

FLUX ROUTIERS EUROMÉTROPOLITAINS

VERS UNE BAISSÉ DE L'AUTOMOBILITÉ ?

366

SEPTEMBRE 2026



MOBILITÉ



Entre ouverture de l'A355, mise en œuvre des voies réservées au covoiturage, restrictions de circulation sur les boulevards strasbourgeois et extensions de tram et de bus à haut niveau de service, l'infrastructure routière de l'Eurométropole de Strasbourg a été modifiée en profondeur au cours de la dernière décennie.

Ces transformations s'inscrivent dans un contexte plus global de diminution de la mobilité quotidienne, portée exclusivement par la baisse de l'usage de la voiture, que ce soit en tant que conducteur ou que passager. En parallèle, l'usage des autres modes (marche, vélo, transports collectifs) se maintient, voire augmente.

Cette note s'attelle à comprendre les changements dans l'utilisation des différents réseaux routiers eurométropolitains et les évolutions de pratiques modales à l'œuvre, en se fondant sur l'exploitation de l'enquête mobilité certifiée Cerema 2024.

Les typologies de flux

Le réseau hyperstructurant : un lien entre l'Eurométropole et les territoires voisins

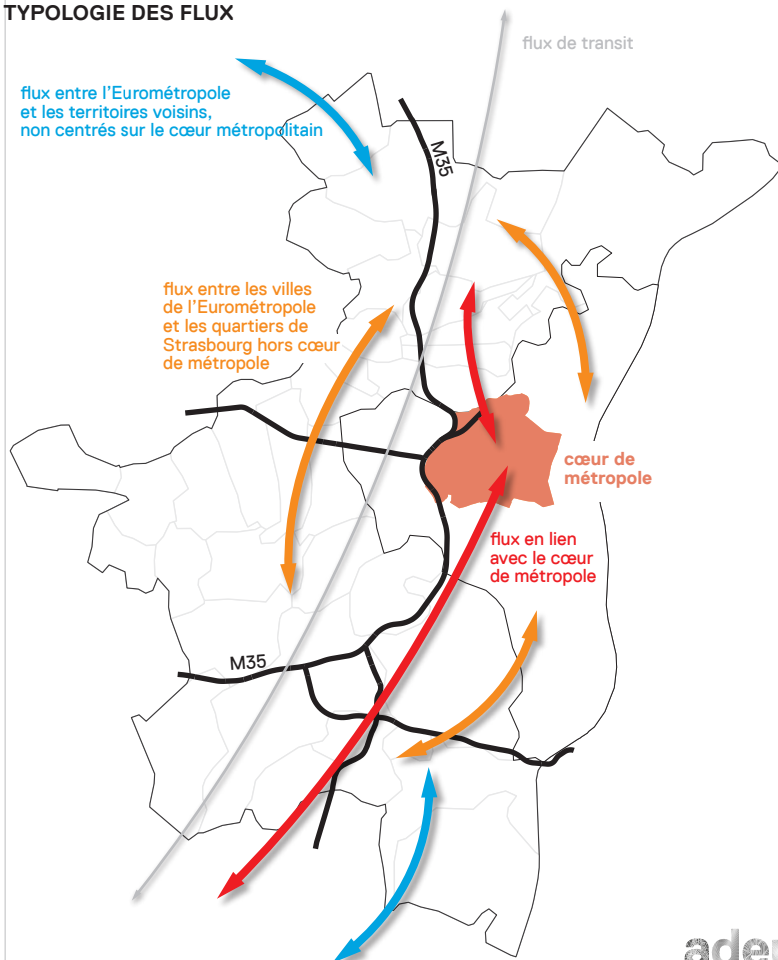
Le réseau hyperstructurant eurométropolitain est constitué d'axes à chaussées séparées, en site propre, et avec des vitesses maximales autorisées d'au moins 70 km/h (exception faite de la M83 au niveau de Fegersheim).

Ce réseau remplit trois fonctions territoriales différentes :

- **Des flux en lien avec le cœur de métropole :** 25 % des flux automobiles quotidiens, constitués aux deux tiers de véhicules d'habitants de l'Eurométropole, pour lesquels il existe a priori une alternative en transports collectifs. Par cœur de métropole, l'on entend tout ce qui se situe entre la gare et l'université, et entre le Wacken et l'hôpital.
- **Des flux entre les villes de l'Eurométropole et les quartiers de Strasbourg hors cœur de métropole :** 35 % des flux quotidiens, constitués très largement de véhicules d'habitants de l'Eurométropole.
- **Des flux entre l'Eurométropole et les territoires voisins, non centrés sur le cœur métropolitain :** 40 % des flux, constitués aux deux tiers d'habitants hors Eurométropole de Strasbourg, pour lesquels l'alternative en transports collectifs est peu concurrentielle.

Les flux de transit, difficilement mesurables par l'enquête mobilité certifiée Cerema, **ne sont plus censés être une fonction du réseau M35, car pris en charge par l'A355**. Il existe cependant un léger reliquat de véhicules en transit sur la M35, estimé à 2 600 véh./jour selon l'enquête plaque de 2023¹, soit 1 % des flux du réseau hyperstructurant.

TYPOLOGIE DES FLUX

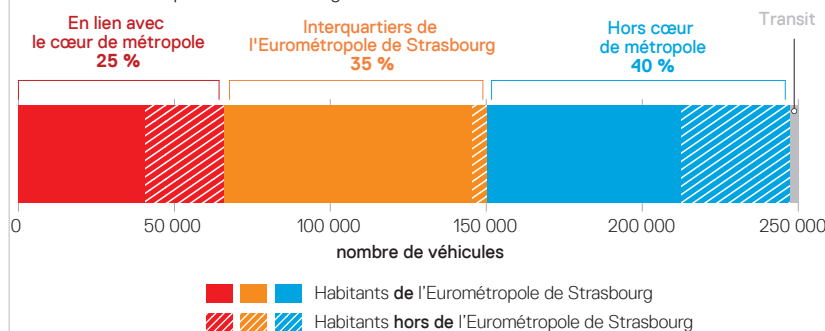


adeus

Source : EMD 2009, EMC² 2024

TYPOLOGIE DES FLUX SUR LA M35

En fonction du lieu de résidence : Eurométropole de Strasbourg ou hors Eurométropole de Strasbourg



adeus

Source : EMC² 2024, enquête plaque 2023

1. L'enquête plaque s'est déroulée le 9 novembre 2023 pendant 24 h. Ce jour-là, plusieurs caméras ont été installées en différents points du réseau routier strasbourgeois. Elles relèvent alors les plaques minéralogiques de tous les véhicules y circulant. Ces plaques sont ensuite pseudonymisées afin de reconstruire l'état du trafic suivant l'horaire et les différents points de l'enquête.

De l'importance de la population dans l'analyse des déplacements

Déplacements = population x mobilité

Les déplacements sont le produit de la population et de la mobilité : si la population augmente à mobilité constante, alors les flux croissent ; si la mobilité baisse à population constante, alors les déplacements diminuent. Ainsi, lors de toute comparaison temporelle, il convient d'analyser ces deux facteurs pour comprendre leur influence.

En l'occurrence, afin d'analyser les impacts des politiques publiques en matière de mobilité, le paramètre démographique sera fixé pour ne laisser varier que la mobilité. Ainsi, toutes les variations présentées dans ce travail seront une comparaison entre :

- population 2024 avec mobilité 2009 (c'est-à-dire « ce qu'on aurait eu si les gens avaient gardé leurs pratiques de 2009 »),
- population 2024 avec mobilité 2024 (c'est-à-dire « ce que les gens font réellement aujourd'hui »).

Plus d'automobilistes potentiels entre 2009 et 2024

Dans la mesure où l'on s'intéresse aux flux automobiles, l'on considèrera dans ce travail uniquement les personnes pour lesquelles la voiture est un capital de mobilité potentiel, à savoir celles qui sont majeures avec permis de conduire et dont le ménage possède au moins un véhicule. **Ces personnes, qu'on appellera « automobilistes potentiels », étaient au nombre de 654 000 en 2009, contre 725 000 en 2024 à l'échelle du Bas-Rhin**, marquant donc une croissance d'environ 10 % équitablement répartie entre l'Eurométropole de Strasbourg et le reste du Bas-Rhin.

La croissance démographique des automobilistes potentiels est plus importante que la croissance démographique générale (+2 %), en lien avec le vieillissement de la population (les personnes majeures sont passées de 79 % de la population en 2009 à 84 % en 2024) et un permis de conduire plus généralisé (de 83 % des majeurs en 2009 à 87 % en 2024).

Mais une mobilité automobile en baisse

La mobilité des automobilistes potentiels doit être considérée sous deux aspects : le nombre de déplacements quotidiens et les pratiques modales.

En l'occurrence, **la mobilité des automobilistes potentiels diminue de manière homogène sur presque tous les types de déplacements (-10 %)**, à l'image de la tendance générale de baisse de la mobilité observée sur le Bas-Rhin entre 2009 et 2024.

Cette baisse de la mobilité des automobilistes potentiels est de surcroît largement portée par l'automobile, passant de 1,2 déplacement en voiture par jour en 2009 à 0,9 en 2024 (-30 %). Cette baisse plus forte de l'automobilité par rapport à la mobilité générale est le signe d'autres choix modaux de la part des automobilistes potentiels.

Notons cependant que **la baisse de la mobilité tous modes des automobilistes potentiels eurométropolitains en lien avec le cœur de métropole est particulièrement forte : -30 %** (contre -10 % pour le reste de la population de l'Eurométropole), signe d'une baisse de fréquentation du cœur de métropole par cette clientèle spécifique.

Les chiffres présentés dans cette note sont issus de l'enquête mobilité certifiée Cerema 2024 (EMC² 2024), et les comparaisons temporelles sont faites avec l'enquête ménage déplacement de 2009 (EMD 2009). Ces chiffres mesurent uniquement les flux automobiles effectués par les habitants du Bas-Rhin grâce aux déplacements recensés dans les enquêtes. Ne sont donc pas décomptés les flux des visiteurs, ni des poids lourds ou des véhicules utilitaires légers.

Évolution des flux sur le réseau hyperstructurant

Une baisse d'autant plus forte que la population croît...

En 2009, les flux sur le réseau hyperstructurant s'élevaient à 286 000 véhicules/jour. Si les automobilistes potentiels avaient gardé leurs pratiques de mobilité de 2009, alors les flux en 2024 seraient de 315 000 véh./jour. Or, les flux effectifs s'établissent en 2024 à 245 000 véh./jour. Ainsi, en s'affranchissant des effets démographiques, **les changements de mobilité ont permis de diminuer de 23 % les flux de véhicules sur le réseau hyperstructurant**, soit 70 000 véh./jour en moins.

Par ailleurs, la baisse des flux en lien avec le cœur de métropole est encore plus marquée (-34 %), passant d'un tiers des flux sur le réseau hyperstructurant en 2009 à un quart en 2024, de sorte que **son rôle est de moins en moins axé sur le cœur de métropole**.

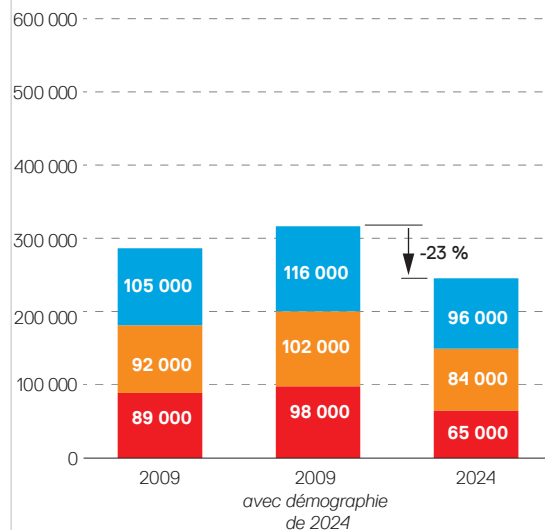
... et qui s'explique tant par la baisse de la mobilité que par des changements de pratiques modales

La baisse des flux sur le réseau hyperstructurant s'explique par deux raisons principales :

- **La baisse de la mobilité générale :** elle explique 40 % de la baisse des flux, soit 30 000 véh./jour. Derrière cette baisse, l'on peut retrouver des changements démographiques (vieillessement de la population), de modes de vie (télétravail, digitalisation des activités, cf. note sur l'accompagnement,...) mais aussi des facteurs économiques.
- **La baisse de l'usage de la voiture :** elle explique 60 % de la baisse des flux, soit 42 000 véh./jour. Derrière cette baisse, l'on retrouvera des changements de pratiques modales, de programmes d'activités voire de valeur liée à l'automobile, ou encore des facteurs exogènes (prix du carburant).

En somme, la baisse des flux automobiles ne s'explique pas uniquement par la baisse de la mobilité, mais aussi par des changements de pratiques modales, qui font plus que compenser la croissance démographique.

TYPOLOGIE DES FLUX SUR LA M35
ÉVOLUTION 2009-2024



ÉCHANGEUR DE CRONENBOURG EN 2018 : avant l'ouverture de l'autoroute A355. Cette dernière a permis un report massif du trafic de poids-lourds, ce qui a eu pour effet d'améliorer la sécurité, les conditions de trafic et donc l'attractivité de la M35.

Et en-dehors du réseau hyperstructurant ?

Une baisse encore plus importante des flux automobiles

Sur le reste du réseau routier eurométropolitain, les flux automobiles s'élevaient à près de 460 000 véh./jour en 2009.

Si les automobilistes potentiels avaient gardé leurs pratiques de mobilité de 2009, alors les flux en 2024 seraient de 510 000 véh./jour. Or les flux effectifs s'établissent, en 2024, à 370 000 véh./jour. Ainsi, en s'affranchissant des effets démographiques, **les changements de mobilité ont permis de diminuer de 27 % les flux de véhicules sur le réseau routier non hyperstructurant**, soit 140 000 véh./jour en moins.

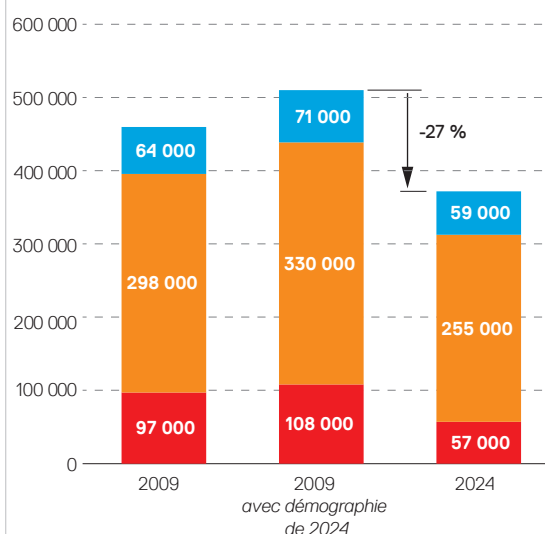
La baisse sur le réseau non hyperstructurant est encore plus forte que sur le réseau hyperstructurant. De surcroît, **la baisse est là encore plus marquée pour les flux axés sur le cœur de métropole : -47 % entre 2009 et 2024**. Cette forte baisse peut être liée aux restrictions sur la voiture (en particulier le stationnement) couplées au bouquet de mobilités alternatives développées (transports en commun et voies cyclables en site propre).

Baisse de mobilité, changement de pratiques modales, mais aussi reports spatiaux

La baisse des flux sur le réseau non hyperstructurant trouve trois raisons principales :

- **la baisse de la mobilité générale** : elle explique 35 % de la baisse des flux, soit 45 000 véh./jour,
- **la baisse de l'usage de la voiture** : elle explique 50 % de la baisse des flux, soit 65 000 véh./jour,
- **des reports spatiaux** : ils expliquent 15 % de la baisse des flux, soit 25 000 véh./jour. Ces reports spatiaux peuvent prendre deux formes différentes : d'une part, un report d'itinéraire vers le réseau hyperstructurant, dont les baisses de flux sont moins importantes, et qui s'avère très efficace pour contourner le cœur de métropole dont la capacité automobile a été réduite depuis 2009 ; d'autre part, des reports de la localisation du programme d'activités hors de l'Eurométropole, là où les contraintes sur l'automobile pèsent moins.

TYPOLOGIE DES FLUX HORS M35
ÉVOLUTION 2009-2024



Hors cœur
de métropole

Entre quartiers
de l'Eurométropole
de Strasbourg

En lien avec le
cœur de métropole

adeus

Source : EMD 2009, EMC* 2024



BOULEVARD DE LYON À STRASBOURG EN 2006 : la 2x3 voies a laissé place à la ligne de Bus à Haut Niveau de Service G et à une voie cyclable en site propre.

La marche et les transports collectifs interurbains plébiscités

Les changements de pratiques modales couvrent différentes réalités en fonction du type de déplacement, mais aussi du lieu de vie des automobilistes potentiels.

Le service express régional métropolitain (SERM) comme facteur de diminution des flux routiers

Le service express régional métropolitain de Strasbourg est une offre pertinente pour les déplacements entre l'Eurométropole de Strasbourg et les territoires voisins, et constitue un concurrent direct du réseau autoroutier.

C'est ainsi que **le report modal vers le SERM explique près de 60 % des 30 000 véh./jour en moins entre 2009 et 2024** (à population constante) effectués par les automobilistes potentiels qui n'habitent pas Eurométropole, entre celle-ci et ses territoires voisins. Le reste de la baisse peut être expliqué par la baisse de mobilité générale. En revanche, à ce jour, l'on ne constate pas, pour les habitants de l'Eurométropole de Strasbourg, de report de la voiture individuelle vers le SERM.

La marche, premier mode concurrent de la voiture ?

Sur les déplacements internes à l'Eurométropole, les automobilistes potentiels se dirigent plus largement vers la marche, du fait que ce sont principalement les déplacements courts en voiture qui diminuent.

En effet, **le report modal vers la marche explique 45 % des 150 000 véh./jour en moins entre 2009 et 2024** (à population constante) effectués par les automobilistes potentiels eurométropolitains. Le vélo explique aussi 7 % de la baisse des flux automobiles, tandis que le reste est lié à la baisse de la mobilité.

De même, les automobilistes potentiels qui n'habitent pas l'Eurométropole, mais qui s'y déplacent, privilégient désormais davantage la marche à pied, de sorte qu'elle explique 60 % des 15 000 véh./jour en moins de cette population.



GARE D'URMATT : une des gares du SERM de Strasbourg, dont le rabattement vers le pôle d'échange multimodal permet de diminuer les flux routiers



QUAI DES BATELIERS, À STRASBOURG : sa piétonnisation a donné lieu à une évaporation de trafic : l'entièreté des 10 000 véh./jour qui l'empruntaient ne s'est pas reportée sur les axes parallèles. À la place, ses usagers ont changé de mode (report modal), de lieux d'activités ou d'itinéraires (report spatial).

LE REPORT MODAL : PAS SI SIMPLE À APPRÉHENDER

Avec les enquêtes mobilité, il est impossible de dire si une personne spécifique a changé de mode entre deux millésimes, car l'enquête échantillonne la population et ne suit pas des individus en particulier. Ainsi, les reports modaux ici présentés sont purement numériques. Ils peuvent certes être liés à des changements de pratiques individuelles, mais aussi à des changements démographiques, à des modifications du programme d'activités, ou encore de mode de vie des populations des territoires.

Le trafic automobile restant : quelles marges de manœuvre ?

La moitié des déplacements automobiles fait moins de 5 km

Parmi les flux automobiles qui continuent d'emprunter le réseau routier eurométropolitain, **encore la moitié des 620 000 déplacements quotidiens effectués en voiture, en lien avec l'Eurométropole de Strasbourg, fait moins de 5 km** et pourrait donc être reportée vers les transports collectifs ou les modes actifs.

Ces déplacements courts en voiture se retrouvent logiquement très majoritairement, à plus de 80 %, sur le réseau routier non hyperstructurant. Ils sont également surreprésentés parmi les déplacements en lien avec la seconde couronne de l'Eurométropole. C'est notamment lié à des aménagements pour les modes actifs moins présents qu'en cœur de métropole, en particulier pour les déplacements entre communes.

Derrière le report de ces déplacements **se jouent l'apaisement de l'espace public et la diminution des émissions de polluants dans les zones urbaines.**

La difficulté des longs déplacements

Les déplacements longs, c'est-à-dire d'une distance supérieure à 20 km, se retrouvent à 80 % sur le réseau hyperstructurant. **Ces déplacements longs ne pèsent que pour 14 % des déplacements automobiles effectués en lien avec l'Eurométropole, mais pour 50 % des kilomètres parcourus.**

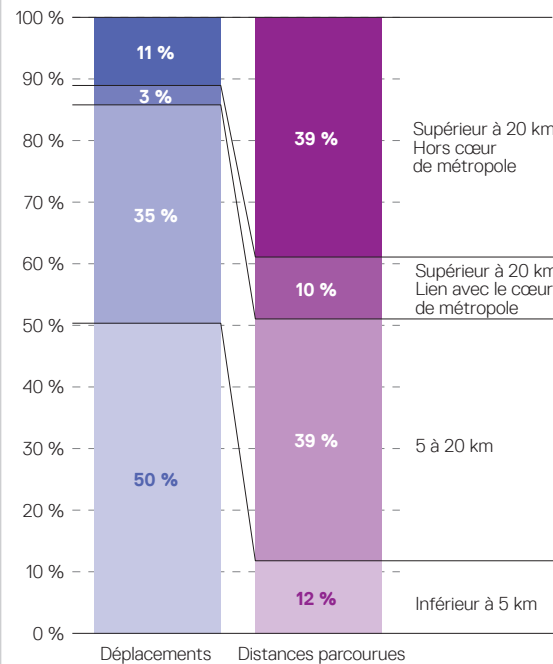
Ces déplacements longs sont aussi les plus émetteurs de gaz à effet de serre et de polluants, de sorte que leur report vers des modes alternatifs est particulièrement important pour limiter l'impact environnemental de la mobilité voiture.

Cependant, la difficulté de report modal réside dans le fait que **75 % de ces déplacements ne sont pas en lien avec le cœur de métropole, mais avec des territoires où l'offre de transport collectif est peu concurrentielle** avec la voiture.

Vers plus de covoiturage ?

Pour répondre à ces déplacements longs difficilement reportables vers les transports collectifs, le covoiturage peut s'avérer une solution à promouvoir avec des impacts positifs tant économiques qu'écologiques. Pourtant, la tendance actuelle est à la baisse du taux d'occupation des véhicules sur le réseau hyperstructurant y compris pour des déplacements domicile-travail (de 1,12 en 2009 à 1,06 en 2024).

DISTANCES DES DÉPLACEMENTS AUTOMOBILES EN LIEN AVEC L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG
EN NOMBRE ET EN KILOMÈTRES PARCOURUS



adeus

Source : EMD 2009, EMC² 2024

Conclusion et enjeux

Si les pratiques de mobilité étaient restées inchangées entre 2009 et 2024, alors le trafic aurait augmenté sur l'ensemble du réseau routier eurométropolitain, du fait d'une population croissante. **Pourtant, en 2024, les flux automobiles sont plus faibles qu'en 2009.** Cette baisse résulte à la fois de la **baisse de la mobilité générale** – les automobilistes, à l'image du reste de la population, se déplacent moins qu'en 2024 – **mais aussi de changements de pratiques modales.** Les automobilistes potentiels se sont reportés vers le train pour les déplacements en lien avec l'Eurométropole de Strasbourg, et massivement vers la marche ainsi que dans une moindre mesure vers le vélo pour les déplacements internes à l'Eurométropole de Strasbourg. Cette baisse de l'automobilité se retrouve également dans la fréquence d'usage de la voiture : 76 % des automobilistes potentiels bas-rhinois déclarent l'utiliser plusieurs fois par semaine en 2024, contre 88 % en 2009.

De surcroît, **les flux automobiles diminuent plus fortement sur le réseau routier non hyperstructurant.** Cela s'explique par les faibles distances pratiquées sur ce réseau, aisément

reportables vers la marche, mais aussi par du report spatial vers le réseau M35, sur lequel les conditions de trafic se sont améliorées depuis l'ouverture de l'A355.

Malgré la forte baisse des flux routiers, il existe cependant encore d'importantes marges de manœuvre :

- d'un côté, **les déplacements courts : en 2024 la moitié des déplacements automobiles font moins de 5 km.** Leur report modal répond à des enjeux d'apaisement de l'espace public, de diminution de la pollution urbaine et à une augmentation de la pratique des modes actifs bénéfiques à la santé,
- de l'autre, **les déplacements longs : minoritaires mais responsables de 50 % des kilomètres parcourus.** La diminution de ces déplacements répond à des enjeux d'émissions de polluants et de gaz à effet de serre.

Ces marges répondent à des objectifs différents sans pour autant être incompatibles.

Enfin, même si le cœur de métropole reste attractif pour le reste de la population, les automobilistes potentiels

eurométropolitains s'y rendent moins qu'avant : leur mobilité en lien avec le cœur de métropole chute (-30 %) plus fortement que leur mobilité générale, et d'autant plus que leur fréquence d'usage de la voiture est importante. Cela témoigne d'un report spatial des activités, et donc **d'une baisse de la fréquentation du cœur de métropole de cette clientèle pour laquelle la voiture est ancrée dans le mode de vie.** Ce phénomène de report spatial explique en partie l'évaporation de trafic observée lors de piétonisation ou de diminution de capacité d'axes routiers. Ce maintien de l'importance de la voiture pour certaines personnes fait écho aux premiers résultats de l'enquête modes de vie 2025 portée par l'Adeus : **la moitié des ménages eurométropolitains juge très importantes l'accessibilité en voiture et les capacités de stationnement lors de leur choix résidentiel.**

Pour aller plus loin :

- [Nos modes de vie en 2025 : premiers éclairages](#), Note de l'Adeus n°359, mars 2026
- [Le REME ferroviaire : un lien territorial et social](#), Note de l'Adeus n°356, mars 2026
- [Covoiturage et accompagnement : entre autonomisation des enfants et digitalisation des modes de vie ?](#) Note de l'Adeus n°355, janvier 2026
- [Enquête mobilité 2024-2025 : Résultats essentiels](#), Adeus, décembre 2025
- [Observatoire du trafic routier](#)
- [Le réseau autoroutier de l'Eurométropole de Strasbourg : fonctionnement et perspectives](#), Note de l'Adeus n°291, octobre 2020