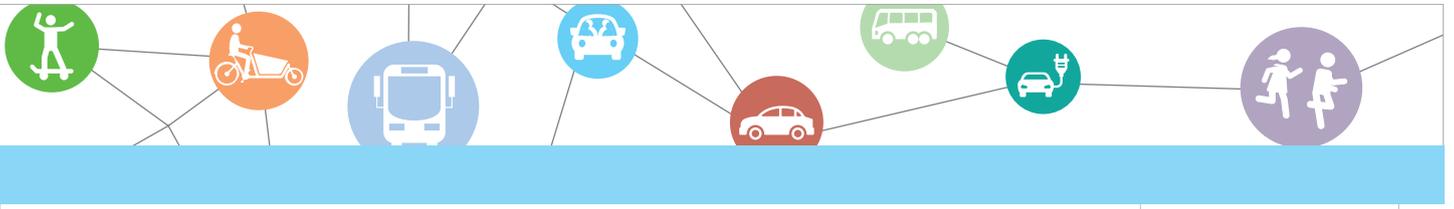
Source : ADEUS, EMA 2019 - EMD 2009

	2009	2019
Eurométropole Communes Nord	19	17
Eurométropole Communes Sud	19	17
Eurométropole Couronne Nord	18	17
Eurométropole Couronne Sud	18	17
Strasbourg Centre	18	14
Strasbourg Quartiers Ouest	18	16
Strasbourg Quartiers Est	20	17
Strasbourg Quartiers Sud	20	18

BUDGET DISTANCE QUOTIDIEN POUR LES HABITANTS DES SCoT (EN KM, TOUS MODES, DÉPLACEMENTS INTERNES AU BAS-RHIN)

Source : ADEUS, EMA 2019 - EMD 2009

	2009	2019
SCoT Bande Rhénane Nord	19	16
SCoT Bruche-Mossig	19	19
SCoT Sélestat et sa région	17	15
SCoT Piémont des Vosges	16	17
SCoT Région de Saverne	19	18
SCOTERS	19	17
SCoTAN	18	16



POURQUOI

(se déplace-t-on) ?

Les motifs de déplacements

Répartition des déplacements par motif de destination

S'interroger sur les motifs de déplacements revient à questionner le programme d'activités des habitants du territoire d'enquête.

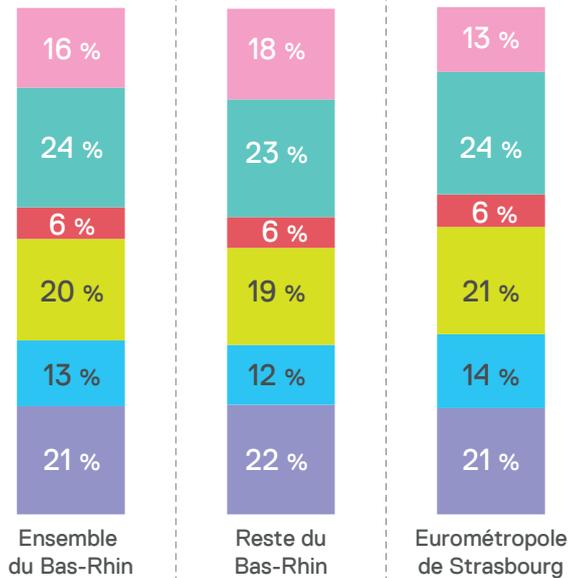
Dans cette enquête, comme dans les autres réalisées sur le territoire national, ces motifs sont stables dans le temps et dans l'espace. Ils traduisent les ancrages et habitudes qui ont encore un poids prépondérant à l'échelle du quotidien.

L'écart maximal entre la répartition des motifs en 2009 et celle de 2019 ne dépasse jamais deux points.

Selon le territoire, il existe quelques différences dans la répartition des motifs traduisant probablement d'abord les caractéristiques d'occupation de celui-ci.

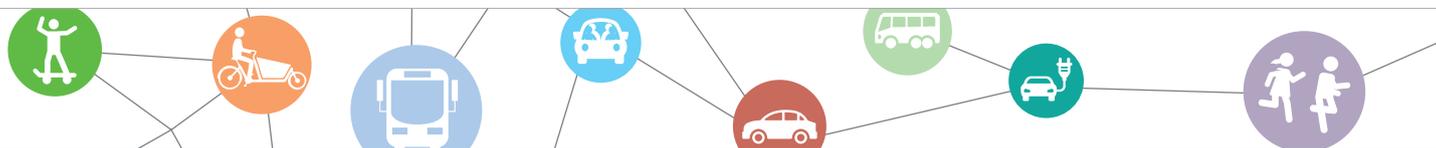
Ainsi, la proportion plus importante de motifs « Études / école » dans la ville de Strasbourg et la première couronne de l'Eurométropole de Strasbourg est d'abord à mettre en regard avec la plus forte population estudiantine logeant dans ces territoires.

RÉPARTITION DES MOTIFS (HORS DOMICILE) EN 2019
(FLUX EN LIEN AVEC LE BAS-RHIN) - Source : ADEUS, EMA 2019



Motif	Ensemble du Bas-Rhin	Reste du Bas-Rhin	Eurométropole de Strasbourg
Autres	0 %	0 %	0 %
Tournée	0 %	0 %	0 %
Accompagnement	16 %	18 %	13 %
Loisirs	24 %	23 %	24 %
Services	6 %	6 %	6 %
Achats	20 %	19 %	21 %
École / Études	13 %	12 %	14 %
Travail	21 %	22 %	21 %

ADEUS



POURQUOI ? LES MOTIFS DE DÉPLACEMENTS

RÉPARTITION DES MOTIFS DE DÉPLACEMENTS SELON LE TERRITOIRE

(TOUS MODES, ENSEMBLE DES DÉPLACEMENTS) - Source : ADEUS, EMA 2019 - EMD 2009

2009 / 2019	Domicile	Travail	Études École	Accompa- gnement	Achats	Démarches	Loisirs	Autres	Total
Bas-Rhin	39 % 39 %	14 % 13 %	7 % 8 %	10 % 10 %	11 % 12 %	4 % 4 %	15 % 14 %	1 % 0 %	100 %
Bas-Rhin hors Eurométropole de Strasbourg	38 % 39 %	14 % 13 %	7 % 7 %	11 % 11 %	11 % 12 %	4 % 4 %	14 % 14 %	1 % 0 %	100 %
Eurométropole de Strasbourg	39 % 39 %	14 % 13 %	8 % 9 %	8 % 8 %	11 % 13 %	4 % 4 %	15 % 15 %	1 % 0 %	100 %
SCoT Bande Rhénane Nord	38 % 39 %	13 % 14 %	7 % 7 %	13 % 11 %	10 % 10 %	4 % 3 %	14 % 16 %	0 % 0 %	100 %
SCoT Bruche-Mossig	37 % 39 %	15 % 12 %	7 % 9 %	11 % 11 %	11 % 11 %	4 % 4 %	13 % 14 %	1 % 0 %	100 %
SCoT de Sélestat et sa Région	40 % 39 %	13 % 11 %	7 % 7 %	10 % 13 %	11 % 13 %	4 % 4 %	14 % 13 %	2 % 0 %	100 %
SCoT Piémont des Vosges	39 % 39 %	15 % 15 %	6 % 8 %	11 % 9 %	10 % 11 %	4 % 3 %	14 % 14 %	1 % 0 %	100 %
SCoT Région de Saverne	39 % 40 %	13 % 14 %	8 % 7 %	11 % 9 %	10 % 12 %	4 % 4 %	14 % 14 %	1 % 0 %	100 %
SCOTERS	39 % 39 %	14 % 13 %	8 % 9 %	8 % 8 %	11 % 13 %	4 % 4 %	15 % 15 %	1 % 0 %	100 %
SCoTAN	38 % 38 %	13 % 12 %	6 % 7 %	11 % 11 %	11 % 12 %	4 % 4 %	15 % 14 %	1 % 0 %	100 %
Strasbourg ville	39 % 39 %	14 % 12 %	8 % 9 %	7 % 7 %	11 % 13 %	4 % 4 %	16 % 14 %	1 % 0 %	100 %
Eurométropole 1 ^{ère} couronne	39 % 39 %	14 % 11 %	8 % 9 %	8 % 8 %	12 % 13 %	5 % 4 %	14 % 16 %	0 % 0 %	100 %
Eurométropole 2 ^{ème} couronne	38 % 38 %	15 % 15 %	7 % 8 %	10 % 9 %	11 % 12 %	4 % 3 %	14 % 15 %	1 % 0 %	100 %

La mobilité en fonction de l'âge

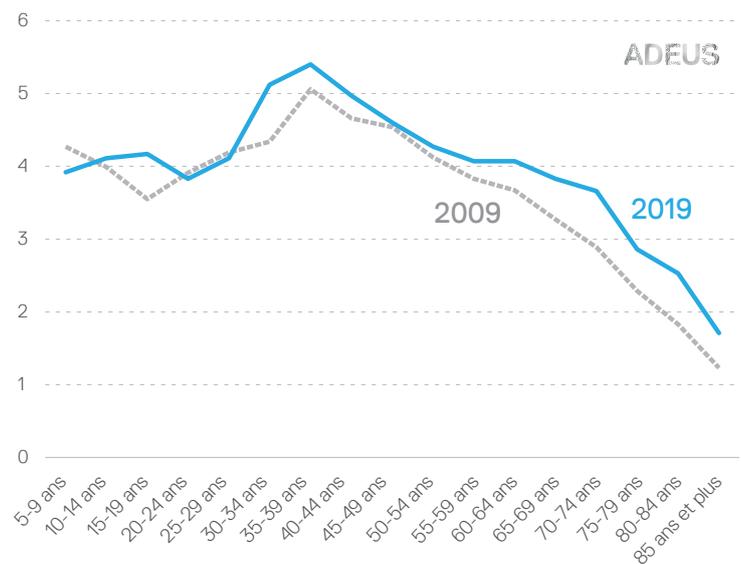
La mobilité varie sensiblement en fonction de l'âge et des grandes étapes de la vie des individus.

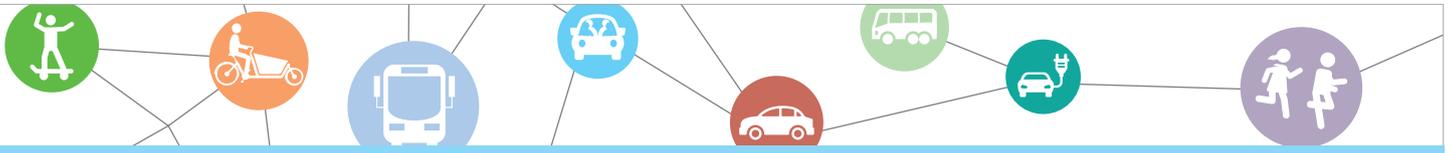
Dans l'enfance, la mobilité est dépendante des parents. Puis, petit à petit, l'enfant gagne en autonomie. Après l'adolescence, vient l'acquisition de l'indépendance, moment où l'individu choisit son programme d'activités (et les moyens de le réaliser). A partir de 25 ans, les uns et les autres entrent 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 leur propre programme d'activités, mais également celui de leur enfant, ... À l'âge de la retraite, les déplacements liés au travail cessent et la mobilité commence à décroître. 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.

Structurellement, les résultats de 2019 restent proches de ceux de 2009. Néanmoins, on note que :

- L'augmentation de la mobilité la plus importante concerne les personnes âgées au-delà de 65 ans, pouvant traduire l'amélioration des conditions de vie permettant aux seniors d'être en meilleure forme aujourd'hui qu'il y a dix ans.
- La « sur-mobilité » liée à l'arrivée des enfants, qui semble démarrer plus tôt en 2019 qu'en 2009 (vers 30-35 ans contre 35-39 en 2009).
- Les jeunes de 15 à 24 ans étaient moins mobiles en 2009 qu'en 2019.

LE DIFFÉRENTIEL DE MOBILITÉ PAR ÂGE 2009-2019 DANS LE BAS-RHIN
(ENSEMBLE DES FLUX) - Source : ADEUS, EMA 2019 - EMD 2009





POURQUOI ?

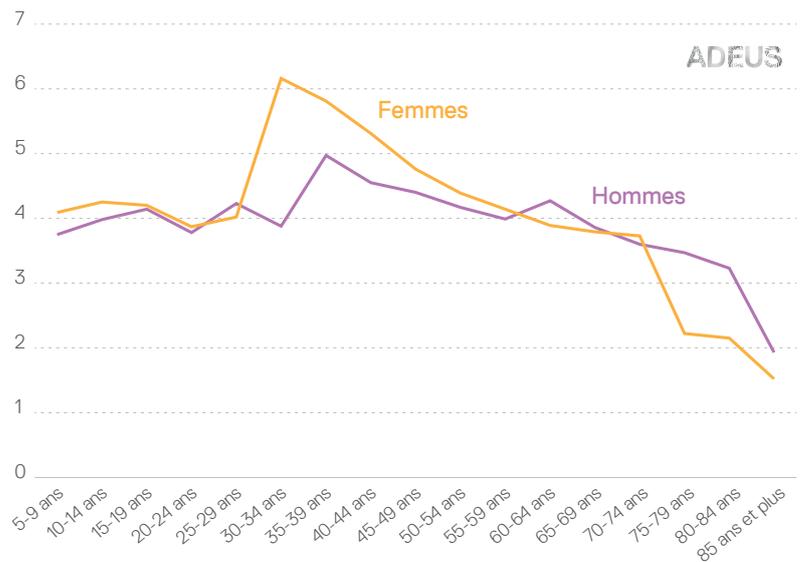
La mobilité selon le genre

Ces résultats sont valables quels que soient les territoires, à quelques variations près. Les différences les plus importantes reposent sur le genre où, suivant les périodes de la vie, la mobilité change fortement.

C'est à partir de 30 ans, en lien avec l'arrivée d'un enfant, que la mobilité se différencie entre les genres. Les femmes intègrent majoritairement dans leur programme d'activités la gestion des enfants. Jusqu'à 50 ans, elles ont donc une mobilité qui est assez largement supérieure à celle des hommes. Entre 50 et 75 ans, les comportements des hommes et des femmes sont à nouveau similaires. Puis, à partir de 75 ans, la mobilité masculine devient plus importante.

Une des hypothèses est liée au différentiel entre espérance de vie totale et espérance de vie en bonne santé selon les genres. En effet, **l'espérance de vie en bonne santé** est très proche pour les hommes et les femmes, alors que ces dernières ont **une espérance de vie totale** plus longue de cinq années que celle des hommes. En d'autres termes, l'espérance de vie en « mauvaise santé » des hommes est plus réduite, ce qui limite la durée de la période où leur mobilité est contrainte,

DIFFÉRENTIEL DE MOBILITÉ ENTRE LES HOMMES ET LES FEMMES EN 2019 DANS LE BAS-RHIN (ENSEMBLE DES FLUX) - Source : ADEUS, EMA 2019

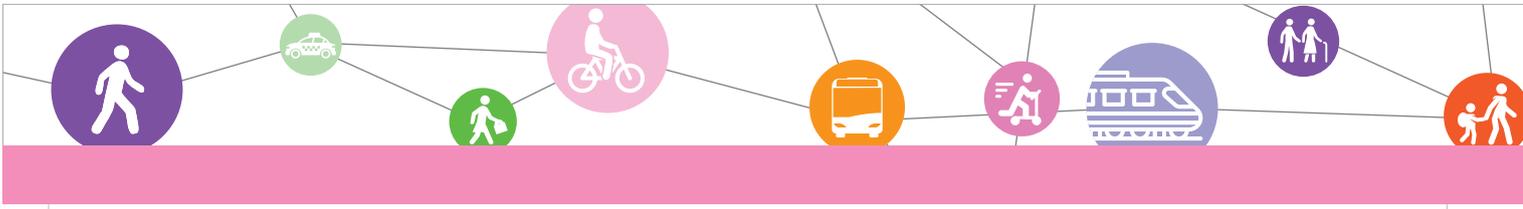


MOBILITÉ EN FONCTION DE L'ÂGE PAR TERRITOIRE (ENSEMBLE DES FLUX) - Source : ADEUS, EMA 2019

	Bas-Rhin	Reste du Bas-Rhin	Eurométropole de Strasbourg	SCoT Bande Rhénane Nord	SCoT Bruche	SCoT Sélestat et sa Région	SCoT Piémont des Vosges	SCoT Région de Saverne	SCOTERS	SCoTAN	Strasbourg (ville)	Eurométropole 1 ^{ère} couronne	Eurométropole 2 ^e couronne
De 5 à 16 ans	4,03	4,09	3,95	4,24	4,28	4,53	3,45	3,62	4,00	4,09	3,72	4,16	4,29
De 17 à 30 ans	4,03	4,01	4,05	4,68	3,83	4,42	3,38	4,29	4,03	4,08	3,95	4,38	4,10
De 31 à 50 ans	5,04	5,02	5,08	4,76	4,64	5,32	4,99	4,71	5,15	5,10	5,04	5,08	5,19
De 51 à 60 ans	4,09	4,03	4,19	4,88	3,96	3,89	3,95	3,66	4,16	4,13	4,16	4,08	4,34
De 61 à 65 ans	4,03	4,05	4,00	NS	4,28	4,86	3,54	3,44	4,02	3,87	4,10	4,40	3,24
De 66 à 75 ans	3,70	3,64	3,80	NS	3,19	3,78	4,62	3,62	3,84	3,31	4,32	3,27	3,39
De 76 à 85 ans	2,53	2,44	2,68	NS	1,89	2,89	2,62	2,64	2,61	2,45	3,08	2,11	2,57
Plus de 86 ans	1,74	1,77	1,70	NS	NS	NS	NS	NS	1,87	NS	1,79	1,71	NS

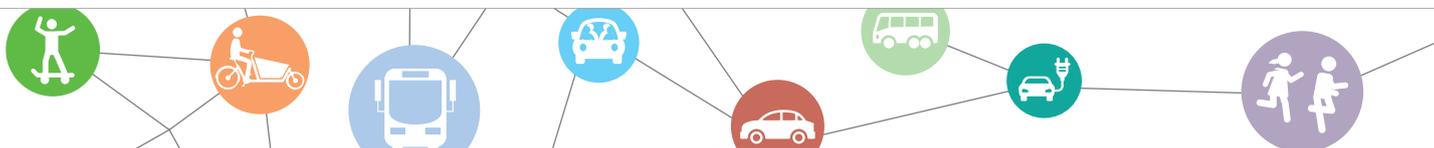
Les classes d'âge ci-dessus définissent les périodes de la vie.

Certaines valeurs, remplacées dans le tableau par les lettres NS (Non Significatif), reposaient sur un échantillon insuffisant pour être statistiquement représentatives.



COMMENT

(se déplace-t-on) ?



COMMENT ?

Équipement des personnes et des ménages

Abonnement aux transports collectifs

Quel que soit le territoire, le niveau d'abonnement de la population aux transports collectifs a nettement augmenté. Près d'un Bas-Rhinois sur quatre et 40 % des habitants de l'Eurométropole de Strasbourg déclarent ainsi disposer d'un abonnement valide en 2019.

Précision : l'enquête étant déclarative, elle repose sur la bonne compréhension que les répondants ont du terme « abonnement », ce qui peut induire un biais, à l'instar de 2009.

Possession du permis de conduire

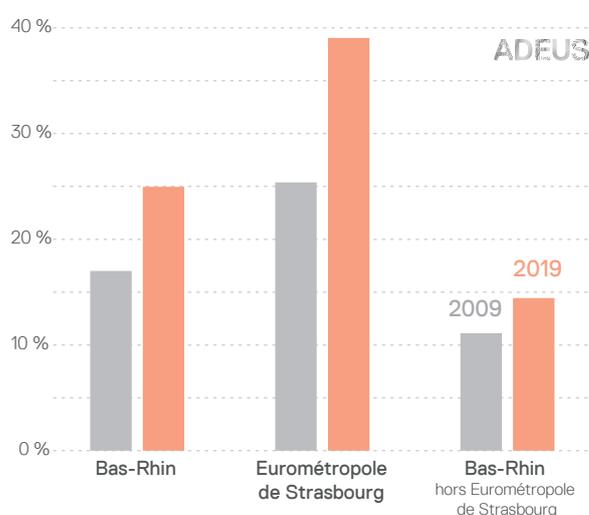
L'augmentation du taux de permis de conduire observée notamment hors Eurométropole de Strasbourg est d'abord liée à la plus forte proportion de personnes âgées équipées (la génération « baby-boom » est en effet plus équipée que la précédente, en particulier les femmes).

TAUX DE POSSESSION DU PERMIS DE CONDUIRE PARMIS LES 18 ANS ET PLUS

Source : ADEUS, EMA 2019 - EMD 2009

	2009	2019
Bas-Rhin	83 %	84 %
Eurométropole de Strasbourg	77 %	76 %
Bas-Rhin hors Eurométropole de Strasbourg	87 %	91 %

PART DE LA POPULATION POSSÉDANT UN ABONNEMENT AUX TRANSPORTS COLLECTIFS (TOUS TYPES) - Source : ADEUS, EMA 2019 - EMD 2009



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

Source : ADEUS, EMA 2019 - EMD 2009

	2009	2019
Bas-Rhin	17 %	25 %
Eurométropole de Strasbourg	25 %	39 %
Reste du Bas-Rhin	11 %	14 %
Eurométropole Communes Nord	28 %	41 %
Eurométropole Communes Sud	22 %	37 %
Eurométropole Couronne Nord	19 %	25 %
Eurométropole Couronne Sud	14 %	23 %
Strasbourg Centre	27 %	39 %
Strasbourg Quartiers Est	19 %	49 %
Strasbourg Quartiers Ouest	38 %	46 %
Strasbourg Quartiers Sud	26 %	43 %
SCoT Bande Rhénane Nord	8 %	11 %
SCoT de la Bruche	12 %	19 %
SCoT de Sélestat et sa Région	9 %	16 %
SCoT Piémont des Vosges	9 %	14 %
SCoT Région de Saverne	9 %	17 %
SCOTERS	22 %	35 %
SCoTAN	10 %	11 %

COMMENT ? - ÉQUIPEMENT DES PERSONNES ET DES MÉNAGES

Nombre de voitures possédées par personne et par ménage

Les résultats révèlent pour la première fois une diminution du taux de motorisation des ménages, comme des personnes, sur presque tous les territoires. Cette tendance devra néanmoins être confirmée par les recensements de la population à venir, plus fiables sur ces questions d'équipement automobile.

Structurellement, la taille des ménages tend à diminuer depuis plusieurs décennies, ce qui explique en partie la baisse du taux de motorisation à cette échelle (en cas de séparation, deux personnes issues d'un ménage avec une voiture vont former deux ménages avec un seul véhicule).

À l'échelle de l'individu en revanche, la baisse du taux d'équipement traduit bel et bien une évolution progressive du rapport à la voiture.

NOMBRE MOYEN DE VOITURE PAR PERSONNE MAJEURE

Source : ADEUS, EMA 2019 - EMD 2009

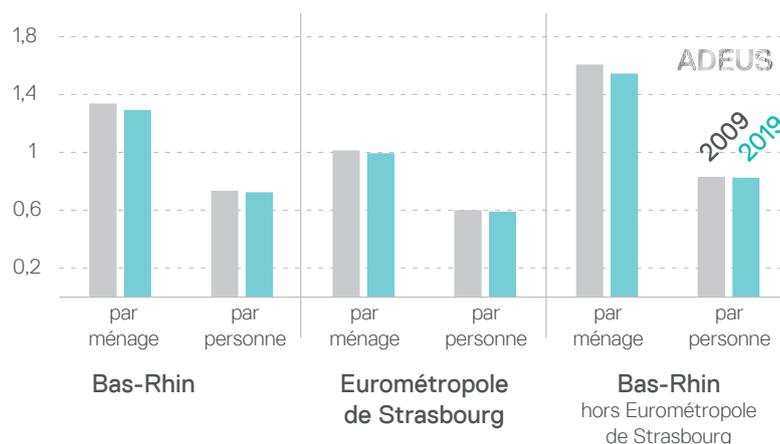
	2009	2019
Bas-Rhin	0,7	0,7
Eurométropole de Strasbourg	0,6	0,6
Reste du Bas-Rhin	0,8	0,8
Eurométropole Communes Nord	1,0	0,9
Eurométropole Communes Sud	0,7	0,7
Eurométropole Couronne Nord	0,8	0,8
Eurométropole Couronne Sud	0,8	0,9
Strasbourg Centre	0,4	0,4
Strasbourg Quartiers Est	0,6	0,6
Strasbourg Quartiers Ouest	0,5	0,5
Strasbourg Quartiers Sud	0,5	0,5
SCoT Bande Rhénane Nord	0,9	0,9
SCoT de la Bruche	0,9	0,8
SCoT de Sélestat et sa Région	0,8	0,8
SCoT Piémont des Vosges	0,8	0,9
SCoT Région de Saverne	0,8	0,8
SCOTERS	0,6	0,6
SCoTAN	0,8	0,8

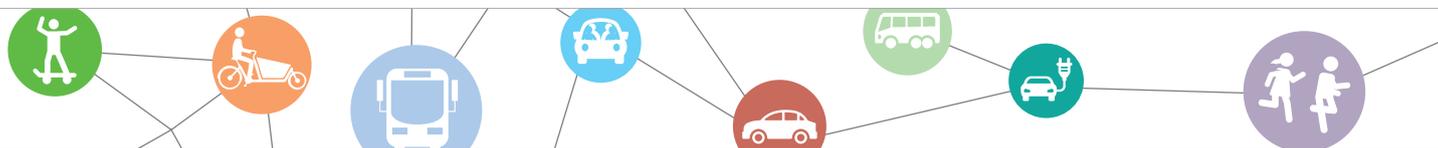
NOMBRE MOYEN DE VOITURE PAR MÉNAGE - Source : ADEUS, EMA 2019 - EMD 2009

	2009	2019
Bas-Rhin	1,3	1,3
Eurométropole de Strasbourg	1,0	1,0
Reste du Bas-Rhin	1,6	1,6
Eurométropole Communes Nord	1,0	0,9
Eurométropole Communes Sud	1,2	1,3
Eurométropole Couronne Nord	1,5	1,4
Eurométropole Couronne Sud	1,7	1,7
Strasbourg Centre	0,6	0,6
Strasbourg Quartiers Est	1,0	0,9
Strasbourg Quartiers Ouest	1,0	1,0
Strasbourg Quartiers Sud	0,8	0,8
SCoT Bande Rhénane Nord	1,8	1,7
SCoT de la Bruche	1,6	1,5
SCoT de Sélestat et sa Région	1,6	1,5
SCoT Piémont des Vosges	1,6	1,6
SCoT Région de Saverne	1,6	1,5
SCOTERS	1,1	1,1
SCoTAN	1,6	1,6

ÉQUIPEMENT AUTOMOBILE MOYEN DES MÉNAGES ET DES PERSONNES

Source : ADEUS, EMA 2019 - EMD 2009





COMMENT ? - ÉQUIPEMENT DES PERSONNES ET DES MÉNAGES

Nombre de vélos possédés par personne et par ménage

Dans l'ensemble, le taux d'équipement en vélo des ménages et des personnes continue de croître. Des variations existent cependant entre les territoires, ainsi la croissance est légèrement plus marquée sur l'Eurométropole de Strasbourg que sur le reste du Bas-Rhin.

NOMBRE MOYEN DE VÉLO(S) PAR PERSONNE

Source : ADEUS, EMA 2019 - EMD 2009

	2009	2019
Bas-Rhin	0,8	0,8
Eurométropole de Strasbourg	0,7	0,8
Reste du Bas-Rhin	0,8	0,9
Eurométropole Communes Nord	0,7	0,7
Eurométropole Communes Sud	0,7	0,9
Eurométropole Couronne Nord	0,9	1,0
Eurométropole Couronne Sud	1,0	1,0
Strasbourg Centre	0,7	0,7
Strasbourg Quartiers Est	0,8	0,8
Strasbourg Quartiers Ouest	0,5	0,7
Strasbourg Quartiers Sud	0,6	0,7
Scot Bande Rhénane Nord	1,0	1,1
SCoT de la Bruche	0,8	0,9
SCoT de Sélestat et sa Région	0,9	0,9
SCoT Piémont des Vosges	0,8	0,9
SCoT Région de Saverne	0,6	0,6
SCOTERS	0,7	0,8
SCoTAN	0,8	0,8

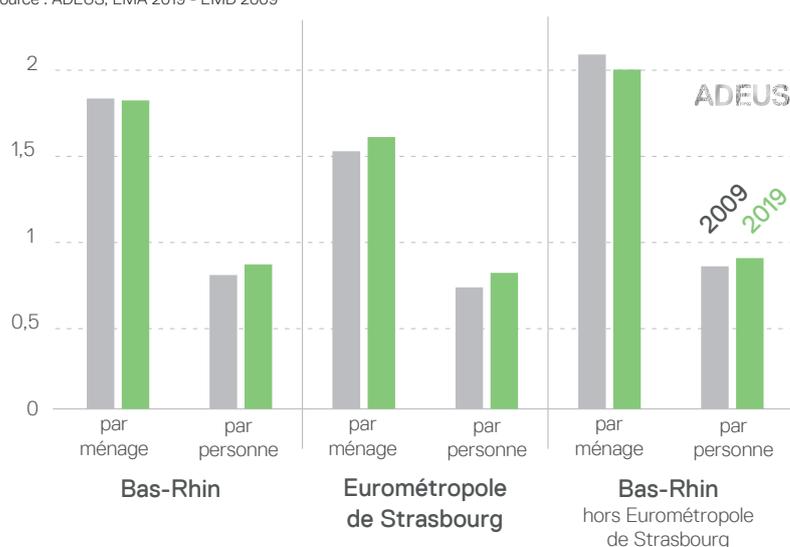
NOMBRE MOYEN DE VÉLO(S) PAR MÉNAGE

Source : ADEUS, EMA 2019 - EMD 2009

	2009	2019
Bas-Rhin	1,8	1,8
Eurométropole de Strasbourg	1,5	1,6
Reste du Bas-Rhin	2,1	2,0
Eurométropole Communes Nord	1,4	1,5
Eurométropole Communes Sud	1,5	1,8
Eurométropole Couronne Nord	2,3	2,2
Eurométropole Couronne Sud	2,5	2,3
Strasbourg Centre	1,2	1,2
Strasbourg Quartiers Est	1,5	1,5
Strasbourg Quartiers Ouest	1,2	1,5
Strasbourg Quartiers Sud	1,2	1,4
SCoT Bande Rhénane Nord	2,5	2,5
SCoT de la Bruche	2,0	2,0
SCoT de Sélestat et sa Région	2,2	1,6
SCoT Piémont des Vosges	2,0	1,9
SCoT Région de Saverne	1,6	1,9
SCOTERS	1,6	1,6
SCoTAN	2,1	1,9

ÉQUIPEMENT VÉLO MOYEN DES MÉNAGES ET DES PERSONNES

Source : ADEUS, EMA 2019 - EMD 2009



Parts modales

Répartition modale des déplacements

Les parts modales traduisent la répartition par mode de l'ensemble des déplacements réalisés sur un jour type.

Entre 2009 et 2019, l'usage de la voiture s'est contracté au profit de l'ensemble des modes alternatifs et de la marche en particulier. Cette diminution de l'usage de la voiture s'observe tant en termes de volumes (et ce malgré la hausse du nombre de déplacements) que de parts modales.

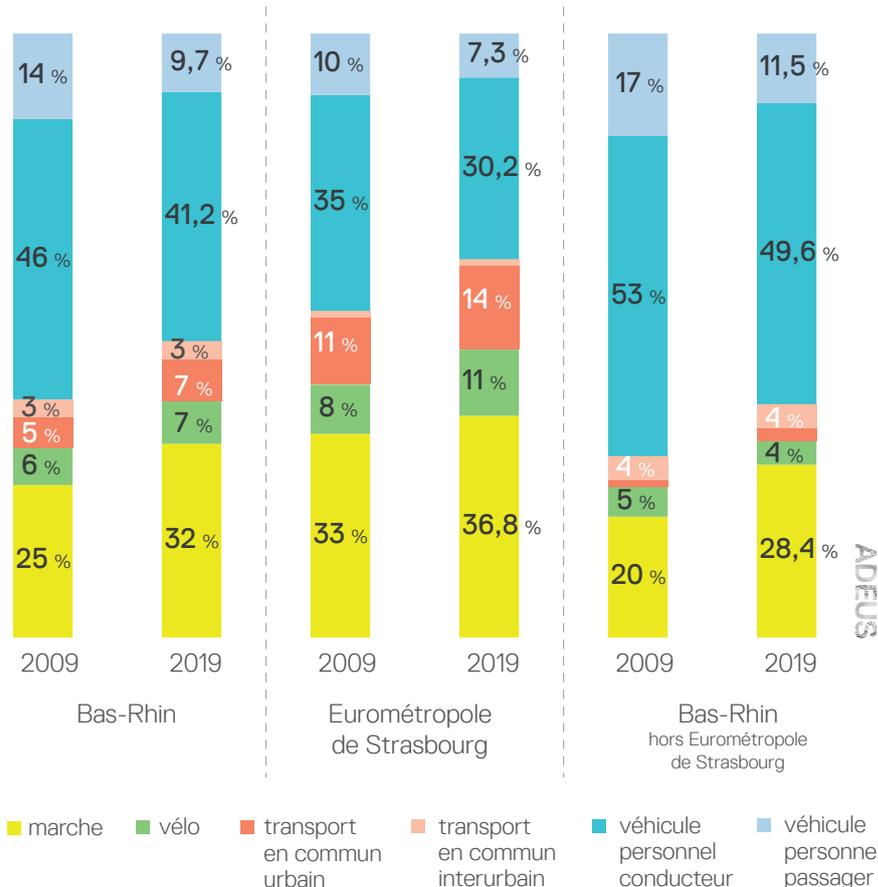
La baisse de l'usage de la voiture « passager » est particulièrement importante, traduisant vraisemblablement une évolution des pratiques en termes d'accompagnement, qui semble davantage orientée vers la marche en 2019.

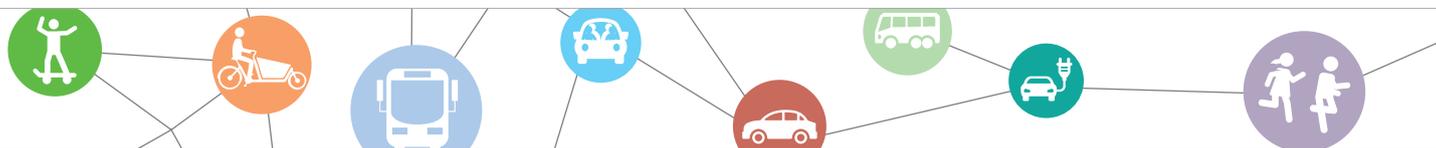
Précisions :

- Les deux-roues motorisés sont comptabilisés dans les VPC (conducteurs de véhicule particulier)
- Les TCI correspondent aux Transports en Commun Interurbains (car, TER, ...) et TCU aux Transports en Commun Urbains (bus, tramway, ...)
- Pour permettre une comparaison des données 2009 et 2019, les parts modales des déplacements ont été calculées sur la base des flux en lien avec le Bas-Rhin (flux internes, sortants ou entrants)

PARTS MODALES DES DÉPLACEMENTS EN LIEN AVEC LE BAS-RHIN EN 2019

Source : ADEUS, EMA 2019 - EMD 2009





COMMENT ? PARTS MODALES

PARTS MODALES DES HABITANTS...

(FLUX INTERNES OU EN LIEN AVEC LE BAS-RHIN)

... DU BAS-RHIN

Source : ADEUS, EMA 2019 - EMD 2009

	2009		2019		Évolution	
	Nombre de déplacements	Part modale	Nombre de déplacements	Part modale	Évolution du nombre de déplacements	Évolution de la part modale (en points)
Marche	995 767	25 %	1 372 902	32 %	+ 27 %	+ 7
Vélo	238 726	6 %	302 106	7 %	+ 21 %	+ 1
TCI	113 545	3 %	116 871	3 %	+ 3 %	0
TCU	212 436	5 %	311 281	7 %	+ 32 %	+ 2
VPC	1 823 644	46 %	1 765 034	41 %	- 3 %	- 5
VPP	556 339	14 %	415 834	10 %	- 34 %	- 4
Total	3 940 458	100 %	4 284 028	100 %	+ 8 %	/

... DE L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG

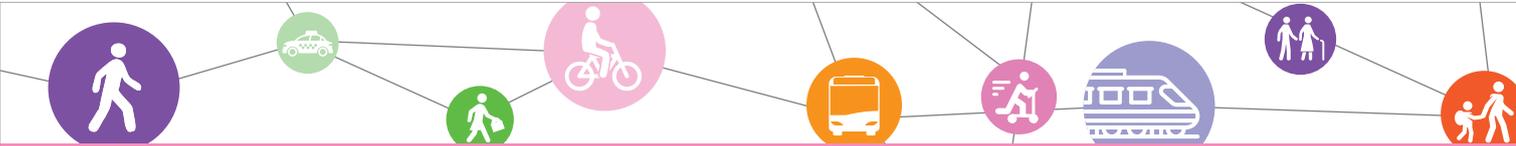
Source : ADEUS, EMA 2019 - EMD 2009

	2009		2019		Évolution	
	Nombre de déplacements	Part modale	Nombre de déplacements	Part modale	Évolution du nombre de déplacements	Évolution de la part modale (en points)
Marche	532 204	33 %	680 041	37 %	+ 22 %	+ 4
Vélo	125 584	8 %	201 325	11 %	+ 38 %	+ 3
TCI	18 084	1 %	13 065	1 %	- 38 %	0
TCU	181 955	11 %	261 167	14 %	+ 30 %	+ 3
VPC	570 609	35 %	557 804	30 %	- 2 %	- 5
VPP	167 495	10 %	135 108	7 %	- 24 %	- 3
Total	1 595 932	100 %	1 848 509	100 %	+ 14 %	/

... HORS EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG

Source : ADEUS, EMA 2019 - EMD 2009

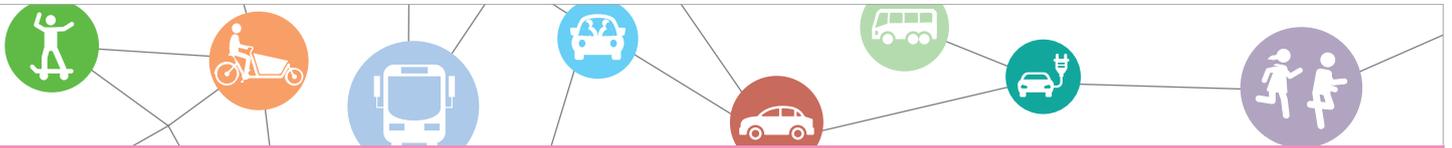
	2009		2019		Évolution	
	Nombre de déplacements	Part modale	Nombre de déplacements	Part modale	Évolution du nombre de déplacements	Évolution de la part modale (en points)
Marche	463 563	20 %	692 861	28 %	+ 33 %	+ 8
Vélo	113 142	5 %	100 782	4 %	- 12 %	- 1
TCI	95 461	4 %	103 806	4 %	+ 8 %	0
TCU	30 481	1 %	50 114	2 %	+ 39 %	+ 1
VPC	1 253 036	53 %	1 207 229	50 %	- 4 %	- 3
VPP	388 844	17 %	280 727	12 %	- 39 %	- 5
Total	2 344 526	100 %	2 435 519	100 %	+ 4 %	/



COMMENT ? PARTS MODALES

PARTS MODALES DES HABITANTS DES DIFFÉRENTS SECTEURS D'ANALYSE (FLUX INTERNES OU EN LIEN AVEC LE BAS-RHIN) - Source : ADEUS, EMA 2019 - EMD 2009

2009 / 2019	Marche	Vélo	TCI	TCU	VPC	VPP	Total
Bas-Rhin	25 % 32 %	6 % 7 %	3 % 3 %	5 % 7 %	46 % 41 %	14 % 10 %	100 %
Eurométropole de Strasbourg	33 % 37 %	8 % 11 %	1 % 1 %	11 % 14 %	35 % 30 %	10 % 7 %	100 %
Bas-Rhin hors Eurométropole de Strasbourg	20 % 28 %	5 % 4 %	4 % 4 %	1 % 2 %	53 % 50 %	17 % 12 %	100 %
SCoT Bande Rhénane Nord	19 % 23 %	7 % 6 %	3 % 3 %	1 % 1 %	53 % 56 %	17 % 11 %	100 %
SCoT de la Bruche	18 % 30 %	4 % 3 %	4 % 5 %	1 % 2 %	55 % 48 %	18 % 12 %	100 %
SCoT de Sélestat et sa Région	22 % 29 %	9 % 5 %	4 % 5 %	1 % 2 %	50 % 47 %	14 % 12 %	100 %
SCoT Piémont des Vosges	23 % 33 %	4 % 5 %	2 % 4 %	1 % 2 %	54 % 48 %	16 % 8 %	100 %
SCoT Région de Saverne	19 % 28 %	1 % 3 %	6 % 6 %	1 % 1 %	54 % 50 %	18 % 12 %	100 %
SCOTERS	31 % 35 %	7 % 10 %	2 % 1 %	10 % 12 %	39 % 33 %	11 % 8 %	100 %
SCoTAN	20 % 30 %	5 % 4 %	4 % 3 %	2 % 2 %	53 % 49 %	17 % 12 %	100 %
Eurométropole Communes Nord	33 % 38 %	6 % 15 %	1 % 0 %	12 % 14 %	37 % 24 %	12 % 7 %	100 %
Eurométropole Communes Sud	28 % 36 %	6 % 9 %	0 % 1 %	10 % 11 %	43 % 35 %	13 % 8 %	100 %
Eurométropole Couronne Nord	18 % 29 %	6 % 6 %	1 % 1 %	6 % 6 %	56 % 47 %	13 % 10 %	100 %
Eurométropole Couronne Sud	15 % 23 %	7 % 4 %	1 % 2 %	5 % 6 %	55 % 55 %	16 % 11 %	100 %
Strasbourg Centre	52 % 56 %	14 % 15 %	2 % 0 %	12 % 14 %	15 % 11 %	5 % 5 %	100 %
Strasbourg Quartiers Est	40 % 38 %	10 % 12 %	1 % 1 %	8 % 14 %	31 % 30 %	10 % 5 %	100 %
Strasbourg Quartiers Ouest	34 % 37 %	3 % 9 %	1 % 0 %	18 % 22 %	34 % 25 %	9 % 7 %	100 %
Strasbourg Quartiers Sud	35 % 33 %	10 % 14 %	1 % 0 %	15 % 20 %	29 % 27 %	10 % 6 %	100 %



COMMENT ? PARTS MODALES

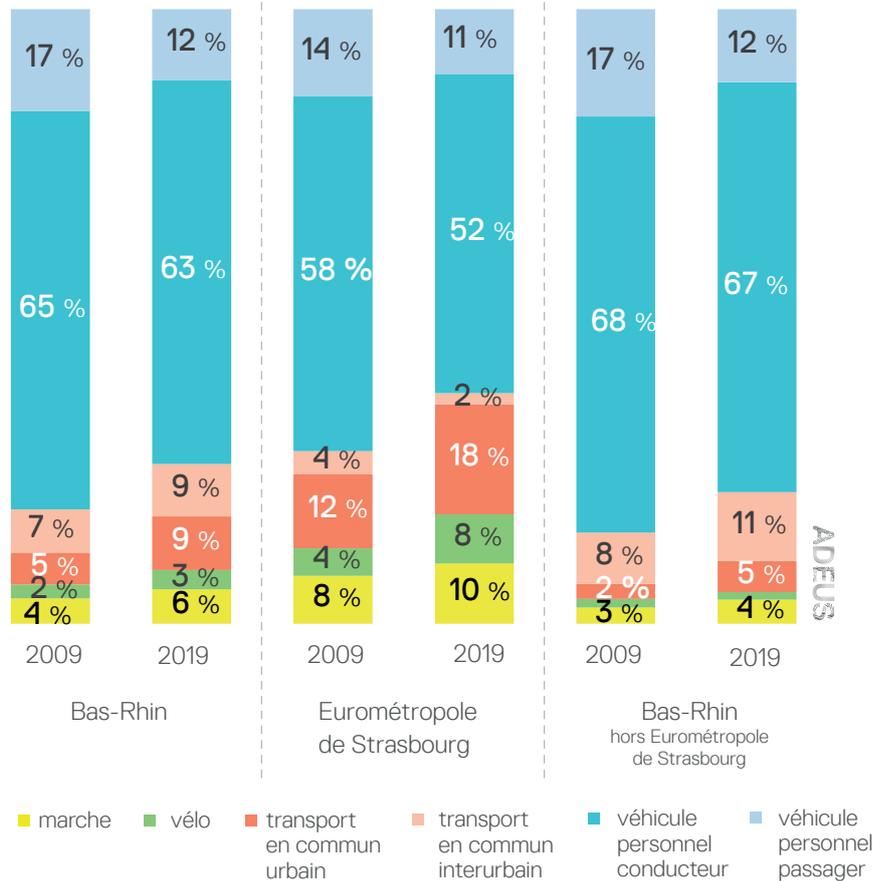
Répartition modale des distances parcourues

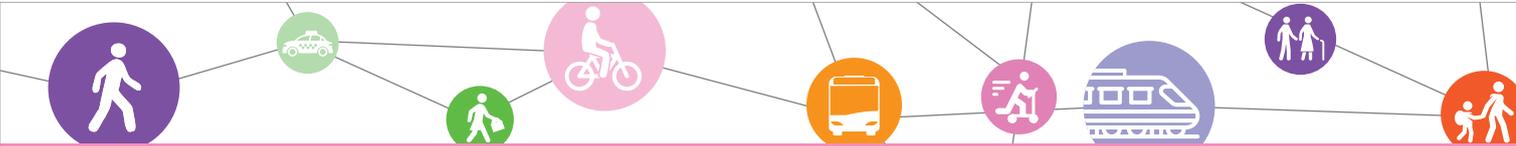
Les déplacements à pied, quoi que nombreux en volume, s'effectuent sur des distances réduites, ce qui limite mécaniquement la part modale kilométrique de la marche à pied. À l'inverse, les déplacements automobiles comme ceux réalisés en TCI (transports collectifs interurbains) sont en moyenne bien plus longs et représentent logiquement un poids plus important en termes de kilomètres produits.

Cette approche par répartition modale kilométrique des déplacements permet de mieux aborder la question des impacts énergétiques et environnementaux des déplacements des Bas-Rhinois. Ainsi, le volume total de kilomètres produits quotidiennement en 2019 est quasiment le même qu'en 2009 (environ 18 millions), mais la part de ces kilomètres réalisés en voiture, bien que toujours nettement majoritaire, s'est réduite à 75 % contre 82 % en 2009.

Précision : pour des raisons de comparabilité avec 2009, seuls les déplacements internes au Bas-Rhin ont été pris en compte dans cette analyse.

KILOMÈTRES PRODUITS PAR MODE PAR LES HABITANTS DU BAS-RHIN ET DE L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG
(DÉPLACEMENTS INTERNES AU BAS-RHIN) - Source : ADEUS, EMA 2019 - EMD 2009

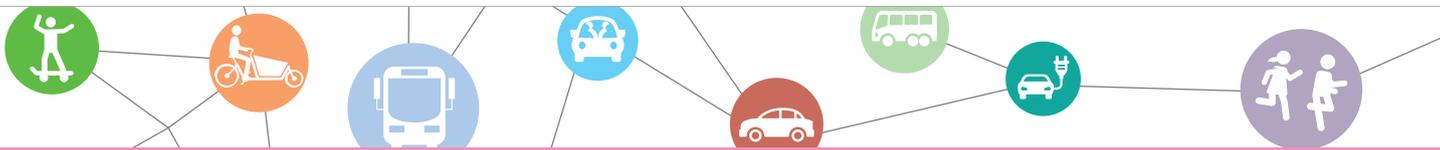




COMMENT ? PARTS MODALES

PARTS MODALES KILOMÉTRIQUES DES HABITANTS DES DIFFÉRENTS SECTEURS D'ANALYSE (FLUX INTERNES AU BAS-RHIN UNIQUEMENT) - Source : ADEUS, EMA 2019 - EMD 2009

2009 / 2019	Marche	Vélo	TCI	TCU	VPC	VPP	Total
Bas-Rhin	4 % 6 %	2 % 3 %	7 % 9 %	5 % 9 %	65 % 63 %	17 % 12 %	100 %
Eurométropole de Strasbourg	8 % 10 %	4 % 8 %	4 % 2 %	12 % 18 %	58 % 52 %	14 % 11 %	100 %
Bas-Rhin hors Eurométropole de Strasbourg	3 % 4 %	1 % 1 %	8 % 11 %	2 % 5 %	68 % 67 %	17 % 12 %	100 %
SCot Bande Rhénane Nord	3 % 4 %	1 % 1 %	8 % 6 %	1 % 2 %	69 % 77 %	17 % 10 %	100 %
SCoT de la Bruche	2 % 4 %	1 % 1 %	8 % 12 %	2 % 7 %	69 % 65 %	18 % 11 %	100 %
SCoT de Sélestat et sa Région	3 % 4 %	3 % 1 %	11 % 15 %	1 % 6 %	65 % 55 %	17 % 19 %	100 % 96 %
SCoT Piémont des Vosges	4 % 5 %	1 % 1 %	5 % 10 %	2 % 6 %	73 % 68 %	16 % 9 %	100 %
SCoT Région de Saverne	3 % 4 %	0 % 1 %	14 % 17 %	3 % 4 %	63 % 61 %	17 % 12 %	100 %
SCOTERS	6 % 8 %	3 % 6 %	5 % 4 %	9 % 14 %	62 % 57 %	15 % 11 %	100 %
SCoTAN	3 % 5 %	2 % 1 %	7 % 8 %	3 % 5 %	66 % 70 %	19 % 11 %	100 %
Eurométropole Communes Nord	8 % 15 %	3 % 17 %	2 % 2 %	13 % 18 %	60 % 39 %	14 % 10 %	100 %
Eurométropole Communes Sud	6 % 7 %	3 % 6 %	1 % 1 %	14 % 14 %	61 % 54 %	15 % 18 %	100 %
Eurométropole Couronne Nord	3 % 8 %	2 % 3 %	3 % 3 %	7 % 12 %	72 % 66 %	12 % 9 %	100 %
Eurométropole Couronne Sud	3 % 4 %	2 % 1 %	2 % 3 %	7 % 9 %	66 % 73 %	20 % 11 %	100 %
Strasbourg Centre	18 % 18 %	10 % 12 %	11 % 1 %	13 % 18 %	41 % 41 %	7 % 10 %	100 %
Strasbourg Quartiers Est	11 % 11 %	6 % 9 %	3 % 1 %	9 % 19 %	51 % 56 %	21 % 5 %	100 %
Strasbourg Quartiers Ouest	8 % 11 %	3 % 9 %	4 % 2 %	19 % 32 %	53 % 37 %	14 % 9 %	100 %
Strasbourg Quartiers Sud	9 % 11 %	8 % 11 %	5 % 1 %	15 % 23 %	50 % 44 %	13 % 10 %	100 %



COMMENT ? PARTS MODALES

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.

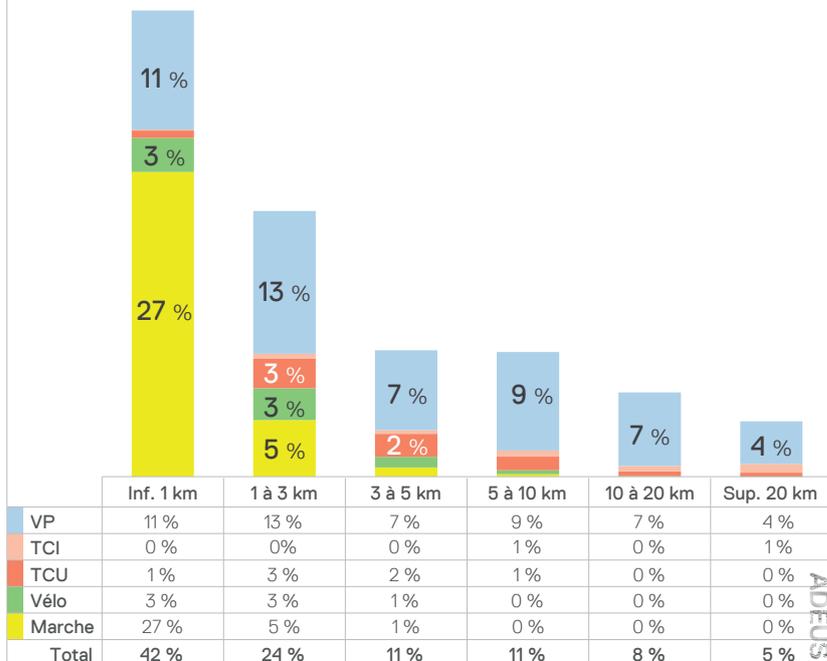
À l'échelle du Bas-Rhin, la majorité des déplacements sont de courtes distances (65 % des déplacements font moins de 3 km et 76 % moins de 5 km) et représente une minorité de kilomètres produits. À l'inverse, une minorité de déplacements représente la grande majorité des kilomètres produits (58 % des kilomètres sont produits par seulement 12 % des déplacements).

De manière générale, les principales évolutions des parts modales se sont faites sur les déplacements courts, qui disposent d'alternatives nombreuses à la voiture. En revanche, sur les déplacements longs, seuls les TCI ont permis de concurrencer un peu la voiture, mais les marges de progression en termes de réduction du poids de cette dernière sont encore très nombreuses.

Précisions :

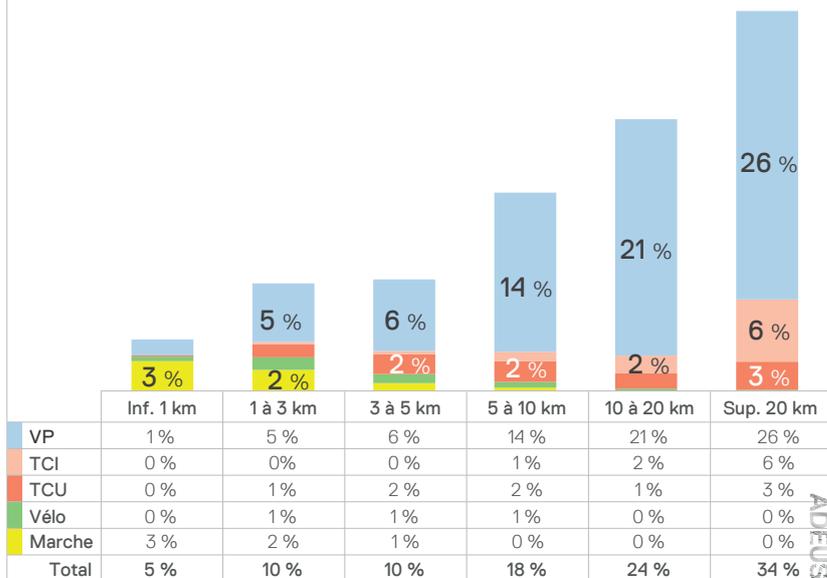
- La catégorie VP inclut les conducteurs et passagers de voiture ainsi que les utilisateurs de deux-roues motorisés.
- Seuls les flux internes au Bas-Rhin ont été retenus dans ces analyses.

PARTS MODALES DES DÉPLACEMENTS PAR TRANCHE DE DISTANCE DANS LE BAS-RHIN (FLUX INTERNES AU BAS-RHIN) - Source : ADEUS, EMA 2019



PARTS MODALES KILOMÉTRIQUES PAR TRANCHE DE DISTANCE DES DÉPLACEMENTS DANS LE BAS-RHIN (FLUX INTERNES AU BAS-RHIN)

Source : ADEUS, EMA 2019



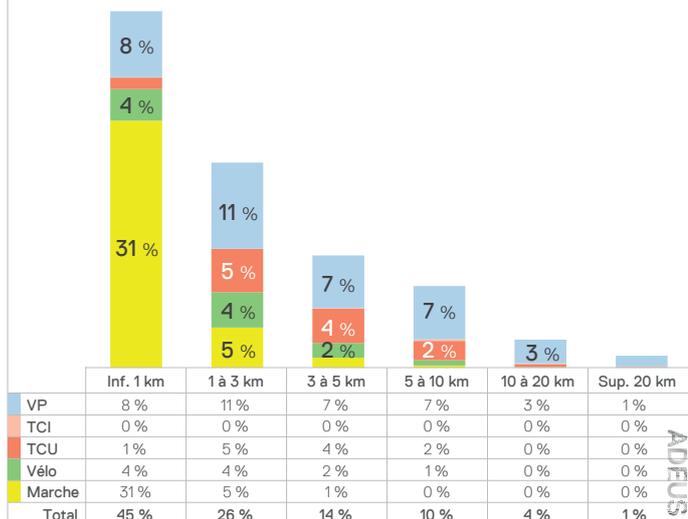


COMMENT ? PARTS MODALES

PARTS MODALES DES DÉPLACEMENTS PAR TRANCHE DE DISTANCE...

(FLUX INTERNES) - Source : ADEUS, EMA 2019

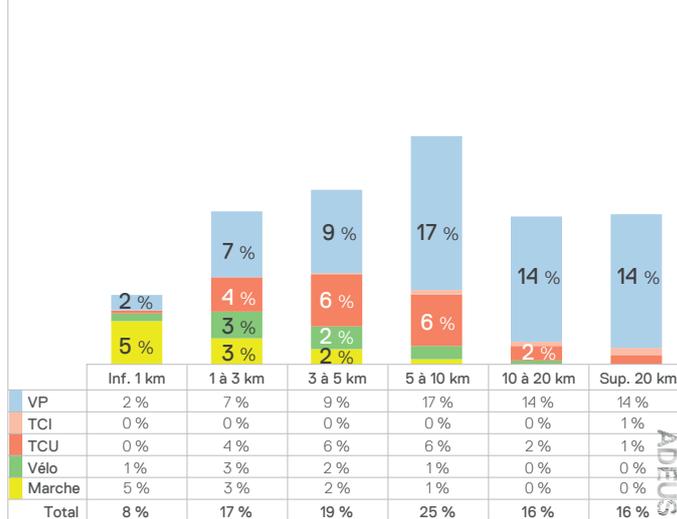
... DANS L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG



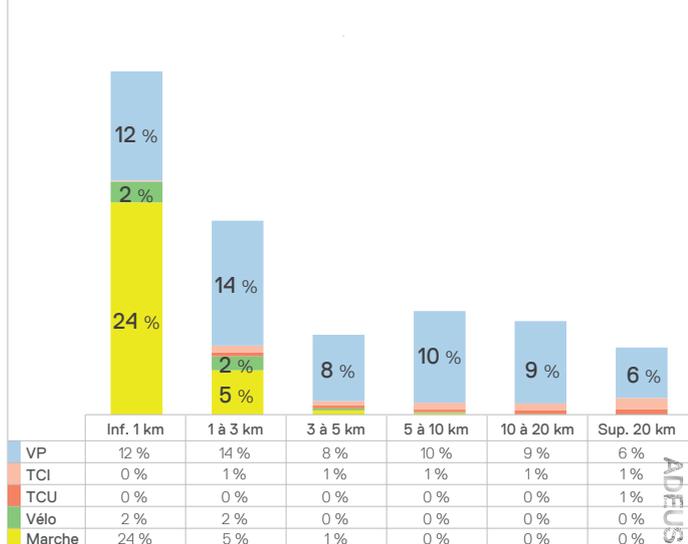
KILOMÈTRES PRODUITS PAR MODE PAR TRANCHE DE DISTANCE DES DÉPLACEMENTS...

(FLUX INTERNES) - Source : ADEUS, EMA 2019

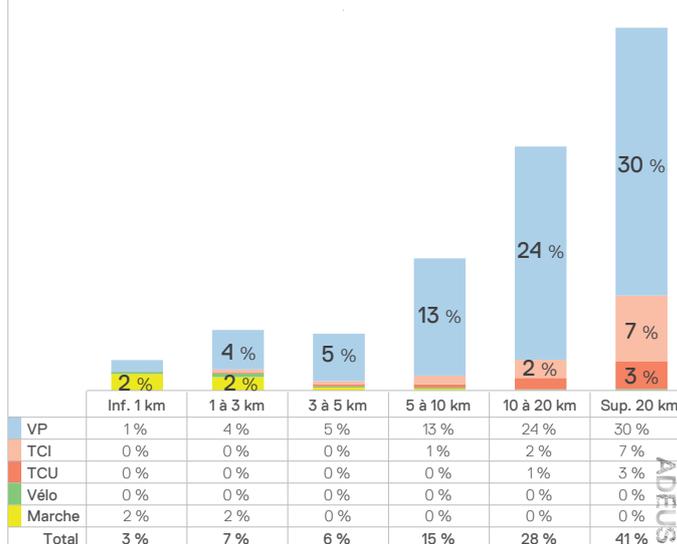
... DANS L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG

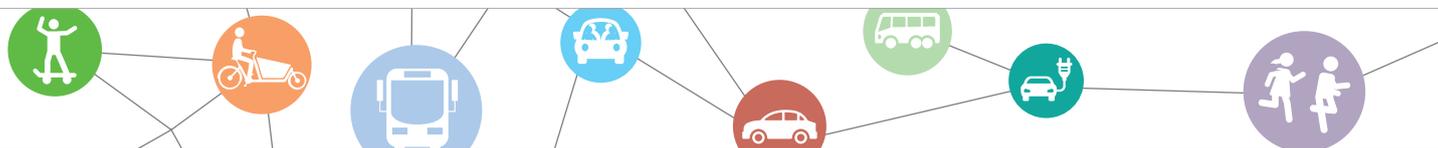


... DANS LE BAS-RHIN HORS EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG



... DANS LE BAS-RHIN HORS EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG





COMMENT ?

Modes et motifs

Parts modales selon les motifs

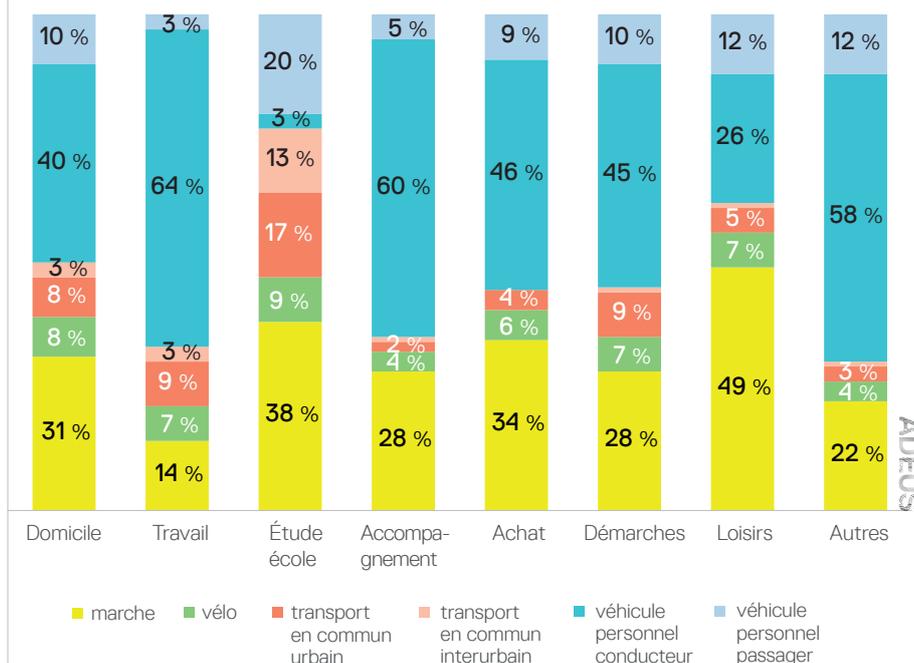
L'analyse des parts modales selon les motifs revient à analyser les modes utilisés en fonction des activités réalisées. Ainsi, la voiture se révèle être le mode le plus utilisé pour la plupart des déplacements contraints (travail et accompagnement). Pour le dernier motif contraint (études/école) qui concerne un public plus jeune et sans accès à la voiture, sinon comme passager, les transports en commun représentent l'option la plus efficace au-delà des trajets de proximité.

La part de la marche, quant à elle, est la plus élevée pour le motif loisirs.

Précisions :

- *Le motif « travail » intègre tous les déplacements vers le travail. Ainsi, un déplacement au cours de la pause méridienne sera comptabilisé. Pour cette raison, le poids des pratiques de proximité (marche notamment) est renforcé par rapport aux enquêtes nationales portant uniquement sur la navette quotidienne domicile/travail.*
- *Les données en italique sont sous le seuil de représentativité statistique.*

PARTS MODALES PAR MOTIF À DESTINATION DANS LE BAS-RHIN EN 2019
(FLUX EN LIEN AVEC LE BAS-RHIN) - Source : ADEUS, EMA 2019



PARTS MODALES SELON LES MOTIFS DANS L'ENSEMBLE DU BAS-RHIN
(FLUX EN LIEN AVEC LE BAS-RHIN) - Source : ADEUS, EMA 2019 - EMD 2009

2009 / 2019	Marche	Vélo	TCI	TCU	VPC	VPP	Total
Domicile	25% 31%	7% 8%	3% 3%	6% 8%	44% 40%	14% 10%	100%
Travail	11% 14%	6% 7%	3% 3%	5% 9%	70% 64%	5% 3%	100%
Études École	39% 38%	8% 9%	14% 13%	11% 17%	3% 3%	25% 20%	100%
Accompagnement	19% 28%	2% 4%	0% 1%	2% 2%	67% 60%	10% 5%	100%
Achat	26% 34%	5% 6%	1% 0%	4% 4%	48% 46%	15% 9%	100%
Démarches	22% 28%	6% 7%	1% 1%	9% 9%	45% 45%	17% 10%	100%
Loisirs	37% 49%	7% 7%	1% 1%	4% 5%	33% 26%	18% 12%	100%
Autres	20% 22%	5% 4%	1% 1%	3% 3%	61% 58%	10% 12%	100%

COMMENT ? MODES ET MOTIFS

Motifs selon les modes de déplacement

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

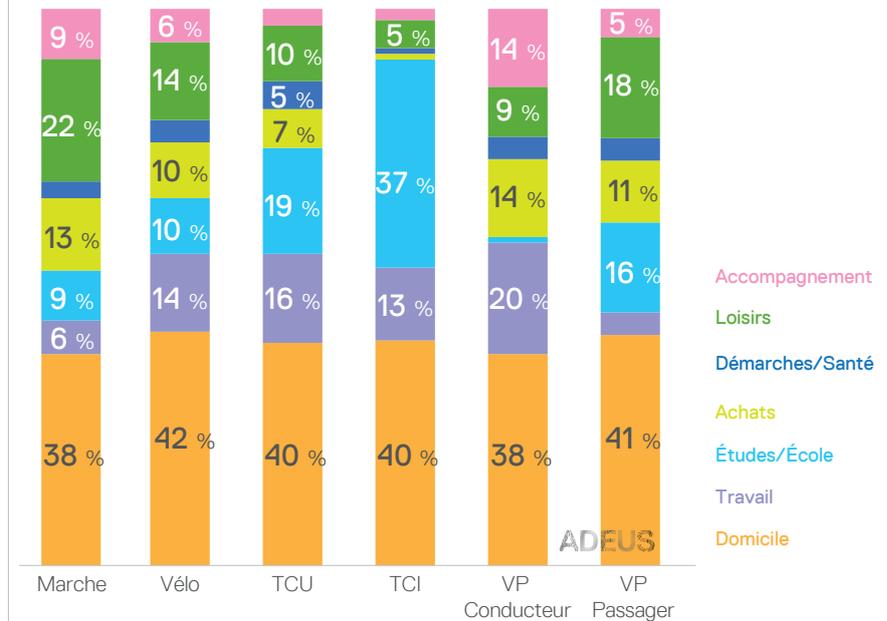
Il apparaît à ce titre que les transports en commun sont majoritairement utilisés dans une logique « utilitaire », à destination de motifs contraints. Les TCI en particulier sont utilisés dans plus de trois cas sur cinq par des scolaires/étudiants, à destination de leur lieu d'études. À contrario, la marche, la voiture et tout particulièrement le vélo, sont utilisés à des fins beaucoup plus contrastées (et dans des proportions particulièrement homogènes concernant le vélo). La voiture, cependant, se distingue particulièrement sur deux aspects :

- Les utilisateurs passagers, dont le programme d'activités est orienté vers les études et les loisirs, semblent correspondre à un public majoritairement jeune.
- Ce que semble en partie confirmer le poids du motif « accompagnement » chez les conducteurs de voiture (justifiant près d'un trajet en voiture sur quatre !). Signe de la probable dépendance d'une partie des passagers mais aussi probablement d'une évolution des pratiques à destination du travail (covoiturage).

Précision : les valeurs en italique dans le tableau sont en-dessous du seuil de représentativité statistique

MOTIFS PAR PART MODALE DANS LE BAS-RHIN EN 2019

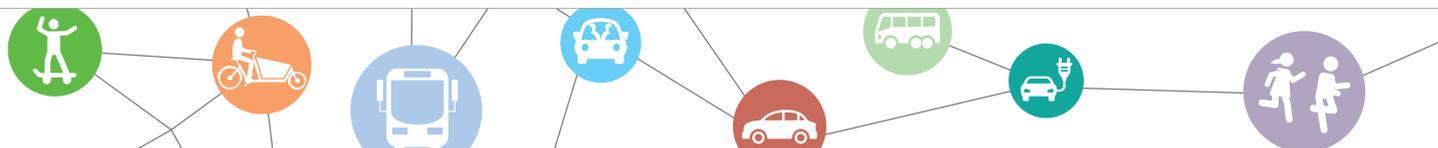
(FLUX EN LIEN AVEC LE BAS-RHIN) - Source : ADEUS, EMA 2019



POIDS DES MOTIFS PARMIS LES USAGERS DES MODES DANS LE BAS-RHIN

(FLUX EN LIEN AVEC LE BAS-RHIN) - Source : ADEUS, EMA 2019 - EMD 2009

2009 / 2019	Domicile	Travail	Études École	Achats	Démarches/Santé	Loisirs	Accompagnement
Marche	39 % 38 %	6 % 6 %	11 % 9 %	11 % 13 %	3 % 3 %	21 % 22 %	7 % 9 %
Vélo	43 % 42 %	13 % 14 %	9 % 10 %	10 % 10 %	4 % 4 %	17 % 14 %	3 % 6 %
TCU	40 % 40 %	14 % 16 %	15 % 19 %	8 % 7 %	7 % 5 %	12 % 10 %	3 % 3 %
TCI	42 % 40 %	13 % 13 %	35 % 37 %	2 % 1 %	1 % 1 %	5 % 5 %	2 % 2 %
VPC	38 % 38 %	21 % 20 %	1 % 1 %	11 % 14 %	4 % 4 %	10 % 9 %	14 % 14 %
VPP	39 % 41 %	5 % 4 %	13 % 16 %	12 % 11 %	5 % 4 %	18 % 18 %	7 % 5 %
Total général	39 % 39 %	14 % 13 %	7 % 8 %	11 % 12 %	4 % 4 %	15 % 15 %	10 % 10 %



COMMENT ?

Parts modales selon le genre

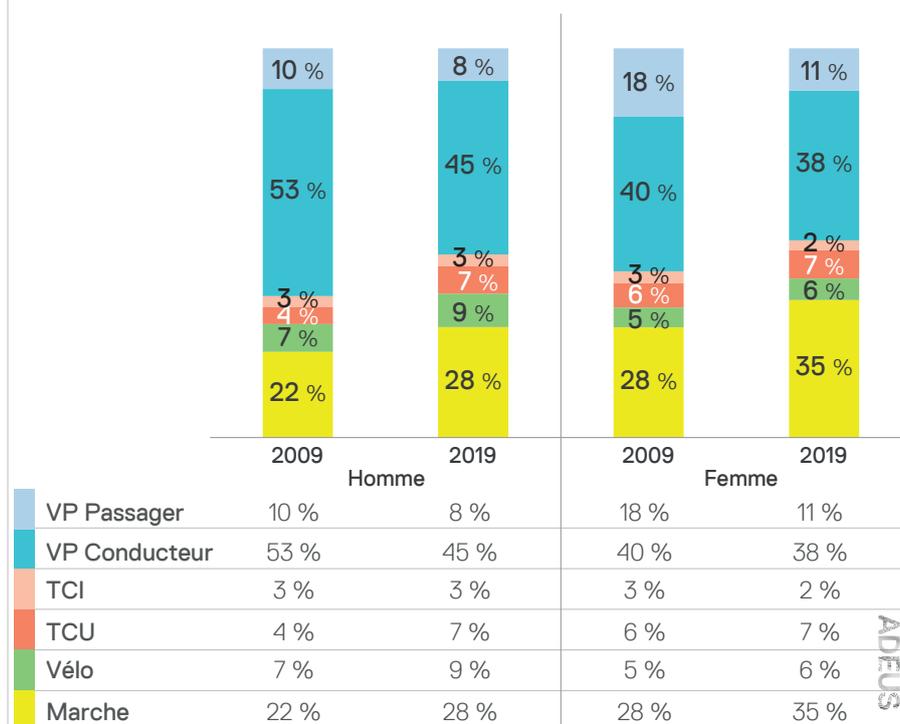
Malgré la dynamique d'inflexion de son usage observée, la voiture reste, à l'échelle du Bas-Rhin, le mode de déplacement privilégié des femmes comme des hommes.

La baisse de la pratique automobile en tant que conducteur est cependant plus marquée chez les hommes et se fait principalement au profit de la marche. Les femmes, quant à elles, ont un usage de la voiture qui baisse avant tout pour leurs pratiques en tant que passagères, l'usage en tant que conducteur restant relativement stable. La baisse globale de l'usage de la voiture qui en résulte se fait également au profit de la marche, et dans une moindre mesure du vélo et des transports collectifs, à l'instar des hommes.

Dans l'ensemble, et ce malgré les évolutions évoquées, l'usage de la voiture reste plus important chez les hommes alors que les femmes restent de plus grandes marcheuses.

PARTS MODALES SELON LE GENRE DANS LE BAS-RHIN

(FLUX EN LIEN AVEC LE BAS-RHIN) - Source : ADEUS, EMA 2019 - EMD 2009



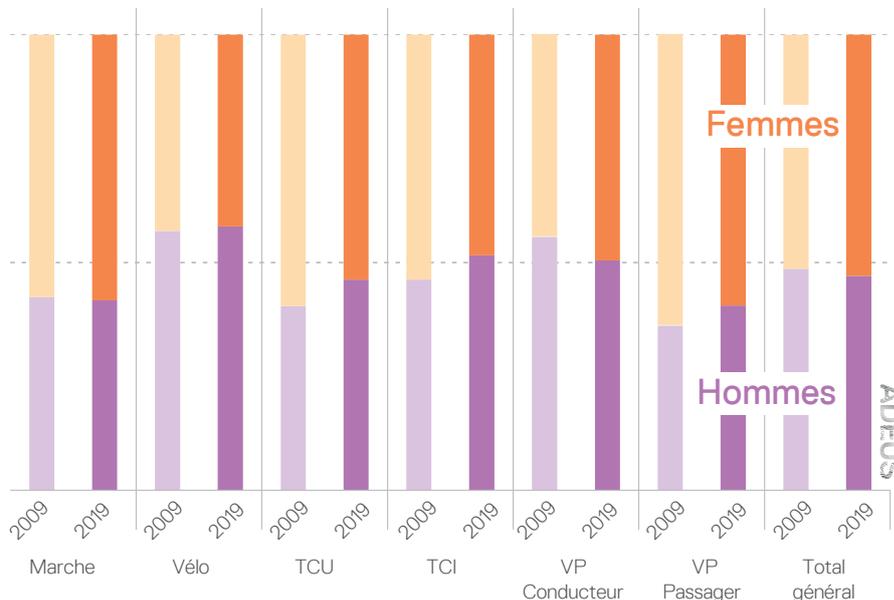
ADEUS

Profils (genre) des usagers des modes

Cette approche permet de confirmer et de compléter les évolutions évoquées page précédente. En effet, on distingue ici notamment :

- La (désormais) parfaite parité qui existe dans l'usage de la voiture en tant que conducteur et le recul des femmes parmi les passagers.
- Un usage des transports collectifs qui tend également à s'équilibrer entre hommes et femmes.
- Un déséquilibre homme-femme qui tend en revanche à se renforcer dans la pratique des modes actifs avec des femmes proportionnellement plus nombreuses chez les usagers de la marche, à l'inverse du vélo où les hommes sont proportionnellement plus nombreux qu'en 2009.

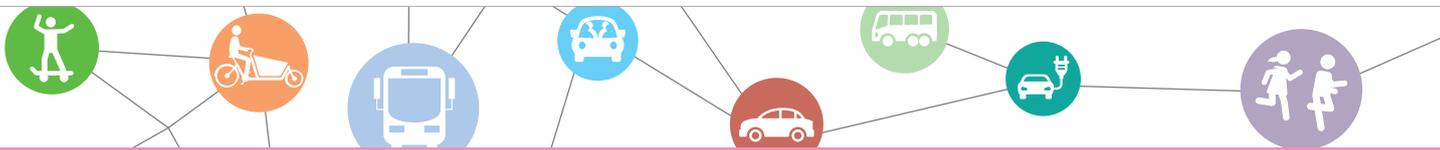
PROFILS (GENRE) SELON LES MODES DANS LE BAS-RHIN
(FLUX EN LIEN AVEC LE BAS-RHIN) - Source : ADEUS, EMA 2019 - EMD 2009



GENRE SELON LES MODES (FLUX EN LIEN AVEC LE BAS-RHIN)

Source : ADEUS, EMA 2019 - EMD 2009

2009 / 2019	Bas-Rhin		Eurométropole de Strasbourg		Bas-Rhin hors Eurométropole de Strasbourg	
	Masculin	Féminin	Masculin	Féminin	Masculin	Féminin
Marche	42 % 42 %	58 % 58 %	44 % 43 %	56 % 57 %	41 % 40 %	59 % 60 %
Vélo	57 % 58 %	43 % 42 %	54 % 56 %	46 % 44 %	60 % 61 %	40 % 39 %
TCU	40 % 46 %	60 % 54 %	39 % 44 %	61 % 56 %	46 % 58 %	54 % 42 %
TCI	46 % 52 %	54 % 48 %	52 % 51 %	48 % 49 %	45 % 52 %	55 % 48 %
VPC	56 % 50 %	44 % 50 %	54 % 47 %	46 % 53 %	56 % 52 %	44 % 48 %
VPP	36 % 41 %	64 % 59 %	39 % 43 %	61 % 57 %	35 % 39 %	65 % 61 %
Total général	49 % 47 %	51 % 53 %	48 % 46 %	52 % 54 %	49 % 48 %	51 % 52 %



COMMENT ?

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 l'évolution des modes de vie.

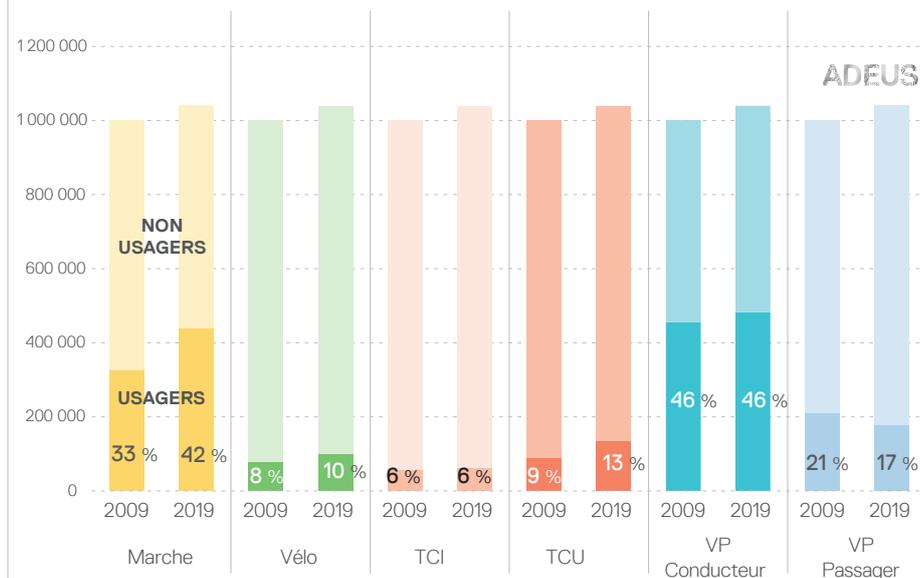
Cette analyse confirme ainsi l'importante évolution de la place de la marche dans la population : alors que seule une personne sur trois y avait recours en 2009, ce taux est passé à 42 % en 2019. À l'inverse, l'information est à relativiser concernant la voiture : la part de la population y ayant recours n'a pas évolué entre les deux enquêtes. Cela laisse penser que la place de la voiture n'a pas évolué malgré une intensité d'usage qui s'est effectivement réduite, au profit probablement de pratiques plus panachées et multimodales.

Concernant les autres modes, le vélo a légèrement élargi sa cible d'usagers mais ce sont principalement les transports collectifs urbains qui ont touché un nouveau public.

Précisions :

- sont considérées comme « usagers » d'un mode toutes les personnes ayant utilisé ce mode au moins une fois dans la journée ;
- certaines personnes vont être clients de plusieurs modes à l'échelle d'une journée, ce qui explique que le total pour 2009 comme 2019 dépasse les 100 % ;
- en raison de l'évolution démographique, une proportion de clients d'un mode stable (comme c'est le cas pour les automobilistes conducteurs) traduit en réalité une augmentation du volume de ces clients. Ainsi, bien que leur part soit stable (et malgré le fait que l'usage de la voiture ait chuté), on compte davantage d'automobilistes conducteurs en 2019 qu'en 2009.

PART DE LA POPULATION AYANT EU RECOURS À CHACUN DES MODES À L'ÉCHELLE DE LA JOURNÉE (POPULATION DE CINQ ANS ET PLUS, FLUX EN LIEN AVEC LE BAS-RHIN) - Source : ADEUS, EMA 2019 - EMD 2009



Profils (âge) des usagers des modes

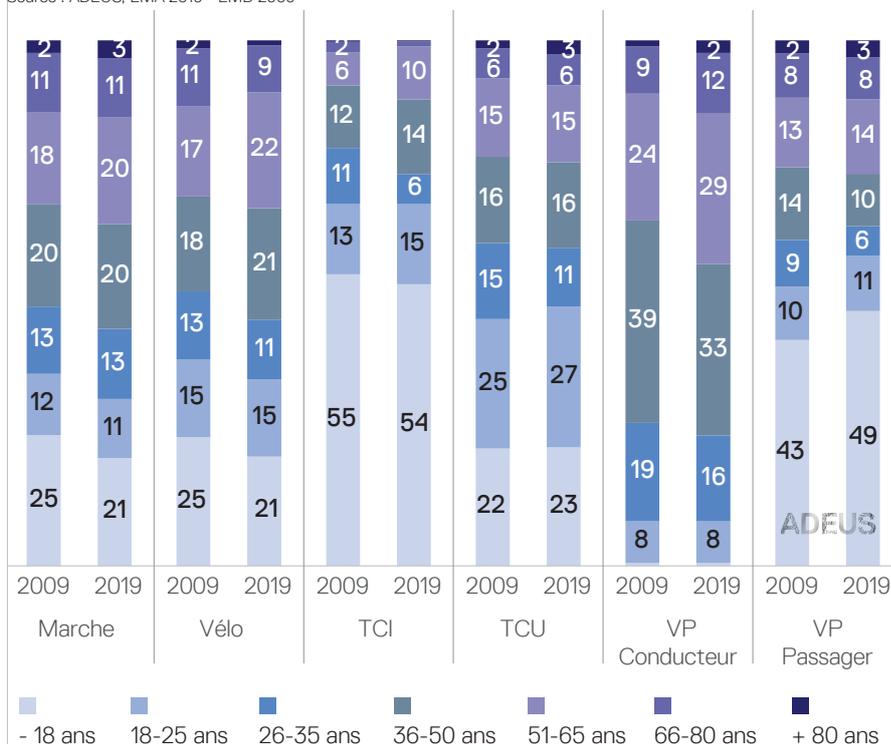
La marche, le vélo et les TCU sont les modes les plus universels au regard de la diversité de leurs usagers. Pour les modes actifs, cette diversité tend à se renforcer avec une proportion d'usagers de plus de 50 ans, minoritaires en 2009, en croissance. À l'inverse, la population cible des TCU, qui a peu évolué, est composée d'un public de plus en plus jeune. Les TCI ont vu le profil de leurs usagers évoluer légèrement, mais restent très majoritairement utilisés par les scolaires et les jeunes adultes (deux tiers des usagers).

La voiture « conducteur » reste le mode le plus utilisé par les populations actives (ou en âge de l'être) bien que la tranche 26-35 ans ait perdu du poids au profit d'usagers plus âgés, et notamment des seniors.

Precision : pour des questions de taille d'échantillon, ces analyses ne peuvent être réalisées à des échelles géographiques plus fines

PROFIL (ÂGE) DES USAGERS DES MODES DANS LE BAS-RHIN (EN %)

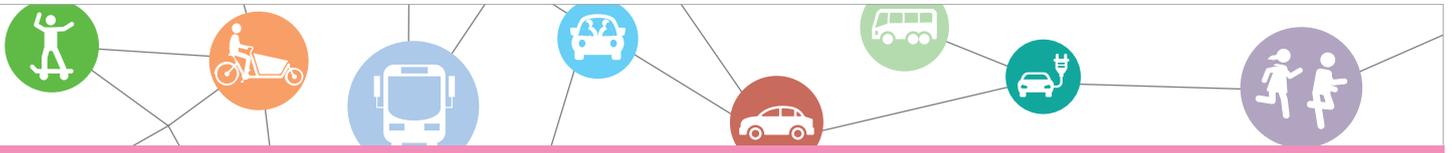
Source : ADEUS, EMA 2019 - EMD 2009



PROFIL (ÂGE) DES USAGERS DES MODES DANS LE BAS-RHIN (FLUX EN LIEN AVEC LE BAS-RHIN)

Source : ADEUS, EMA 2019 - EMD 2009

	Marche		Vélo		TCI		TCU		VP Conducteur		VP Passager	
	2009	2019	2009	2019	2009	2019	2009	2019	2009	2019	2009	2019
Moins de 18 ans	25 %	21 %	25 %	21 %	55 %	54 %	22 %	23 %	1 %	1 %	43 %	49 %
18-25 ans	12 %	11 %	15 %	15 %	13 %	15 %	25 %	27 %	8 %	8 %	10 %	11 %
26-35 ans	13 %	13 %	13 %	11 %	11 %	6 %	15 %	11 %	19 %	16 %	9 %	6 %
36-50 ans	20 %	20 %	18 %	21 %	12 %	14 %	16 %	16 %	39 %	33 %	14 %	10 %
51-65 ans	18 %	20 %	17 %	22 %	6 %	10 %	15 %	15 %	24 %	29 %	13 %	14 %
Entre 66 et 80 ans	11 %	11 %	11 %	9 %	2 %	1 %	6 %	6 %	9 %	12 %	8 %	8 %
Plus de 80 ans	2 %	3 %	2 %	1 %	0 %	0 %	2 %	3 %	1 %	2 %	2 %	3 %
Total général	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %



COMMENT ?

Parts modales selon la tranche d'âge

Les tendances globales d'évolution des parts modales se retrouvent dans presque toutes les tranches d'âge, bien que des écarts importants existent.

Ainsi, la marche croît partout mais proportionnellement plus chez les populations en âge d'être actives et les seniors. Pour les premiers, cette hausse se fait au détriment de l'usage de la voiture (comme conducteurs et dans une moindre mesure comme passagers), alors que pour les seconds, dont le recours à la voiture en tant que conducteur continue de croître, c'est l'usage en tant que passager qui dégringole.

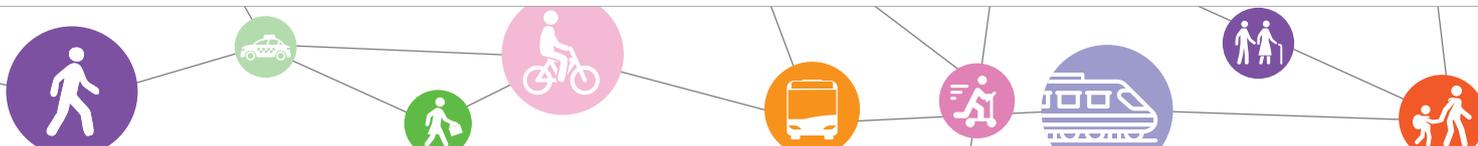
Chez les jeunes de moins de 25 ans, l'évolution la plus marquante est la hausse de l'utilisation des Transports collectifs urbains, en parallèle de la baisse de l'usage de la voiture, comme conducteurs pour ceux en âge d'avoir le permis, et comme passagers pour les plus jeunes.

Précision : pour des questions de taille d'échantillon, ces analyses ne peuvent être réalisées à des échelles géographiques plus fines.

PARTS MODALES PAR TRANCHE D'ÂGE (FLUX EN LIEN AVEC LE BAS-RHIN)

Source : ADEUS, EMA 2019 - EMD 2009



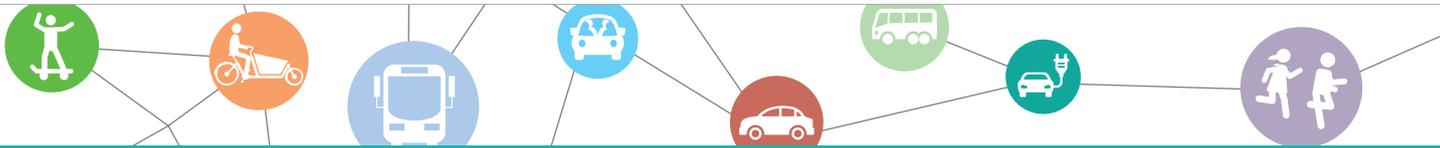


COMMENT ? PARTS MODALES SELON LA TRANCHE D'ÂGE

PARTS MODALES SELON LA TRANCHE D'ÂGE DANS LE BAS-RHIN (FLUX EN LIEN AVEC LE BAS-RHIN)

Source : ADEUS, EMA 2019 - EMD 2009

	Moins de 18 ans		18-25 ans		26-35 ans		36-50 ans		51-65 ans		66-80 ans		Plus de 80 ans	
	2009	2019	2009	2019	2009	2019	2009	2019	2009	2019	2009	2019	2009	2019
Marche	37 %	40 %	28 %	33 %	22 %	36 %	18 %	24 %	23 %	30 %	31 %	36 %	35 %	44 %
Vélo	9 %	9 %	9 %	9 %	5 %	5 %	4 %	7 %	5 %	7 %	8 %	7 %	6 %	3 %
TCI	10 %	10 %	3 %	4 %	2 %	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %	0 %	1 %	0 %
TCU	7 %	10 %	13 %	19 %	5 %	5 %	3 %	5 %	4 %	5 %	4 %	4 %	5 %	8 %
VP conducteur	1 %	1 %	35 %	26 %	58 %	50 %	68 %	59 %	57 %	51 %	41 %	45 %	32 %	34 %
VP passager	37 %	31 %	12 %	9 %	8 %	3 %	6 %	3 %	10 %	6 %	15 %	8 %	22 %	12 %
Total général	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%



OÙ ET QUAND ?

OÙ ET QUAND

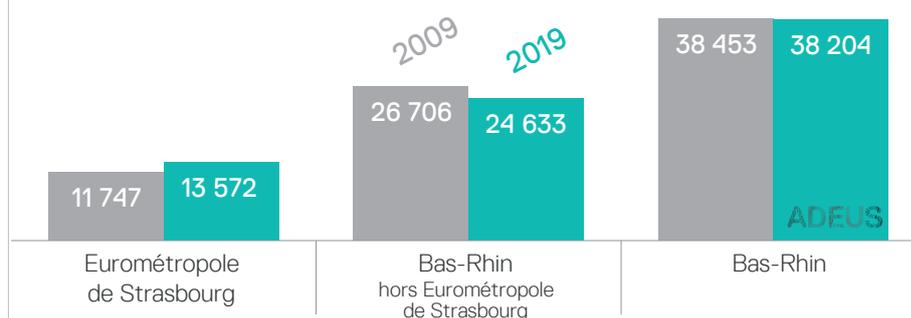
(se déplace-t-on) ?

Pratiques transfrontalières

Évolution du nombre de déplacements transfrontaliers

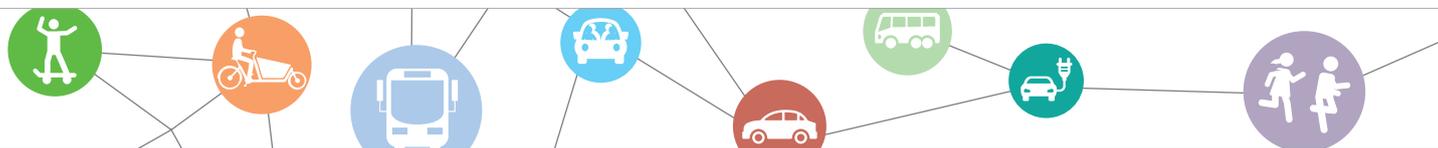
Les déplacements des Bas-Rhinois vers l'Allemagne représentent environ 1 % du total des déplacements produits quotidiennement par les habitants du Bas-Rhin. Leur volume est relativement stable depuis 2009, bien qu'il masque en réalité la hausse des pratiques transfrontalières des habitants de l'Eurométropole de Strasbourg et, à l'inverse, une baisse de celle des habitants du reste du Bas-Rhin.

NOMBRE DE DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS À DESTINATION DE L'ALLEMAGNE
(FLUX TRANSFRONTALIERS UNIQUEMENT) - Source : ADEUS, EMA 2019 - EMD 2009



VOLUME DE DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS À DESTINATION DE L'ALLEMAGNE
(FLUX TRANSFRONTALIERS UNIQUEMENT) - Source : ADEUS, EMA 2019 - EMD 2009

Origine	2009	2019	Évolution
SCot Bande Rhénane Nord	11 000	9 000	- 18 %
SCoT de la Bruche	500	1 000	100 %
SCoT de Sélestat et sa région	2 000	3 000	50 %
SCoT Piémont des Vosges	500	400	- 20 %
SCoT Région de Saverne	2 000	1 000	- 50 %
SCOTERS	15 000	16 000	7 %
SCoTAN	8 000	8 000	0 %



OÙ ET QUAND ? PRATIQUES TRANSFRONTALIÈRES

Parts modales des déplacements à destination de l'Allemagne

À l'échelle du Bas-Rhin hors Eurométropole de Strasbourg, quasiment aucune évolution des pratiques transfrontalières n'est observée. En revanche, pour les habitants de l'Eurométropole de Strasbourg, les changements de pratiques sont importants :

- La part de l'usage des TCU, tout d'abord, a bondi, passant de 5 à 15 % de part modale. Il faut vraisemblablement y voir un effet de la mise en service de la ligne D du tramway vers Kehl.
- En parallèle, la pratique du vélo s'est également fortement développée, profitant d'infrastructures cyclables plus nombreuses et qualitatives.
- L'usage de la voiture a quant à lui nettement chuté.

En termes de motifs, les pratiques transfrontalières ont eu tendance à se concentrer autour du motif achats, quel que soit le territoire d'origine considéré. Les autres motifs importants (travail et loisirs) ont quant à eux connu une baisse de leur volume mais surtout de leur poids relatif du fait de la croissance très marquée des pratiques d'achats transfrontalières.

PARTS MODALES DES DÉPLACEMENTS À DESTINATION DE L'ALLEMAGNE

(FLUX TRANSFRONTALIERS UNIQUEMENT) - Source : ADEUS, EMA 2019 - EMD 2009

		Bas-Rhin	Bas-Rhin hors Eurométropole de Strasbourg	Eurométropole de Strasbourg
Marche	2009	1 %	1 %	0 %
	2019	0 %	1 %	0 %
TCI	2009	3 %	3 %	2 %
	2019	2 %	3 %	2 %
TCU	2009	3 %	2 %	5 %
	2019	6 %	1 %	15 %
Vélo	2009	1 %	0 %	2 %
	2019	3 %	0 %	9 %
VP	2009	93 %	94 %	91 %
	2019	88 %	96 %	74 %

LES PRINCIPAUX MOTIFS DE DÉPLACEMENTS À DESTINATION DE L'ALLEMAGNE (FLUX TRANSFRONTALIERS UNIQUEMENT)

Source : ADEUS, EMA 2019 - EMD 2009

	Bas-Rhin	
	2009	2019
Achats	30 %	37 %
Loisirs	17 %	7 %
Travail	47 %	44 %



OÙ ET QUAND ?

Pulsations urbaines

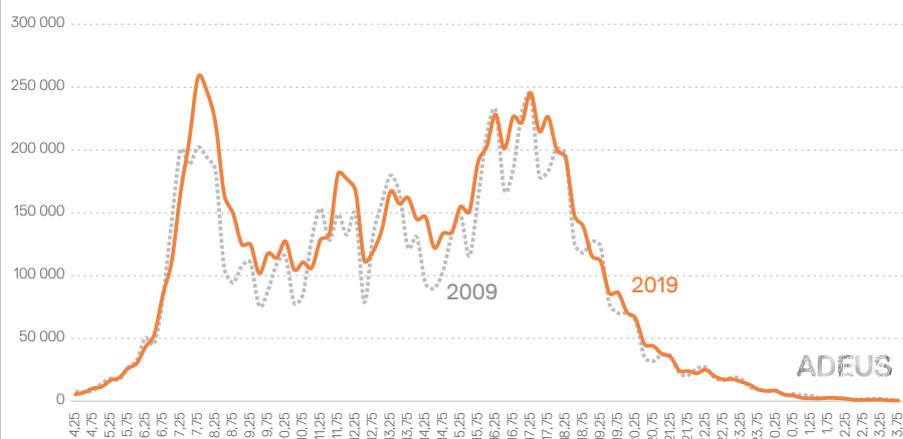
Volume de déplacements simultanés

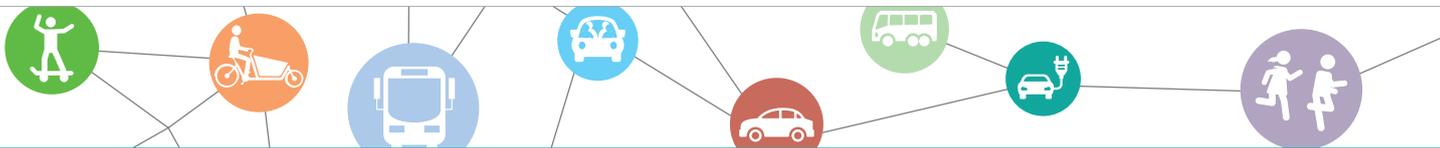
À l'échelle d'une journée, les déplacements des résidents du Bas-Rhin se concentrent sur deux principales périodes. La première, l'heure de pointe du matin qui court de 7h15 à 8h30, est relativement courte dans le temps et intense en volume. Outre d'être plus marquée qu'en 2009, elle apparaît également un peu plus tardive. La seconde période est l'heure de pointe du soir. Bien plus étalée que celle du matin – elle court de 15h45 à 18h15 – elle se révèle également moins intense et assez proche de ce qui était observé en 2009. L'heure méridienne, moins marquée que les pics du matin et du soir, apparaît comme une troisième période intense. Les périodes de creux, qui tendent à s'estomper, restent le milieu de matinée et dans une moindre mesure le début d'après-midi. Cette évolution du rythme des déplacements s'explique en partie par la diminution du poids du motif travail dans l'ensemble des déplacements et par la plus grande souplesse qui le caractérise (horaires variables, RTT, temps partiels), mais aussi par le développement des pratiques moins contraintes (mobilité liée aux loisirs, achats, etc.).

NOMBRE DE DÉPLACEMENTS SIMULTANÉS À L'ÉCHELLE DE LA JOURNÉE

TRANCHES DE 15 MIN, LISSAGE AVEC TRANCHES HORAIRES VOISINES
COMPARAISON 2009 - 2019 - BAS-RHIN, FLUX EN LIEN AVEC LE TERRITOIRE

Source : ADEUS, EMA 2019 - EMD 2009





Comparaisons territoriales

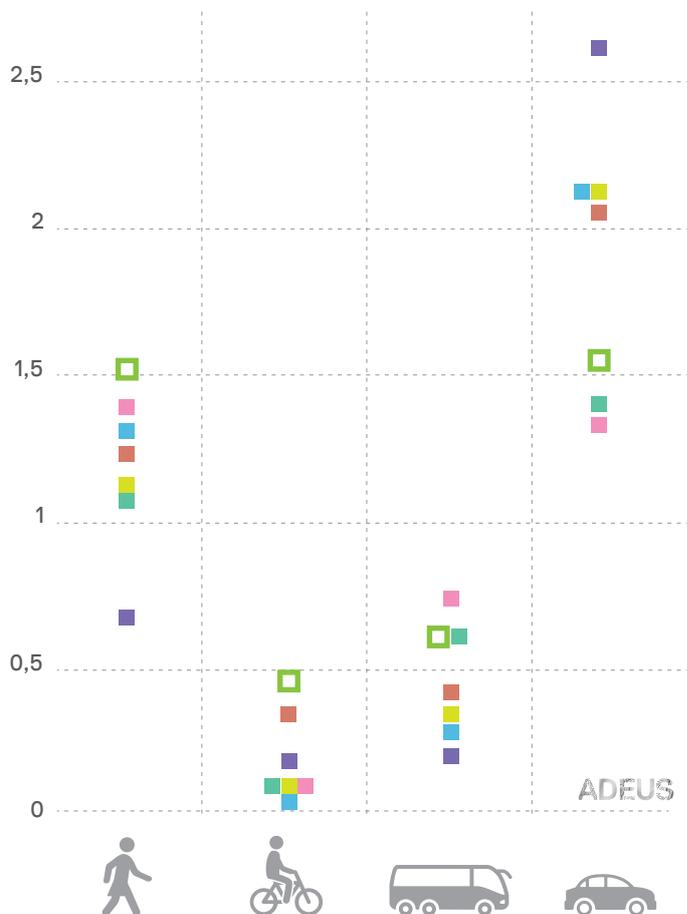
L'Eurométropole de Strasbourg, un territoire à la pointe en matière de mobilité

Avec les pratiques modales observées sur son territoire, l'Eurométropole de Strasbourg confirme sa place sur le podium des agglomérations françaises aux mobilités les plus vertueuses. Pionnière en matière de mobilités actives, l'Eurométropole de Strasbourg peut également se targuer de jouer dans la cour des seules métropoles millionnaires (Lyon et l'Île-de-France) en matière d'usage des transports en commun et de la voiture.

Il n'existe que très peu d'enquêtes similaires réalisées à l'échelle départementale en France. Positionner le Bas-Rhin au regard de territoires similaires est par conséquent délicat. Néanmoins, compte tenu de la morphologie du Bas-Rhin et des évolutions observées au cours des dix dernières années, il paraît probable que ce territoire se situe parmi ceux dont la mobilité des habitants figure parmi les plus durables en 2019.

PARTS MODALES DE QUELQUES-UNES DES PRINCIPALES AGGLOMÉRATIONS FRANÇAISES ISSUES D'ENQUÊTES MOBILITÉ RÉCENTES

Source CEREMA



- Strasbourg 2019 (agglo.)
- Bordeaux 2018 (agglo.)
- Metz 2017 (agglo.)
- Lille 2016 (agglo.)
- Nantes 2015 (agglo.)
- Lyon 2015 (agglo.)
- Île de France 2011 (région)



Lexique

Déplacement : action de se rendre d'un lieu (origine) à un lieu (destination) pour y réaliser une activité (motif) en utilisant un ou plusieurs mode(s) 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 et ni la destination ne sont le domicile.

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

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

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

Flux /déplacements 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.

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.

Mobilité : nombre moyen de déplacements effectué par personne (de cinq ans et plus) et par jour.

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

Immobil : 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.

TCI : transports en commun interurbains (train, car)

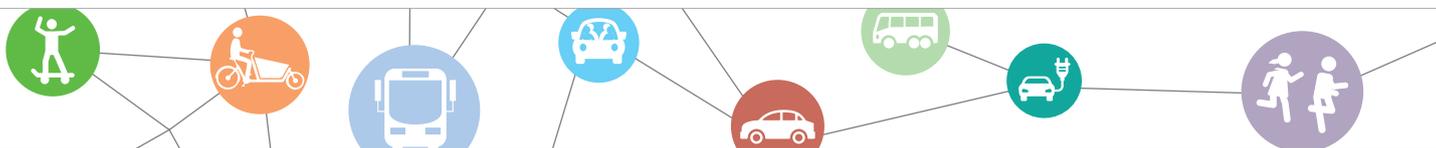
TCU : transports en commun urbains (bus, tram, etc.)

VP : véhicule particulier (voiture et moto)

VPP : passage de véhicule particulier

VPC : conducteur de véhicule particulier

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.



Pour aller plus loin :

- Support de présentation de la conférence de presse relative aux premiers résultats de l'enquête du 20 septembre 2019 : <http://www.adeus.org/productions/enquete-mobilite-2019>
- Rapport des résultats essentiels de l'enquête de 2009 sur la Communauté urbaine de Strasbourg : <http://www.adeus.org/productions/enquete-menages-deplacements-resultats-essentiels-cus-1988-1997-2009-observatoire-des-deplacements>
- Rapport des résultats essentiels de l'enquête de 2009 sur le Bas-Rhin : <http://www.adeus.org/productions/enquete-menages-deplacements-resultats-essentiels-bas-rhin-2009-observatoire-des-deplacements>
- Mobilité dans le Bas-Rhin : les grands résultats de l'EMD 2009 : <http://www.adeus.org/productions/mobilite-dans-le-bas-rhin-les-grands-resultats>
- Baisse de la mobilité entre 1997 et 2009 sur la Communauté Urbaine de Strasbourg : des modes de vie en évolution : <http://www.adeus.org/productions/baisse-de-la-mobilite-sur-la-cus-des-modes-de-vie-en-evolution>
- Rapport annuel de l'Observatoire des Mobilités, 2018 en chiffres : <http://www.adeus.org/productions/note-279-observatoire-des-mobilites>

