

LES EXPERTISES
DE L'ADEUS



Accessibilité à la métropole strasbourgeoise :

Mise à plat des données de l'accessibilité
des territoires et de la Métropole strasbourgeoise,
y compris le système autoroutier

Juin 2013

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

ADEUS

Éléments de contexte

De nombreux débats sont engagés actuellement autour de la question de l'accessibilité à l'agglomération strasbourgeoise, et plus précisément de la fréquentation du système autoroutier strasbourgeois.

L'ADEUS dispose de données qu'elle met à la disposition de ses partenaires. Celles-ci sont basées d'une part sur l'enquête ménages déplacements réalisée en 2009 à l'échelle du Bas-Rhin, et d'autre part sur le recensement rénové de la population (et plus particulièrement sur les migrations domicile-travail).

Ces données permettent de compléter le corpus existant, de répondre à certaines questions/objections soulevées, et d'objectiver certains ordres de grandeur.

Dans le cadre du programme de travail partenarial, l'ADEUS partage ces éléments avec l'ensemble de ses partenaires.

Les objectifs de la réunion

- Mettre les partenaires de l'agence au même niveau de connaissance concernant les analyses réalisées par l'ADEUS sur le système autoroutier strasbourgeois, dans une logique d'éclairage.
- Partager les résultats de la fréquentation du système autoroutier strasbourgeois menée en 2011.
- Partager les analyses complémentaires faisant suite à des manques repérés... et dont les données étaient disponibles à l'ADEUS.

Un certain nombre de tableaux « bruts » sont diffusés dans cette présentation, de manière à pouvoir diffuser l'information. Attention néanmoins, il est nécessaire de bien connaître les limites de ces données avant de les utiliser.

Sommaire

L'enquête ménages déplacements : définitions, rappels et limites

Rappel des travaux système autoroutier – EMD

Compléments d'analyses sur l'EMD

Compléments basés sur les migrations alternantes



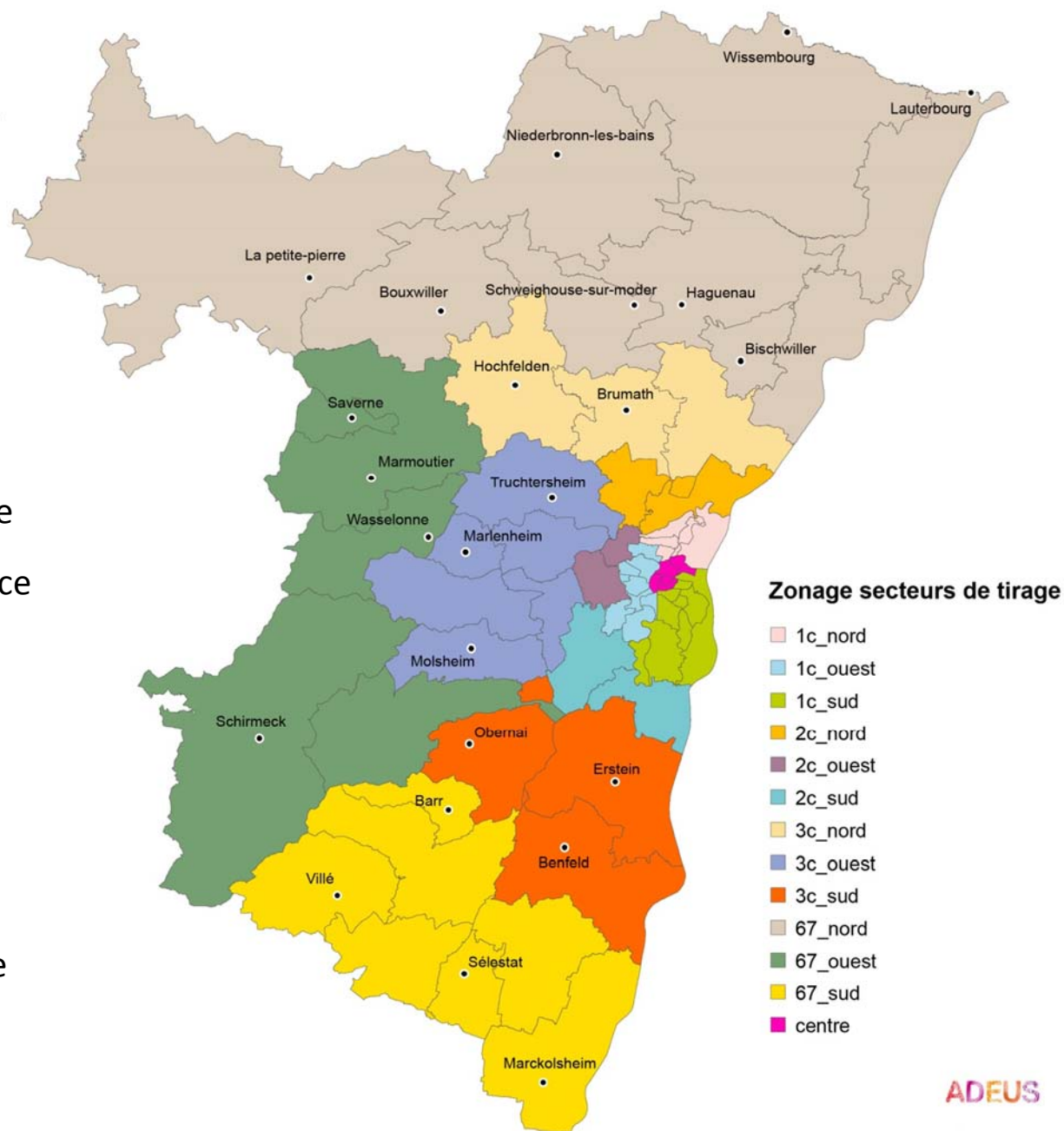


L'enquête ménages déplacements : définitions, rappels et limites

1. L'EMD

L'enquête ménages déplacements : Définitions

- Déplacement : se définit comme le moyen de relier deux motifs différents en passant par l'espace public
- Trajet : Partie mécanisée d'un déplacement
- Mobilité : Nombre de déplacements par jour et par personne
- Définition du zonage : voir carte ci-contre



1. L'EMD

L'enquête ménages déplacements : Rappels

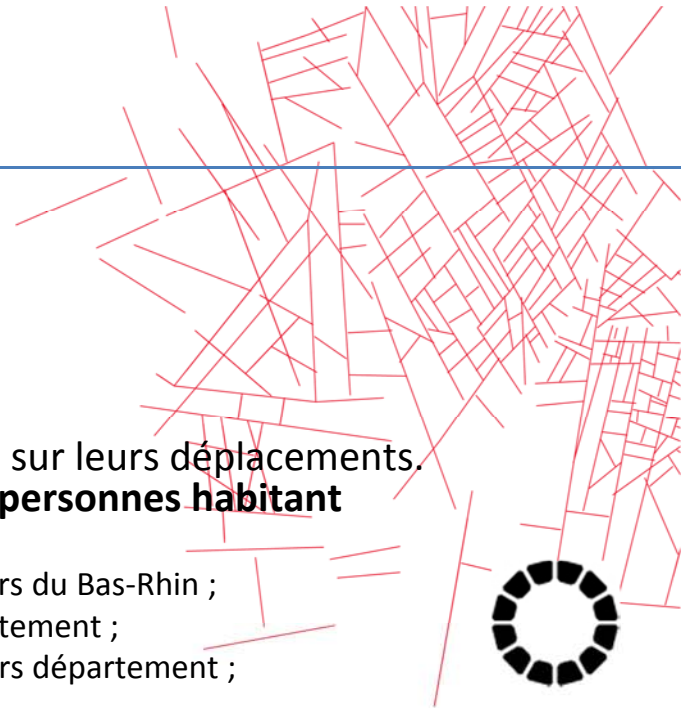
- ✿ L'enquête ménages déplacements est le fruit d'une démarche partenariale de la Communauté Urbaine de Strasbourg, du Département du Bas-Rhin, de la Région Alsace et de l'Etat. Elle est cadrée par une méthodologie nationale et « validée » par le CERTU.
- ✿ 5 399 ménages du Bas-Rhin ont été enquêtés, soit 12 010 personnes de plus de quatre ans qui ont été interrogées sur chacun de leur déplacement. Au total, ce sont environ 47 000 déplacements qui ont été décrits. Cela représente un taux de sondage d'environ 1 %.
- ✿ Cette enquête a été réalisée de février à juin 2009, uniquement sur les jours ouvrables (les journées du samedi et du dimanche n'ont pas été enquêtées).
- ✿ L'enquête porte sur :
 - ↗ La description du ménage,
 - ↗ La description de chaque personne du ménage,
 - ↗ La description de chaque déplacement de chaque personne de plus de quatre ans du ménage.
- ✿ Une question spécifique a été posée dans le cadre de déplacements réalisés en automobile (mais pas en véhicule utilitaire), sur l'utilisation ou non du réseau autoroutier strasbourgeois. La réponse est déclarative ; pour autant, les ordres de grandeurs sont assez cohérents avec les comptages routiers effectués.



1. L'EMD

L'enquête ménages déplacements : Principales limites

- ✿ Seuls les habitants du département du Bas Rhin sont interrogés sur leurs déplacements. **Donc, échappent à l'enquête tous les déplacements liés à des personnes habitant ou se déplaçant à destination hors Bas-Rhin :**
 - ↗ Les déplacements de transit dont l'origine et la destination sont en dehors du Bas-Rhin ;
 - ↗ Les déplacements dans le Bas-Rhin dont l'origine est en dehors du département ;
 - ↗ Les déplacements internes au Bas-Rhin et qui sont le fruit d'habitants hors département ;
 - ↗ Les déplacements à destination de l'extérieur du Bas-Rhin.
- ✿ **D'autres déplacements échappent à l'enquête :**
 - ↗ Les déplacements des enfants de quatre ans et moins ;
 - ↗ Les déplacements de marchandises (camion) et ceux des conducteurs de transports de personnes (chauffeurs de bus ou de taxi) ;
 - ↗ Les déplacements du samedi et du dimanche.
- ✿ Par ailleurs, il convient de bien noter que le taux de sondage (environ 1 %) ne permet pas de quantifier finement les origines-destinations. Les migrations alternantes issues du recensement rénové de la population sont plus efficaces pour répondre à cet objectif. Selon les zones et les personnes, le taux de redressement varie de 30 à 130.
- ✿ Enfin, l'EMD donne conscience de certains phénomènes souvent sous-estimés. Par exemple, environ un quart des actifs occupés ne travaille pas le jour de l'enquête !



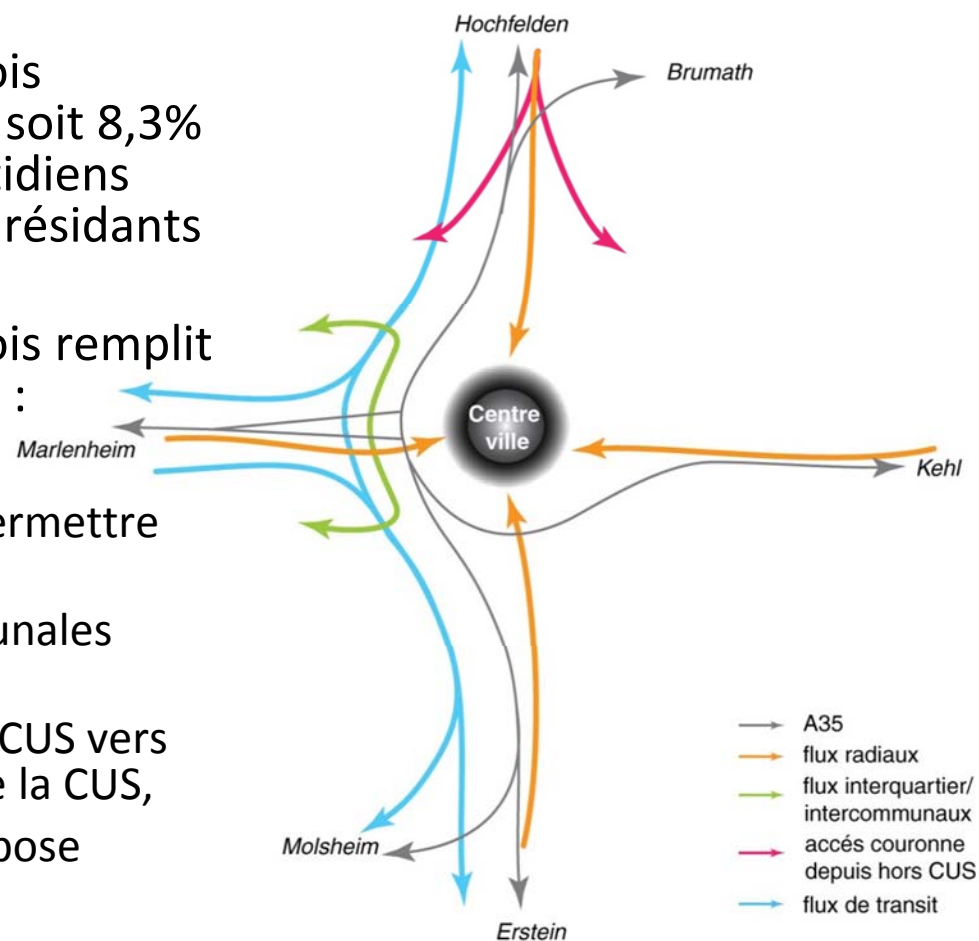


Rappel des résultats sur le système autoroutier et EMD

2. Rappel des résultats sur le système autoroutier et EMD

Le réseau autoroutier strasbourgeois

- Le système autoroutier strasbourgeois « accueille » 330 000 déplacements, soit 8,3% des 4 millions de déplacements quotidiens dans le Bas Rhin (hors trafic des non résidents du Bas Rhin)
- Le système autoroutier strasbourgeois remplit quatre fonctions majeures distinctes :
 - ✦ L'accès au centre de Strasbourg que le développement de l'offre TC doit permettre de limiter,
 - ✦ Les liaisons interquartiers/intercommunales à l'échelle de la CUS,
 - ✦ Il permet également des liaisons Hors CUS vers la première et la seconde couronne de la CUS,
 - ✦ Le transit que le projet de GCO se propose d'accueillir partiellement.

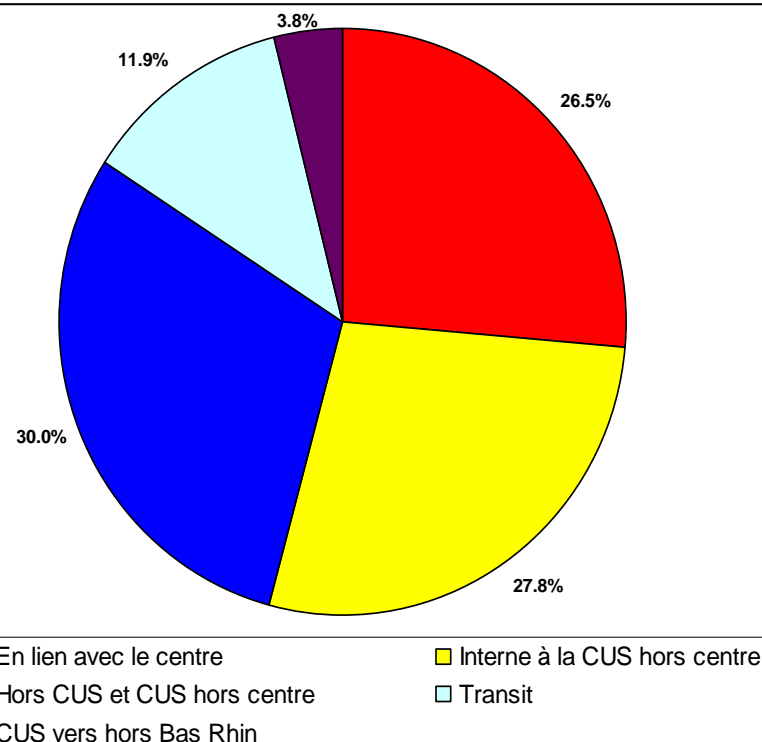


2. Rappel des résultats sur le système autoroutier et EMD

Les différents types de flux

- ✿ **L'accès au centre (CUS et hors CUS) :**
87 000 (26,5 %)
- ✿ **Les liaisons inter-quartiers/
intercommunales à la CUS hors centre :**
91 000 (27,8 %)
- ✿ **Les déplacements entre le hors CUS et
la première ou seconde couronne :**
98 000 (30,0 %)
- ✿ **Les déplacements de transit (habitants
du Bas-Rhin hors CUS) :** 28 000 (8,7 %)
- ✿ **Les déplacements vers l'extérieur du
Bas-Rhin :** 23 000 (7,0 %)
 - ✶ dont : 12 500 (3,8 %) depuis la CUS,
 - ✶ dont : 10 500 (3,2 %) depuis le hors
CUS (pouvant être considéré comme
transit également).

Répartition des types de déplacements sur le réseau autoroutier strasbourgeois



Rappel méthodologique : Le trafic de transit tel que mesuré dans l'EMD concerne exclusivement des flux d'habitants du Bas-Rhin se déplaçant sur des trajets dont l'origine et la destination sont hors CUS... et qui déclarent utiliser le système autoroutier strasbourgeois.
Le centre-ville concerne la « ceinture des boulevards ».
La première couronne concerne le reste de Strasbourg ainsi que les communes dans la continuité bâtie de Strasbourg.
La seconde couronne concerne le reste de la CUS.

2. Rappel des résultats sur le système autoroutier et EMD

Les différents types de flux

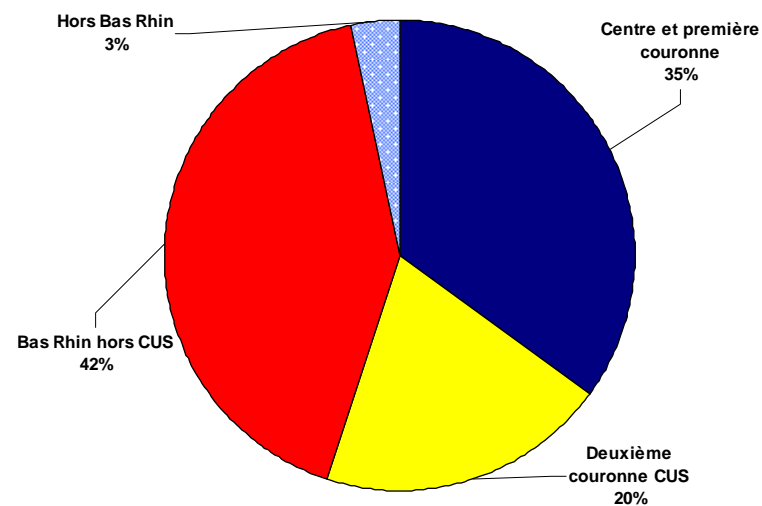
✿ **L'accès au centre (CUS et Hors CUS) :**
87 000 (26,5%)

Dans 35 % des cas (plus de 15 000 véhicules quotidiennement), ce sont des trajets en provenance du centre et surtout de la première couronne...

Dans 20 % des cas (près de 9 000 véhicules quotidiennement), ce sont des trajets en provenance de la seconde couronne...

Dans 42 % des cas (près de 19 000 véhicules quotidiennement), ce sont des trajets en provenance de l'extérieur de la CUS... pour partie transférable vers le train
Pour près d'un déplacement sur deux, il y a une gare dans la commune de départ hors CUS.

Origine des flux du réseau autoroutier strasbourgeois accédant au centre ville



Il semble qu'il puisse exister des alternatives assez bonnes en TC pour une bonne partie de ces déplacements (35 000 à 50 000).

- sous condition de pression sur le trafic autoroutier (soit sur l'autoroute, soit sur le stationnement)
- sous condition d'offre TC permettant de répondre à cette demande supplémentaire.

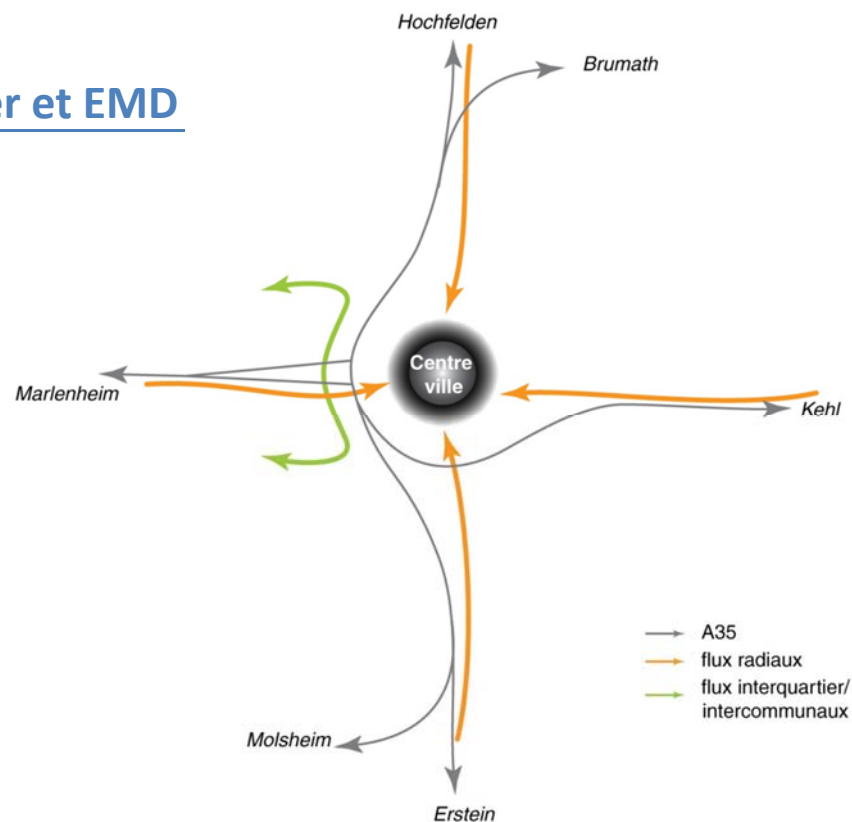
2. Rappel des résultats sur le système autoroutier et EMD

Les différents types de flux

✿ **Les liaisons inter-quartiers/intercommunales** à la CUS hors centre : 91 000 (27,8 %)

- ✿ 50 % internes à la première couronne (14 % du total)
- ✿ 40 % entre première et seconde couronne (11,1 % du total)
- ✿ 10 % internes à la seconde couronne (2,6 % du total)

- ➔ Des déplacements liés à 90 % à la première couronne.
- ➔ Remarque méthodologique : environ 13 % de ces flux sont du domaine de la « proximité » (inférieurs à 3 km).



- ➔ Une partie transférable vers les TC (liaison tram-tram). Les travaux sur l'effet réseau montre une croissance de l'usage TC dans ce type de relation.
- ➔ Une autre part de ces déplacements est transférable vers la VLIO (18 000 déplacements de première couronne Ouest vers reste première couronne)... via TC ou VP ...

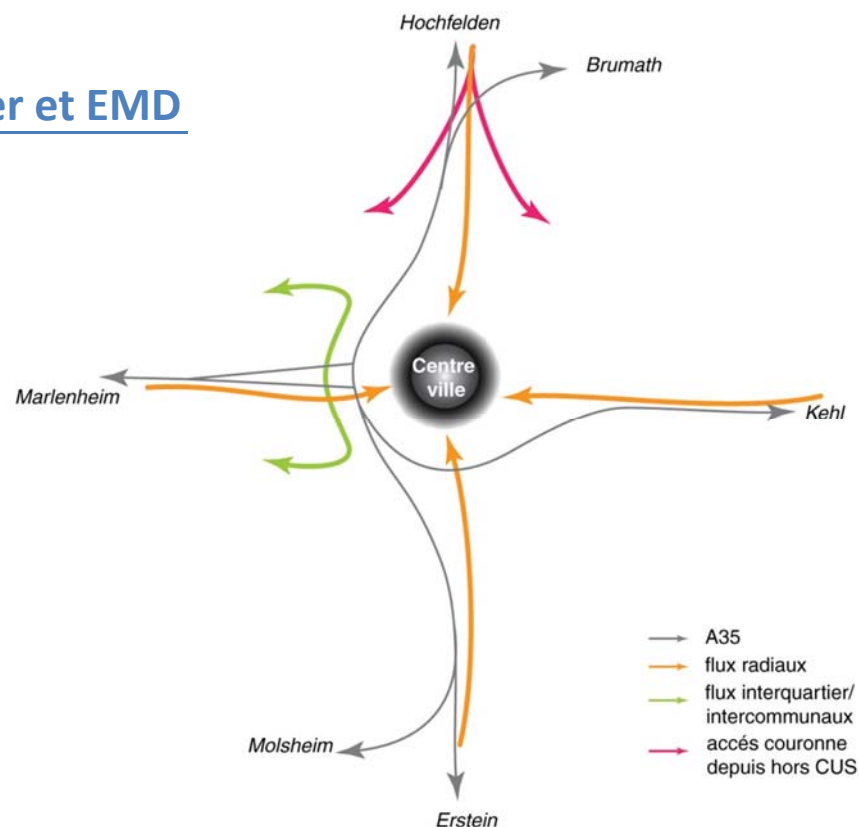
2. Rappel des résultats sur le système autoroutier et EMD

Les différents types de flux

- ✿ Les déplacements entre le hors CUS et la première ou seconde couronne : 98 000 (30,0 %)

30 % des déplacements automobiles du réseau autoroutier strasbourgeois (98 000) sont dans ce cas dont :

- ✿ 68 000 en lien avec la première couronne,
 - ✿ 30 000 en lien avec la seconde couronne.
- ➔ Globalement une minorité non négligeable de flux autoroutiers qui vont au-delà du centre » (20-30 %) sur plusieurs branches...



- ➔ Des enjeux extrêmement forts d'articulation TC pour les flux qui en règle générale ne sont pas diamétralisés. Ils concernent plus de 50 000 déplacements automobiles... difficiles à rabattre vers les transports en commun aujourd'hui... pouvant en partie être captés par le GCO.



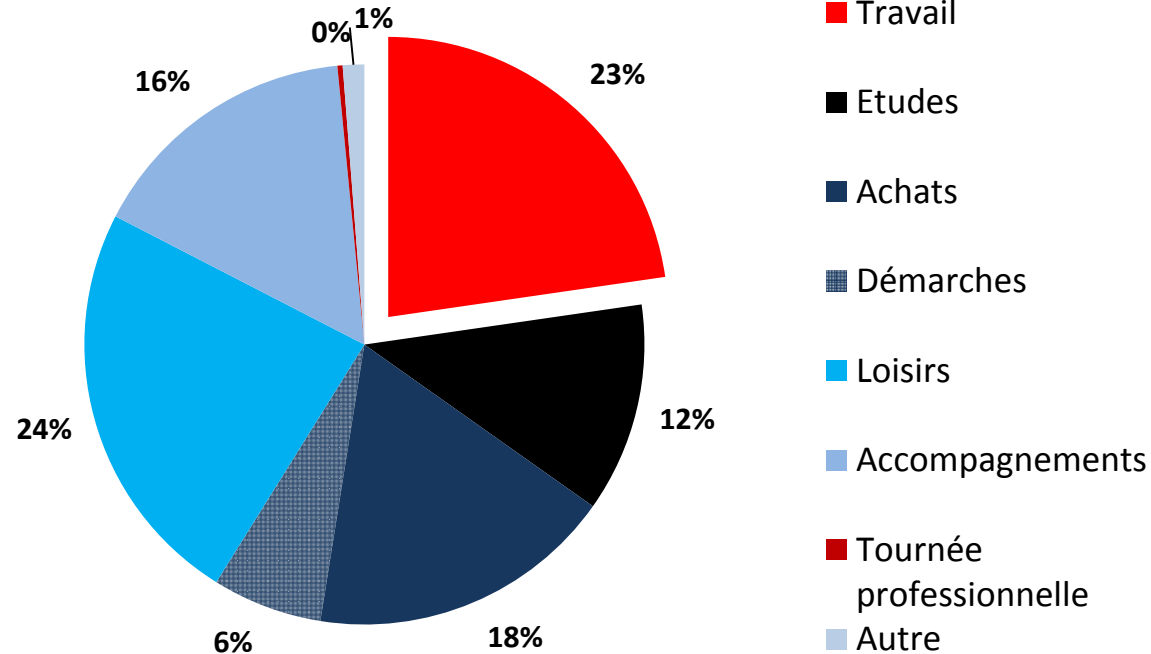
Compléments d'analyses sur l'EMD



3. Compléments d'analyses sur l'EMD

a) Quels motifs de déplacements sur le système autoroutier ?

Motif de tous les déplacements (hors domicile) - tous modes

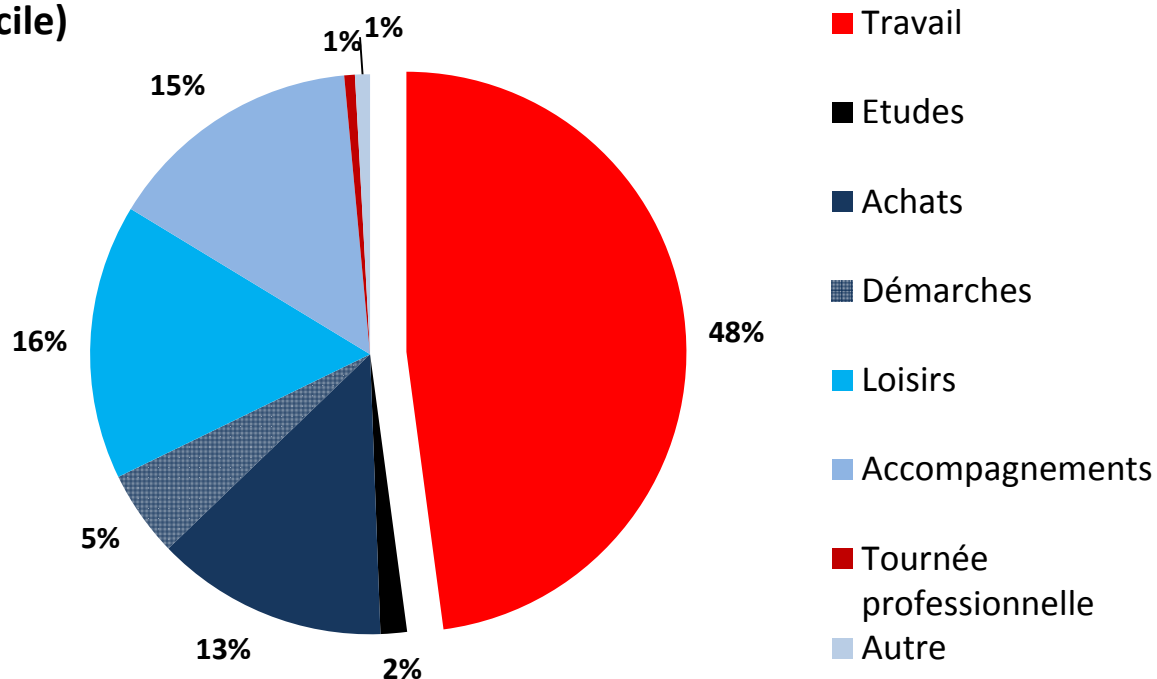


Note méthodologique : Le retour au domicile est naturellement le motif le plus important en termes de volume. Pour des raisons de lisibilité, mais aussi d'intérêt, nous ne l'avons pas conservé, de manière à ne s'intéresser qu'aux seuls motifs de déplacements ayant permis de réaliser une action hors du domicile.

3. Compléments d'analyses sur l'EMD

a) Quels motifs de déplacements sur le système autoroutier ?

Motif de déplacement uniquement des usagers de l'autoroute
(hors domicile)



Un déplacement automobile sur deux sur le système autoroutier strasbourgeois est en lien avec le travail :

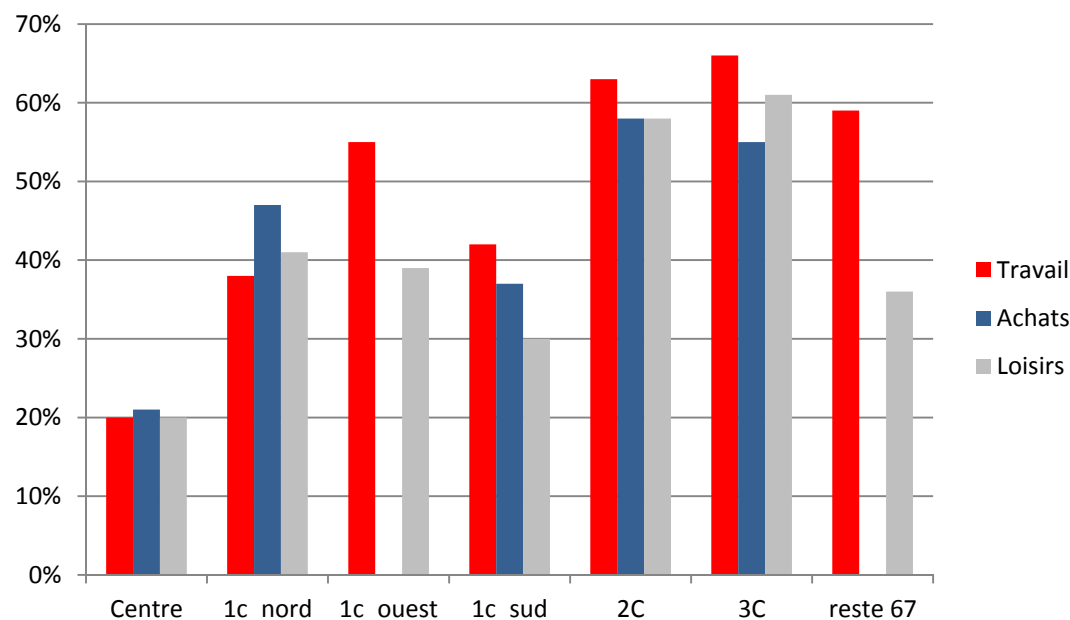
- ➔ Quasiment d'où qu'habite l'utilisateur (de 45 % à 54 %),
- ➔ Une artère au rôle fondamental pour le fonctionnement du territoire (notamment pour des longues distances),
- ➔ Des potentiels de report modal encore élevés vers le travail.



3. Compléments d'analyses sur l'EMD

b) Les actifs travaillant au centre utilisent encore beaucoup la voiture

Part d'usage de la voiture (avec ou sans autoroute) pour les pendulaires du centre (selon l'origine et le motif)



- ➔ Un usage important de la voiture pour les pendulaires du centre, quelque soit le motif de déplacements,
- ➔ Un usage non négligeable de l'autoroute (environ un tiers).

Nombre de déplacements en voiture des personnes qui travaillent au centre

Lieu de résidence	Motifs de déplacements		
	Travail	Achats	Loisirs
centre	3 931	1 070	1 305
1c_nord	3 813	1 383	1 430
1c_ouest	7 608	1 174	1 436
1c_sud	6 089	1 231	1 415
2C	6 866	1 031	1 938
3C	12 299	1 458	3 261
reste 67	7 770	1 970	1 032
Total	48 377	9 318	11 817

Un tiers des personnes travaillant au centre ville utilise l'autoroute, soit environ la moitié des utilisateurs de l'automobile

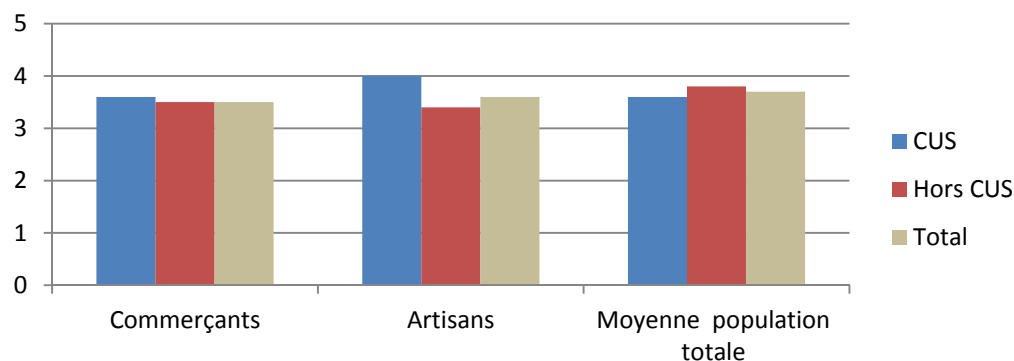
Note méthodologique : Le motif accompagnement est trop faible statistiquement pour pouvoir être présenté (moins de 30 individus).

3. Compléments d'analyses sur l'EMD

c) Zoom sur les commerçants/artisans : des pratiques presque « dans la moyenne »

- ✿ Mobilité moyenne des commerçants/artisans peu différente de la moyenne :

Mobilité des commerçants / artisans



- ✿ Les déplacements pour le motif travail représentent environ 20 % de leurs déplacements, assez proches de la moyenne.
- ✿ Nombre de déplacements des commerçants et artisans qui utilisent l'autoroute selon le lieu de résidence : **environ 10 000 déplacements par jour sur l'autoroute** → Une part réduite des flux autoroutiers

Notes méthodologiques : Tous les déplacements des commerçants/artisans sont comptabilisés, y compris leurs déplacements professionnels. Le nombre d'effectifs est à la limite de la validité statistique. C'est plus l'ordre de grandeur que la valeur qu'il convient de noter.

Lieu de résidence	Effectif
CUS	6 442
Hors CUS	4 020
Total	10 462

3. Compléments d'analyses sur l'EMD

c) Zoom sur les commerçants/artisans : des pratiques presque « dans la moyenne »

	Part modale des déplacements totaux des commerçants et des artisans				Moyenne total Bas-Rhin
Lieu de résidence	VP (conducteur)	VP (passager)	Utilitaires	Total VP	Total VP
CUS	51%	12%	5%	68%	46%
Hors CUS	60%	9%	8%	77%	70%
Total	56%	10%	7%	73%	60%

	Part modale des déplacements travail des commerçants et des artisans				Moyenne travail Bas-Rhin
Lieu de résidence	VP (conducteur)	VP (passager)	Utilitaires	Total VP	Total VP
CUS	50%	9%	15%	74%	59%
Hors CUS	54%	4%	25%	83%	84%
Total	52%	6%	21%	80%	72%

Une surreprésentation de la voiture et des utilitaires

- ✿ Les commerçants et les artisans effectuent 73 % de leurs déplacements en voiture ou utilitaires, 80 % pour les déplacements liés au travail.
- ✿ Pour les déplacements en lien avec le travail, 20 % sont réalisés en utilitaires (les utilitaires représentaient seulement 7 % des déplacements totaux).

3. Compléments d'analyses sur l'EMD

c) Zoom sur les commerçants/artisans : des pratiques presque « dans la moyenne »

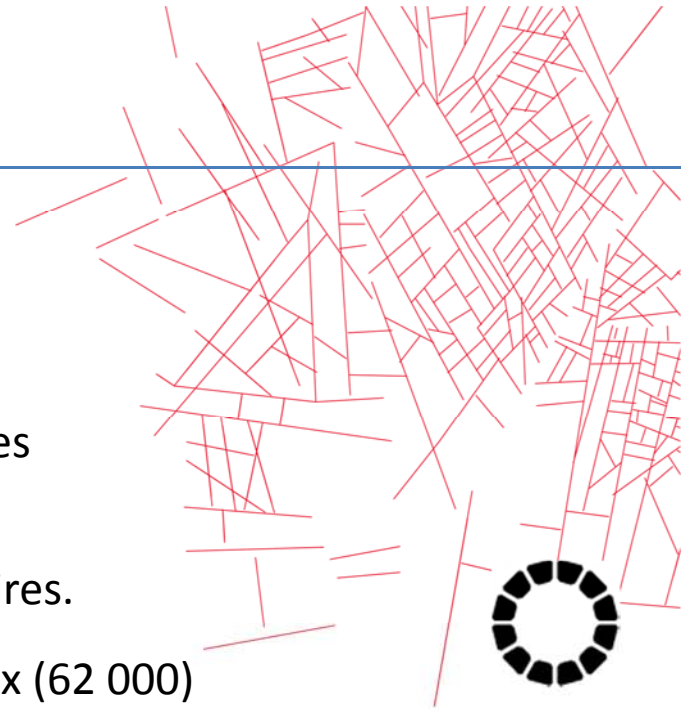
	Nombre de déplacements totaux des commerçants et des artisans			
Lieu de résidence	VP (conducteur)	VP (passager)	Utilitaires	Total VP
CUS	22 876	5 417	2 481	30 774
Hors CUS	41 728	5 930	5 673	53 331
Total	64 604	11 348	8 154	84 105

	Nombre de déplacements travail des commerçants et des artisans			
Lieu de résidence	VP (conducteur)	VP (passager)	Utilitaires	Total VP
CUS	4 039	767	1 196	6 001
Hors CUS	7 062	555	3 361	10 978
Total	11 101	1 321	4 557	16 979

3. Compléments d'analyses sur l'EMD

d) Les utilitaires : un usage qui reste faible

- ✿ Les utilitaires représentent 4 % du parc total de véhicules (source EMD 2009 – Bas-Rhin).
- ✿ Les artisans et commerçants possèdent 13 % des utilitaires.
- ✿ Les utilitaires représentent 2 % des déplacements totaux (62 000) et 7 % des déplacements pour le motif travail (37 000).
- ✿ 60 % des déplacements en utilitaire sont pour le motif travail.
- ✿ L'EMD n'a pas posé la question de l'utilisation de l'autoroute aux conducteurs d'utilitaires



Note méthodologique : Sont recensés l'ensemble des véhicules concernés (y compris les voitures sans permis ou électriques). Il s'agit des véhicules possédés par le ménage, ainsi que des véhicules à disposition totale ou limitée à l'une ou des personnes du ménage. Attention, ce recensement ne comprend pas les deux-roues.
Les véhicules prêtés ou loués ne seront pris en compte que s'ils sont à disposition totale du ménage durant toute la période de collecte des données.

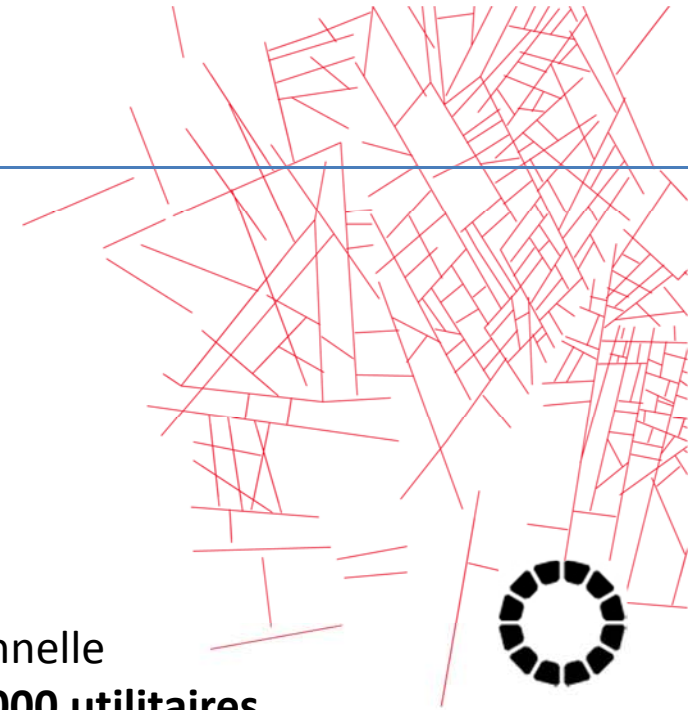
3. Compléments d'analyses sur l'EMD

d) Les utilitaires : un usage qui reste faible

zone origine	Destination CUS	
CUS	9 651	62%
3 ^{ème} couronne	2 859	18%
Reste 67	3 086	20%
Total	15 595	100%

- ✿ Si la part d'utilitaires utilisant l'autoroute est proportionnelle à celle des automobilistes, cela impliquerait **environ 5 000 utilitaires par jour sur l'autoroute (hypothèse basse)**.
- ✿ Elle n'excède très probablement pas **10 000 utilitaires par jour sur l'autoroute (hypothèse haute)**.
- ✿ Dans tous les cas, l'ordre de grandeur est assez proche de la part des utilitaires dans le parc de véhicule.

Note méthodologique : Une part des flux internes à la CUS (impossible à évaluer, mais probablement non négligeable) n'utilise pas forcément le réseau autoroutier strasbourgeois.
La troisième couronne intègre les communes du SCOTERS hors CUS ainsi que des secteurs de Molsheim et Obernai.



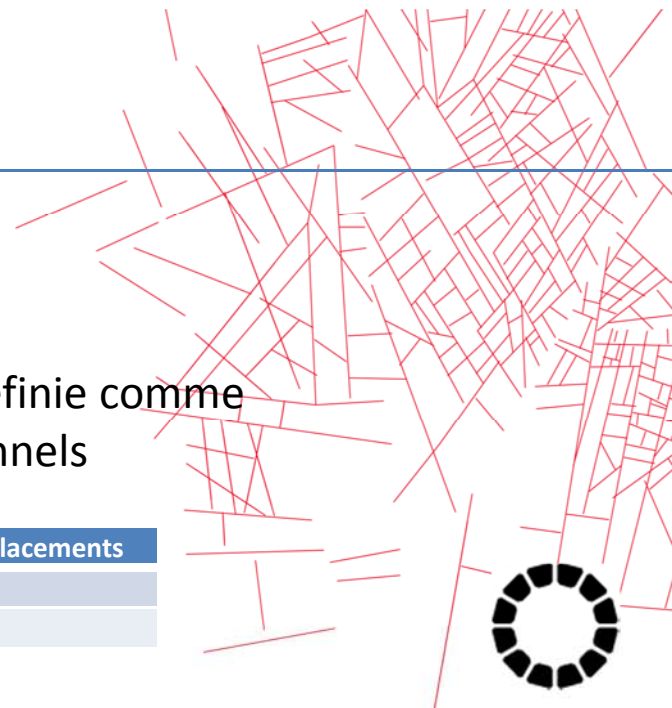
3. Compléments d'analyses sur l'EMD

e) Zoom sur le motif « tournée »

- ❁ **Note méthodologique - Définition** : Une tournée est définie comme un enchaînement de plus de 6 déplacements professionnels

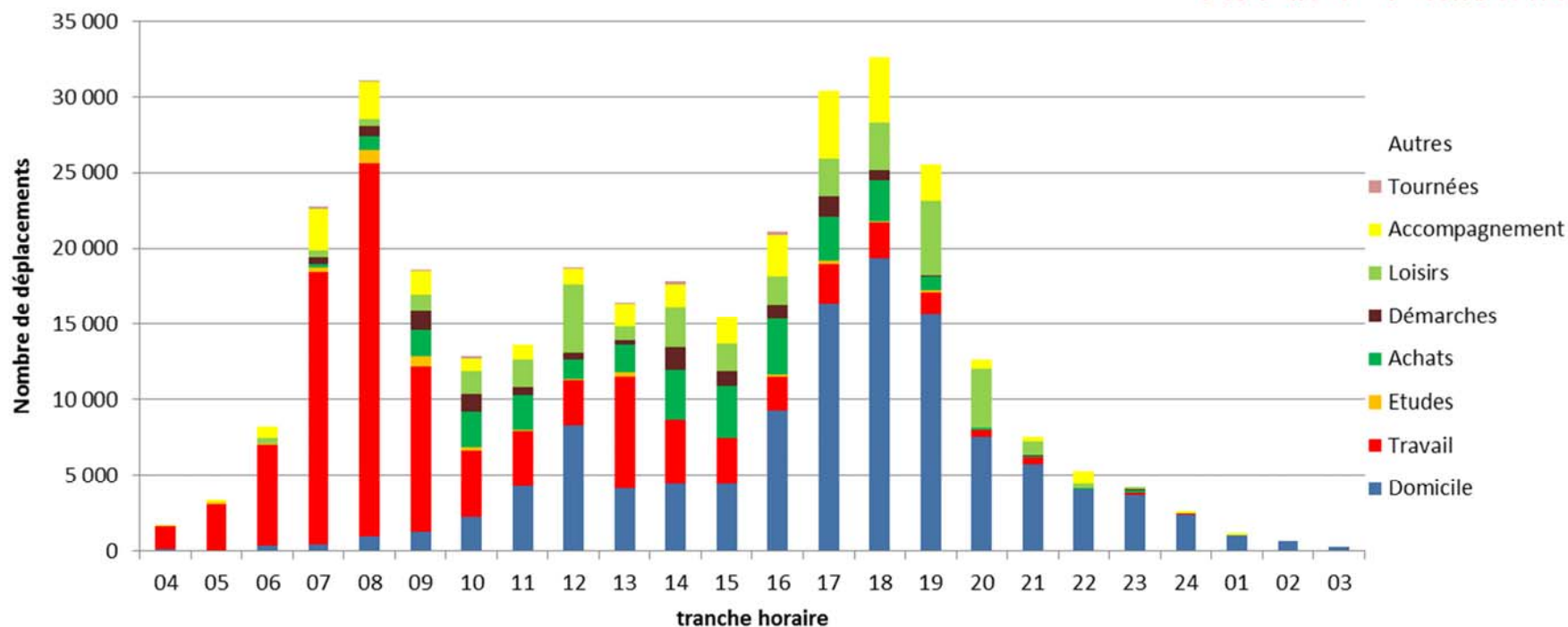
	Nombre de tournées	Nombre total de déplacements
total	7 380	3 940 458
A destination de la CUS	2947	1 724 221

- ❁ Environ 5 780 personnes (soit 0,5 % de la population) ont réalisé au moins une tournée. Ces données, quoique faibles, sont « valables statistiquement » (avec les limites de l'enquête présentées en introduction).
- ❁ Les tournées à destination de la CUS génèrent donc environ 20 000 déplacements dont une partie, *et une partie seulement*, utilise le système autoroutier strasbourgeois.
- ❁ L'EMD ne donne pas d'information sur l'usage de l'autoroute qui en est fait.



3. Compléments d'analyses sur l'EMD

f) L'heure de pointe du soir est dimensionnante sur le système autoroutier strasbourgeois

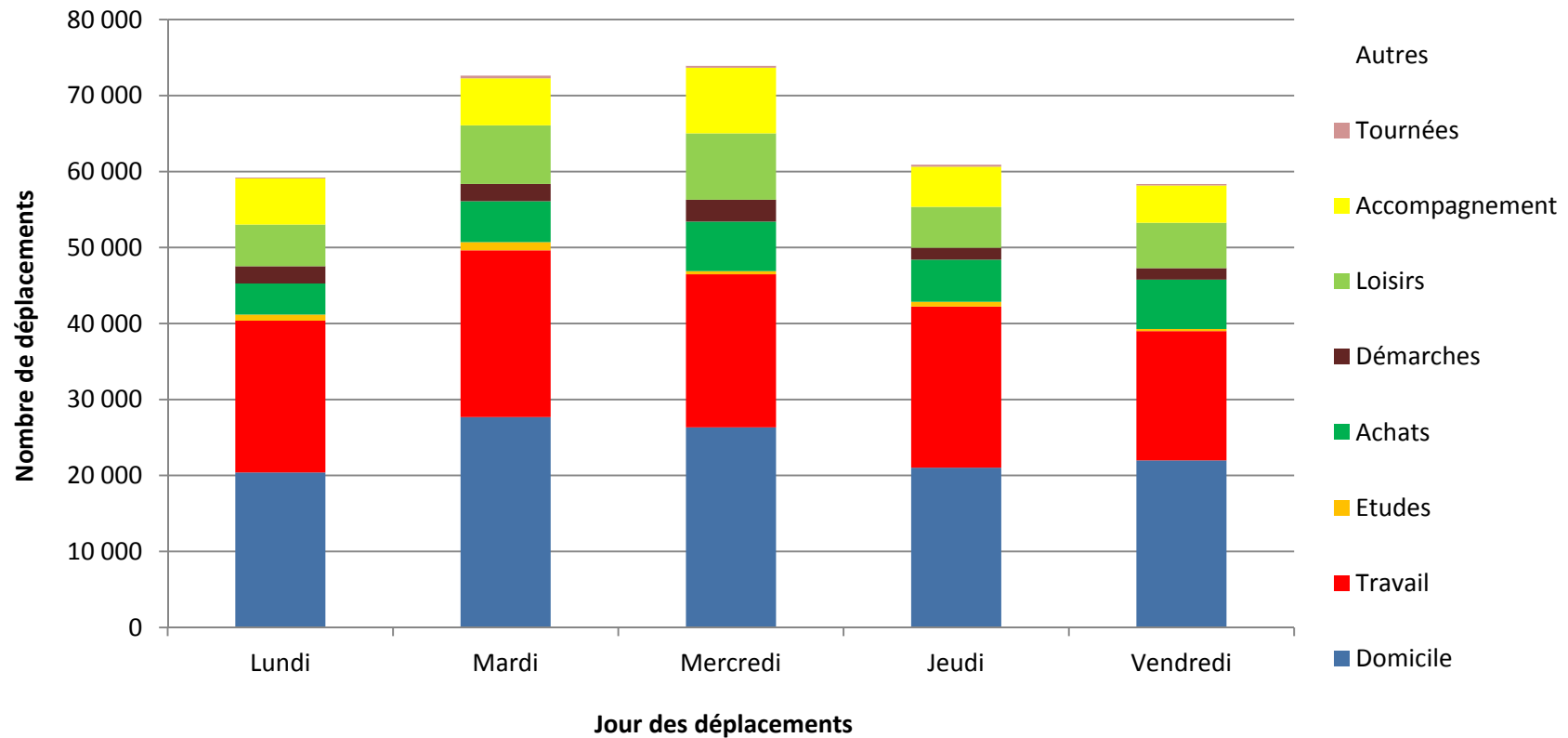


L'heure de pointe du soir est aujourd'hui dimensionnante

- ➔ 22 % des déplacements entre 7h et 10h (très forte part du motif « travail »)
- ➔ 27 % entre 17h et 20h
- ➔ Le vieillissement de la population devrait renforcer cette tendance.

3. Compléments d'analyses sur l'EMD

g) Différences de fréquentation du système autoroutier strasbourgeois selon les jours

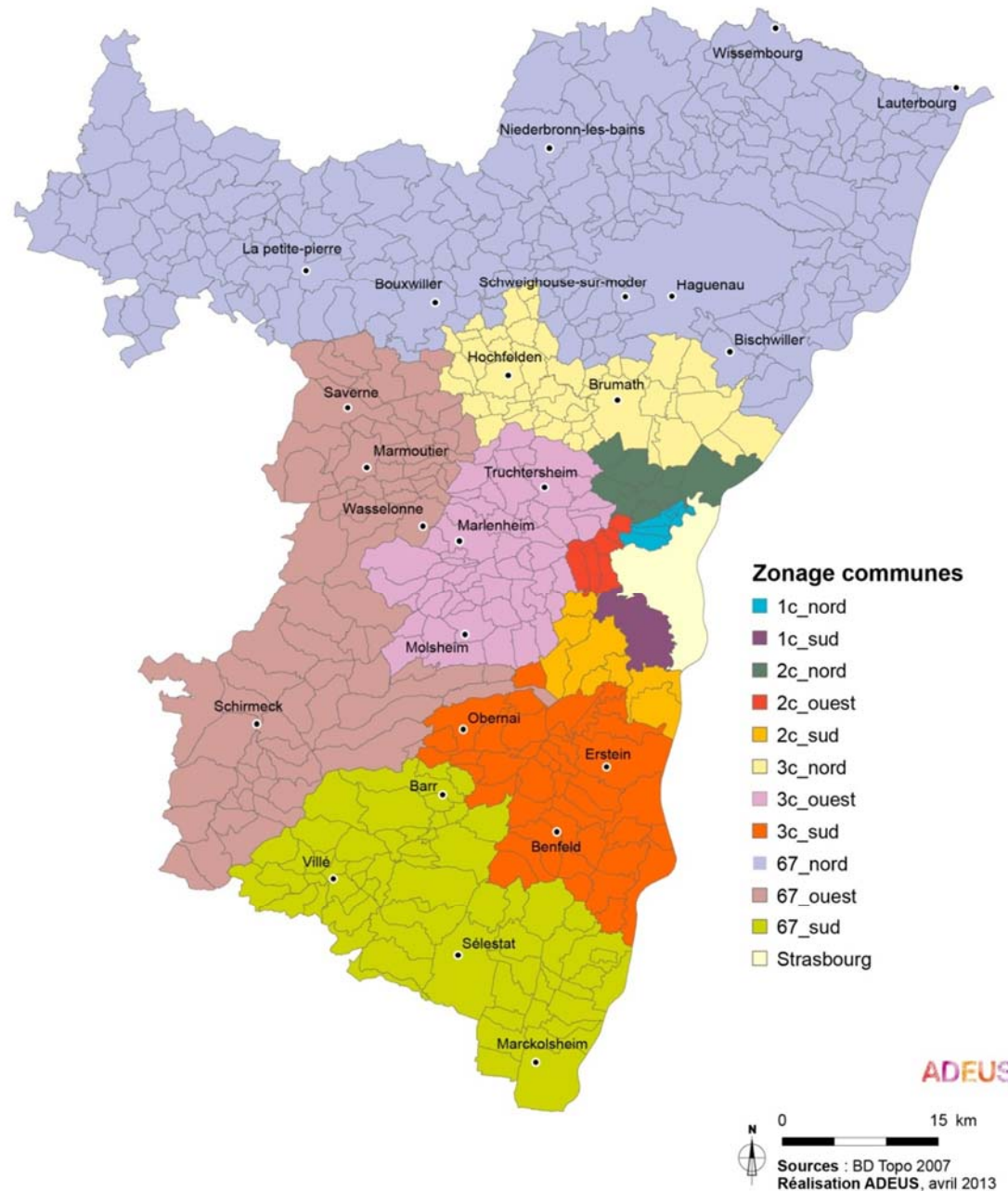




Compléments basés sur les migrations alternantes

4. Compléments basés sur les migrations alternantes

- ❁ La source de données utilisée concerne les migrations alternantes en 2009, basées sur le recensement rénové de la population.
- ❁ **Attention, il s'agit de deux photos, une inversion de tendance en 2006 peut ne pas être visible.**
- ❁ Un découpage compatible avec celui de l'EMD.
- ❁ Forte diminution des migrations sortantes vers l'étranger **en Alsace**.



4. Compléments basés sur les migrations alternantes

Localisation des lieux d'emplois selon les lieux de résidence (pour mémoire)

		Lieu de travail								Effectif total
		1er		2ème		3ème		4ème		
Lieu de résidence	Strasbourg	Strasbourg	73%	hors Bas-Rhin	5%	1c_sud	5%	1c_nord	4%	108 237
	1c_nord	Strasbourg	42%	1c_nord	32%	2c_nord	6%	1c_sud	4%	25 034
	1c_sud	Strasbourg	37%	1c_sud	34%	2c_sud	7%	1c_nord	4%	24 098
	2c_nord	Strasbourg	36%	2c_nord	27%	1c_nord	12%	67_nord	5%	15 003
	2c_ouest	Strasbourg	45%	2c_ouest	20%	1c_nord	9%	1c_sud	6%	9 948
	2c_sud	Strasbourg	36%	2c_sud	27%	1c_sud	12%	3c_sud	5%	13 923
	3c_nord	3c_nord	30%	Strasbourg	25%	67_nord	15%	2c_nord	8%	26 237
	3c_ouest	3c_ouest	38%	Strasbourg	28%	67_ouest	5%	1c_nord	5%	36 590
	3c_sud	3c_sud	44%	Strasbourg	18%	hors Bas-Rhin	7%	67_sud	7%	31 388
	67_nord	67_nord	64%	hors Bas-Rhin	18%	Strasbourg	7%	3c_nord	3%	115 710
	67_ouest	67_ouest	47%	Strasbourg	15%	3c_ouest	12%	3c_sud	6%	41 029
	67_sud	67_sud	58%	hors Bas-Rhin	19%	3c_sud	8%	Strasbourg	7%	38 514
	485 713									

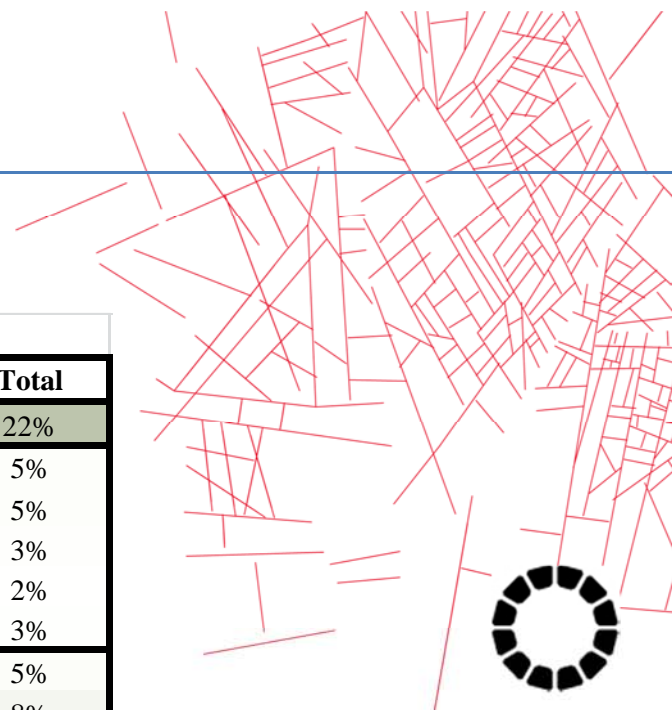
→ Rôle prééminent de Strasbourg comme pôle d'emploi pour l'ensemble des habitants de la CUS

Lire le tableau : 42 % des actifs occupés de la « première couronne nord » travaillent à Strasbourg (première destination), 32 % travaillent à l'intérieur de la « première couronne nord » (deuxième destination), 6 % dans la « seconde couronne nord » (troisième destination), 4 % dans la « première couronne sud » (quatrième destination).

4. Compléments basés sur les migrations alternantes

Localisation des lieux d'habitat selon les lieux d'emplois

		Lieu de travail				Total
		Strasbourg	Reste CUS	Reste Bas-Rhin	Hors Bas-Rhin	
Lieu de résidence	Strasbourg	52%	18%	4%	12%	22%
	1c_nord	7%	14%	1%	2%	5%
	1c_sud	6%	14%	1%	2%	5%
	2c_nord	4%	8%	1%	1%	3%
	2c_ouest	3%	5%	0%	1%	2%
	2c_sud	3%	8%	1%	1%	3%
	3c_nord	4%	6%	6%	4%	5%
	3c_ouest	7%	8%	9%	2%	8%
	3c_sud	4%	6%	9%	5%	6%
	67_nord	6%	7%	39%	48%	24%
	67_ouest	4%	4%	14%	3%	8%
	67_sud	2%	2%	13%	17%	8%
	Total	100%	100%	100%	100%	100%
Effectif total	153 653	83 522	205 982	42 556	485 713	



- Trois quart des emplois de Strasbourg sont occupés par des habitants de la CUS
- Deux tiers des emplois de la CUS hors Strasbourg sont occupés par des habitants de la CUS

Lire le tableau : 52 % des actifs occupés travaillant à Strasbourg habitent Strasbourg, 7 % habitent dans la « première couronne nord », 6 % dans la « première couronne sud », 4 % dans la « deuxième couronne nord », etc.

4. Compléments basés sur les migrations alternantes

Dont frontaliers

Variation 2009 – 1999 des migrations alternantes

		Lieu de travail					Total	
		Strasbourg	couronne de résidence	CUS (hors Strasbourg et couronne de résidence)	Reste du Bas-Rhin (hors couronne de résidence)	Hors du Bas-Rhin		
Lieu de résidence	Strasbourg	4%	10%	21%	-5%	6%		
	1c_nord	-5%	-1%	14%	-31%	-3%	2%	
	1c_sud	-7%	9%	13%	-3%	3%		
	2c_nord	-8%	10%	34%	-26%	4%		
	2c_ouest	-7%	26%	15%	-29%	6%		
	2c_sud	4%	7%	32%	-13%	6%		
	3c_nord	11%	9%	21%	-13%	14%	13%	
	3c_ouest	4%	10%	38%	-8%	14%		
	3c_sud	9%	7%	29%	-8%	11%		
	67_nord	41%	8%	58%	44%	-6%	10%	13%
	67_ouest	20%	4%	50%	31%	-2%	15%	
	67_sud	28%	10%	62%	53%	12%	17%	
	Total	5%	7%	22%	30%	-5%	9%	

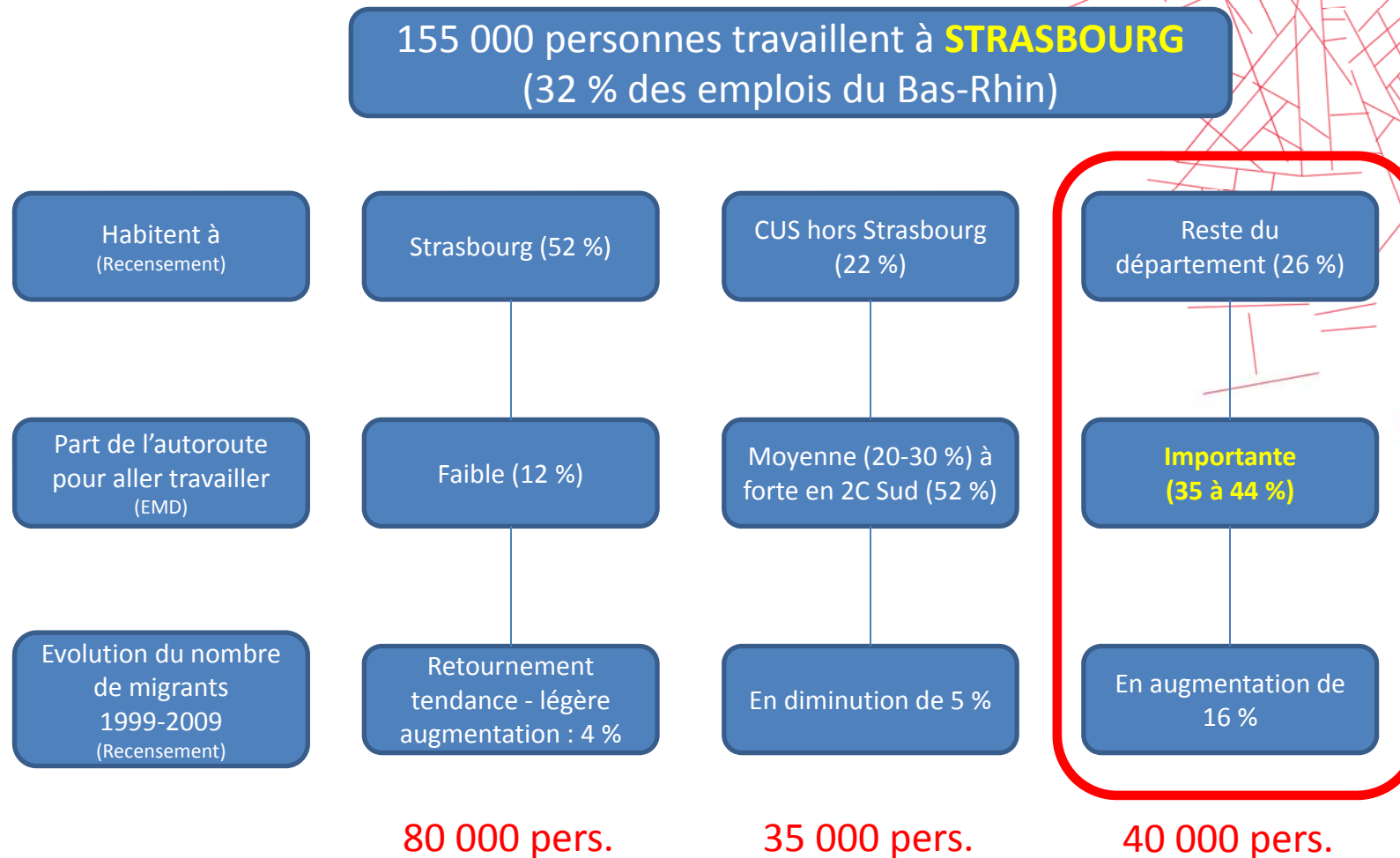
Note méthodologique :

Une variation positive entre 1999 et 2009 peut cacher une réalité plus complexe, avec une forte croissance entre 1999 et 2006, suivi d'une décroissance depuis cette date. Il convient donc de garder en tête que ces variations sont des tendances historiques, et ne sont pas forcément celles de demain.

- Diminution relative des migrations entre le reste de la CUS et Strasbourg,
- Augmentation des flux internes (dans une logique de renversement de tendance),
- Explosion des flux hors CUS mais diminution des flux sortants du département.

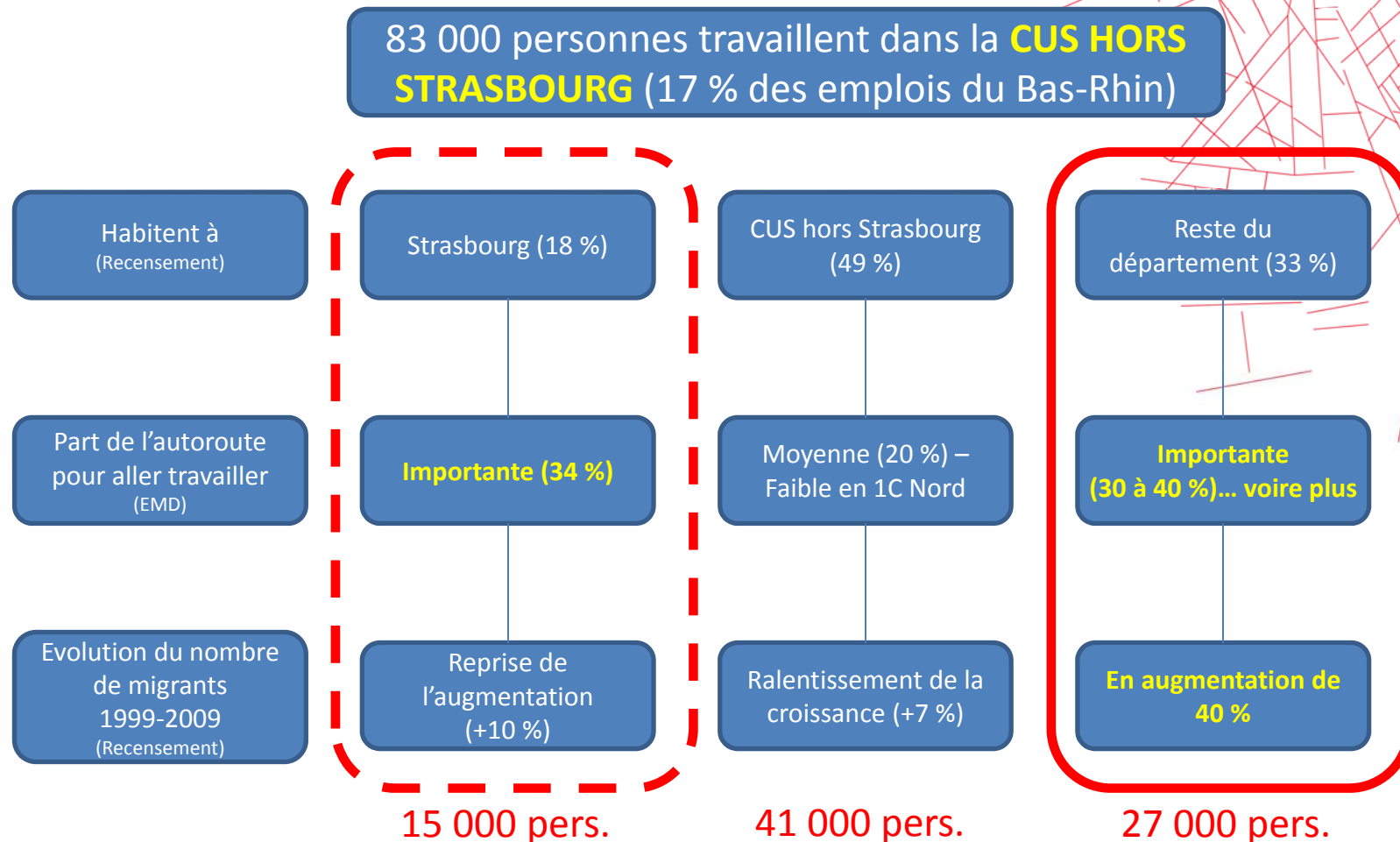
Lire le tableau : Les flux domicile-travail Strasbourg-Strasbourg ont augmenté de 4 %. Ceux entre la « première couronne nord » et Strasbourg ont diminué de 5 %. Le nombre d'habitants de la « première couronne nord » travaillant en « première couronne nord » ont diminué de 1 %, celui des habitants de la « première couronne nord » travaillant dans le reste de la CUS (hors Strasbourg et « première couronne nord ») a diminué de 2 %.

4. Compléments basés sur les migrations alternantes



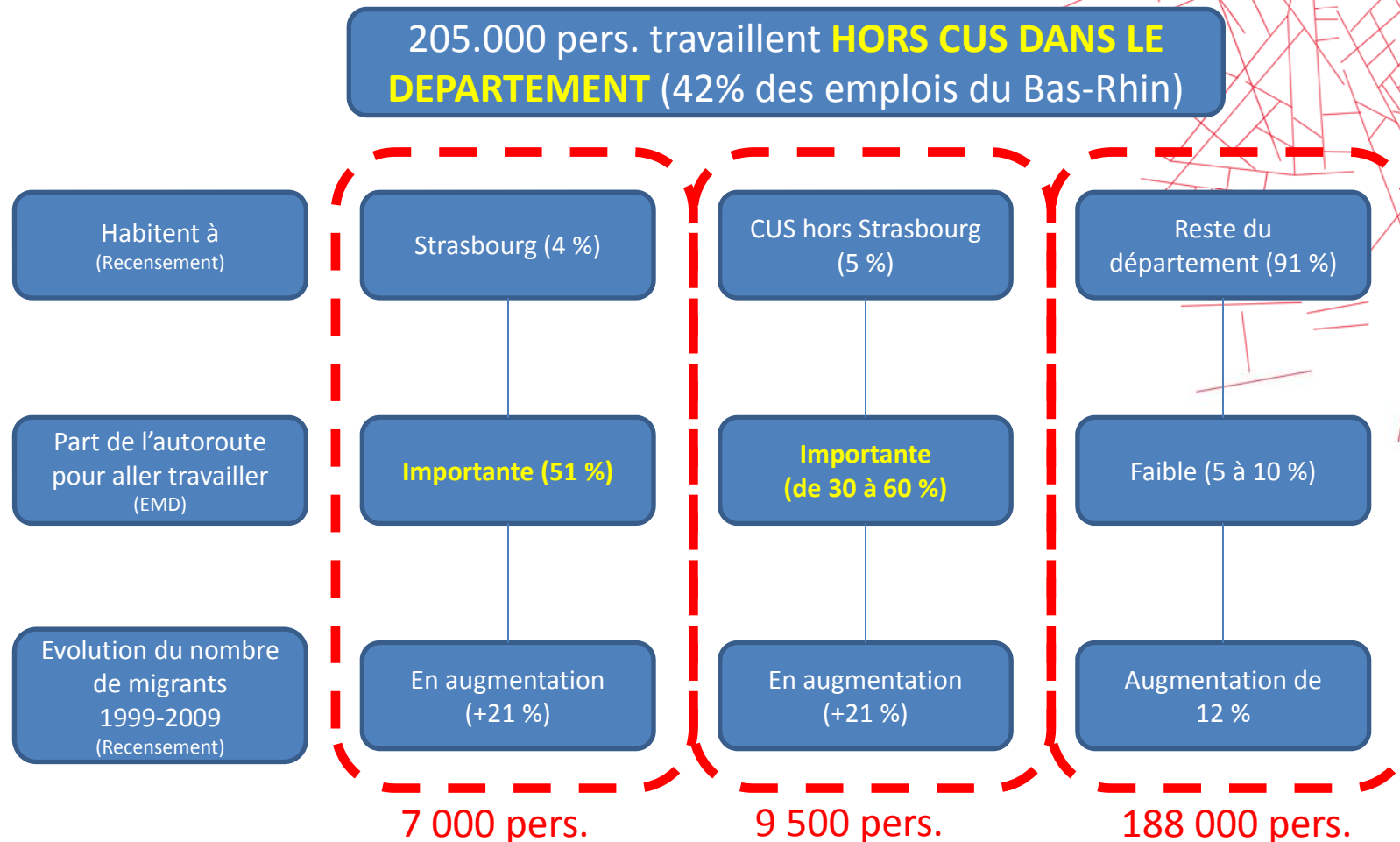
Note méthodologique : Les dynamiques importantes et génératrices de flux autoroutiers dans la CUS sont encadrées en rouge. Elles ne préjugent cependant pas des logiques de génération du trafic et ne se traduiront pas forcément dans les années à venir par une augmentation du trafic sur l'autoroute.

4. Compléments basés sur les migrations alternantes



Note méthodologique : Les dynamiques importantes et génératrices de flux autoroutiers dans la CUS sont encadrées en rouge. Elles ne préjugent cependant pas des logiques de génération du trafic et ne se traduiront pas forcément dans les années à venir par une augmentation du trafic sur l'autoroute.

4. Compléments basés sur les migrations alternantes

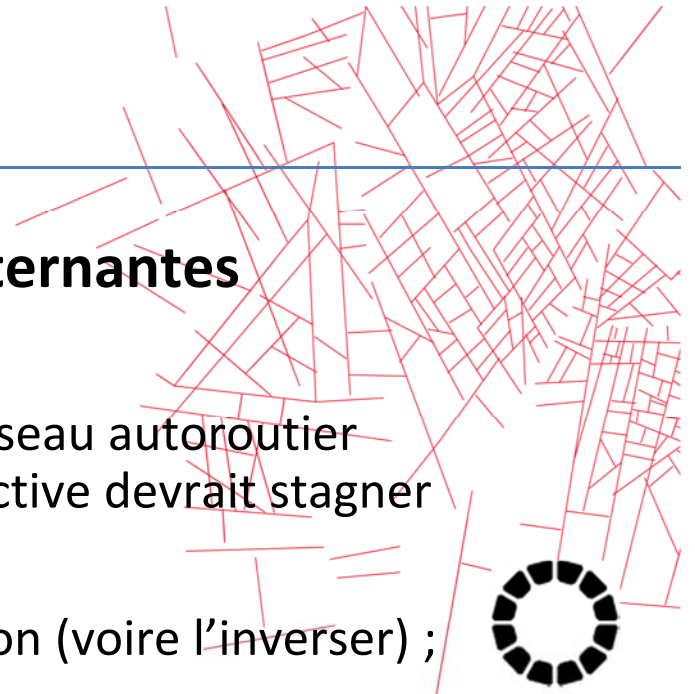


Note méthodologique : Les dynamiques importantes et génératrices de flux autoroutiers dans la CUS sont encadrées en rouge. Elles ne préjugent cependant pas des logiques de génération du trafic et ne se traduiront pas forcément dans les années à venir par une augmentation du trafic sur l'autoroute.

4. Compléments basés sur les migrations alternantes

Eléments de synthèse sur les migrations alternantes

- Importance du motif travail dans l'utilisation du réseau autoroutier strasbourgeois, même si la part de la population active devrait stagner dans les prochaines décennies ;
- Les flux de proximité semble ralentir leur diminution (voire l'inverser) ;
- Les augmentations de flux les plus importantes sont liées aux dynamiques d'urbanisation ;
- Ils concernent les liens entre la CUS et le hors CUS avec des usages de l'autoroute qui restent importants...
- ... mais également parfois des alternatives en TC ferrés ou inter-urbains existantes et sous-utilisées (en contrepointe qui ne cesse de croître).





Equipe projet :

Benoît VIMBERT (chef de projet), Aline BOUVARD,
Nathalie GRIEBEL

Projet n° : 2.1.1.1

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

