

OBSERVATOIRE DE LA MOBILITÉ

2015 EN CHIFFRES

211

SEPTEMBRE 2016

↳ ← ↑ ↖ ↗ ↘ ↙ ↕ ↔ ↶ ↷ ↸ ↙ ↘ ↕ ↔ ↶ ↷ ↸ ↙ ↘ ↕ ↔ ↶ ↷ ↸ ○ ◕ ◑ ◒ ◓ ◔ ◕ ◖ ◗ ◘ ◙ ◚ ◛ ◜ ◝ ◞ ◟ ◠ ◡ ◢ ◣ ◤ ◥ ◦ DÉPLACEMENT



L'Observatoire de la mobilité de l'ADEUS est une plateforme d'échange et de suivi de la mobilité en Alsace des partenaires de l'Agence.

Depuis 2009, l'Observatoire de la mobilité publie son rapport annuel, qui recueille l'essentiel des données sur les transports pour les mettre à la disposition de tous.

Cette année 2015 voit la baisse de l'utilisation de la voiture, et ce sur l'ensemble du territoire alsacien. On y voit également un ralentissement de l'augmentation des distances domicile-

travail. Ces déplacements ne représentent qu'un déplacement sur six ; cependant, ils comptent pour la moitié des kilomètres parcourus quotidiennement.

Concernant les transports collectifs, l'offre continue à croître et le réseau de tramway poursuit son déploiement, notamment vers Kehl.

On assiste également à une forte augmentation de demandes de contrat Vélhop longue durée, un constat qui montre l'intérêt croissant de l'usage du vélo, notamment dans l'Eurométropole.

L'aménagement du réseau sur l'ensemble du territoire continue également à être développé.

A l'échelle de la région Grand Est, les compétences en matière de transport ont été renforcées. Le territoire se rapproche encore un peu de Paris avec la mise en service de la deuxième phase de la LGV Est. Cette mise en service s'accompagne par ailleurs du renforcement des liaisons grande vitesse vers Francfort.

Les principaux ordres de grandeur



Périmètre d'observation
Bas-Rhin

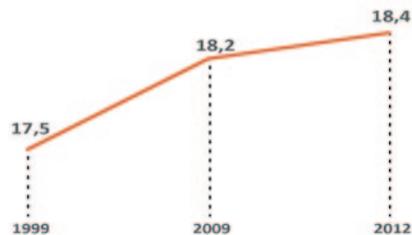


source : RP 1999 à 2012

La distance individuelle entre le domicile et le travail

↳ Année 2012
↳ Évolution depuis 1999

- **18,5** kilomètres en moyenne entre le domicile et le travail (tous modes/ hors distances intra-communales)
- Evolution de la distance moyenne entre le domicile et le travail (en km)



- **18** kilomètres en moyenne entre le domicile et le travail en voiture (hors distances intra-communales)
- **23** kilomètres en moyenne entre le domicile et le travail en transport en commun (hors distances intra-communales)

La distance entre le domicile et le travail

↳ Année 2012

- **8,6 millions** de kilomètres parcourus quotidiennement pour le travail
- **7,1 millions** de kilomètres parcourus quotidiennement pour le travail en voiture

Migrations alternantes :

le recensement permet de mesurer le nombre de personnes qui résident et travaillent dans deux communes différentes de France ou qui résident en France et déclarent travailler à l'étranger. Il mesure donc un nombre de « migrants alternants » et non un nombre de déplacements. La fréquence (quotidienne, hebdomadaire...) des déplacements n'est pas observée.

Part modale des migrations alternantes :

mode de transport principal utilisé le plus souvent pour aller travailler.

Calcul de la distance moyenne domicile-travail : distance calculée pour les résidents du Bas-Rhin, hors distances intra-communales à vol d'oiseau et pour les relations inférieures à 250 km.

Les parts modales des domicile-travail



Périmètre d'observation :
Bas-Rhin - Eurométropole - villes moyennes - reste Bas-Rhin



source : RP 2012

Les parts modales du Bas-Rhin

↳ Année 2012

- 6,7 % de déplacements à pied
- 6,2 % de déplacements en vélo
- 12,7 % de déplacements en transport en commun
- 70,6 % de déplacements en voiture particulière

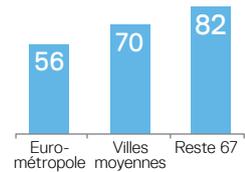
Part modale des migrations alternantes :

mode de transport principal utilisé le plus souvent pour aller travailler.

Les parts modales selon l'environnement urbain

↳ Année 2012

- Part modale en voiture (en %)



- Part modale en transport en commun (en %)



Périmètre d'observation :
Eurométropole - villes moyennes - reste Bas-Rhin

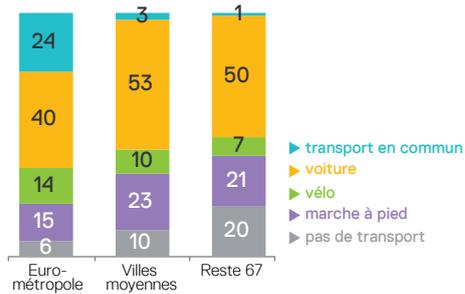


source : RP 2012

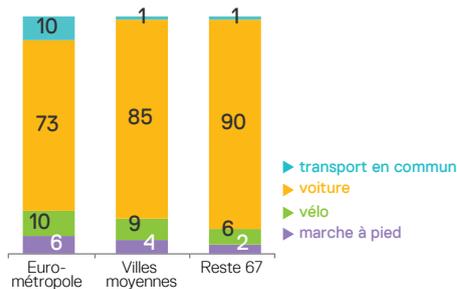
Les parts modales dans la proximité (en %)

↳ Année 2012

- Pour les déplacements internes à la commune de résidence



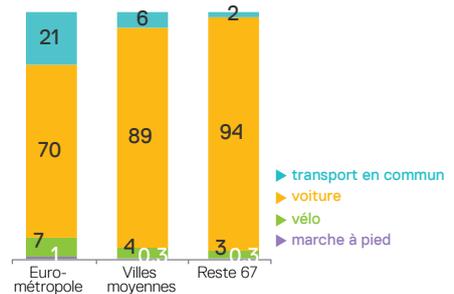
- inférieurs à 3 km



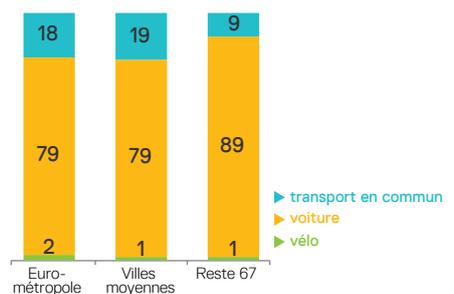
Les parts modales hors de la proximité (en %)

↳ Année 2012

- Pour les déplacements entre 3 et 10 km



- de plus de 10 km



Part modale selon le lieu de résidence et uniquement les domicile-travail

Voiture et deux-roues motorisés

La marche à pied



Périmètre d'observation
Bas-Rhin - Eurométropole

La marche à pied au quotidien

→ Année 2009

Evolution de la part modale de la marche à pied

→ Année 2009

→ Évolution 1988 -2009



source : EMD 1988-1997-2009

- **1,1** kilomètre en moyenne par déplacement pour les habitants du Bas-Rhin
- **191 300** Bas-Rhinois marchent plus de **30** minutes par jour

- **33 %** en 2009 dans l'Eurométropole
- **31 %** en 1997 dans l'Eurométropole
- **32 %** en 1988 dans l'Eurométropole



Le vélo

Périmètre d'observation
Bas-Rhin - Eurométropole -
Haguenau - Sélestat - Obernai

L'offre

→ Année 2015
→ Évolution 2014-2015

Les usages

→ Année 2009/2015
→ Évolution 2014-2015



source : Eurométropole, Ville d'Obernai, Ville de Sélestat, Ville de Haguenau, CD 67, EMD 1988-1997-2009

- **671** kilomètres d'aménagements cyclables dans l'Eurométropole
↗ + 7 %
- **35** kilomètres d'aménagements cyclables à Haguenau
↗ + 5 %
- **37** kilomètres d'aménagements cyclables à Sélestat en 2014
- **33** kilomètres d'aménagements cyclables à Obernai en 2013
- **896** kilomètres d'aménagements cyclables dans le reste du Bas-Rhin
↗ + 8 %

- Évolution de la part modale du vélo dans l'Eurométropole (1988 et 2009)
7,6 % en 2009
5,9 % en 1997
8 % en 1988
- **2,3** kilomètres en moyenne par déplacement pour les habitants du Bas-Rhin en 2009
- **1 670** vélos en moyenne journalière par point de comptage dans l'Eurométropole en 2015
↗ + 18 %

Aménagements cyclables dans l'Eurométropole : pistes, bandes, aménagements mixtes (zone piétonne, promenade, voie verte, jonction piétons cycles, passerelle, etc.), zone de rencontres et zone 30.

Aménagements cyclables à Haguenau : pistes et bandes.

Aménagements cyclables à Sélestat : pistes, bandes et voies vertes.

Aménagements cyclables à Obernai : pistes et bandes.

Comptage vélos Eurométropole : relevés des pistes cyclables qui sont équipées de stations de mesures permanentes. Moyenne de 21 points de comptages communs entre 2013 et 2014.

Les transports en commun urbains



Périmètre d'observation
Bas-Rhin - Eurométropole -
Haguenau - Obernai - Sélestat



source : Eurométropole, Communauté de communes de Sélestat, Communauté de communes et Ville de Haguenau, EMD 2009, Transports collectifs urbains - CERTU 2014

L'offre

↳ Année 2015
↳ Évolution 2014-2015

- Nombre de kilomètres offerts par habitant

Eurométropole	37,8	↗ + 1 %
Haguenau	19,3	→
Sélestat	16,1	↘ - 1 %
Obernai*	14,2	↗ + 4 %

*Évolution 2012-2015

- Nombre de places-kilomètres offertes par habitant

Eurométropole	6 632	↘ - 0,5 %
Haguenau	1 871	→
Sélestat	7 990	↘ - 1 %
Obernai*	238	↘ - 2 %

*Année 2012
Évolution 2011-2012

- Vitesse commerciale dans l'Eurométropole

Bus : **17,2** km/h



Tram : **18,2** km/h



Kilomètres / habitant : total des kilomètres produits sur le réseau par habitant du Périmètre de Transport Urbain en un an.

Places-Kilomètres Offertes (PKO) / habitant : produit du nombre de kilomètres effectués par capacité du véhicule utilisé (places assises et debout) par habitant du Périmètre de Transport Urbain en un an.

Vitesse commerciale : durée du temps de parcours y compris les arrêts en station et la montée/descente des voyageurs et non la vitesse de circulation des véhicules.

Les usages

↳ Année 2015
↳ Évolution 2014-2015

- Nombre de voyages par habitant

Eurométropole	254,5	↗ + 0,7 %
Haguenau	37,9	↗ + 8 %
Sélestat	9,4	→
Obernai*	8,2	↗ + 15 %

*Évolution 2012-2015

- Nombre de voyages par kilomètre

Eurométropole	6,7	→
Haguenau	1,9	→
Sélestat	0,6	→
Obernai*	0,5	→

- Évolution de la part modale des transports en commun dans l'Eurométropole
11 % en 2009
8 % en 1997
6 % en 1988
- **4,1** kilomètres en moyenne par déplacement en bus pour les habitants du Bas-Rhin en 2009

Voyages : trajet élémentaire, effectué par un individu, utilisant un seul « véhicule ».

Voyages / habitant : nombre de voyages effectués sur le réseau par un habitant du Périmètre de Transport Urbain en un an.

Voyages / kilomètre : nombre de voyages effectués sur le réseau par le total des kilomètres produits en un an.

Les transports en commun interurbains



Périmètre d'observation
Bas-Rhin



source : CD 67, EMD 2009

L'offre

↳ Année 2015
↳ Évolution 2014-2015

- **4,2 millions** de kilomètres offerts par an sur les lignes du Réseau 67 de la CTBR
↳ - 2 %
- **1,5 million** de kilomètres offerts par an sur les lignes du Réseau 67 hors CTBR
↳

Les usages

↳ Année 2015
↳ Évolution 2014-2015

- **1 935 700** validations non scolaires sur les lignes du Réseau 67 de la CTBR
↳ + 4 %
- **270 000** validations non scolaires sur les lignes du Réseau 67 hors CTBR
↳ + 7 %
- **26 457** élèves transportés sur les lignes scolaires dédiées en 2015/2016
↳ - 2 %
- **7 871** élèves transportés sur le Réseau 67 en 2015/2016
↳ - 1 %
- **14,2** kilomètres en moyenne par déplacement sur le Réseau 67 (hors scolaires) pour les habitants du Bas-Rhin en 2009

CTBR : Compagnie de Transport du Bas-Rhin, filiale de la CTS qui gère des lignes interurbaines pour le compte du Conseil Départemental du Bas-Rhin.

Lignes scolaires dédiées : SATPS (Services à Titre Principal Scolaire).

Réseau 67 : SRO (Services Réguliers Ordinaires).



Les TER

Périmètre d'observation
Alsace - Bas-Rhin



source : Région Alsace, EMD 2009

L'offre

↳ Année 2015
↳ Évolution 2014-2015

- **750** trains par jour en Alsace
↳
- **250** cars TER par jour en Alsace
↳

Les usages

↳ Année 2015
↳ Évolution 2014-2015

- **80 000** voyages effectués par jour en Alsace (moyenne annuelle)
↳ + 4 %
- **85 000** voyages effectués par jour en période scolaire en Alsace
↳

La voiture particulière



Périmètre d'observation
Bas-Rhin - Eurométropole



source : EMD 1988-1997-2009,
RP 2009-2011

La motorisation

→ Année 2012

- Part des ménages ne disposant d'aucune voiture en 2012
29 % des ménages de l'Eurométropole
18,7 % des ménages du Bas-Rhin
- Part des ménages disposant d'une seule voiture en 2012
48 % des ménages de l'Eurométropole
45 % des ménages du Bas-Rhin
- Part des ménages disposant de deux voitures ou plus en 2012
23 % des ménages de l'Eurométropole
37 % des ménages du Bas-Rhin

Les usages

→ Année 2009

→ Évolution 1988-2009

- 1,38** occupant par véhicule dans le Bas-Rhin
- 24** millions de kilomètres parcourus en voiture par les habitants du Bas-Rhin
- 10** kilomètres en moyenne par déplacement en voiture pour les habitants du Bas-Rhin

Évolution de la part modale de la voiture particulière dans l'Eurométropole

- 46 %** en 2009
- 53 %** en 1997
- 50 %** en 1988

Le stationnement



Périmètre d'observation
Strasbourg - Obernai -
Sélestat - Haguenau -
Wissembourg



source : Eurométropole, Ville d'Obernai,
Ville de Sélestat, Ville de Haguenau,
Ville de Wissembourg

L'offre

→ Année 2015

→ Évolution 2014-2015

- 11 966** places de stationnement payant sur voirie à Strasbourg
↘ - 2 %
- 8 750** places disponibles dans les parkings en ouvrage à Strasbourg
→
- 4** communes du Bas-Rhin (hors Eurométropole) ont des zones de stationnement payant à hauteur de 2 600 places

Les usages

→ Année 2015

→ Évolution 2014-2015

- 9 222** titulaires d'une carte résidant à Strasbourg
↘ - 1 %
- 3 270** abonnés en moyenne par mois aux différents parkings en ouvrage de Strasbourg
↗ +5 %
- La fréquentation annuelle horaire des parkings en ouvrage de Strasbourg est de **3 493 550** usagers
↘ - 2 %

Le **nombre de titulaires d'une carte résidant** correspond à une moyenne du nombre de titulaires enregistrés le dernier jour du mois.

L'intermodalité et les mobilités alternatives



Le vélo et...

Périmètre d'observation
Eurométropole - Haguenau

L'offre

→ Année 2015
→ Évolution 2014-2015



source : Eurométropole, RITMO

- **5 030** Vélhop en boutique ↗ +4 %
- **1 028** Vélhop en station automatique ↘ -10 %
- **110** vélos en location à Haguenau →
- **1 700** places de stationnement vélos à proximité des gares dans l'Eurométropole ↗ +6 %
- **578** places de stationnement en véloparc ↘ -3 % dans **18** véloparcs CTS ↘ -1 véloparc

Les usages

→ Année 2015
→ Évolution 2014-2015

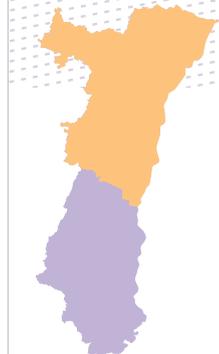
- Contrats annuels de location Vélhop :
12 200 contrats en station ↗ +4 %
18 145 contrats de courte durée en boutique ↘ -3 %
9 610 contrats de longue durée en boutique ↗ +9 %
 - Contrats annuels de location à Haguenau* :
191 contrats de courte durée ↘ -28 %
85 contrats longue durée ↗ +3 %
- * Vélo Emploi devient RITMO en février 2015

Périmètre d'observation
Alsace - Bas-Rhin

Les transports en commun et...

L'offre

→ Année 2015
→ Évolution 2014-2015



source : Région Alsace, CD 67

- **2,4 millions** d'itinéraires effectués sur le site Vialsace
- **10** lignes de rabattement vers les gares du Bas-Rhin sur le réseau interurbain →

Les usages

→ Année 2015
→ Évolution 2014-2015

- **35 500** titres hebdos vendus Alsa+ ↗ +1 %
- **108 250** titres mensuels vendus Alsa+ ↗ +1 %

Titre Alsa+ : abonnement combiné train+bus+tram

Périmètre d'observation
Alsace - Bas-Rhin -
Eurométropole

La voiture et...

L'offre

→ Année 2015
→ Évolution 2014-2015



source : Eurométropole, CD 67

- **80** stations d'auto-partage Citiz en Alsace →
- **185** véhicules Citiz en Alsace ↗ +18 %
- **77** aires de covoiturage dans le Bas-Rhin ↗ +10 aires
- **950** places dans les aires de covoiturage dans le Bas-Rhin ↗ +13 %
- **4 230** places dans **10** parkings P+R dans l'Eurométropole en 2014

Les usages

→ Année 2015
→ Évolution 2014-2015

- **4 500** adhérents par an au service Citiz en Alsace ↗ +11 %
- **48 829** courses Citiz par an en Alsace ↗ +17 %
- **2 375 055** kilomètres parcourus avec Citiz par an en Alsace ↗ +16 %
- **413 665** véhicules dans les P+R de l'Eurométropole (fréquentation annuelle) ↘ -11 %

Sortir du Bas-Rhin



Les déplacements dans la région Grand Est et dans le Rhin Supérieur

Périmètre d'observation
Allemagne - Suisse -
Bas-Rhin - Haut-Rhin - Lorraine

L'offre

→ Année 2015

Les usages

→ Année 2012

→ Évolution 2007-2012



source : SNCF, Eurométropole, RP 2007-2012, CTS enquête O/D réseau 2015

- Nombre de liaisons en train depuis Strasbourg vers :

	Directe	En correspondance
Metz	11	1
Nancy	10	1
Mulhouse	25	0
Basel	22	8
Kehl	23	0
Freiburg	0	21
Karlsruhe	0	19

- **116** courses effectuées par la ligne 21 Strasbourg-Kehl par jour ouvré en 2012
- **132** courses effectuées le samedi par la ligne 21 Strasbourg-Kehl en 2012

Liaisons directes en train : hors TGV (sauf pour Freiburg et Karlsruhe)

Liaisons en correspondance en train : une correspondance de 20 minutes maximum et hors TGV (sauf pour Freiburg et Karlsruhe)

Courses : nombre total d'allers-retours effectués

- Nombre de personnes qui sortent et entrent du Bas-Rhin pour le travail (tous modes confondus)

	Sortant		Entrant*	
	2012	Évolution 2007-2012	2012	Évolution 2007-2012
Allemagne	22 130	↘ - 10 %	-	-
Haut-Rhin	9 627	↗ + 9 %	7 897	↗ + 22 %
Lorraine	5 723	↗ + 4 %	11 148	↗ + 11 %

* L'information concernant le nombre de personnes qui entrent dans le Bas-Rhin pour le travail depuis l'Allemagne n'est pas connue.

- Fréquentation de la ligne 21 Strasbourg-Kehl en 2015
3 637 clients/jour
 Évolution 2009-2012 : ↗ + 65 %
4 881 montées le samedi
 Évolution 2009-2012 : ↗ + 49 %

Au-delà

Périmètre d'observation
France et monde

L'offre

→ Année 2015
 → Évolution 2014-2015

Les usages

→ Année 2014
 → Évolution 2013-2014



source : Aéroport de Strasbourg, OBB, RP 1999-2009

- **26** destinations régulières depuis l'aéroport de Strasbourg
 ↗ + 2 destinations
- **95** liaisons directes depuis Strasbourg en TGV
 ↗ + 1 liaison directe

- **1 190 390** passagers à l'aéroport de Strasbourg ↗ + 2 %
- Évolution du trafic à l'aéroport de Strasbourg
 Lignes régulières :
 France : ↘ - 2 %
 Europe : ↗ + 14 %
 International : ↗ + 14 %
 Trafic charter : ↘ - 19 %
- Nombre de personnes qui sortent et entrent du Bas-Rhin pour le travail (tous modes confondus)

	Sortant		Entrant	
	2012	Évolution 2007-2012	2012	Évolution 2007-2012
Île-de-France	2 228	↗ + 36 %	229	↗ + 12 %
Reste de la France	2 033	↗ + 1 %	4 077	↗ + 26 %

Risques et nuisances des déplacements



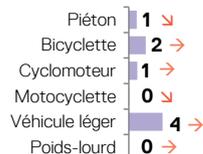
La sécurité routière

Périmètre d'observation
Bas-Rhin - Eurométropole

Dans l'Eurométropole

↳ Année 2015
↳ Évolution 2014-2015

- 371 accidents corporels ↘ - 14 %
- 454 personnes blessées ↘ - 12 %
- 8 personnes tuées ↘ - 20 %
- Nombre de personnes tuées par type d'usagers :

source : Eurométropole,
DDT du Bas-Rhin

Dans le Bas-Rhin

↳ Année 2015
↳ Évolution 2014-2015

- 626 accidents corporels ↘ - 4 %
- 771 personnes blessées ↘ - 2 %
- 39 personnes tuées ↘ - 20 %
- Nombre de personnes tuées par type d'usagers :



Un accident corporel de la circulation routière implique au moins un véhicule, survient sur la voie ouverte à la circulation publique et provoque au moins une victime (blessée ou tuée)

Blessé : victime non tuée.

Tué : victime décédée sur le coup ou dans les trente jours suivant l'accident.

Les nuisances environnementales

Périmètre d'observation
Bas-Rhin - Eurométropole

Émissions de gaz à effet de serre

↳ Année 2013
↳ Évolution 2012-2013

Sur l'Eurométropole :

- PRG de 1 992 kteq CO₂ ↘ - 3 %
- Part des transports dans le PRG : 37 %
- PRG imputables aux transports de 742 kteq CO₂ ↘ - 5 %

Sur le Bas-Rhin :

- PRG de 5 757 kteq CO₂ ↘ - 1 %
- Part des transports dans le PRG : 36 %
- PRG imputables aux transports de 2 086 kteq CO₂ ↘ - 5 %

Pouvoir de Réchauffement Global (PRG) :

Afin de déterminer l'impact relatif de chacun des gaz à effet de serre sur le changement climatique, un indicateur, le Pouvoir de Réchauffement Global (PRG), a été défini. Il est calculé au moyen des PRG respectifs de chacune des substances et s'exprime en équivalent CO₂. Les coefficients utilisés par l'ASPA sont ceux établis lors de la Conférence des Parties de 1995 et appliqués dans le cadre du Protocole de Kyoto.

source : ASPA (Association pour la
Surveillance et l'Étude de la Pollution
Atmosphérique en Alsace)

Nombre de jours de dépassement

↳ Année 2015
↳ Évolution 2014-2015

Sur l'Eurométropole :

- 7 jours de dépassement des niveaux de recommandation en ozone ↗ +5 jours
- 33 jours de dépassement des niveaux de recommandation en particules PM10 ↘ -14 jours

Sur le Bas-Rhin :

- 10 jours de dépassement des niveaux de recommandation en ozone ↗ +8 jours
- 37 jours de dépassement des niveaux de recommandation en particules PM10 ↘ -14 jours

Niveau de recommandation en ozone :

180 µg/m³ sur une heure

Niveau de recommandation en particules PM10 :

50 µg/m³ sur 24 heures

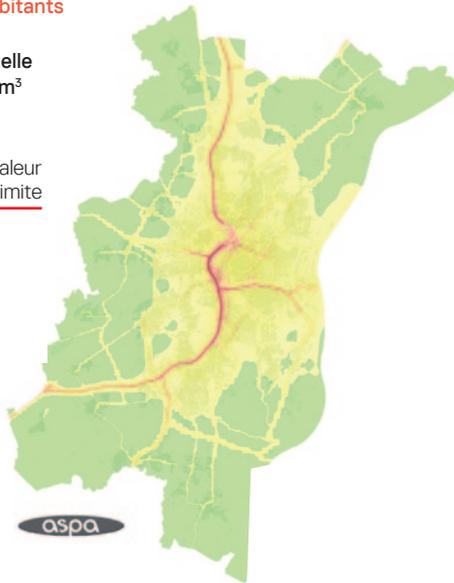
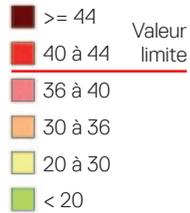
Les nuisances environnementales

État de la qualité de l'air en dioxyde d'azote

↳ Année 2015
↳ Évolution 2014-2015

- 7 340 habitants de l'Eurométropole sont potentiellement exposés à des dépassements de la valeur limite en NO₂ de 40 µg/m³
↘ - 12 820 habitants

Moyenne annuelle de NO₂ en µg/m³ en 2015



source : BD TOPO PAYS © IGN 2006 - CIGAL 2006

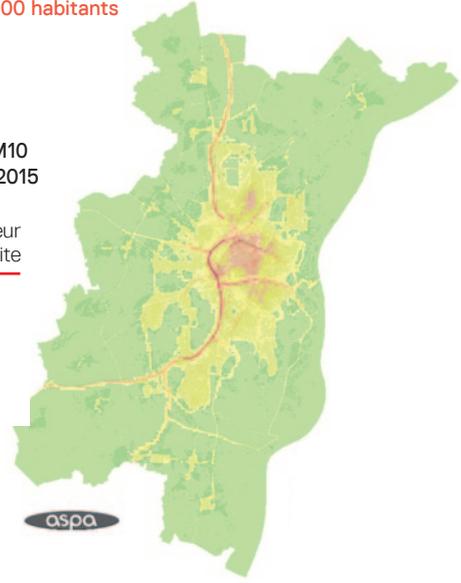
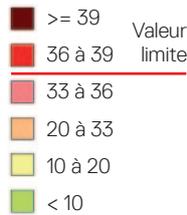


État de la qualité de l'air en particules PM10

↳ Année 2015
↳ Évolution 2014-2015

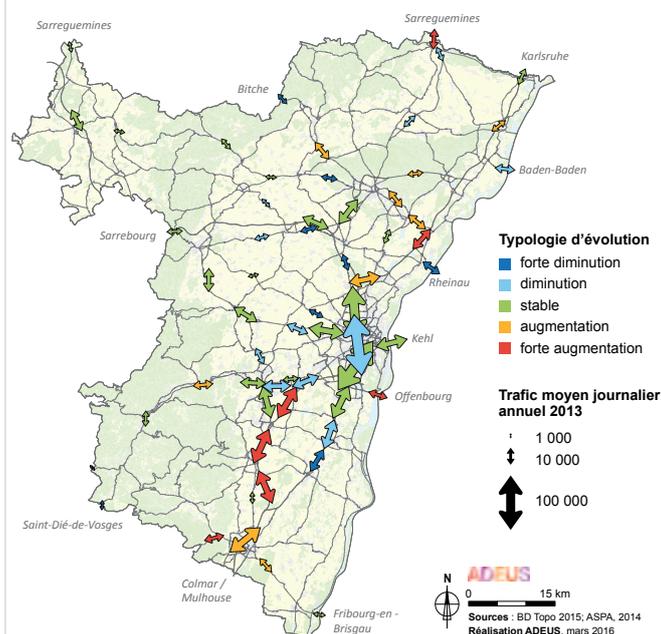
- 12 750 habitants de l'Eurométropole sont potentiellement exposés à des dépassements de la valeur limite de 50 µg/m³ en moyenne journalière à ne pas dépasser plus de 35 jours par an ↗ + 5 700 habitants

Nombre de jours de dépassement de la moyenne journalière de PM10 de 50 µg/m³ en 2015

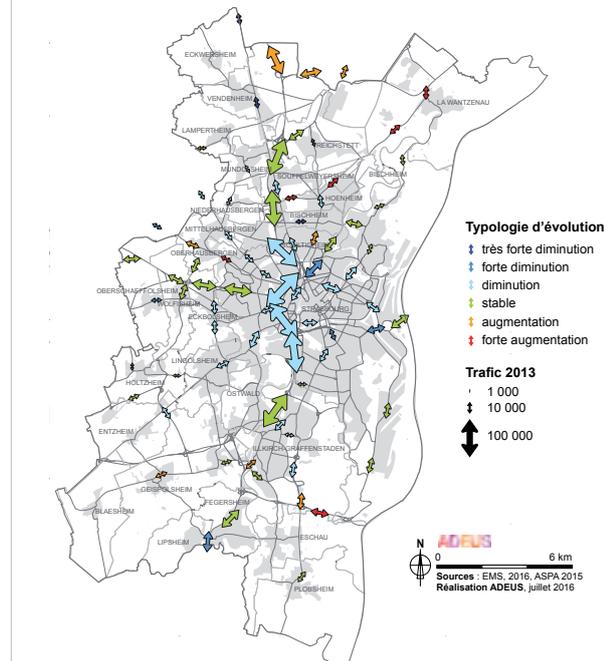


source : BD TOPO PAYS © IGN 2006 - CIGAL 2006

Trafic 2013 et évolution 2007-2013 dans le département



Trafic 2013 et évolution 2007-2013 dans l'Eurométropole de Strasbourg



UNE ANNÉE CHEZ LES PARTENAIRES

Nouveaux territoires, nouvelle donne

La Communauté urbaine de Strasbourg est devenue Eurométropole de Strasbourg au 1^{er} janvier 2015, suite à la réforme territoriale.

Depuis le 1^{er} janvier 2016, la région prend de l'ampleur pour devenir Alsace Champagne-Ardennes Lorraine. Cette fusion s'accompagne de compétences renforcées en matière de transport et déplacement. Ainsi, à l'horizon 2017, la région devient gestionnaire des transports scolaires, des gares routières, des transports interurbains par cars, ainsi que des transports ferroviaires d'intérêt local. Elle doit également gérer les ports et les aéroports, infrastructures nécessaires au développement et à l'emploi. Par ailleurs, elle garde son statut d'autorité organisatrice des transports régionaux (TER).

Transport en site propre

L'année 2015 a été une année charnière pour la poursuite du projet de TSPO depuis Wasselonne jusqu'à Strasbourg. Sur la section autoroutière RN4-A351, un avis favorable a été remis, avec une prévision de mise en service pour 2020. En plus des voies dédiées au TSPO, le projet prévoit des points d'arrêts en bordure de l'A351 pour organiser des correspondances avec le tramway dès la porte Ouest de l'agglomération strasbourgeoise.

Encore un peu plus de kilomètres

Les lignes de tram continuent à se déployer, avec les lignes A/E vers Illkirch et la ligne D vers Kehl. Cette dernière est marquée par la construction de deux ouvrages d'art importants (pont sur le bassin Vauban et pont sur le Rhin).

Toujours plus d'intermodalité

Depuis fin 2015, un espace central d'échanges multimodal a été créé à Geispolsheim. Il est le résultat d'un engagement entre la commune et l'Eurométropole afin d'encourager l'utilisation des modes alternatifs à la voiture. A Vendenheim, l'ouverture d'un passage à "usage mixte" anciennement réservé aux usagers du chemin de fer marque le premier jalon dans le processus de développement du pôle multimodal de l'entrée Nord de l'Eurométropole de Strasbourg.

Fusion

Au 1^{er} janvier 2017, l'ASPA va fusionner avec ses voisins lorrains d'AIR Lorraine et champardennais d'ATMO Champagne-Ardenne.

Chiffres

Fin 2015, la CTS a lancé une enquête sur son réseau, dont les résultats sont en cours d'analyse.

UNE ANNÉE À L'ADEUS



Les Notes de l'ADEUS N° 157

Les migrations résidentielles en Alsace Quel rôle joue le parc de logements ?

Le parc locatif joue un rôle prépondérant dans l'accueil des populations nouvelles, particulièrement dans les centres urbains, tandis que les accédants à la propriété ont plutôt tendance à changer de commune au sein du même département.



Les Notes de l'ADEUS N° 196

Le covoiturage pendulaire : quelle réalité ?

Alors que le covoiturage paraît être une solution idéale, permettant d'apporter une réponse aux questions environnementales tout en constituant une source de réduction des dépenses individuelles et collectives liées aux déplacements, cette solution peine à prendre son essor. Cette note tente d'apporter une première série de réponses à cet apparent paradoxe.



Les Notes de l'ADEUS N° 207

Modes de vie et modes de déplacements : une équation complexe

Cette note met en lumière la difficulté des territoires à offrir un urbanisme compatible avec certains modes de vie. Elle explique l'usage encore élevé de la voiture dans le Bas-Rhin avec, d'une part, les territoires moins urbains ayant des difficultés à accueillir des modes de vie utilisant des modes alternatifs à la voiture. D'autre part, même dans les territoires disposant de bonnes alternatives, l'image positive et les performances élevées de la voiture restent de solides soutiens à son usage.



Les Notes de l'ADEUS N° 209

Transition énergétique : quels enjeux pour les territoires ?

Décentralisation des systèmes de production d'énergie, diversification du mix énergétique, réduction des consommations, baisse des émissions de gaz à effet de serre... Le modèle de transition en cours de construction et les récentes lois recentrent l'énergie au cœur des territoires. Les élus et les collectivités deviennent des acteurs centraux pour adapter le fonctionnement des territoires à l'avenir.

Ont collaboré à l'élaboration d'"une année en chiffres"



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

Directrice de publication : **Anne Pons**, Directrice générale
Validation : **Yves Gendron**, Directeur général adjoint
Équipe projet : **Benjamin Puccio** (chef de projet), **Fanny Chailloux** (responsable de livrable), **Stéphanie Martin**
PTP 2016 - N° projet : **1.3.3.4**
Photos : **Jean Isenmann** - Mise en page : **Sophie Monnin**

© ADEUS - Numéro ISSN 2109-0149
Notes et actualités de l'urbanisme sont consultables sur le site de l'ADEUS www.adeus.org