

ENQUÊTE MOBILITÉ

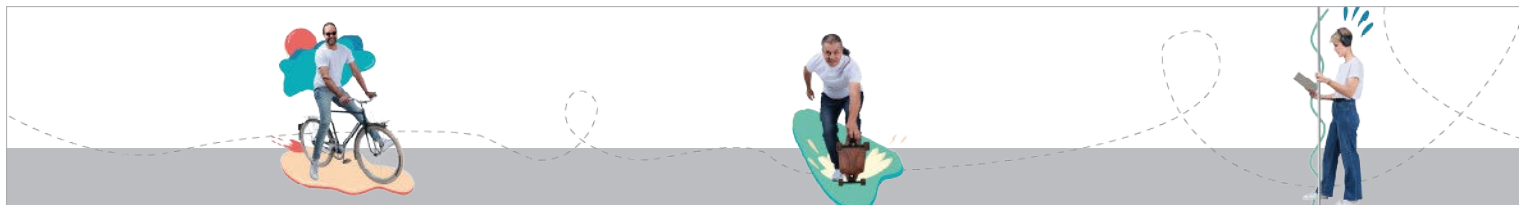
2024-2025

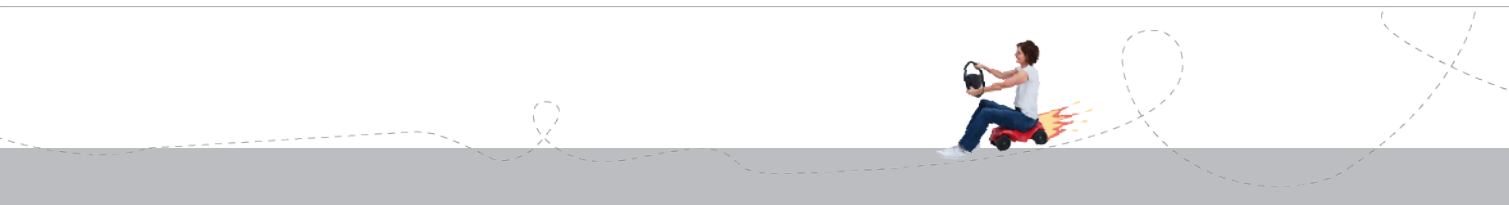
RÉSULTATS ESSENTIELS

JUILLET 2026



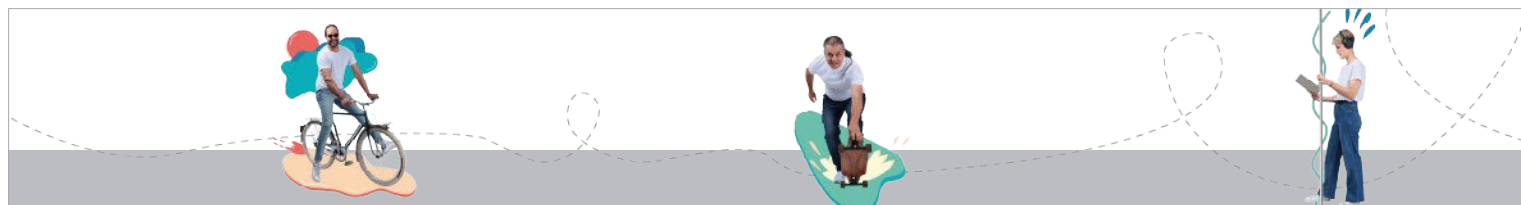
BASSINS DE MOBILITÉ NORD ALSACE, GRANDS TERRITOIRES





Sommaire

Éléments introductifs	4
Note méthodologique sur l'EMC ² Nord Alsace	6
Cadrage démographique	10
Les secteurs de découpages et d'analyses considérés	11
Lexique	12
COMBIEN (de déplacements génère-t-on) ?	13
Mobilité et immobilité	14
Les volumes de déplacements	16
Les distances parcourues	16
La durée des déplacements	18
Le volume de déplacements par mode	19
Les distances parcourues par mode	20
Le volume de déplacements par mode et motif	22
Le télétravail	23
POURQUOI (se déplace-t-on) ?	24
Les motifs de déplacement	25
La mobilité en fonction de l'âge	26
La mobilité selon le genre et l'âge	27
COMMENT (se déplace-t-on) ?	28
L'équipement des personnes et des ménages	29
Les parts modales	32
Les modes et motifs	41
Les motifs et modes	42
Les parts modales selon le genre	43
Les profils (genre) des usagers des modes	44
La clientèle des modes	45
Les profils (âge) des usagers des modes	46
Les parts modales selon la tranche d'âge	48
OÙ ET QUAND (se déplace-t-on) ?	49
Les habitudes de liens avec la métropole strasbourgeoise	50
Pulsations urbaines	51
ANNEXES	53



Éléments introductifs

Contexte et objectifs de la démarche

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

Elle est financée, dans le cadre du programme partenarial de l'Adeus, par l'État et au travers de la Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités, le Fonds Vert l'ADEME, la Région Grand Est, la Collectivité européenne d'Alsace, l'Eurométropole de Strasbourg, Mulhouse Alsace Agglomération et le Pôle métropolitain d'Alsace.

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

- ➔ le pilotage 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 ainsi que 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.

Le présent rapport fournit les premiers et principaux résultats de cette enquête à l'échelle du bassin de mobilité Nord Alsace permettant 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.

Modalités de réalisation de l'enquête

Cette enquête suit une méthodologie standardisée définie par le Cerema, lui permettant d'être certifiée et validée par celui-ci. Cette certification est garante de la comparabilité de cette enquête avec les précédentes réalisées localement, comme celle de 2009, mais aussi avec les autres enquêtes similaires réalisées sur le territoire français.

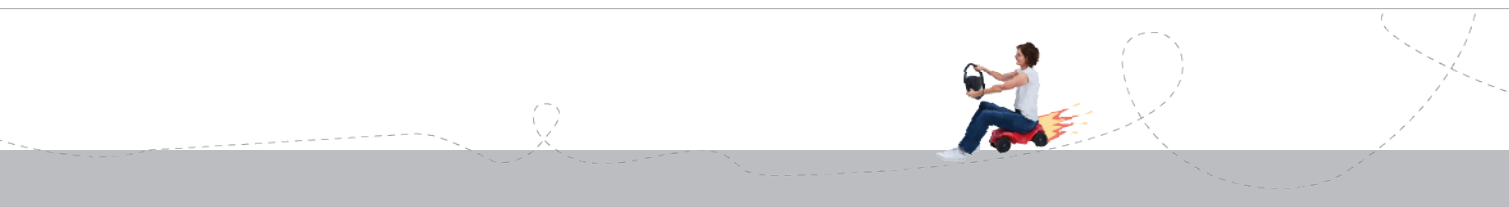
L'enquête s'est déroulée sur le bassin de mobilité Nord Alsace de janvier à mai 2024, auprès de 1 % de la population du territoire. Les enquêtes ont été menées à 75 % en face-à-face et 25 % par téléphone sur l'Eurométropole de Strasbourg, et à 100 % au téléphone en-dehors de l'Eurométropole de Strasbourg.

Au total, 12 673 personnes de cinq ans ou plus, appartenant à 9 097 ménages représentatifs de la population du territoire enquêté, ont été interrogées. Ces personnes enquêtées ont permis de renseigner 45 435 déplacements différents. Les ménages retenus sont issus d'un tirage aléatoire sur 77 secteurs géographiques (secteurs de tirage) réalisés 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 :

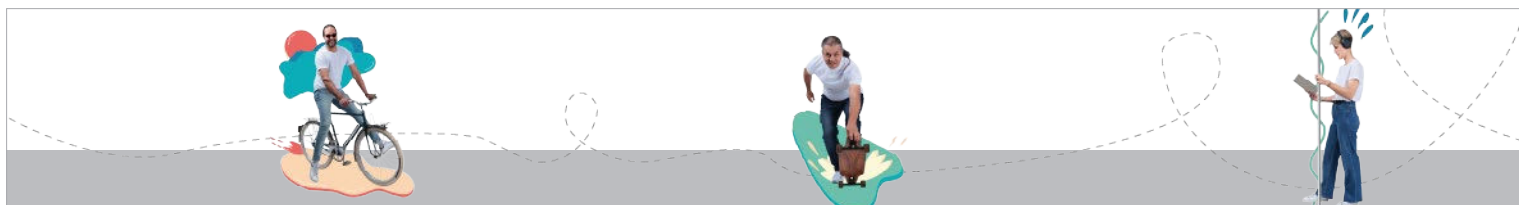
- Des entretiens réalisés du mardi au samedi par des enquêteurs spécialement formés.
- L'enquête ne porte que sur les déplacements réalisés pendant les jours ouvrés, du lundi au vendredi. Elle se concentre également sur la période « de plein fonctionnement du territoire », hors week-end, vacances scolaires,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



- Le questionnaire comprend une fiche « Ménage » (caractéristiques du ménage), une fiche « Personne » (caractéristiques de la personne), une fiche « Déplacements » (caractéristiques des déplacements) et une fiche « Trajet » (caractéristiques des trajets) remplies pour chaque personne enquêtée. À la différence de l'enquête de 2009, le questionnaire ne contient pas de fiche « Opinions ».
- L'intégralité des déplacements réalisés par les personnes interrogées la veille du jour d'enquête a été recensée, quel que soit le motif ou le mode de déplacement utilisé. Les caractéristiques de ces déplacements (motifs, modes, origine et destination, heure de départ et d'arrivée, etc.) ont été renseignées de manière précise. Au total, 45 435 déplacements ont ainsi été détaillés au cours des douze semaines d'enquête.
- Au total, 77 secteurs de tirage ont été définis sur l'ensemble du périmètre d'enquête. La méthodologie fixe pour objectif d'enquêter un échantillon minimal de 160 personnes (enquêtes validées, hors rebuts et refus) dans chaque secteur de tirage. De surcroît, cinq secteurs de tirage ont été sur-échantillonnés, avec 200 personnes enquêtées.
- Bien que tous les membres d'un ménage soient recensés, seules les personnes de cinq ans et plus sont enquêtées.
- Ce type d'enquête ne permet pas de recueillir des informations sur les déplacements des personnes résidant en dehors de l'aire d'étude et qui viendraient sur le territoire, ni sur les flux transitant par le territoire, ni sur le transport de marchandises.

Les 77 secteurs de tirage sont la base de l'enquête. L'échantillon de personnes enquêtées au sein de chacun de ces secteurs est redressé pour être représentatif de la population de son secteur.

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



Note méthodologique sur l'EMC² Nord Alsace

Note coproduite par
le Cerema et l'Adeus



L'enquête mobilité certifiée Cerema est un dispositif d'observation des pratiques de mobilité, conçu pour collecter des données fiables et comparables sur les déplacements quotidiens des ménages d'un territoire.

Elle fournit des données indispensables à l'élaboration et à l'évaluation des politiques publiques de mobilité, et contribue à la modélisation et à la planification stratégique de celles-ci.

La connaissance des pratiques de déplacements en Alsace-Moselle est soit ancienne, soit incomplète. Les dernières enquêtes s'intéressant à la mobilité sur nos territoires datent de 2009 pour le Bas-Rhin et Mulhouse Alsace Agglomération, de 2011 pour l'agglomération de Saint-Louis et de 2001 pour Colmar Agglomération.

Une mise à jour de ces données s'avère nécessaire. Cette enquête, réalisée sur le Nord Alsace en 2024, offre une remise à niveau de notre connaissance des pratiques de mobilité dont les résultats essentiels sont ici diffusés.

Rappel général sur la méthodologie de l'EMC²

Une enquête mobilité certifiée Cerema (EMC²) est un dispositif d'observation de la mobilité locale en France, conçu pour collecter des données fiables et comparables sur les déplacements quotidiens des ménages ordinaires d'un territoire.

L'EMC² vise à fournir des données indispensables à l'élaboration et à l'évaluation des politiques publiques de mobilité, représentatives de la population résidente, comparables dans le temps et entre territoires, tout en maîtrisant les coûts : la méthode combine des collectes en face-à-face et par téléphone, avec un échantillonnage aléatoire représentatif (de l'ordre de 1 % de la population de plus de cinq ans). Elle bénéficie de l'accompagnement méthodologique du Cerema.

L'EMC² permet ainsi une connaissance précise des pratiques de mobilité, tous modes confondus, et contribue à la modélisation des mobilités et à la planification stratégique.

Sur le territoire du bassin de mobilité Nord Alsace, la collecte a été réalisée auprès d'environ 1 % de la population des personnes de cinq ans et plus.

Pour rappel et comparaison, le recensement de la population (Insee) est une opération visant à collecter des données sur l'ensemble des logements et habitants d'un territoire, avec un questionnaire standardisé qui inclut une question unique sur le mode de transport habituel et principal pour se rendre au travail, sans prise en compte de la fréquence du déplacement domicile-travail (ni dans la journée, ni dans la semaine), de l'intermodalité, de tous les autres déplacements quotidiens¹. De plus, aucune information n'est donc collectée sur la mobilité quotidienne des personnes inactives (enfants, retraités, chômeurs, personnes au foyer), n'ayant pas de lieu de travail fixe ou travaillant au domicile. La collecte est auto-administrée, soit par internet, soit par papier.

En revanche, l'EMC² utilise une méthode d'échantillonnage aléatoire stratifié géographiquement pour les besoins de l'enquête par la maîtrise d'ouvrage. L'échantillon est tiré dans le fichier des propriétés bâties, fichier exhaustif de logements mis à jour par la DGFIP. Elle vise les ménages ordinaires et interroge donc tous les publics âgés de cinq ans et plus : enfants, étudiants, actifs, inactifs, retraités... Elle est administrée par un-e enquêteur-riche soit en face-à-face au domicile des ménages, soit par téléphone, avec un protocole rigoureux permettant un lissage géographique et temporel de la collecte dans le temps, un suivi de la non-réponse, et un redressement statistique complexe pour extrapoler les résultats à

1. <https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/593057/navettes-ap-port-du-recensement-de-la-population>



la population des ménages estimée par le recensement de la population.

L'EMC² recueille des données détaillées sur tous les déplacements réalisés du lundi au vendredi, la veille du jour d'enquête, leurs caractéristiques, motifs, modes utilisés, ainsi que des informations socio-économiques des individus et ménages. L'enquête n'a pas lieu pendant les vacances scolaires.

Zoom sur le redressement de la collecte et les intervalles de confiance

Le redressement :

Le redressement dans l'enquête mobilité certifiée Cerema (EMC²) est une étape statistique essentielle visant à corriger les biais liés à la non-réponse et à extrapoler les résultats de l'échantillon interrogé à l'ensemble de la population du territoire étudié.

Il se déroule en deux phases :

- d'abord, une correction de la non-réponse totale pour revenir au niveau de l'échantillon initial tiré au sort (calage des ménages répondants tenant compte des caractéristiques de la base de sondage fichier des propriétés bâties (dont le type de logement, sa taille, le type d'occupants, l'âge de logement),
- puis une extrapolation de cet échantillon corrigé à la population des ménages totale.

Cette méthode utilise un calage sur marge basé sur le recensement de la population Insee, prenant en compte plusieurs variables explicatives telles que la taille des ménages, l'âge des personnes, la motorisation, l'occupation principale et le genre, afin d'améliorer la qualité et la représentativité des résultats. Les données du recensement utilisées sont des données "à façon" que l'Insee construit pour le Cerema pour les strates de l'enquête. Ces données ne sont pas disponibles sur insee.fr notamment du fait que les personnes, qui étudient et qui travaillent, restent classées en "étudiant" pour le Cerema (dans les données publiées sur insee.fr, l'Insee classe toutes les personnes déclarant un emploi "en emploi" même si cette activité est secondaire).

Le redressement permet ainsi de limiter les pertes de précision dues aux refus ou absences de réponse, tout en réduisant les biais qui pourraient fausser les indicateurs de mobilité.

La précision des données et les intervalles de confiance :

L'intervalle de confiance est un indicateur statistique qui donne une fourchette autour d'une estimation (par exemple, une part modale) dans laquelle on peut raisonnablement attendre que la valeur réelle de la population se situe, avec un certain niveau de confiance, souvent 95 %. Cela signifie que cet intervalle a 95 % de chances de contenir la valeur qu'aurait donné une interrogation exhaustive.

En pratique, un faible nombre d'individus ou de ménages enquêtés dans une catégorie donnée réduit la précision et élargit l'intervalle de confiance, rendant les résultats moins précis. **Le Cerema recommande de ne pas analyser des sous-groupes comptant moins de 30 individus statistiques, et préfère un seuil de 50 pour toute analyse statistique afin d'assurer une significativité suffisante.**

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

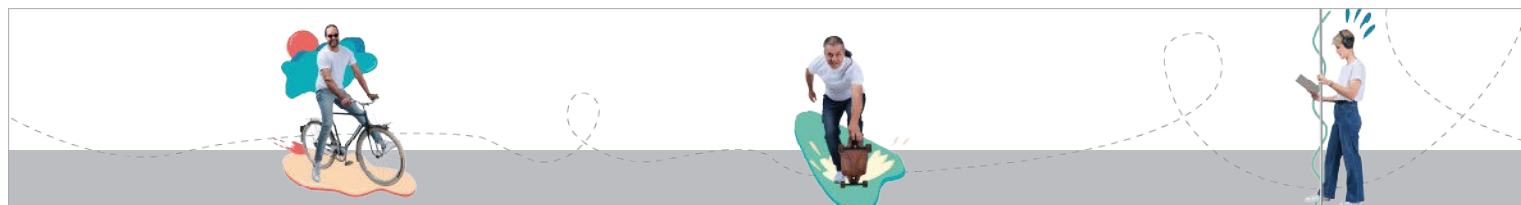
Zoom sur la mesure de l'évolution des déplacements entre deux enquêtes mobilité certifiées par le Cerema

La méthodologie Cerema permet la comparaison des indicateurs de mobilités entre deux enquêtes certifiées, y compris en tenant compte des intervalles de confiance.

En effet, chaque estimation est accompagnée d'un intervalle de confiance qui reflète son incertitude. Le Cerema propose des classes pour qualifier l'évolution en tenant compte des intervalles de confiance :

- stabilité probable lorsque les valeurs estimées sont recouvertes par l'intervalle de confiance,
- évolution probable lorsque les valeurs estimées sont en dehors des intervalles de confiance mais ces derniers se chevauchent encore,
- évolution significative lorsque les intervalles de confiance sont disjoints.





Le Cerema recommande également de conserver une méthodologie, sur un champ d'enquête et un périmètre d'enquête comparables entre les éditions pour assurer la validité des comparaisons temporelles. En cas de modification du périmètre ou de méthode, des traitements complémentaires sont nécessaires pour comparer des périmètres et des champs identiques.

À titre d'exemple, la fréquentation des TCU des habitants de l'Eurométropole de Strasbourg en 2024 (EMC² 2024) est estimée à 197 845 déplacements par jour. L'intervalle de confiance, pour un niveau de confiance de 95 %, se situe entre [181 938 – 213 752].

La fréquentation des TCU des habitants de l'Eurométropole en 2009 (EMD 2009) est estimée à 171 417 déplacements par jour. Mais cette estimation prend en compte également les étudiants en résidence universitaire qui n'ont pas été interrogés en 2024. L'intervalle de confiance, pour un niveau de confiance de 95 % se situe entre [158 566 – 184 269].

Le chevauchement entre les intervalles de confiance est très faible, ce qui permet de conclure assez sûrement à une augmentation de la fréquentation TCU. L'augmentation estimée est de +15 %, avec une incertitude comprise entre +3,5 % et +27,3 %, les valeurs extrêmes restant toutefois nettement moins probables.

Zoom sur la comparaison de l'EMC² avec les autres données disponibles

Avant d'interpréter des données et de les comparer, il est important de bien comprendre ce que chaque jeu de données représente.

Ainsi, les EMC² représentent les déplacements quotidiens d'un jour moyen des résidents (vivant dans un ménage ordinaire) d'un territoire. En particulier, elles n'intègrent pas :

- les déplacements des personnes habitant hors du périmètre d'enquête et fréquentant le territoire (typiquement les excursionnistes, les touristes, certains actifs et les personnes en transit),
- les déplacements du week-end et des vacances scolaires,
- les déplacements des personnes ne résidant pas "en ménage ordinaire" au sens de l'Insee.

Une partie des résultats n'est pas collectée mais calculée a posteriori à partir des données collectées. À titre d'exemple :

- les distances sont calculées à partir des centroïdes de zones fines et d'un calculateur de plus court chemin par la route,
- les émissions de polluants et la consommation d'énergie sont estimées à l'aide d'abaques prenant en compte les grandes catégories de véhicules, sans distinction fine entre tous les modèles spécifiques².

Pour rappel, les données de téléphonie mobile achetées par l'Adeus³ indiquent qu'en moyenne, en semaine, **25 % des personnes se déplaçant sur le territoire de l'Eurométropole ne résident pas dans le Bas-Rhin**, et ne sont donc pas interrogés dans l'EMC².

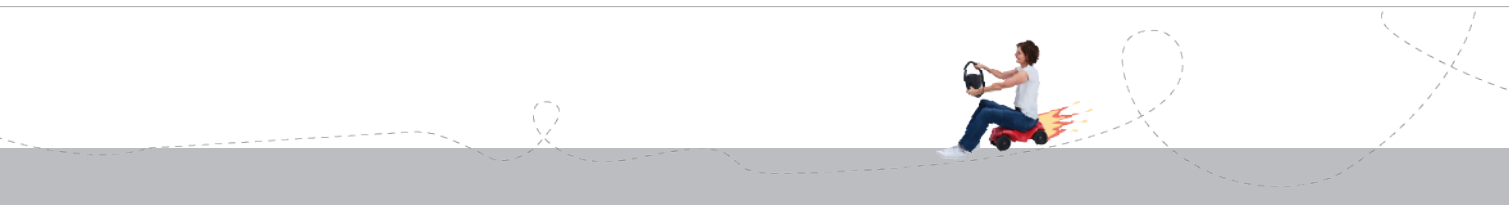
Zoom sur la comparaison de l'usage des transports collectifs urbains dans l'Eurométropole de Strasbourg entre l'EMC² et les données de la CTS

Dans le cadre des travaux sur le modèle de trafic, le Cerema a réalisé un travail de comparaison de l'EMC² avec les enquêtes origine/destination (O/D) des TC réalisées par la CTS en 2024.

En effet, il existe un écart important entre les volumes de trajets⁴ recensés par ces deux enquêtes de 2024, avec 274 500 trajets/jour selon l'EMC² contre 550 000 selon l'enquête O/D TC. Cet écart s'explique en partie par des différences de champ d'enquête, notamment l'absence dans l'EMC² des visiteurs hors Bas-Rhin, des abonnés non-résidents ou des résidents hors logement ordinaire (notamment les étudiants en résidence universitaire). La différence du champ d'enquête explique environ la moitié de la différence totale.

2. Les estimations des consommations énergétiques et émissions de polluants dans l'outil harmonisé (DEEM) ont été réalisées à partir d'abaques spécifiques, développées en partenariat avec l'Ademe et l'Université Gustave Eiffel, qui associent pour chaque mode de transport, distance parcourue et caractéristiques du territoire, des coefficients standardisés permettant de calculer les consommations et émissions correspondantes.
3. Données Orange Flux Vision pour les périodes du 18 au 22 mars 2024 et du 13 au 17 mai 2024.
4. Un déplacement peut se composer de plusieurs trajets (par ex : tram + bus).





Le Cerema a ensuite exploré plusieurs hypothèses sur l'EMC² pour expliquer le reste de l'écart :

- Hypothèse d'une variable non prise en compte dans le redressement « standard » (revenu, niveau de diplôme) : effet non significatif – des redressements ont été testés en intégrant le niveau de diplôme et le revenu sans effet significatif sur le nombre de déplacements TCU.
- Hypothèse de la difficulté de regrouper les familles avec enfants pour la passation en face-à-face : aucun biais d'échantillonnage constaté.
- Hypothèse d'une mauvaise passation de l'enquête par certains enquêteurs : effet marginal – un redressement a été réalisé en retirant les entretiens de ces enquêteurs et a eu un effet marginal sur le nombre de déplacements TCU.
- Il semble que la collecte Nord Alsace n'ait pas permis de capter certains comportements de mobilité TCU, notamment pour les moins de 18 ans, et sur les courtes distances de moins de 2 km. Ce public bénéficiant de la gratuité des TCU est sûrement plus enclin à utiliser le TCU sur des très courtes distances « par effet d'aubaine » (le bus est là je le prends, sinon je marche) ; cet aspect « indolore » de l'usage des TCU peut se répercuter aussi sur l'effet mémoire lors de l'enquête.

Par ailleurs, sur l'enquête O/D de la CTS, des pistes pourraient être creusées pour expliquer les écarts :

- le volume de trajets réalisé avec un titre occasionnel plus réduit dans l'enquête de la CTS que dans l'EMC² : il serait intéressant de compléter l'analyse par l'étude des validations des titres à décompte, et des données de comptages (et leur redressement),
- la fréquentation plus réduite des TCU par les résidents hors Eurométropole dans l'enquête CTS en comparaison de l'EMC² : les écarts d'estimation entre EMC² et enquêtes CTS sont plus importants lorsque la proportion des trajets des non-résidents est plus forte (hors période de pointe du matin, et sur les secteurs touristiques notamment). Des différences de méthodes d'enquête, l'une reconstituant les flux, l'autre un échantillon, méritent d'être approfondies,

- le principal écart entre EMC² et enquête O/D provient d'une proportion plus faible d'abonnés dans la première : là encore, cet écart doit être creusé.

Enfin, l'EMC² produit des estimations cohérentes avec des sources de données complémentaires, par exemple sur la possession d'un abonnement de transport (sources CTS et Insee) ou sur l'équipement automobile (source SDES).

Conclusion

L'EMC² n'est pas conçue pour suivre directement la fréquentation moyenne annuelle d'un réseau de transports en commun, notamment car elle ne tient pas compte de la fréquentation de non-résidents, importante pour une capitale régionale et européenne comme Strasbourg.

Malgré tout, le Cerema indique que les émissions/attractions de voyages en TCU observées dans les données de la CTS sont fortement corrélées aux données de l'EMC², avec un R² de 0,95 : cela confirme que l'EMC² capte très bien la structure spatiale de la demande de déplacements. Les indicateurs qui peuvent être rapprochés du recensement de la population, comme le mode de transport pour le domicile-travail par exemple, sont également cohérents avec l'EMC².

L'EMC² demeure un outil pertinent pour mesurer le volume et les fréquences de déplacements des résidents de l'Eurométropole de Strasbourg par type de population/de boucle de déplacements. Les comportements de mobilité pourront donc être projetés de manière satisfaisante.

Son exploitation permettra notamment de mettre en évidence les évolutions de comportements liées notamment :

- aux développements du réseau de transports collectifs urbains,
- aux mesures visant à encourager les modes de transport actifs,
- aux mesures visant à réguler l'usage des véhicules particuliers,
- à l'essor des services numériques,
- aux changements de comportements post-crisis sanitaires,
- etc.





Cadrage démographique

La population bas-rhinoise a augmenté de près de 75 000 personnes (soit plus de 7 %) entre 2009 et 2024 pour atteindre quasiment **1,1 million d’habitants en 2024**. Cette hausse est principalement portée par le SCOTERS et le SCoT de Sélestat- Alsace centrale, qui ont vu leur population croître de respectivement 18 % et 25 %.

En parallèle, la taille moyenne des ménages a chuté d’environ 8 % dans le Bas-Rhin hors Eurométropole du fait de la poursuite du vieillissement de la population, du développement des familles monoparentales et de la décohabitation des ménages principalement. **En 2024, un ménage bas-rhinois est composé d’en moyenne 2,3 personnes.** Seul le SCOTERS, plus urbain, présente une taille de ménage qui s’éloigne un peu de cette moyenne bas-rhinoise. L’augmentation des familles monoparentales contribue à la diminution de la taille des ménages.

Ces données sont alignées sur le recensement de la population.

POPULATION (DE 5 ANS ET PLUS) DANS LES TERRITOIRES DU BAS-RHIN ET DU BASSIN DE MOBILITÉ D'ALSACE DU NORD

Source Adeus, EMC² 2024

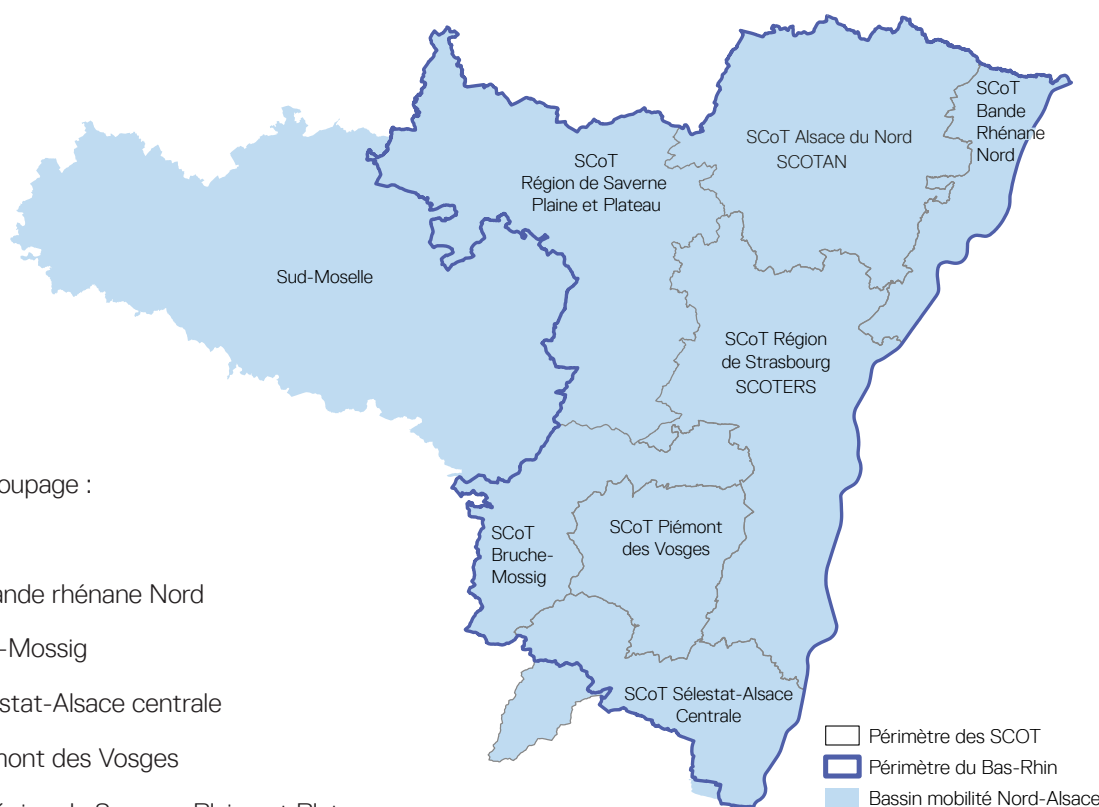
	2009	2024	Évolution 2009-2024
Bassin de mobilité Nord Alsace	-	1 222 000	
Bas-Rhin (hors Eurométropole)	581 000	636 000	9 %
SCoT de la bande rhénane Nord	49 000	55 000	13 %
SCoT Bruche-Mossig	76 000	84 000	11 %
SCoT de Sélestat-Alsace centrale	61 000	76 000	25 %
SCoT du Piémont des Vosges	54 000	60 000	12 %
SCoT fr la Région de Saverne Plaine et Plateau	88 000	87 000	-1 %
SCoT de la Région de Strasbourg (SCOTERS)	500 000	589 000	18 %
SCoT de l'Alsace du Nord	174 000		5 %
Sud Moselle	-	88 000	

TAILLE MOYENNE DES MÉNAGES DANS LES TERRITOIRES DU BAS-RHIN ET DU BASSIN DE MOBILITÉ D'ALSACE DU NORD

Source Adeus, EMC² 2024

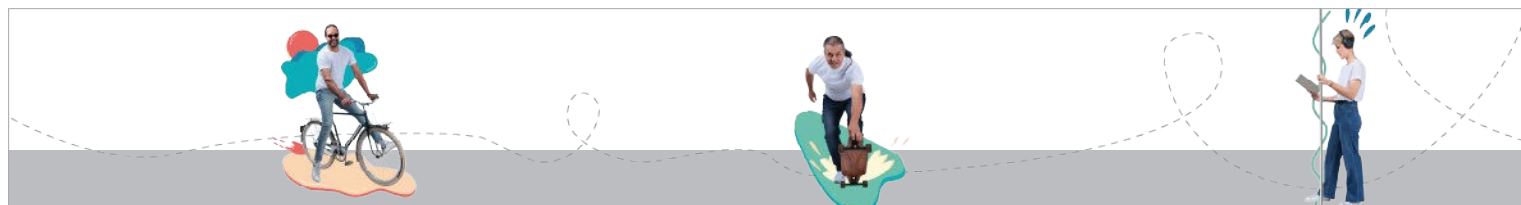
	2009	2024	Évolution 2009-2024
Bassin de mobilité Nord Alsace	-	2,32	
Bas-Rhin (hors Eurométropole)	2,48	2,28	-8 %
SCoT de la bande rhénane Nord	2,44	2,31	-5 %
SCoT Bruche-Mossig	2,37	2,31	-3 %
SCoT de Sélestat-Alsace centrale	2,46	2,25	-9 %
SCoT du Piémont des Vosges	2,44	2,21	-9 %
SCoT fr la Région de Saverne Plaine et Plateau	2,54	2,27	-11 %
SCoT de la Région de Strasbourg (SCOTERS)	2,18	2,11	-3 %
SCoT de l'Alsace du Nord	2,50	2,27	-9 %
Sud Moselle		2,20	

Les secteurs de découpages et d'analyses considérés



Les secteurs de découpage :

- ➔ le Bas-Rhin
- ➔ le SCoT de la bande rhénane Nord
- ➔ le SCoT Bruche-Mossig
- ➔ le SCoT de Sélestat-Alsace centrale
- ➔ le SCoT du Piémont des Vosges
- ➔ le SCoT de la Région de Saverne Plaine et Plateau
- ➔ le SCoT de la Région de Strasbourg (SCOTERS)
- ➔ le SCoT de l'Alsace du Nord (SCOTAN)
- ➔ le Sud-Moselle



Lexique

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

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

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

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

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

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

Hiérarchie modale et mode principal :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Modes :

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

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

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

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

VP : véhicule particulier (voiture et moto).

VPP : passager de véhicule particulier.

VPC : conducteur de véhicule particulier.

Population active : personnes en emploi et personnes au chômage.

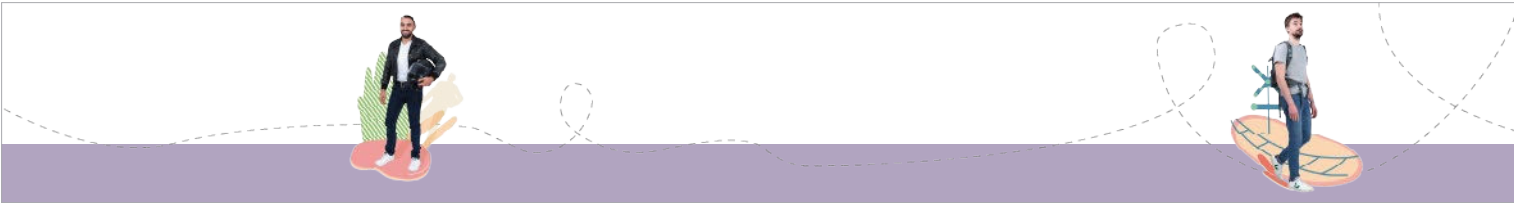
Population active occupée : population active occupant un emploi.

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



COMBIEN

(de déplacements génère-t-on) ?



Mobilité et immobilité

Mobilité individuelle moyenne

En 2024, les habitants du bassin de mobilité Nord Alsace effectuent **3,6 déplacements par jour et par personne en moyenne**. À l'échelle bas-rhinoise, la mobilité individuelle est en baisse par rapport à 2009 sur l'ensemble des territoires.

La baisse de la mobilité individuelle, qui s'observe également à l'échelle nationale, peut s'expliquer par différents facteurs. Ces derniers, pris individuellement, contribuent faiblement à la baisse constatée mais leur cumul peut expliquer la baisse générale observée. On notera particulièrement : la conjoncture économique, l'augmentation du télétravail chez les actifs occupés, une météo défavorable sur le premier semestre 2024, l'évolution des modes de vie (digitalisation notamment) et la part plus importante de population âgée en dehors de l'Eurométropole de Strasbourg.

Immobilité

L'immobilité (absence totale de déplacement sur le jour d'enquête, qui peut être induite par les mêmes causes que celles indiquées ci-dessus) est assez stable selon les territoires. Environ une personne sur dix est immobile sur un jour type de semaine.

L'immobilité conserve des niveaux proches de ceux de 2009 sur l'ensemble des territoires.

MOBILITÉ INDIVIDUELLE (DÉPLACEMENTS/PERSONNE/JOUR)
ENSEMBLE DES FLUX - Source Adeus, EMC² 2024, EMD 2009

	2009	2024	Évolution 2009-2024
Bassin de mobilité Nord Alsace	-	3,6	-
Bas-Rhin (hors Eurométropole)	4,1	3,7	-8 %
SCoT de la bande rhénane Nord	4,1	3,8	-8 %
SCoT Bruche-Mossig	4,1	3,7	-9 %
SCoT de Sélestat-Alsace centrale	4,1	3,6	-11 %
SCoT du Piémont des Vosges	4,2	3,8	-10 %
SCoT fr la Région de Saverne Plaine et Plateau	4,0	3,8	-4 %
SCoT de la Région de Strasbourg (SCOTERS)	3,9	3,6	-8 %
SCoT de l'Alsace du Nord	4,1	3,7	-10 %
Sud Moselle	-	3,6	-

PART DES PERSONNES IMMOBILES SUR LA POPULATION TOTALE
ENSEMBLE DES FLUX - Source Adeus, EMC² 2024, EMD 2009

	2009	2024
Bassin de mobilité Nord Alsace	-	10 %
Bas-Rhin (hors Eurométropole)	11 %	11 %
SCoT de la bande rhénane Nord	10 %	11 %
SCoT Bruche-Mossig	10 %	10 %
SCoT de Sélestat-Alsace centrale	13 %	11 %
SCoT du Piémont des Vosges	11 %	10 %
SCoT fr la Région de Saverne Plaine et Plateau	12 %	12 %
SCoT de la Région de Strasbourg (SCOTERS)	9 %	9 %
SCoT de l'Alsace du Nord	10 %	13 %
Sud Moselle	-	12 %

COMBIEN ?



Mobilité des personnes mobiles

La mobilité individuelle correspond au nombre de déplacements réalisés un jour de semaine par une personne.

En s'affranchissant des personnes immobiles, la mobilité des personnes mobiles s'élève à 4,1 déplacements par personne et par jour sur le bassin de mobilité Nord Alsace. À l'échelle du Bas-Rhin, cette valeur est en baisse sur tous les territoires.

Hypermobilité

Sont qualifiées d'hypermobiles les personnes ayant effectué neuf déplacements et plus le jour enquêté. Le poids de ces personnes hypermobiles est en baisse, en lien avec la diminution de la mobilité individuelle.

MOBILITÉ DES PERSONNES MOBILES (DÉPLACEMENTS/PERSONNE/JOUR) ENSEMBLE DES FLUX - Source Adeus, EMC² 2024, EMD 2009

	2009	2024	Évolution 2009-2024
Bassin de mobilité Nord Alsace	-	4,1	-
Bas-Rhin (hors Eurométropole)	4,6	4,2	-7 %
SCoT de la bande rhénane Nord	4,5	4,2	-7 %
SCoT Bruche-Mossig	4,5	4,1	-10 %
SCoT de Sélestat-Alsace centrale	4,7	4,1	-13 %
SCoT du Piémont des Vosges	4,8	4,2	-12 %
SCoT fr la Région de Saverne Plaine et Plateau	4,5	4,3	-5 %
SCoT de la Région de Strasbourg (SCOTERS)	4,3	3,9	-9 %
SCoT de l'Alsace du Nord	4,5	4,3	-6 %
Sud Moselle	-	4,1	-

PART DES PERSONNES HYPERMOBILES (9 DÉPL. ET PLUS) SUR LA POPULATION TOTALE ENSEMBLE DES FLUX

Source Adeus, EMC² 2024, EMD 2009

	2009	2024
Bassin de mobilité Nord Alsace	-	4 %
Bas-Rhin (hors Eurométropole)	7 %	5 %
SCoT de la bande rhénane Nord	7 %	7 %
SCoT Bruche-Mossig	6 %	5 %
SCoT de Sélestat-Alsace centrale	7 %	5 %
SCoT du Piémont des Vosges	8 %	4 %
SCoT fr la Région de Saverne Plaine et Plateau	6 %	5 %
SCoT de la Région de Strasbourg (SCOTERS)	5 %	3 %
SCoT de l'Alsace du Nord	7 %	3 %
Sud Moselle	-	4 %

Les volumes de déplacements

Les déplacements quotidiens

Un jour moyen de semaine, du lundi au vendredi hors vacances scolaires, **les habitants du bassin de mobilité Nord Alsace effectuent plus de 4,1 millions de déplacements dont près de la moitié pour les seuls habitants du SCOTERS.**

Les évolutions par rapport à 2009 sont variables d'un territoire à l'autre ; toutefois il est intéressant de noter que dans l'ensemble le nombre de déplacements à considérer (et à gérer) diminue pour la première fois entre deux enquêtes. En effet, **la hausse démographique ne parvient pas à compenser la baisse de la mobilité.**

Sur les territoires où le nombre de déplacements est en hausse (SCoT de Sélestat-Alsace centrale et SCOTERS), cette variation est directement influencée par l'évolution démographique, qui est plus importante que la variation de mobilité.

$$\text{VOLUME DE DÉPLACEMENT} = \text{mobilité individuelle} \times \text{population}$$

NOMBRE DE DÉPLACEMENTS EFFECTUÉS QUOTIDIENNEMENT (MILLIERS)

TOUS MODES, DÉPLACEMENTS INTERNES ET EN LIEN AVEC LE BASSIN DE MOBILITÉ NORD ALSACE - Source Adeus, EMC² 2024, EMD 2009

	2009	2024	Évolution 2009-2024
Bassin de mobilité Nord Alsace	-	4 159	-
Bas-Rhin (hors Eurométropole)	2 315	2 222	-4 %
SCoT de la bande rhénane Nord	197	195	-1 %
SCoT Bruche-Mossig	304	294	-3 %
SCoT de Sélestat-Alsace centrale	246	254	+3 %
SCoT du Piémont des Vosges	224	213	-5 %
SCoT fr la Région de Saverne Plaine et Plateau	339	306	-10 %
SCoT de la Région de Strasbourg (SCOTERS)	1 929	1 969	+2 %
SCoT de l'Alsace du Nord	702	636	-9 %
Sud Moselle	-	291	-

Les distances parcourues

Distance moyenne d'un déplacement

En 2024, la distance moyenne d'un déplacement est d'environ 4,7 km pour les habitants du bassin de mobilité Nord Alsace, variant de 3,5 km auprès des habitants du SCOTERS à 6,4 km auprès de ceux du SCoT de la bande rhénane Nord.

Ces variations de distance moyenne d'un déplacement entre territoires peuvent s'expliquer par les différences d'environnement urbain du lieu de vie : le programme d'activités des habitants du périurbain s'établit moins dans la proximité.

La distance moyenne d'un déplacement augmente légèrement entre 2009 et 2024 à l'échelle bas-rhinoise et tend à s'harmoniser sur tous les territoires hors SCOTERS.

DISTANCE MOYENNE D'UN DÉPLACEMENT (KM)

TOUS MODES, DÉPLACEMENTS INTERNES AU BASSIN DE MOBILITÉ NORD ALSACE
Source Adeus, EMC² 2024, EMD 2009

	2009	2024	Évolution 2009-2024
Bassin de mobilité Nord Alsace	-	4,7	-
Bas-Rhin (hors Eurométropole)	5,8	5,9	+2 %
SCoT de la bande rhénane Nord	6,2	6,4	+3 %
SCoT Bruche-Mossig	6,4	6,1	-4 %
SCoT de Sélestat-Alsace centrale	4,9	5,7	+18 %
SCoT du Piémont des Vosges	5,0	5,8	+16 %
SCoT fr la Région de Saverne Plaine et Plateau	6,4	6,0	-5 %
SCoT de la Région de Strasbourg (SCOTERS)	3,8	3,5	-9 %
SCoT de l'Alsace du Nord	5,5	5,8	+5 %
Sud Moselle	-	5,9	-

COMBIEN ?



Budget distance quotidien moyen d'une personne

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

Le budget distance quotidien est d'environ 20,6 km pour les habitants du bassin de mobilité Nord Alsace. Il varie de 12 km pour les habitants du SCOTERS à plus de 30 km pour les Sud Mosellans.

Hormis certains secteurs aux évolutions particulières, la tendance globale est à la diminution de ce budget, du fait principalement de la diminution de la mobilité individuelle que l'évolution des distances moyennes ne vient pas compenser.

Total des kilomètres parcourus quotidiennement

Chaque jour de semaine, les habitants du bassin de mobilité Nord Alsace réalisent un total cumulé de plus de 19 millions de kilomètres.

L'évolution du nombre moyen de kilomètres parcourus quotidiennement par habitant depuis 2009 est variable d'un territoire à l'autre. Malgré une démographie positive, certains territoires peuvent voir la distance totale parcourue par leur habitants diminuer si la mobilité individuelle et/ou si la distance moyenne des déplacements diminue.

BUDGET DISTANCE = mobilité individuelle X distance moyenne

BUDGET DISTANCE QUOTIDIEN (KM)
TOUS MODES, DÉPLACEMENTS INTERNES AU BASSIN DE MOBILITÉ NORD ALSACE
Source Adeus, EMC² 2024, EMD 2009

	2009	2024	Évolution 2009-2024
Bassin de mobilité Nord Alsace	-	20,6	-
Bas-Rhin (hors Eurométropole)	18,2	21,0	-5 %
SCoT de la bande rhénane Nord	22,4	22,2	-1 %
SCoT Bruche-Mossig	25,5	22,1	-13 %
SCoT de Sélestat-Alsace centrale	17,9	19,7	+10 %
SCoT du Piémont des Vosges	20,7	21,0	+1 %
SCoT fr la Région de Saverne Plaine et Plateau	22,8	20,6	-10 %
SCoT de la Région de Strasbourg (SCOTERS)	14,5	12,0	-17 %
SCoT de l'Alsace du Nord	21,9	20,6	-6 %
Sud Moselle	-	30,1	-

TOTAL KM = mobilité individuelle X distance moyenne X population

TOTAL DE KILOMÈTRES PARCOURUS QUOTIDIENNEMENT PAR LES HABITANTS (EN MILLIERS DE KM)
DÉPLACEMENTS INTERNES AU BASSIN DE MOBILITÉ NORD ALSACE
Source Adeus, EMC² 2024, EMD 2009

	2009	2024	Évolution 2009-2024
Bassin de mobilité Nord Alsace	-	19 009	-
Bas-Rhin (hors Eurométropole)	12 717	12 646	-1 %
SCoT de la bande rhénane Nord	1 082	1 163	+7 %
SCoT Bruche-Mossig	1 897	1 769	-7 %
SCoT de Sélestat-Alsace centrale	1 080	1 346	+25 %
SCoT du Piémont des Vosges	1 100	1 210	+10 %
SCoT fr la Région de Saverne Plaine et Plateau	1 956	1 709	-13 %
SCoT de la Région de Strasbourg (SCOTERS)	7 129	6 659	-7 %
SCoT de l'Alsace du Nord	3 753	3 588	-4 %
Sud Moselle	-	1 565	-

La durée des déplacements

Durée moyenne d'un déplacement

La durée moyenne d'un déplacement reste relativement stable sur tous les territoires, légèrement inférieure à 20 minutes. Seul le Sud Moselle se démarque de l'Alsace avec une durée moyenne de déplacement à plus de 30 minutes, signe d'un maillage territorial moins dense obligeant les habitants de ces territoires à aller chercher plus loin les aménités leur permettant de réaliser leur programme d'activités.

Budget temps quotidien

La baisse du budget kilométrique moyen observée précédemment ne donne pas lieu à une baisse du budget temps moyen ; on assiste au contraire à une augmentation de ce dernier sur presque tous les territoires.

Derrière cet apparent paradoxe peut résider un changement de comportement dans la mobilité : l'augmentation du nombre de déplacements à pied et la baisse du nombre de déplacements en voiture peuvent tous deux jouer en faveur d'une diminution des distances et d'une augmentation des temps passés à se mouvoir.

DURÉE MOYENNE D'UN DÉPLACEMENT (EN MINUTES) TOUS MODES,
DÉPLACEMENTS INTERNES AU BASSIN DE MOBILITÉ NORD ALSACE
Source Adeus, EMC² 2024, EMD 2009

	2009	2024
Bassin de mobilité Nord Alsace	-	18
Bas-Rhin (hors Eurométropole)	16	19
SCoT de la bande rhénane Nord	16	18
SCoT Bruche-Mossig	17	20
SCoT de Sélestat-Alsace centrale	15	18
SCoT du Piémont des Vosges	16	20
SCoT fr la Région de Saverne Plaine et Plateau	17	18
SCoT de la Région de Strasbourg (SCOTERS)	18	17
SCoT de l'Alsace du Nord	16	19
Sud Moselle	-	31

BUDGET TEMPS PAR PERSONNE (EN MINUTES) TOUS MODES,
DÉPLACEMENTS INTERNES AU BASSIN DE MOBILITÉ NORD ALSACE.
Source Adeus, EMC² 2024, EMD 2009

	2009	2024	Évolution 2009-2024
Bassin de mobilité Nord Alsace	-	65	-
Bas-Rhin (hors Eurométropole)	60	69	15 %
SCoT de la bande rhénane Nord	55	66	19 %
SCoT Bruche-Mossig	67	73	9 %
SCoT de Sélestat-Alsace centrale	511	64	25 %
SCoT du Piémont des Vosges	61	74	21 %
SCoT fr la Région de Saverne Plaine et Plateau	59	65	9 %
SCoT de la Région de Strasbourg (SCOTERS)	63	62	-2 %
SCoT de l'Alsace du Nord	60	69	15 %
Sud Moselle	-	70	-



Le volume de déplacements par mode

Dans le bassin de mobilité Nord Alsace, 1,7 million de déplacements sont réalisés quotidiennement en voiture (conducteur) par les habitants, ce qui en fait le premier mode de déplacement.

La marche est le second mode le plus utilisé sur le territoire avec 1,3 million de déplacements à pied sur un jour moyen de semaine.

Cette hiérarchie des modes se retrouve sur tous les territoires enquêtés. Elle est cependant inversée au sein du SCOTERS, territoire plus urbain, où **la marche est le premier mode de déplacement en volume avec 749 000 déplacements réalisés quotidiennement contre 640 000 pour la voiture.**

NOMBRE DE DÉPLACEMENTS EFFECTUÉS QUOTIDIENNEMENT PAR MODE (EN MILLIERS)

DÉPLACEMENTS INTERNES AU BASSIN DE MOBILITÉ NORD ALSACE - Source Adeus, EMC² 2024

	Bassin de mobilité Nord Alsace	Bas-Rhin hors Eurométropole	SCoT							Sud Moselle
			Bande rhénane Nord	Bruche-Mossig	Sélestat-Alsace centrale	Piémont des Vosges	Région de Saverne Plaine et Plateau	SCOTERS	SCoTAN	
Marche	1 373	626	53	86	70	66	89	749	179	80
Vélo	294	110	10	18	29	13	10	192	25	3
Transport en commun urbain	238	35	2	5	3	4	4	205	12	4
Transport en commun interurbain	137	114	9	11	13	9	19	29	30	12
Véhicule personnel conducteur	1 723	1 097	98	142	116	100	150	640	321	157
Véhicule personnel passager	393	241	23	31	23	21	21	154	69	36

Les distances parcourues par mode

Distances parcourues quotidiennement selon les modes

La longueur d'un déplacement et le mode utilisé font varier sensiblement l'impact environnemental et énergétique de la mobilité. En l'occurrence, la voiture demeure pour les déplacements du quotidien le mode avec l'impact le plus élevé. C'est la raison pour laquelle le suivi des déplacements est un indicateur précieux à suivre.

En 2024 encore, la voiture est le mode avec lequel la plus grande distance est parcourue quotidiennement avec 64 % des kilomètres parcourus à l'échelle du bassin de mobilité Nord Alsace. Cette observation se retrouve pour tous les territoires, mais dans des proportions variables : la voiture représente 57 % des kilomètres parcourus par les habitants du SCOTERS tandis qu'elle représente 73 % de ceux parcourus par les Sud Mosellans.

RÉPARTITION DES DISTANCES PARCOURUES PAR MODE (EN MILLIERS DE KM) DÉPLACEMENTS INTERNES AU BAS-RHIN

Source Adeus, EMC² 2024

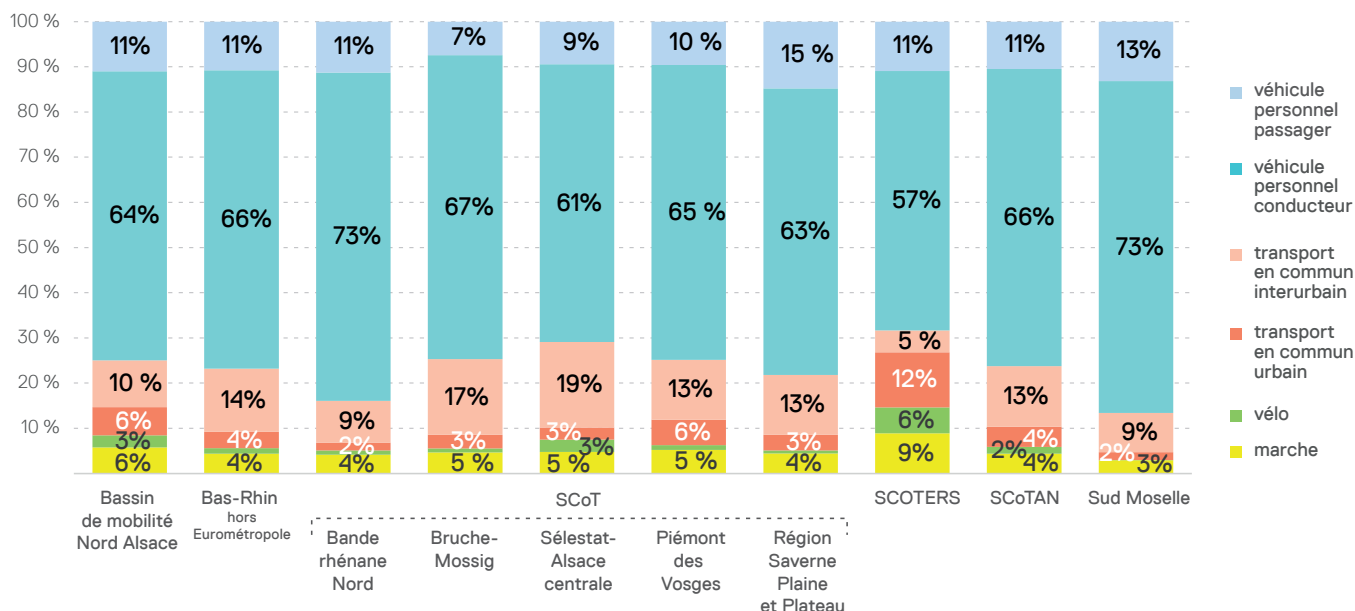
	Bassin de mobilité Nord Alsace	Bas-Rhin hors Eurométropole	SCoT							Sud Moselle
			Bande rhénane Nord	Bruche-Mossig	Sélestat-Alsace centrale	Piémont des Vosges	Région de Saverne Plaine et Plateau	SCOTERS	SCoTAN	
Marche	1 152	553	48	82	64	63	76	590	156	73
Vélo	527	152	11	16	37	13	11	383	54	2
Transport en commun urbain	1 252	462	20	53	36	68	59	812	160	44
Transport en commun interurbain	2 068	1 765	108	296	254	160	227	323	483	217
Véhicule personnel conducteur	12 762	8 350	844	1 190	827	790	1 084	3 822	2 358	1 846
Véhicule personnel passager	2 196	1 364	131	131	127	116	253	730	377	331

COMBIEN ?

Les transports en commun interurbains sont le deuxième mode avec lequel est réalisé une majorité de kilomètres dans le bassin de mobilité Nord Alsace. Ce sont plus de deux millions de kilomètres qui sont parcourus en train ou en car quotidiennement.

Enfin, malgré l'usage élevé et croissant de la marche à pied, celle-ci n'a qu'un impact réduit dans la répartition des kilomètres parcourus par mode.

RÉPARTITION DES DISTANCES PARCOURUES PAR MODE (EN %) DÉPLACEMENTS INTERNES AU BASSIN DE MOBILITÉ NORD ALSACE - Source Adeus, EMC² 2024



Le volume de déplacements par mode et motif

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

Les graphiques ci-dessous présentent en valeur absolue la répartition de la mobilité individuelle selon l'activité et le mode de déplacement utilisé. Cette information illustre ce qui motive les individus à se déplacer et comment ils réalisent le déplacement lié à ce motif.

On observe ainsi :

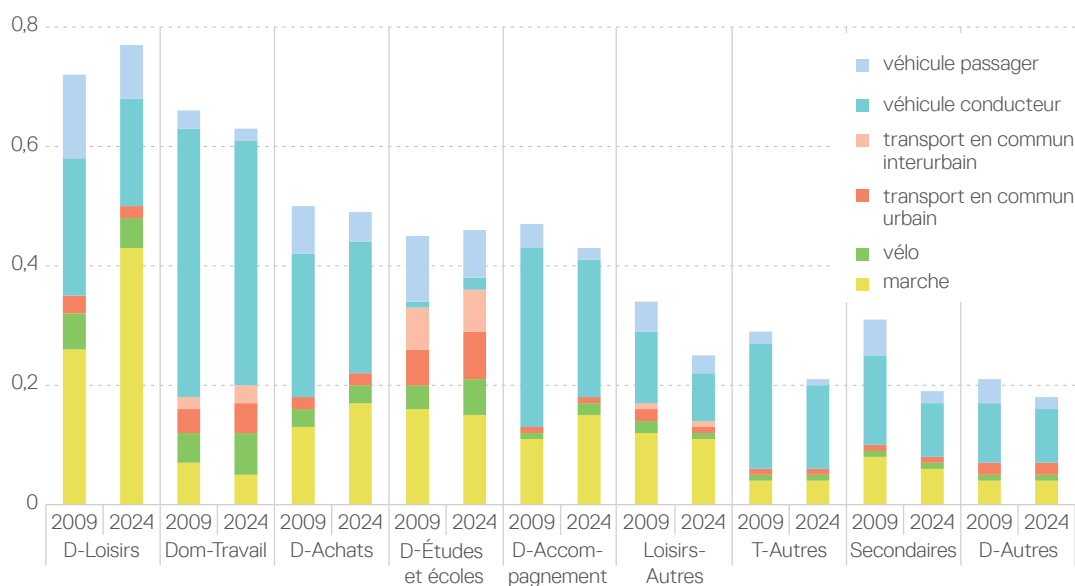
- une croissance importante du motif loisirs (cf. lexique) depuis le domicile sur tous les territoires,
- un recours à la marche de plus en plus marqué, en particulier dans le cadre des déplacements liés aux loisirs et des motifs d'accompagnement,

- une diminution notable de l'usage de la voiture sur l'ensemble des motifs de déplacement, bien qu'elle reste encore très majoritaire sur les flux domicile-travail,
- une mobilité domicile-travail qui diminue, ce qui peut être dû à la généralisation du télétravail pour une partie des actifs, à l'intégration du motif travail dans des boucles de déplacements ou encore à la réduction des retours au domicile lors de la pause méridienne.

On constate également que **l'usage du vélo croît particulièrement pour les motifs travail et études, au même titre que les transports collectifs, qui restent quant à eux principalement utilisés pour des besoins contraints.**

LA MOBILITÉ INDIVIDUELLE PAR MOTIF ET MODE DE DÉPLACEMENT ENTRE 2009 ET 2024

DÉPLACEMENTS INTERNES ET EN LIEN AVEC LE BAS-RHIN POUR CHAQUE FAMILLE DE MOTIFS, L'ORIGINE/DESTINATION (O/D) S'ENTEND DANS UN SENS COMME DANS L'AUTRE : DOMICILE-TRAVAIL = TRAVAIL-DOMICILE (D-T = T-D) - Source Adeus, EMC² 2024, EMD 2009



L'échelle considérée, est ici le Bas-Rhin et non le bassin de mobilité Nord Alsace pour des raisons de comparabilité avec 2009. On peut vraisemblablement penser que les évolutions à l'échelle du Bas-Rhin sont similaires à celles du bassin de mobilité Nord Alsace. La répartition des motifs de déplacements est structurellement proche sur tous les territoires (cf. p27)



Le télétravail

À la suite de la crise du Covid 19, le télétravail s'est généralisé ; pourtant il n'est pas devenu la norme parmi les actifs occupés. En effet, sur un jour type de semaine ils ne sont que 5 % des actifs au sein du bassin de mobilité Nord Alsace à avoir télétravaillé, soit seulement 2 % de la population totale.

Néanmoins, **plus d'un actif occupé du bassin de mobilité Nord Alsace sur quatre déclare avoir télétravaillé au moins une fois dans le mois**. Ces proportions sont similaires à l'échelle du Bas-Rhin dans son ensemble, mais elle est un peu plus faible en Moselle.

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

Source Adeus, EMC² 2024

	Part des actifs occupés au sein du territoire concerné	Part des actifs occupés ayant télétravaillé la veille de l'enquête parmi la population active occupée du territoire	Part des actifs occupés ayant télétravaillé parmi la population totale du territoire
Bassin de mobilité Nord Alsace	44 %	5 %	2 %
Bas-Rhin (hors Eurométropole)	47 %	4 %	2 %
SCoT de la bande rhénane Nord	48 %	4 %	2 %
SCoT Bruche-Mossig	46 %	4 %	2 %
SCoT de Sélestat-Alsace centrale	46 %	3 %	1 %
SCoT du Piémont des Vosges	48 %	7 %	3 %
SCoT fr la Région de Saverne Plaine et Plateau	44 %	3 %	1 %
SCoT de la Région de Strasbourg (SCOTERS)	42 %	6 %	2 %
SCoT de l'Alsace du Nord	47 %	3 %	1 %
Sud Moselle	43 %	3 %	1 %

FRÉQUENCE DE TÉLÉTRAVAIL DÉCLARÉE PAR LES ACTIFS OCCUPÉS DU BASSIN DE MOBILITÉ NORD ALSACE

Source Adeus, EMC² 2024

	Bassin de mobilité Nord Alsace	Bas-Rhin hors Eurométropole	SCoT							Sud-Moselle
			Bande rhénane Nord	Bruche-Mossig	Sélestat-Alsace centrale	Piémont des Vosges	Région de Saverne Plaine et Plateau	SCOTERS	SCoTAN	
Non, jamais/pas de réponse	75 %	74 %	72 %	76 %	79 %	74 %	78 %	72 %	77 %	80 %
Oui, occasionnellement	7 %	7 %	10 %	9 %	5 %	6 %	6 %	7 %	7 %	9 %
Oui, plusieurs jours par mois	3 %	3 %	4 %	2 %	4 %	4 %	4 %	4 %	2 %	2 %
Oui, un ou plusieurs jours par semaine	15 %	15 %	14 %	12 %	11 %	16 %	12 %	17 %	13 %	9 %
Part totale déclarant télétravailler au moins occasionnellement	25 %	26 %	28 %	24 %	21 %	26 %	22 %	28 %	23 %	20 %



POURQUOI (se déplace-t-on) ?

Les motifs de déplacement

Répartition des déplacements par motif de destination

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

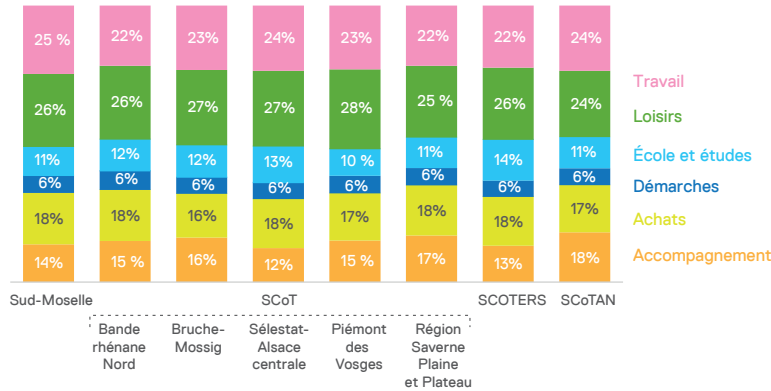
Ceux-ci sont relativement stables dans le temps et dans l'espace, les programmes d'activités des habitants ne changeant pas fondamentalement. L'âge, le genre, l'occupation principale sont plus déterminants que le territoire étudié.

Pour information, le motif « travail » intègre tous les déplacements vers le travail. Ainsi, un déplacement au cours de la pause méridienne, s'il est en lien avec le travail à l'origine ou la destination, 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.

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

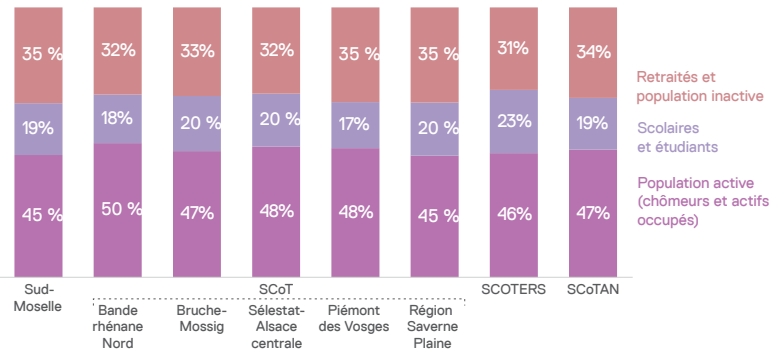
RÉPARTITION DES MOTIFS (HORS DOMICILE) EN 2024

Source Adeus, EMC² 2024



OCCUPATION PRINCIPALE SELON LA ZONE DE RÉSIDENCE

Source Adeus, EMC² 2024



RÉPARTITION DES MOTIFS (Y COMPRIS DOMICILE) ENTRE 2009 ET 2024 - FLUX INTERNES ET EN LIEN AVEC LE BASSIN DE MOBILITÉ

NORD ALSACE - Source Adeus, EMC² 2024

		Domicile	Travail	Études/École	Accompagnement	Achats	Démarches	Loisirs	Autres	Total
Sud-Moselle	2024	38 %	15 %	7 %	8 %	11 %	4 %	16 %	1 %	100 %
SCoT de la bande rhénane Nord	2009	38 %	13 %	7 %	13 %	10 %	4 %	14 %	0 %	100 %
	2024	40 %	13 %	7 %	9 %	11 %	4 %	16 %	1 %	100 %
SCoT Bruche-Mossig	2009	37 %	15 %	7 %	11 %	11 %	4 %	13 %	1 %	100 %
	2024	39 %	14 %	7 %	10 %	10 %	3 %	16 %	0 %	100 %
SCoT de Sélestat-Alsace centrale	2009	40 %	13 %	7 %	10 %	11 %	4 %	14 %	2 %	100 %
	2024	40 %	14 %	8 %	7 %	11 %	3 %	16 %	1 %	100 %
SCoT du Piémont des Vosges	2009	39 %	15 %	6 %	11 %	10 %	4 %	14 %	1 %	100 %
	2024	40 %	14 %	6 %	9 %	10 %	4 %	17 %	0 %	100 %
SCoT de la Région de Saverne Plaine et Plateau	2009	39 %	13 %	8 %	11 %	11 %	4 %	14 %	1 %	100 %
	2024	38 %	13 %	7 %	10 %	11 %	4 %	16 %	0 %	100 %
SCoT de la Région de Strasbourg	2009	39 %	14 %	8 %	8 %	11 %	4 %	15 %	1 %	100 %
	2024	42 %	13 %	8 %	7 %	10 %	3 %	15 %	0 %	100 %
SCoT d'Alsace du Nord	2009	38 %	13 %	6 %	11 %	11 %	4 %	15 %	1 %	100 %
	2024	39 %	14 %	7 %	11 %	11 %	4 %	15 %	0 %	100 %

La mobilité en fonction de l'âge

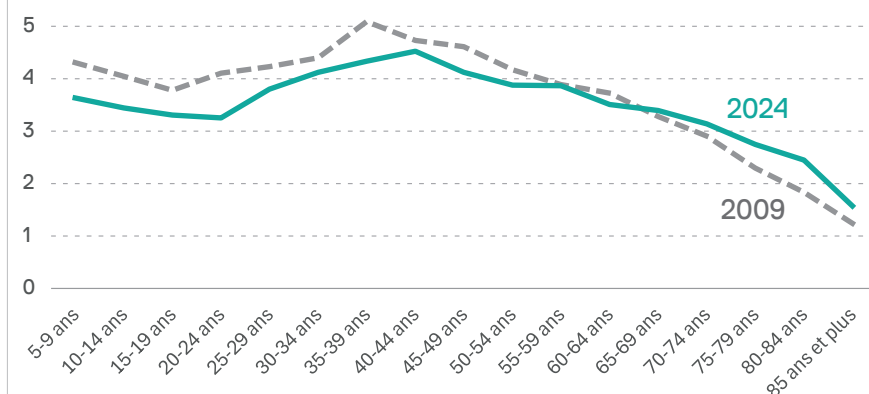
La mobilité varie sensiblement en fonction de l'âge et des grandes étapes de la vie des individus. Dans l'enfance, la mobilité est dépendante des parents. Puis, petit à petit, l'enfant gagne en autonomie. Après l'adolescence, vient l'acquisition de l'indépendance, moment où l'individu choisit son programme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

Ces variations restent globalement stables d'une année à l'autre et selon les territoires. Toutefois, depuis 2009, on observe que le pic de mobilité est plus tardif. Ce phénomène pourrait s'expliquer par le recul de l'âge du premier enfant, entraînant un pic de mobilité plus tardif.

Les personnes retraitées qui adoptent plus fréquemment les modes actifs, ce qui contribue à une mobilité plus élevée chez les plus de 65 ans par rapport à 2009. Cette évolution s'inscrit dans une tendance générationnelle, marquée par une pratique accrue du « sport-santé » dans cette tranche d'âge et l'allongement de la durée de vie en bonne santé des personnes âgées.

DIFFÉRENTIEL 2009-2024 DE MOBILITÉ PAR ÂGE - ENSEMBLE DES FLUX PAR INDIVIDU - Source Adeus, EMC* 2024, EMD 2009

→ **DANS LE BAS-RHIN :**



L'échelle considérée est ici le Bas-Rhin et non le bassin de mobilité Nord Alsace pour des raisons de comparabilité avec 2009. On peut vraisemblablement penser que les évolutions à l'échelle du Bas-Rhin sont similaires à celles du bassin de mobilité Nord Alsace.



La mobilité selon le genre

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

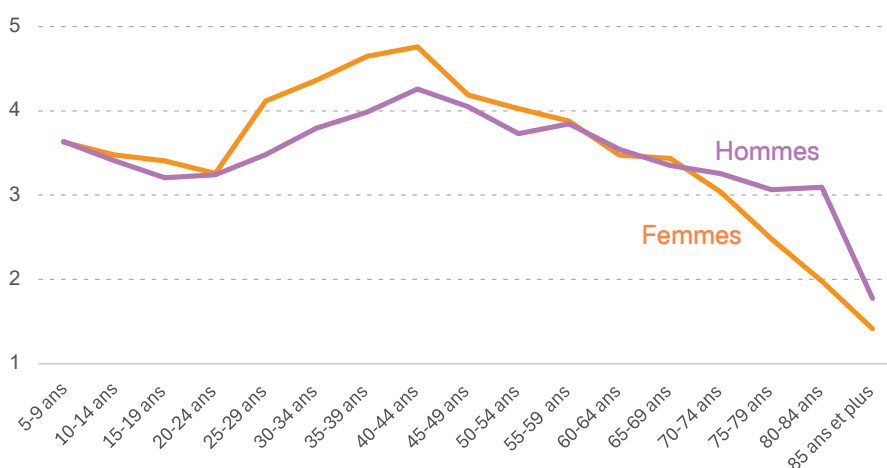
En 2024, à l'instar de 2009, les femmes intègrent davantage les enfants dans leur programme d'activité. Il en résulte une forte croissance de leur mobilité, plus importante que celles des hommes, à partir de 30 ans.

En dehors de cette différence de genre autour de la trentaine et de la quarantaine, les comportements entre hommes et femmes sont similaires jusqu'à 70 ans.

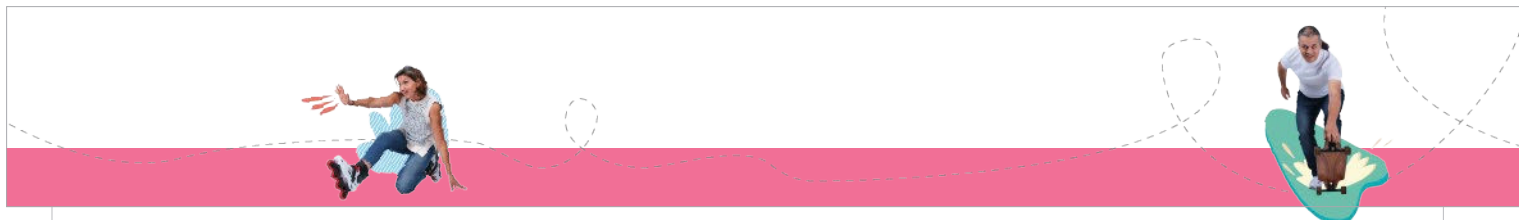
À partir de 70 ans, la mobilité individuelle des hommes est plus élevée que celle des femmes car, si hommes et femmes ont une espérance de vie en bonne santé très proche, l'espérance de vie totale des femmes est plus importante. Il y a donc alors proportionnellement plus de risques qu'elles soient en mauvaise santé, et donc moins mobiles en fin de vie. Chez les plus de 75 ans, la part de personnes immobiles chez les femmes est ainsi de 37 % alors qu'elle n'est que de 23 % chez les hommes.

MOBILITÉ SELON LE GENRE ET L'ÂGE EN 2024 ENSEMBLE DES FLUX PAR INDIVIDUS
Source Adeus, EMC* 2024, EMD 2009

→ **DANS LE BAS-RHIN :**



L'échelle considérée est ici le Bas-Rhin et non le bassin de mobilité Nord Alsace pour des raisons de comparabilité avec 2009. On peut vraisemblablement penser que les évolutions à l'échelle du Bas-Rhin sont similaires à celles du bassin de mobilité Nord Alsace.



COMMENT

(se déplace-t-on) ?



L'équipement des personnes et des ménages

Équipement véhicule particulier

Nombre de voitures à disposition par personne et par ménage

Le nombre de voitures à disposition est le nombre de véhicules possédés par ménage ainsi que les véhicules de fonction que le ménage peut utiliser. Le taux d'équipement est présenté par ménage puis par personne, ces deux approches n'éclairant pas la problématique de manière similaire.

Les taux de motorisation sont assez proches sur tous les territoires... à l'exception du SCOTERS dont les taux sont plus faibles (en lien avec la centralité strasbourgeoise).

Dans les différents territoires du Bas-Rhin, **le niveau d'équipement en voitures des ménages est stable ou en très légère baisse, et celle des personnes est stable ou en très légère hausse**. Ces variations sont encore trop légères pour tirer des conclusions sur l'évolution structurelle du taux de motorisation de la population

NOMBRE MOYEN DE VOITURES

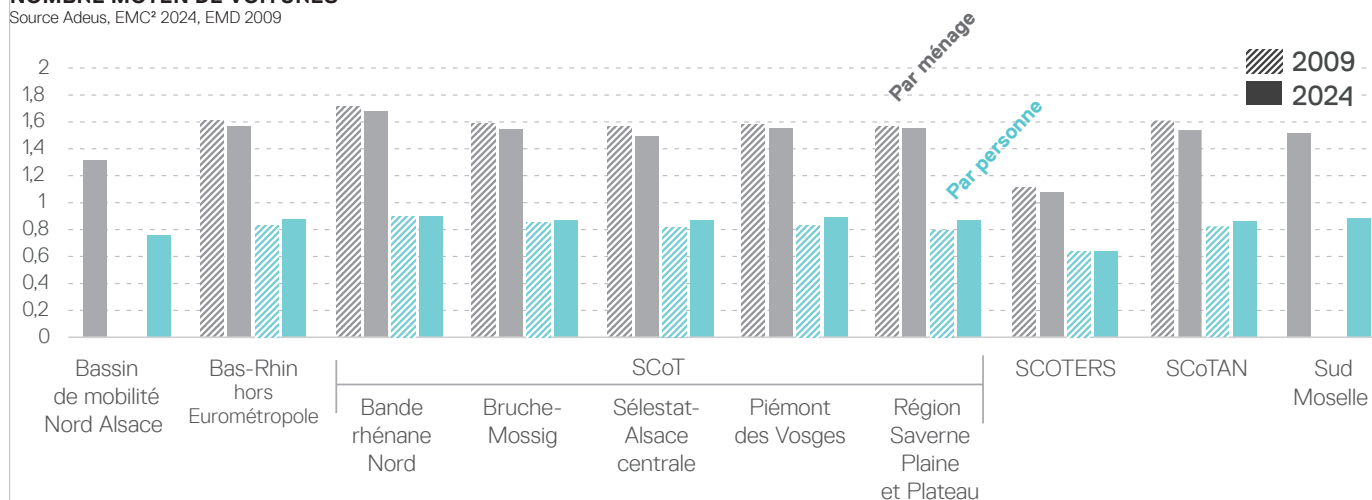
Source Adeus, EMC² 2024, EMD 2009

	PAR MÉNAGE		PAR PERSONNE MAJEURE (18 ans et plus)	
	2009	2024	2009	2024
Bassin de mobilité Nord Alsace		1,3		0,8
Bas-Rhin (hors Eurométropole)	1,6	1,6	0,8	0,9
SCoT de la bande rhénane Nord	1,7	1,7	0,9	0,9
SCoT Bruche-Mossig	1,6	1,5	0,9	0,9
SCoT de Sélestat-Alsace centrale	1,6	1,5	0,8	0,9
SCoT du Piémont des Vosges	1,6	1,5	0,8	0,9
SCoT fr la Région de Saverne Plaine et Plateau	1,6	1,6	0,8	0,9
SCoT de la Région de Strasbourg (SCOTERS)	1,1	1,1	0,6	0,6
SCoT de l'Alsace du Nord	1,6	1,5	0,8	0,9
Sud Moselle		1,5		0,9

mais elles traduisent la tendance à la décohabitation actuellement à l'œuvre, pouvant entraîner le passage d'un à deux véhicules d'un couple qui se sépare (le taux par ménage reste le même mais celui par personne augmente).

NOMBRE MOYEN DE VOITURES

Source Adeus, EMC² 2024, EMD 2009



COMMENT ?

Possession du permis de conduire

Le taux de possession du permis de conduire est en hausse par rapport à 2009. Cette hausse est due à une plus forte proportion de personnes âgées équipées, la génération « baby-boom » et notamment les femmes de cette génération, possédant davantage le permis de conduire que la génération précédente, aujourd'hui moins nombreuse. Seul le SCOTERS se distingue, en lien avec la centralité strasbourgeoise.

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

Source Adeus, EMC² 2024, EMD 2009

	2009	2024
Bassin de mobilité Nord Alsace		87 %
Bas-Rhin (hors Eurométropole)	87 %	92 %
SCoT de la bande rhénane Nord	87 %	93 %
SCoT Bruche-Mossig	89 %	93 %
SCoT de Sélestat-Alsace centrale	87 %	92 %
SCoT du Piémont des Vosges	88 %	96 %
SCoT fr la Région de Saverne Plaine et Plateau	85 %	92 %
SCoT de la Région de Strasbourg (SCOTERS)	79 %	83 %
SCoT de l'Alsace du Nord	88 %	93 %
Sud Moselle		93 %

Équipement vélo

Nombre de vélos possédés par personne et par ménage

Le niveau d'équipement en vélo des ménages apparaît en baisse dans les différents territoires du Bas-Rhin. Le nombre de vélos étant stable à l'échelle individuelle, on observe probablement les effets de la baisse de la taille des ménages plutôt qu'une baisse de l'équipement vélo.

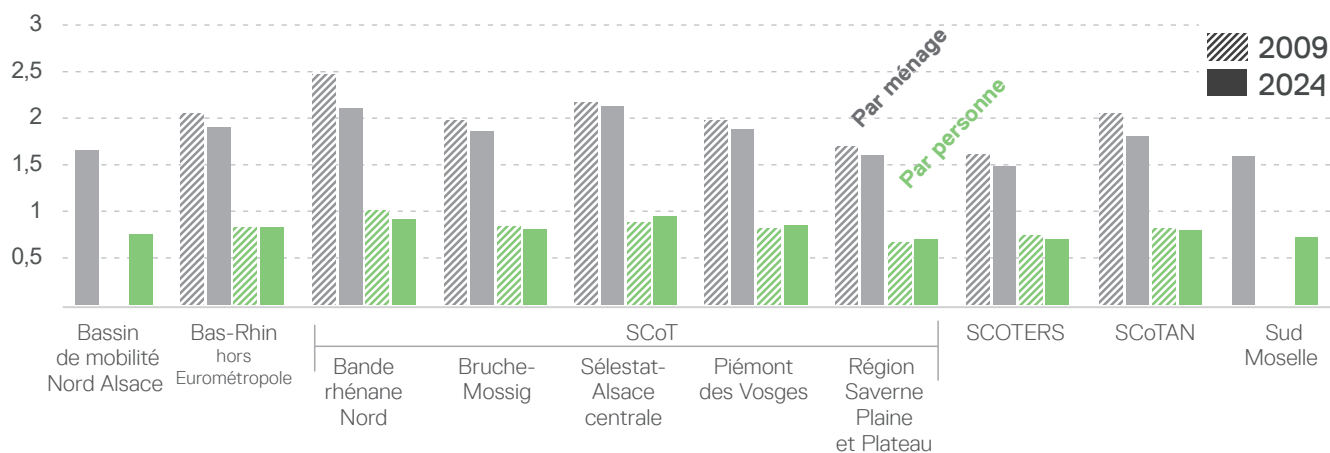
NOMBRE MOYEN DE VÉLOS

Source Adeus, EMC² 2024, EMD 2009

	PAR MÉNAGE		PAR PERSONNE	
	2009	2024	2009	2024
Bassin de mobilité Nord Alsace		1,7		0,8
Bas-Rhin (hors Eurométropole)	2,1	1,9	0,8	0,8
SCoT de la bande rhénane Nord	2,5	2,1	1,0	0,9
SCoT Bruche-Mossig	2,0	1,9	0,8	0,8
SCoT de Sélestat-Alsace centrale	2,2	2,1	0,9	0,9
SCoT du Piémont des Vosges	2,0	1,9	0,8	0,9
SCoT fr la Région de Saverne Plaine et Plateau	1,7	1,6	0,7	0,7
SCoT de la Région de Strasbourg (SCOTERS)	1,6	1,5	0,7	0,7
SCoT de l'Alsace du Nord	2,1	1,8	0,8	0,8
Sud Moselle		1,6		0,7

ÉQUIPEMENT EN VÉLO MOYEN DES MÉNAGES ET DES PERSONNES EN 2009

ET EN 2024 - Source Adeus, EMC² 2024, EMD 2009



COMMENT ?

Abonnement aux transports collectifs

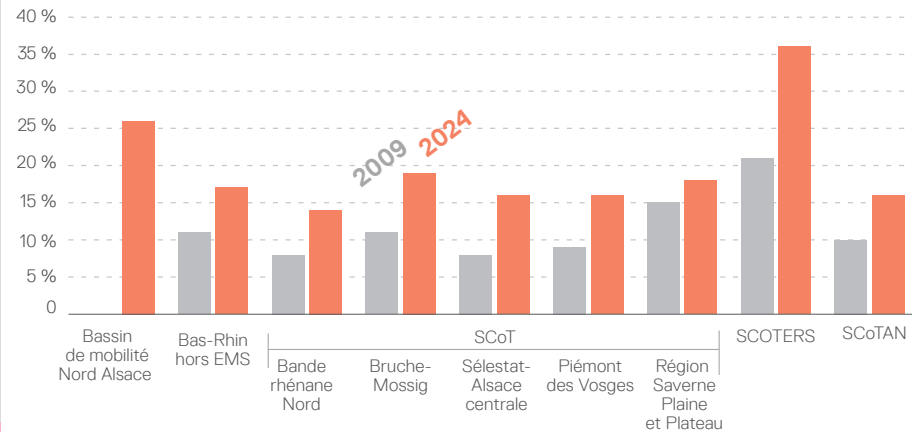
Dans tous les territoires, le niveau d'abonnement aux transports collectifs a considérablement augmenté par rapport à 2009.

À l'échelle du bassin de mobilité Nord Alsace, plus d'un quart des habitants déclarent disposer d'un abonnement aux transports collectifs (valable la veille de l'enquête) en 2024.

Là encore des différences existent entre les territoires, en lien notamment avec le niveau d'offre en transport en commun proposé sur le territoire en question.

PART DE LA POPULATION POSSÉDANT UN ABONNEMENT AUX TRANSPORTS COLLECTIFS VALABLE LE JOUR DE L'ENQUÊTE - Source Adeus, EMC² 2024, EMD 2009

	2009	2024
Bassin de mobilité Nord Alsace		26 %
Bas-Rhin hors Eurométropole	11 %	17 %
SCoT Bande Rhénane Nord	8 %	14 %
SCoT de la Bruche-Mossig	11 %	19 %
SCoT de Sélestat-Alsace Centrale	8 %	16 %
SCoT Piémont des Vosges	9 %	16 %
SCoT Région de Saverne Plaine et Plateau	15 %	18 %
SCoT Région de Strasbourg (SCOTERS)	21 %	36 %
SCoT Alsace du Nord (SCoTAN)	10 %	16 %



PRÉCISIONS :

L'enquête étant déclarative, elle repose sur la bonne compréhension que les répondants ont du terme « abonnement », ce qui peut induire un biais, aussi bien en 2024 qu'en 2009 ! Par ailleurs, être abonné n'implique pas forcément d'utiliser les TC au quotidien.

Les Parts modales

Parts modales des déplacements

Au sein de tous les territoires représentés ci-contre, **la part modale de la voiture (conducteur) est inférieure à 60 % voire 50 % et tend à diminuer au profit des autres modes, dont les modes actifs.**

Sur tous les territoires également, le recours à la voiture en tant que passager a fortement chuté. Le recours accru à la marche pour accompagner les enfants, notamment à l'école, semble expliquer pour partie au moins cette évolution.

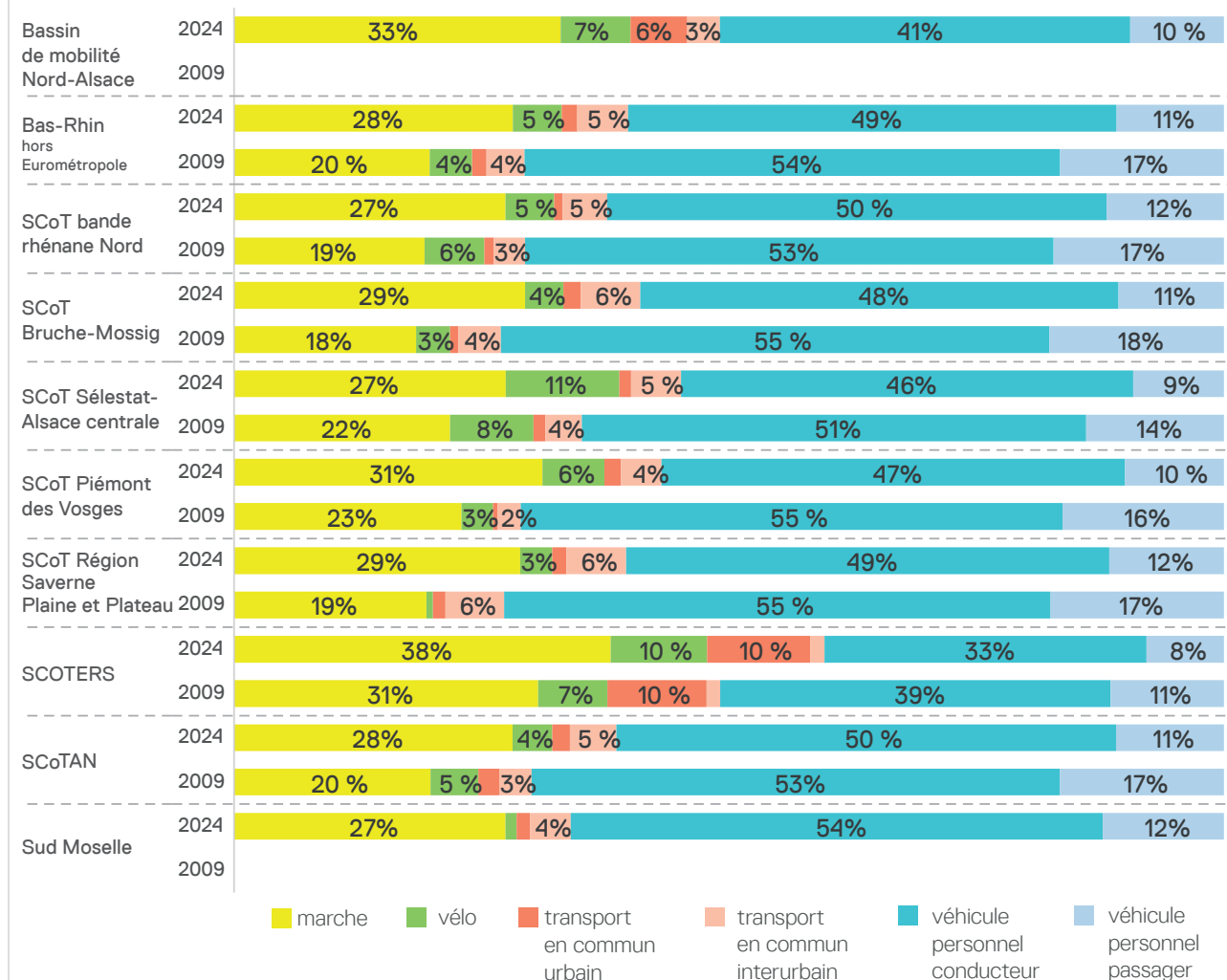
La part modale des modes alternatifs à la voiture représente, en 2024, la moitié des déplacements à l'échelle du bassin de mobilité.

La croissance de la fréquentation du réseau TCU est sous-estimée, notamment en raison de la moindre prise en compte des étudiants dans l'enquête de 2024 (les étudiants habitant en résidence étudiante n'ayant pas été enquêtés). Plus que les variations, c'est bien l'ordre de grandeur en 2024 qu'il convient de retenir.

Tableau détaillé disponible en annexe-tableau n°1.

PARTS MODALES DES DÉPLACEMENTS INTERNES ET EN LIEN AVEC LE BASSIN DE MOBILITÉ NORD ALSACE EN 2009 ET 2024

Source Adeus, EMC² 2024, EMD 2009



COMMENT ?

PARTS MODALES DES DÉPLACEMENTS EN 2009 ET 2024, DES HABITANTS...

FLUX EN LIEN AVEC LE BAS-RHIN - Source Adeus, EMC² 2024, EMD 2009

	Bassin de mobilité Nord Alsace		Bas-Rhin <i>hors</i> <i>Eurométropole</i>		SCoT														Sud Moselle	
					Bande rhénane Nord		Bruche- Mossig		Sélestat- Alsace centrale		Piémont des Vosges		Région de Saverne Plaine et Plateau		SCOTERS		SCoTAN			
	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024
Marche		33 %	20 %	28 %	19 %	27 %	18 %	29 %	22 %	27 %	23 %	31 %	19 %	29 %	31 %	38 %	20 %	28 %		27 %
Vélo		7 %	4 %	5 %	6 %	5 %	3 %	4 %	8 %	11 %	3 %	6 %	1 %	3 %	7 %	10 %	5 %	4 %		1 %
TCI		3 %	4 %	5 %	3 %	5 %	4 %	6 %	4 %	5 %	2 %	4 %	6 %	6 %	1 %	1 %	3 %	5 %		4 %
TCU		6 %	1 %	2 %	1 %	1 %	1 %	2 %	1 %	1 %	0 %	2 %	1 %	1 %	10 %	10 %	2 %	2 %		1 %
VPC		41 %	54 %	49 %	53 %	50 %	55 %	48 %	51 %	46 %	55 %	47 %	55 %	49 %	39 %	33 %	53 %	50 %		54 %
VPP		10 %	17 %	11 %	17 %	12 %	18 %	11 %	14 %	9 %	16 %	10 %	17 %	12 %	11 %	8 %	17 %	11 %		12 %

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

Par exemple, les déplacements servant au calcul des parts modales des habitants du SCoT de la bande rhénane Nord :

- comptabilisent les déplacements des habitants du SCoT de la bande rhénane Nord dans le SCoT de la bande rhénane Nord
- comptabilisent les déplacements des habitants du SCoT de la bande rhénane Nord sur le reste du périmètre d'enquête
- ne comptabilisent pas les déplacements des habitants hors SCoT de la bande rhénane Nord, qu'ils se fassent dans ou en dehors du SCoT de la Bande Rhénane Nord

TCU : transport en commun urbain
TCI : transport en commun interurbain
VPC : véhicule personnel conducteur
VPP : véhicule personnel passager

COMMENT ?

Parts modales des déplacements en fonction des distances parcourues

L'évolution entre 2009 et 2024 des parts modales calculées en fonction des distances parcourues plutôt que du nombre de trajets, permet d'évaluer la contribution de chaque mode de transport à la production kilométrique totale. Cela donne ainsi une meilleure idée de leur impact respectif en matière de consommation d'énergie et de qualité de l'air.

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

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

On observe ainsi sur tous les territoires une baisse de la part de la voiture dans les kilomètres produits, principalement portée par une baisse du nombre de kilomètres produits en passager. La voiture représente encore 74 % des kilomètres parcourus lors des déplacements dans le bassin de mobilité Nord Alsace et 77 % de ceux parcourus par les habitants du Bas-Rhin hors Eurométropole de Strasbourg.

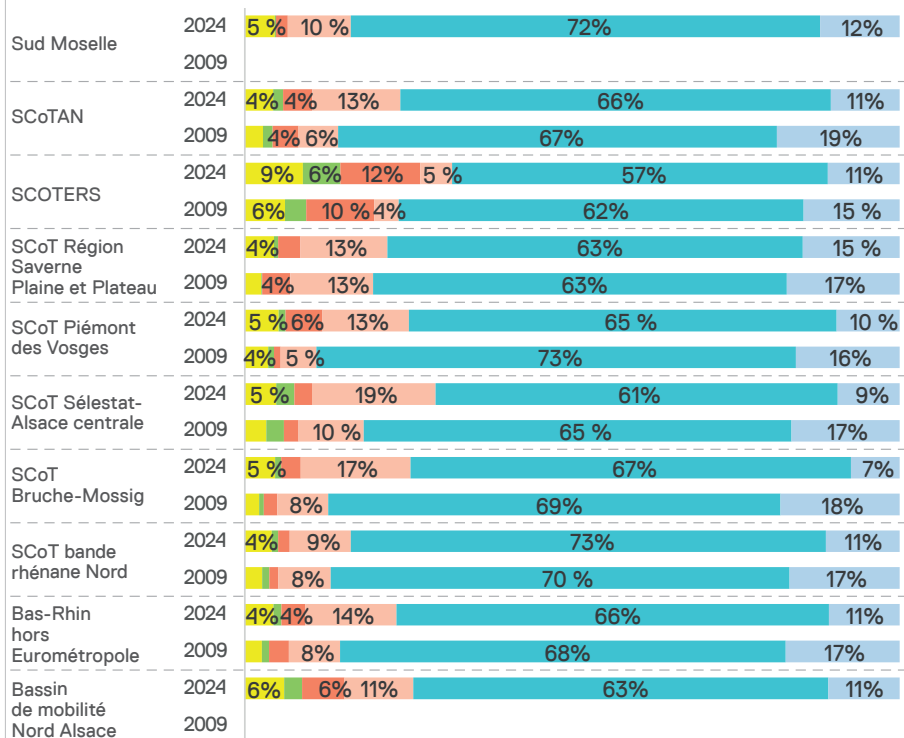
La diminution de cette part s'est faite au profit du train et du car, qui permettent d'offrir une alternative sérieuse à la voiture sur les longues distances, et dont l'offre s'est étoffée depuis 2009 grâce à la mise en place du réseau express métropolitain européen en 2022 notamment.

Tableau détaillé disponible en annexe-tableau n°2.

PARTS MODALES KILOMÉTRIQUES DES HABITANTS EN 2009 ET 2024

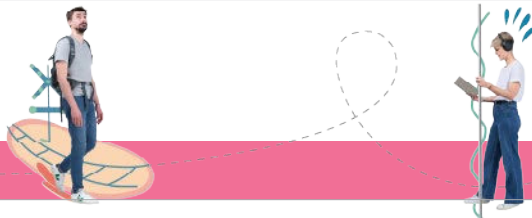
FLUX INTERNES AU BASSIN DE MOBILITÉ NORD ALSACE

Source Adeus, EMC* 2024, EMD 2009



■ marche ■ vélo ■ transport en commun urbain ■ transport en commun interurbain ■ véhicule personnel conducteur ■ véhicule personnel passager

* Flux en lien avec le bassin de mobilité Nord Alsace pour les flux des habitants du bassin de mobilité et ceux de Sud Moselle.



COMMENT ?

Parts modales par tranche de distances des déplacements

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

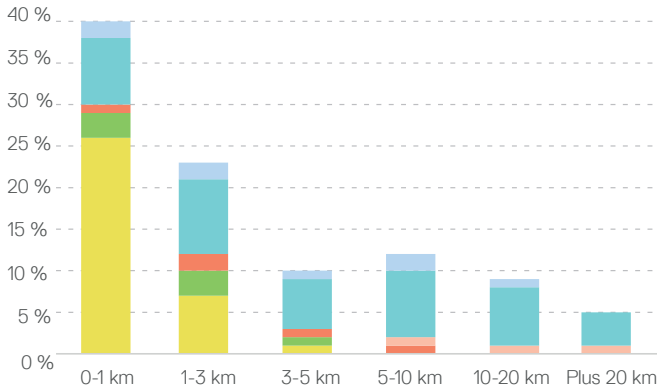
La zone de pertinence des modes actifs s'établit ainsi statistiquement au-dessous de 3 km.

À l'échelle du bassin de mobilité, la majorité des déplacements sont de courtes distances (63 % des déplacements font moins de 3 km et 74 % moins de 5 km) mais représentent une minorité de kilomètres produits (22 %). À l'inverse, une minorité de déplacements représente la grande majorité des kilomètres produits : **61 % des kilomètres sont produits par seulement 15 % des déplacements.**

→ DANS LE BASSIN DE MOBILITÉ NORD ALSACE EN 2024 :

PARTS MODALES DES DÉPLACEMENTS DES HABITANTS PAR TRANCHE DE DISTANCES - FLUX INTERNES AU BASSIN DE MOBILITÉ NORD ALSACE

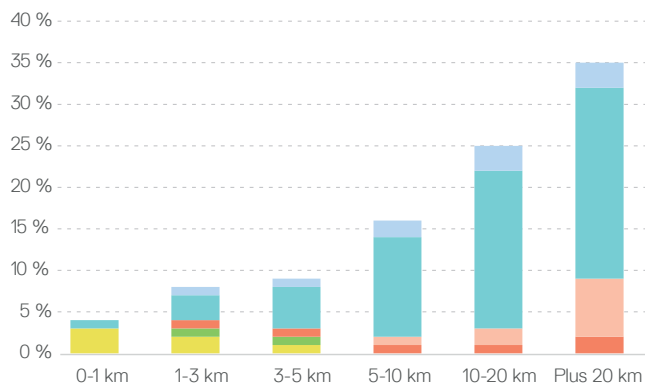
Source Adeus, EMC² 2024, EMD 2009



	0-1 km	1-3 km	3-5 km	5-10 km	10-20 km	Plus 20 km
VPP	2 %	2 %	1 %	2 %	1 %	0 %
VPC	8 %	9 %	6 %	8 %	7 %	4 %
TCI	0 %	0 %	0 %	1 %	1 %	1 %
TCU	1 %	2 %	1 %	1 %	0 %	0 %
Vélo	3 %	3 %	1 %	0 %	0 %	0 %
Marche	26 %	7 %	1 %	0 %	0 %	0 %
Total	40 %	23 %	11 %	12 %	9 %	6 %

PARTS MODALES KILOMÉTRIQUE DES DÉPLACEMENTS DES HABITANTS PAR TRANCHE DE DISTANCES - FLUX INTERNES AU BASSIN DE MOBILITÉ NORD ALSACE

Source Adeus, EMC² 2024, EMD 2009



	0-1 km	1-3 km	3-5 km	5-10 km	10-20 km	Plus 20 km
VPP	0 %	1 %	1 %	2 %	3 %	3 %
VPC	0 %	0 %	0 %	1 %	2 %	7 %
TCI	0 %	0 %	0 %	1 %	2 %	7 %
TCU	0 %	1 %	1 %	1 %	1 %	2 %
Vélo	0 %	1 %	1 %	0 %	0 %	0 %
Marche	3 %	2 %	1 %	0 %	0 %	0 %
Total	4 %	9 %	9 %	17 %	26 %	35 %

VPP : véhicule personnel passager - VPC : véhicule personnel conducteur - TCI : transport en commun interurbain - TCU : transport en commun urbain

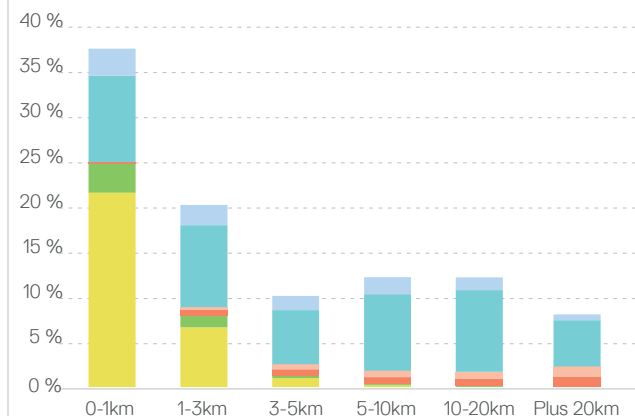
COMMENT ?

→ DANS LE BAS-RHIN HORS EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG EN 2024 :

PARTS MODALES DES DÉPLACEMENTS PAR TRANCHE

DE DISTANCES - FLUX INTERNES AU BAS-RHIN

Source Adeus, EMC² 2024, EMD 2009

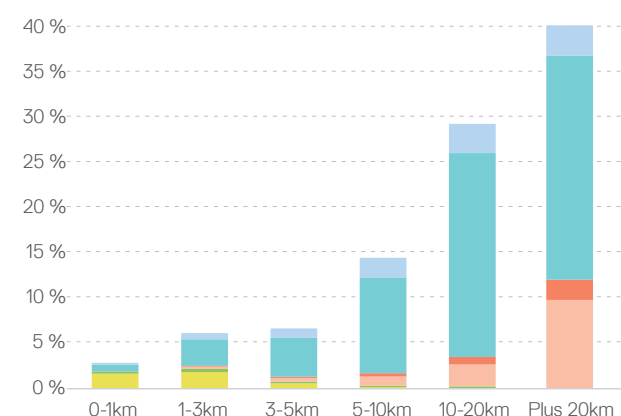


	0-1 km		1-3 km		3-5 km		5-10 km		10-20 km		Plus 20 km	
	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024
VPP	4 %	3 %	4 %	2 %	2 %	2 %	3 %	2 %	2 %	1 %	1 %	1 %
VPC	11 %	10 %	12 %	9 %	7 %	6 %	9 %	9 %	8 %	9 %	5 %	5 %
TCI	0 %	0 %	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %	2 %
TCU	0 %	0 %	0 %	1 %	0 %	1 %	0 %	1 %	0 %	1 %	0 %	2 %
Vélo	3 %	3 %	1 %	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Marche	17 %	21 %	3 %	7 %	0 %	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Total	35 %	37 %	22 %	20 %	10 %	10 %	13 %	12 %	12 %	12 %	8 %	8 %

PARTS MODALES KILOMÉTRIQUES DES DÉPLACEMENTS

PAR TRANCHE DE DISTANCES - FLUX INTERNES AU BAS-RHIN

Source Adeus, EMC² 2024, EMD 2009



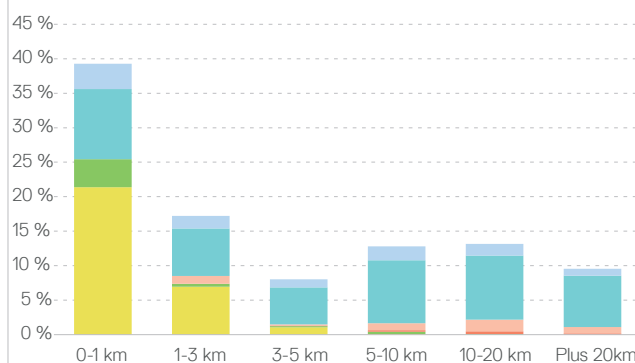
	0-1 km		1-3 km		3-5 km		5-10 km		10-20 km		Plus 20 km	
	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024
VPP	0 %	0 %	1 %	1 %	1 %	1 %	3 %	2 %	5 %	3 %	6 %	3 %
VPC	1 %	1 %	4 %	3 %	5 %	4 %	11 %	11 %	21 %	23 %	27 %	25 %
TCI	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %	1 %	2 %	2 %	4 %	10 %
TCU	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %	1 %	2 %	2 %
Vélo	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Marche	1 %	2 %	1 %	2 %	0 %	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Total	3 %	3 %	7 %	6 %	7 %	7 %	16 %	15 %	29 %	29 %	38 %	40 %

→ DANS LE SCOT DE LA BANDE RHÉNANE NORD EN 2024 :

PARTS MODALES DES DÉPLACEMENTS PAR TRANCHE

DE DISTANCES - FLUX INTERNES AU BASSIN DE MOBILITÉ

NORD ALSACE - Source Adeus, EMC² 2024, EMD 2009

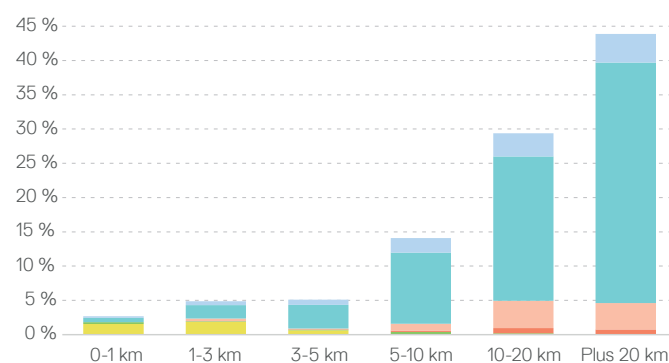


	0-1 km		1-3 km		3-5 km		5-10 km		10-20 km		Plus 20 km	
	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024
VPP	5 %	4 %	4 %	2 %	2 %	1 %	3 %	2 %	3 %	2 %	1 %	2 %
VPC	10 %	10 %	9 %	7 %	5 %	5 %	10 %	9 %	11 %	9 %	5 %	9 %
TCI	0 %	0 %	1 %	1 %	0 %	0 %	0 %	1 %	1 %	1 %	1 %	2 %
TCU	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Vélo	5 %	4 %	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Marche	17 %	21 %	4 %	7 %	1 %	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Total	37 %	39 %	19 %	17 %	8 %	8 %	14 %	13 %	15 %	13 %	7 %	13 %

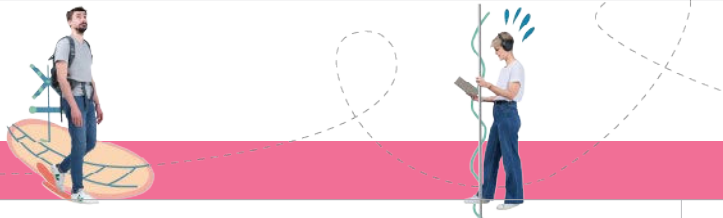
PARTS MODALES KILOMÉTRIQUES DES DÉPLACEMENTS

PAR TRANCHE DE DISTANCES - FLUX INTERNES AU BASSIN DE

DE MOBILITÉ NORD ALSACE - Source Adeus, EMC² 2024, EMD 2009



	0-1 km		1-3 km		3-5 km		5-10 km		10-20 km		Plus 20 km	
	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024
VPP	0 %	0 %	1 %	1 %	1 %	1 %	3 %	2 %	6 %	3 %	5 %	4 %
VPC	1 %	1 %	2 %	2 %	3 %	3 %	11 %	10 %	27 %	21 %	26 %	35 %
TCI	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %	1 %	3 %	4 %	4 %	4 %
TCU	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %	1 %	1 %
Vélo	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Marche	1 %	2 %	1 %	2 %	0 %	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Total	3 %	3 %	5 %	5 %	5 %	5 %	16 %	14 %	36 %	29 %	36 %	44 %

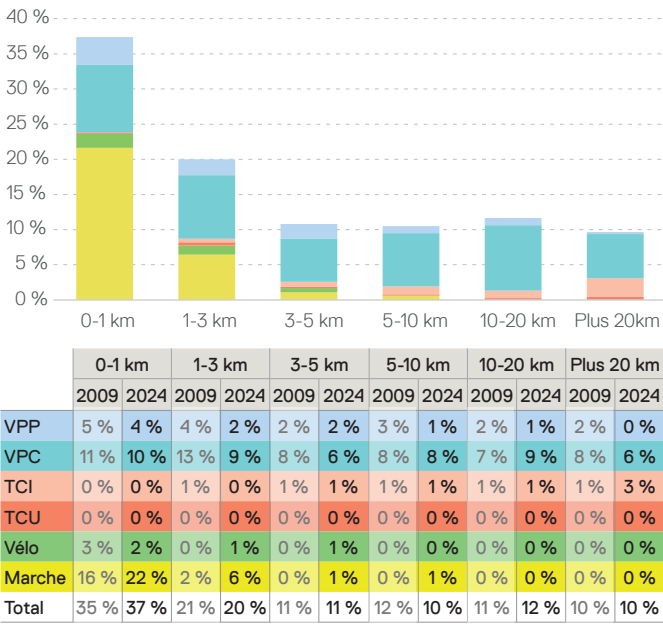


COMMENT ?

→ DANS LE SCOT DE LA BRUCHE-MOSSIG EN 2024 :

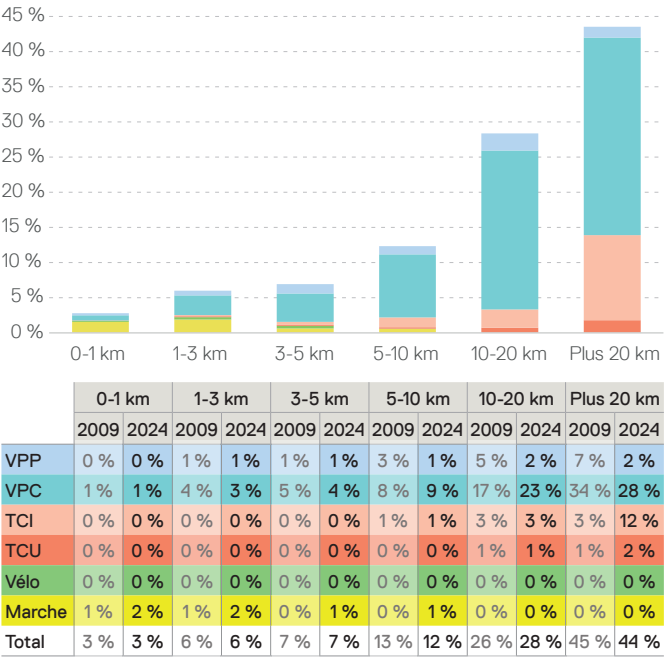
PARTS MODALES DES DÉPLACEMENTS DES HABITANTS
PAR TRANCHE DE DISTANCES

FLUX INTERNES AU BASSIN DE MOBILITÉ NORD ALSACE
Source Adeus, EMC² 2024, EMD 2009



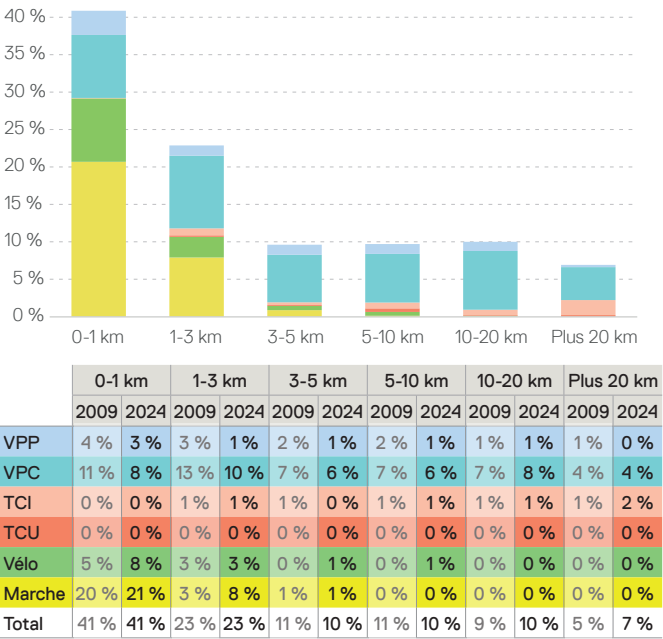
PARTS MODALES KILOMÉTRIQUE DES DÉPLACEMENTS
DES HABITANTS PAR TRANCHE DE DISTANCES

FLUX INTERNES AU BASSIN DE MOBILITÉ NORD ALSACE
Source Adeus, EMC² 2024, EMD 2009

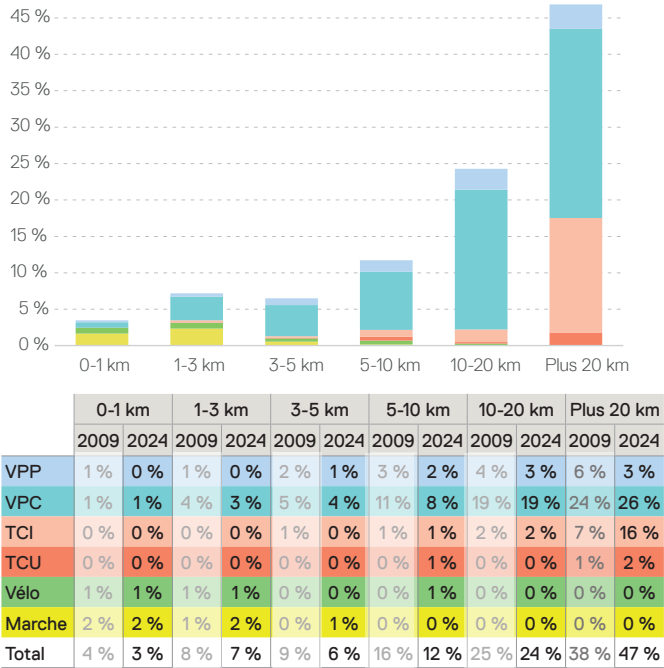


→ DANS LE SCOT DE SÉLESTAT-ALSACE CENTRALE EN 2024 :

PARTS MODALES DES DÉPLACEMENTS DES HABITANTS PAR
TRANCHE DE DISTANCES - FLUX INTERNES AU BASSIN DE MOBILITÉ
NORD ALSACE - Source Adeus, EMC² 2024, EMD 2009



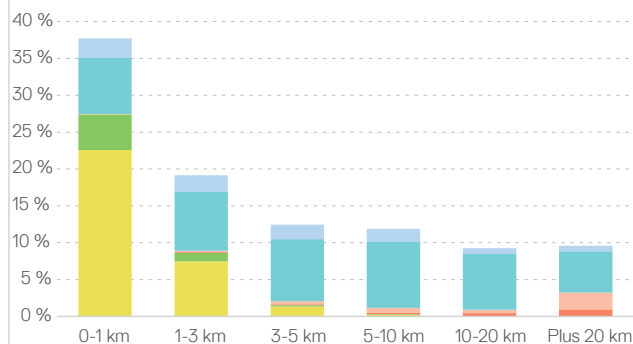
PARTS MODALES KILOMÉTRIQUES DES DÉPLACEMENTS DES
HABITANTS PAR TRANCHE DE DISTANCES - FLUX INTERNES AU
BASSIN DE MOBILITÉ NORD ALSACE - Source Adeus, EMC² 2024, EMD 2009



COMMENT ?

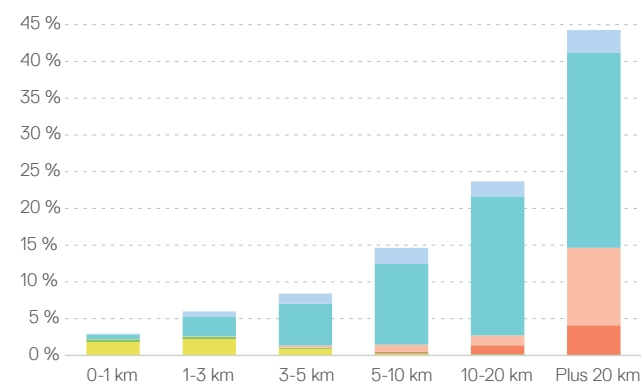
→ DANS LE SCOT PIÉMONT DES VOSGES EN 2024 :

PARTS MODALES DES DÉPLACEMENTS DES HABITANTS PAR TRANCHE DE DISTANCES - FLUX INTERNES AU BASSIN DE MOBILITÉ NORD ALSACE - Source Adeus, EMC² 2024, EMD 2009



	0-1 km		1-3 km		3-5 km		5-10 km		10-20 km		Plus 20 km	
	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024
VPP	4%	3%	5%	2%	2%	2%	3%	2%	2%	1%	1%	1%
VPC	11%	8%	15%	8%	7%	8%	11%	9%	6%	8%	5%	6%
TCI	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	1%	2%
TCU	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%
Vélo	2%	5%	1%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Marche	19%	23%	3%	7%	1%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Total	36%	38%	24%	19%	11%	12%	15%	12%	8%	9%	6%	10%

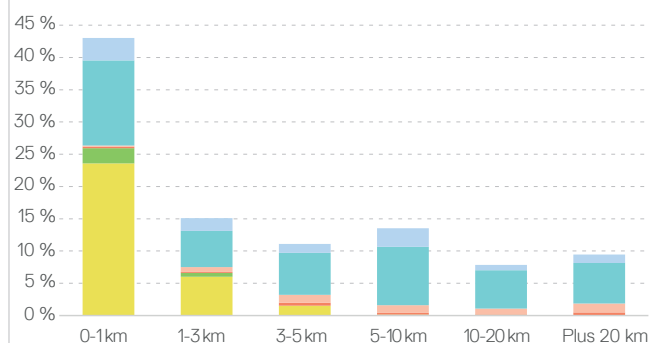
PARTS MODALES KILOMÉTRIQUE DES DÉPLACEMENTS DES HABITANTS PAR TRANCHE DE DISTANCES - FLUX INTERNES AU BASSIN DE MOBILITÉ NORD ALSACE - Source Adeus, EMC² 2024, EMD 2009



	0-1 km		1-3 km		3-5 km		5-10 km		10-20 km		Plus 20 km	
	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024
VPP	0%	0%	2%	1%	2%	1%	4%	2%	5%	2%	3%	3%
VPC	1%	1%	5%	3%	6%	6%	15%	11%	17%	19%	29%	27%
TCI	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	1%	1%	1%	3%	11%
TCU	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	1%	4%
Vélo	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Marche	2%	2%	1%	2%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Total	3%	3%	9%	6%	8%	8%	20%	15%	24%	36%	44%	44%

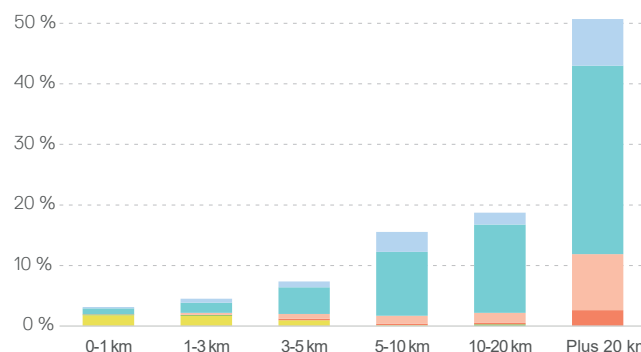
→ DANS LE SCOT DE LA RÉGION DE SAVERNE PLAINE ET PLATEAU NORD EN 2024 :

PARTS MODALES DES DÉPLACEMENTS DES HABITANTS PAR TRANCHE DE DISTANCES - FLUX INTERNES AU BASSIN DE MOBILITÉ NORD ALSACE - Source Adeus, EMC² 2024, EMD 2009

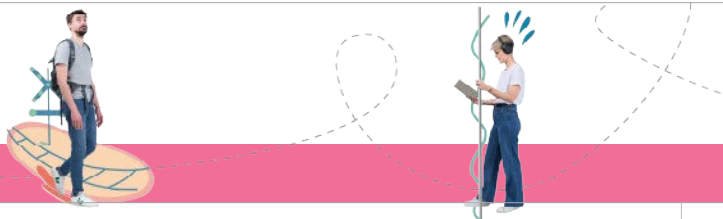


	0-1 km		1-3 km		3-5 km		5-10 km		10-20 km		Plus 20 km	
	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024
VPP	5%	3%	4%	2%	2%	1%	3%	3%	1%	1%	2%	1%
VPC	10%	13%	13%	6%	8%	7%	11%	9%	6%	6%	6%	6%
TCI	0%	0%	2%	1%	1%	1%	1%	1%	0%	1%	2%	1%
TCU	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Vélo	0%	2%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Marche	17%	24%	3%	6%	0%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Total	33%	43%	22%	15%	11%	11%	16%	14%	7%	8%	10%	9%

PARTS MODALES KILOMÉTRIQUE DES DÉPLACEMENTS DES HABITANTS PAR TRANCHE DE DISTANCES - FLUX INTERNES AU BASSIN DE MOBILITÉ NORD ALSACE - Source Adeus, EMC² 2024, EMD 2009



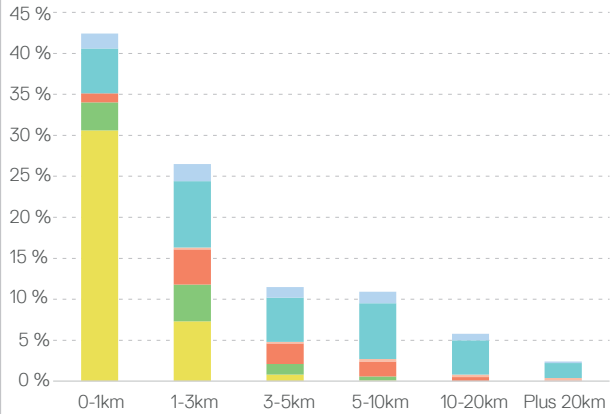
	0-1 km		1-3 km		3-5 km		5-10 km		10-20 km		Plus 20 km	
	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024
VPP	0%	0%	1%	1%	1%	1%	3%	3%	3%	2%	8%	8%
VPC	1%	1%	3%	2%	5%	4%	12%	11%	13%	15%	30%	31%
TCI	0%	0%	1%	0%	1%	1%	2%	1%	1%	2%	10%	9%
TCU	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	3%	3%
Vélo	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Marche	1%	2%	1%	2%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Total	3%	3%	6%	4%	7%	7%	17%	16%	17%	19%	50%	51%



COMMENT ?

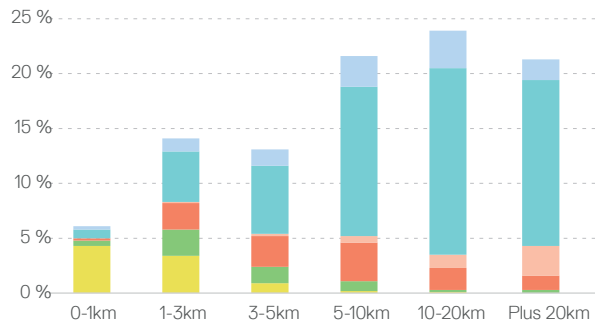
→ DANS LE SCOTERS EN 2024 :

PARTS MODALES DES DÉPLACEMENTS DES HABITANTS PAR TRANCHE DE DISTANCES - FLUX INTERNES AU BASSIN DE MOBILITÉ NORD ALSACE - Source Adeus, EMC² 2024, EMD 2009



	0-1 km		1-3 km		3-5 km		5-10 km		10-20 km		Plus 20 km	
	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024
VPP	3%	2%	3%	2%	2%	1%	2%	1%	1%	1%	1%	0%
VPC	7%	6%	11%	8%	7%	5%	8%	7%	4%	4%	2%	2%
TCI	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
TCU	1%	1%	4%	4%	3%	3%	2%	2%	0%	1%	0%	0%
Vélo	3%	3%	3%	5%	1%	1%	0%	1%	0%	0%	0%	0%
Marche	26%	31%	4%	7%	1%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Total	40%	43%	26%	27%	13%	12%	12%	11%	6%	6%	3%	3%

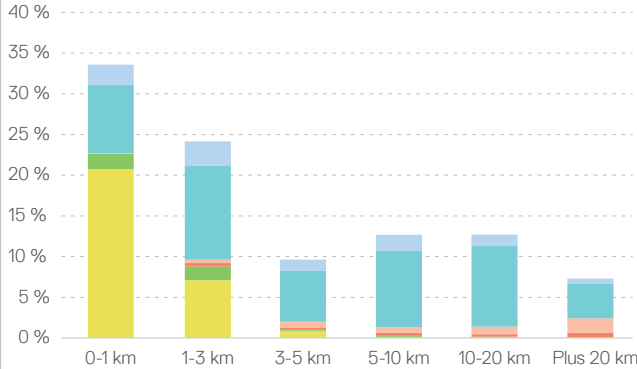
PARTS MODALES KILOMÉTRIQUE DES DÉPLACEMENTS DES HABITANTS PAR TRANCHE DE DISTANCES - FLUX INTERNES AU BASSIN DE MOBILITÉ NORD ALSACE - Source Adeus, EMC² 2024, EMD 2009



	0-1 km		1-3 km		3-5 km		5-10 km		10-20 km		Plus 20 km	
	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024
VPP	0%	0%	2%	1%	2%	2%	3%	3%	4%	3%	4%	2%
VPC	1%	1%	5%	5%	7%	6%	14%	14%	16%	17%	19%	15%
TCI	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	1%	1%	2%	3%
TCU	0%	0%	2%	2%	3%	3%	3%	4%	1%	2%	1%	1%
Vélo	0%	1%	1%	2%	1%	2%	0%	1%	0%	0%	0%	0%
Marche	3%	4%	2%	3%	1%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Total	5%	6%	13%	14%	13%	13%	21%	22%	22%	24%	26%	21%

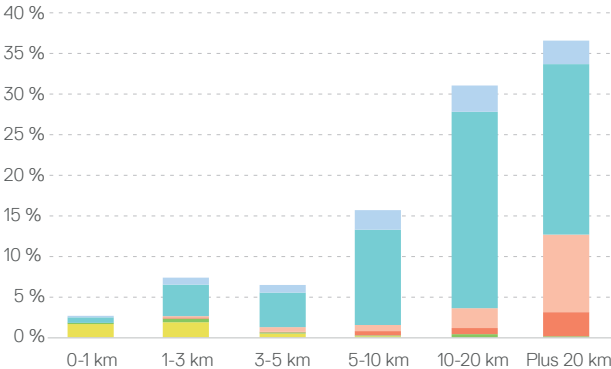
→ DANS LE SCOTAN EN 2024 :

PARTS MODALES DES DÉPLACEMENTS DES HABITANTS PAR TRANCHE DE DISTANCES - FLUX INTERNES AU BASSIN DE MOBILITÉ NORD ALSACE - Source Adeus, EMC² 2024, EMD 2009



	0-1 km		1-3 km		3-5 km		5-10 km		10-20 km		Plus de 20 km	
	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024
VPP	4%	2%	4%	3%	2%	1%	3%	2%	2%	1%	1%	1%
VPC	11%	8%	13%	12%	7%	6%	—	9%	8%	10%	5%	4%
TCI	0%	0%	1%	0%	0%	1%	0%	1%	1%	1%	0%	2%
TCU	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%
Vélo	3%	2%	2%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Marche	17%	21%	3%	7%	1%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Total	36%	34%	23%	24%	10%	10%	12%	13%	12%	13%	7%	7%

PARTS MODALES KILOMÉTRIQUE DES DÉPLACEMENTS DES HABITANTS PAR TRANCHE DE DISTANCES - FLUX INTERNES AU BASSIN DE MOBILITÉ NORD ALSACE - Source Adeus, EMC² 2024, EMD 2009

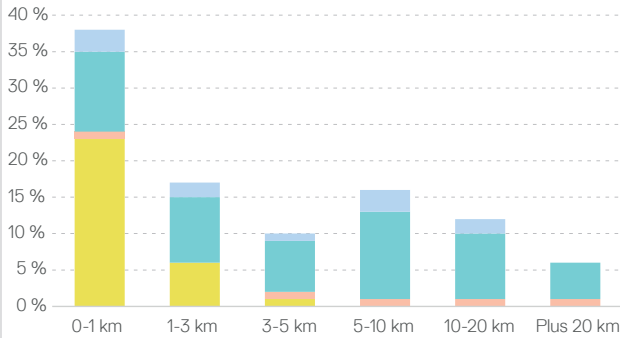


	0-1 km		1-3 km		3-5 km		5-10 km		10-20 km		Plus de 20 km	
	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024
VPP	0%	0%	1%	1%	2%	1%	3%	2%	6%	3%	7%	3%
VPC	1%	1%	4%	4%	5%	4%	11%	12%	22%	24%	24%	21%
TCI	0%	0%	0%	0%	0%	1%	1%	1%	4%	2%	2%	10%
TCU	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	1%	1%	2%	3%
Vélo	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%
Marche	1%	2%	1%	2%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Total	3%	3%	7%	7%	7%	6%	16%	16%	32%	31%	35%	37%

COMMENT ?

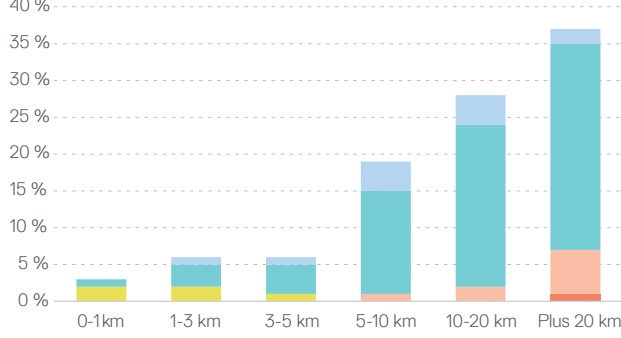
→ DANS LE SUD MOSELLE EN 2024 :

PARTS MODALES DES DÉPLACEMENTS DES HABITANTS PAR TRANCHE DE DISTANCES - FLUX INTERNES AU BASSIN DE MOBILITÉ NORD ALSACE - Source Adeus, EMC² 2024, EMD 2009



	0-1 km	1-3 km	3-5 km	5-10 km	10-20 km	Plus 20 km
VPP	3 %	2 %	1 %	3 %	2 %	0 %
VPC	11 %	9 %	7 %	12 %	9 %	5 %
TCI	0 %	0 %	1 %	1 %	1 %	1 %
TCU	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Vélo	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Marche	23 %	6 %	1 %	0 %	0 %	0 %
Total	37 %	18 %	10 %	16 %	12 %	6 %

PARTS MODALES KILOMÉTRIQUE DES DÉPLACEMENTS DES HABITANTS PAR TRANCHE DE DISTANCES - FLUX INTERNES AU BASSIN DE MOBILITÉ NORD ALSACE - Source Adeus, EMC² 2024, EMD 2009



	0-1 km	1-3 km	3-5 km	5-10 km	10-20 km	Plus 20 km
VPP	0 %	1 %	1 %	4 %	4 %	2 %
VPC	1 %	3 %	4 %	14 %	22 %	28 %
TCI	0 %	0 %	0 %	1 %	2 %	6 %
TCU	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %
Vélo	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Marche	2 %	2 %	1 %	0 %	0 %	0 %
Total	3 %	6 %	6 %	20 %	29 %	37 %



Les modes et motifs

Parts modales selon les motifs

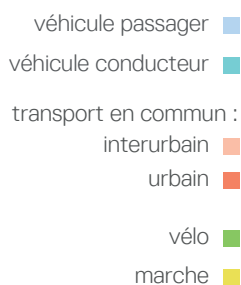
L'analyse des parts modales selon les motifs revient à analyser les modes utilisés en fonction des activités réalisées.

Pour les habitants du bassin de mobilité Nord Alsace et du Bas-Rhin, la voiture se révèle être le mode le plus utilisé pour la plupart des déplacements, en particulier ceux contraints (travail, démarches, achats, accompagnement).

Si la voiture reste un mode très utilisé, la marche à pied est en tête pour le motif loisirs et arrive fréquemment en deuxième position.

Le vélo est davantage plébiscité pour les motifs d'occupation principale (travail, école/études). Son utilisation a particulièrement augmenté pour le motif travail entre 2009 et 2024, en prenant des parts sur la voiture. Une évolution similaire est visible sur les motifs d'études et d'accompagnement, signifiant que les enfants et étudiants se font moins accompagner en voiture et davantage à vélo à l'école.

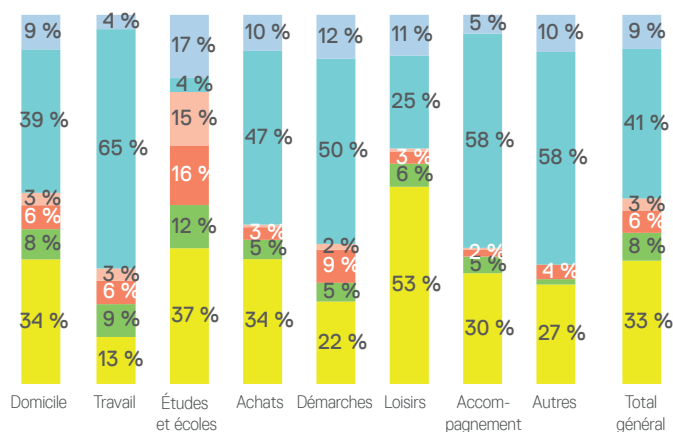
Un tableau détaillé est disponible en annexe – tableau n°3.



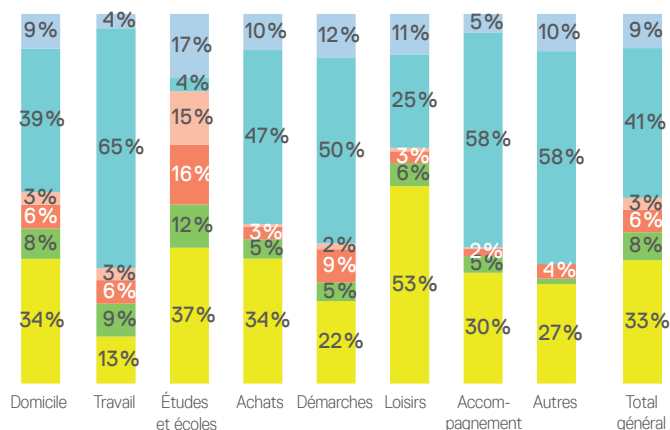
PARTS MODALES SELON LES MOTIFS À DESTINATION EN 2024

FLUX INTERNES ET EN LIEN AVEC LE BASSIN DE MOBILITÉ NORD ALSACE
Source Adeus, EMC² 2024

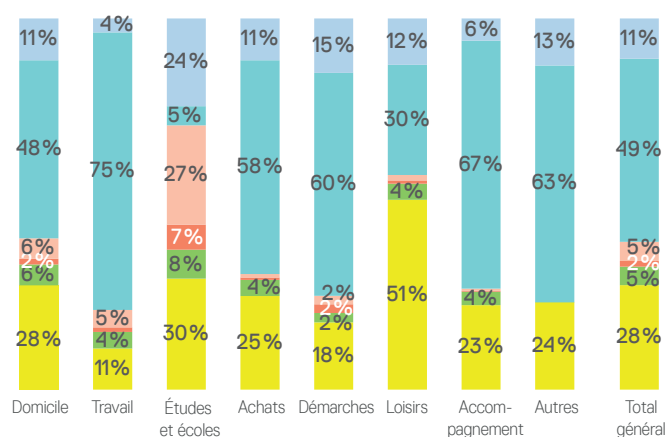
→ DANS LE BASSIN DE MOBILITÉ NORD ALSACE :



→ DANS LE BAS-RHIN :



→ DANS LE BAS-RHIN HORS EUROMÉTROPOLE :



Les motifs et modes

Motifs selon les modes de déplacement

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

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

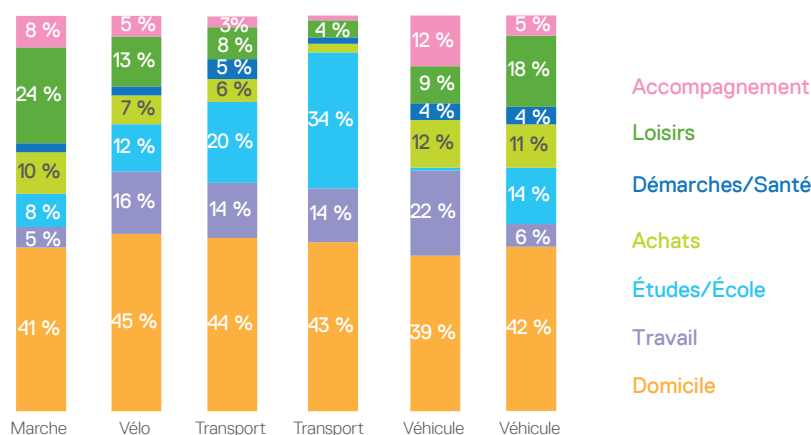
Il apparaît à ce titre que les transports en commun sont majoritairement utilisés dans une logique « utilitaire », à destination de motifs contraints : travail et surtout école/études. Ils semblent ainsi remplir pleinement leur rôle de service public permettant à des populations éventuellement contraintes dans leur choix modal (pour des questions socio-économiques ou d'accessibilité) de se déplacer malgré tout.

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

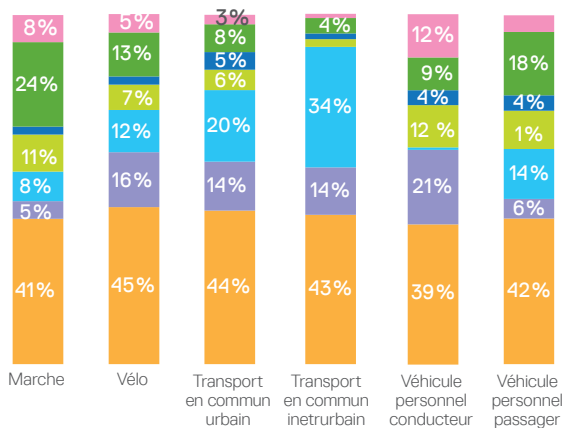
Un tableau détaillé est disponible en annexe – tableau n°4.

MOTIFS SELON LE MODE EN 2024 - FLUX INTERNES ET EN LIEN AVEC LE BASSIN DE MOBILITÉ NORD ALSACE - Source Adeus, EMC² 2024

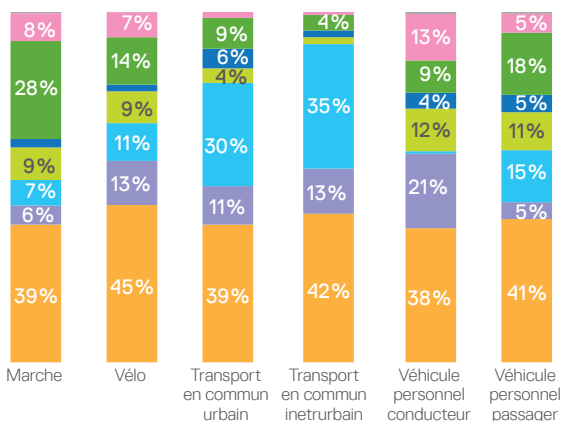
→ DANS LE BASSIN DE MOBILITÉ NORD ALSACE :



→ DANS LE BAS-RHIN :



→ DANS LE BAS-RHIN HORS EUROMÉTROPOLE :



Les 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 des modes actifs, notamment 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 conductrice baissant plus légèrement (voire augmentant dans certains SCoT (cf. annexe). 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. On observe en particulier, une augmentation marquée du vélo chez les hommes sur le territoire de Sélestat-Alsace centrale.

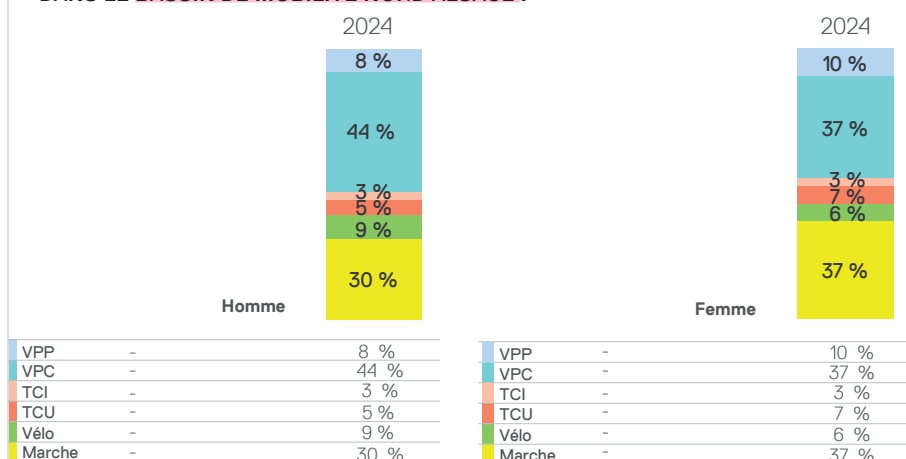
Dans l'ensemble, et ce malgré les évolutions évoquées, l'usage de la voiture reste en général plus important chez les hommes alors que les femmes restent, sur presque tous les territoires, de plus grandes marcheuses et usagères des transports en commun.

Un tableau détaillé et des résultats complémentaires sont disponibles en annexe – tableau n°5.

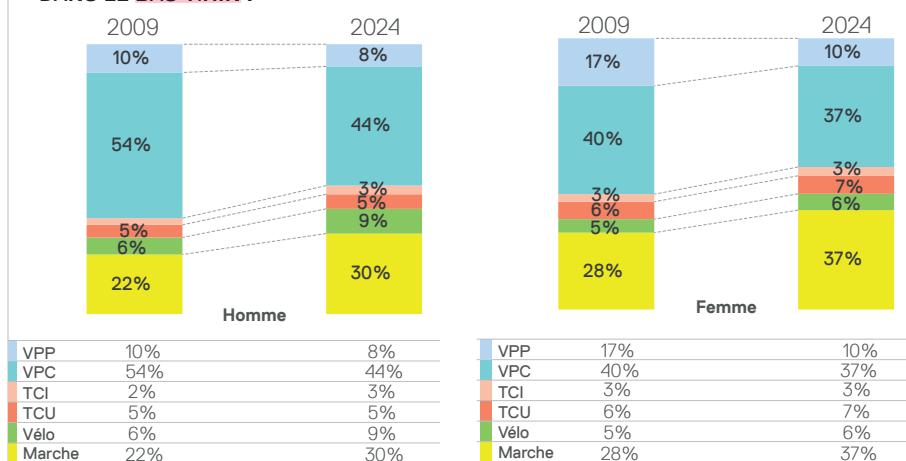
véhicule passager ■
véhicule conducteur ■
transport en commun :
interurbain ■
urbain ■
vélo ■
marche ■

PARTS MODALES SELON LE GENRE EN 2009 ET 2024 - FLUX INTERNES ET EN LIEN AVEC LE BASSIN DE MOBILITÉ NORD ALSACE - Source Adeus, EMD 2009, EMC² 2024

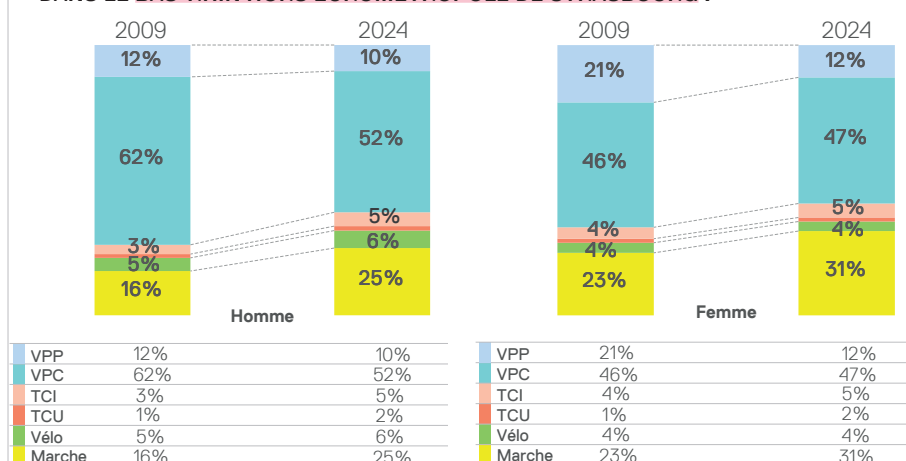
→ DANS LE BASSIN DE MOBILITÉ NORD ALSACE :



→ DANS LE BAS-RHIN :



→ DANS LE BAS-RHIN HORS EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG :



Les profils (genre) des usagers des modes

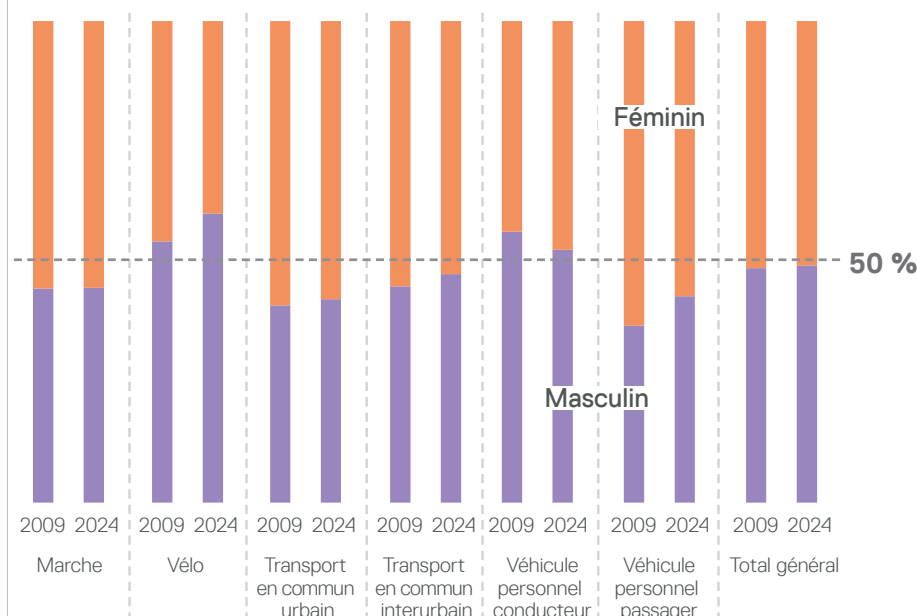
L'approche des genres des usagers selon les modes permet de confirmer des tendances observées dans les parts modales selon le genre.

On observe un rééquilibrage dans l'usage de voiture conducteur et des TCI entre hommes et femmes. Le déséquilibre homme-femme persiste dans l'usage des transports en commun urbains et de la marche (les femmes sont davantage usagères de ces deux modes) et ce déséquilibre se renforce dans la pratique du vélo encore plus masculine qu'en 2009 (notamment sur les motifs de loisirs).

L'échelle considérée est ici le Bas-Rhin et non le bassin de mobilité Nord Alsace pour des raisons de comparabilité avec 2009. On peut vraisemblablement penser que les évolutions à l'échelle du Bas-Rhin sont similaires à celles du bassin de mobilité Nord Alsace.

GENRE SELON LES MODES EN 2009 ET 2024 DANS LE BAS-RHIN

FLUX INTERNES ET EN LIEN AVEC LE BAS-RHIN - Source Adeus, EMC² 2024, EMD 2009



		Bas-Rhin		Bas-Rhin hors Eurométropole		Bassin de mobilité Nord Alsace	
		Masculin	Féminin	Masculin	Féminin	Masculin	Féminin
Marche	2009	44 %	56 %	43 %	57 %	-	-
	2024	45 %	55 %	45 %	55 %	45 %	55 %
Vélo	2009	54 %	46 %	56 %	44 %	-	-
	2024	60 %	40 %	67 %	33 %	60 %	40 %
TCU	2009	41 %	59 %	41 %	59 %	-	-
	2024	42 %	58 %	43 %	57 %	42 %	58 %
TCI	2009	45 %	55 %	54 %	46 %	-	-
	2024	47 %	53 %	47 %	53 %	47 %	53 %
VPC	2009	56 %	44 %	57 %	43 %	-	-
	2024	52 %	48 %	52 %	48 %	53 %	47 %
VPP	2009	37 %	63 %	36 %	64 %	-	-
	2024	43 %	57 %	43 %	57 %	43 %	57 %
Total général	2009	49 %	51 %	49 %	51 %	-	-
	2024	49 %	51 %	50 %	50 %	49 %	51 %



Les clientèle des modes

Utilisation des différents modes au sein de la population

Au-delà du volume de déplacements, la question de l'utilisation, par la population, de 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 à pied dans la vie des habitants du territoire, lesquels y ont massivement recours sur tous les territoires. Concernant les autres modes, le vélo a légèrement élargi son socle d'usagers sur de nombreux SCoT, en particulier le SCOTERS, le SCoT de la bande rhénane Nord, de Sélestat-Alsace centrale, du Piémont des Vosges et de la Région de Saverne Plaine et Plateau. Les transports en commun sont, eux, davantage utilisés par toute la population et ce dans tous les territoires.

Les transports collectifs interurbains pu toucher un nouveau public dans les territoires suivants : les SCoT de la bande rhénane Nord, Bruche Mossig, de Sélestat-Alsace Centrale, du Piémont des Vosges, de la Région de Saverne Plaine et Plateaux.

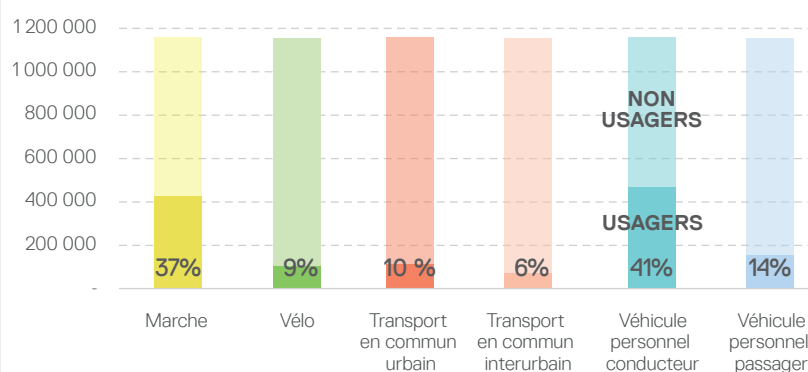
Un tableau détaillé est disponible en annexe – tableau n°6.

PRÉCISIONS :

- sont considérées comme « usagers » d'un mode les personnes ayant utilisé ce mode au moins une fois dans la journée ;
- certaines personnes vont être clientes de plusieurs modes à l'échelle d'une journée, ce qui explique que les totaux pour 2009 comme 2024 dépassent 100 % ;
- en raison de l'évolution démographique, une proportion de clients d'un mode stable, voire en baisse (comme c'est le cas pour les automobilistes conducteurs) peut néanmoins traduire en réalité une augmentation du volume de ces clients.

PART DE LA POPULATION AYANT EU RECOURS À CHACUN DES MODES À L'ÉCHELLE DE LA JOURNÉE - ENSEMBLE DES FLUX INTERNES ET EN LIEN AU BASSIN DE MOBILITÉ NORD ALSACE - Source Adeus, EMD 2009, EMC² 2024

→ **DANS LE BASSIN DE MOBILITÉ NORD ALSACE :**



Aide à la lecture : en 2024, 37 % de la population du bassin de mobilité Nord Alsace a fait au moins un déplacement à pied au cours de la journée.

Les profils (âge) des usagers des modes

La marche, le vélo et, dans une moindre mesure, les transports en commun urbains (TCU) se distinguent par la diversité de leurs usagers. Pour les modes actifs, en particulier la marche, on observe une évolution de la structure des usagers, avec une progression notable de la part des plus de 50 ans, jusque-là minoritaires. À l'inverse, les 18-25 ans sont de plus en plus présents parmi les usagers des TCU. Les transports en commun interurbains (TCI) ont vu une légère évolution du profil de leurs usagers, mais restent majoritairement empruntés par les scolaires – en lien avec le transport scolaire – ainsi que par les jeunes adultes, qui représentent les deux tiers des usagers. La voiture, en tant que conducteur, demeure le mode privilégié des 35-65 ans.

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

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

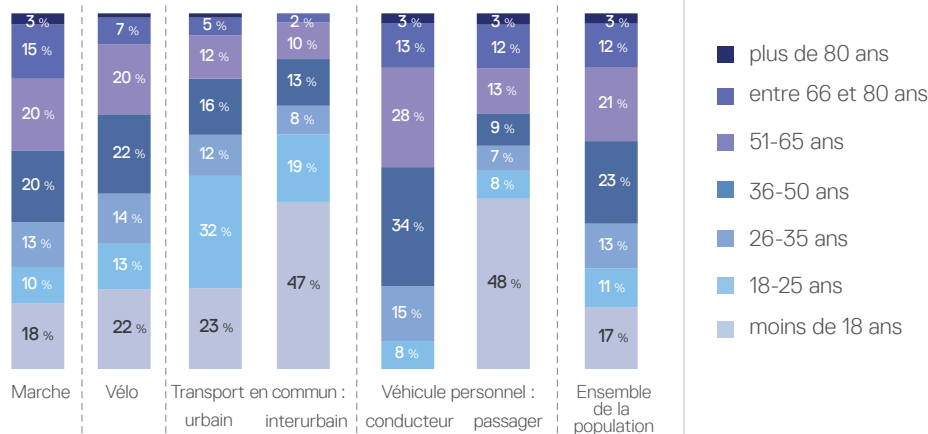
Un tableau détaillé est disponible en annexe – tableau n°7.

PROFILS DES USAGERS DES MODES DANS LE BASSIN DE MOBILITÉ NORD ALSACE

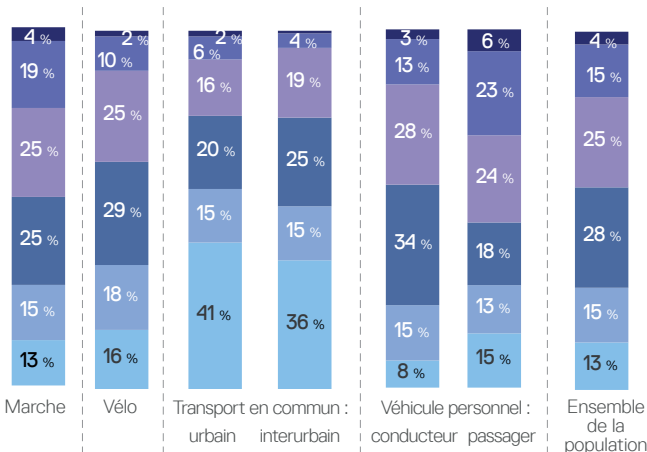
ENSEMBLE DES FLUX INTERNES ET EN LIEN AU BAS-RHIN

Source Adeus, EMC² 2024

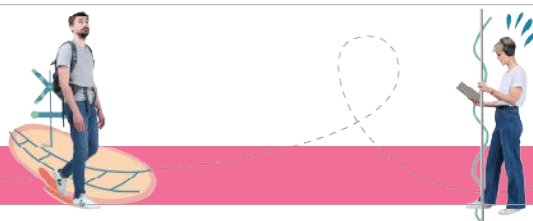
→ TOUS USAGERS :



→ USAGERS MAJEURS :



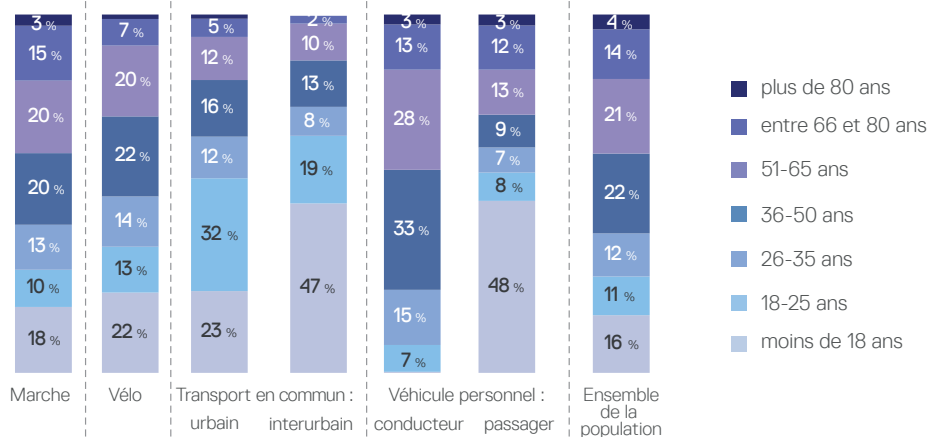
COMMENT ?



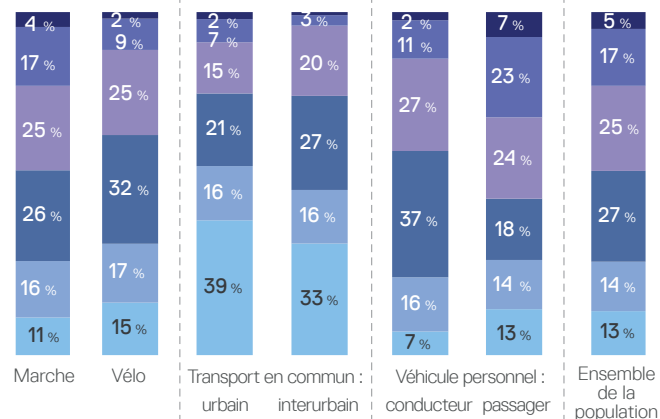
PROFILS DES USAGERS DES MODES DANS LE BAS-RHIN - ENSEMBLE DES FLUX INTERNES ET EN LIEN AU BAS-RHIN

Source Adeus, EMC² 2024

→ TOUS USAGERS :



→ USAGERS MAJEURS :



Les 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 existent. Ainsi, **la marche croît partout mais proportionnellement plus chez les populations en âge de travailler et les seniors**. Pour les premiers, cette hausse se fait au détriment de l'usage de la voiture (comme conducteurs principalement) alors que pour les seconds, dont le recours à la voiture en tant que conducteur se stabilise ou continue de croître, c'est l'usage en tant que passager qui diminue.

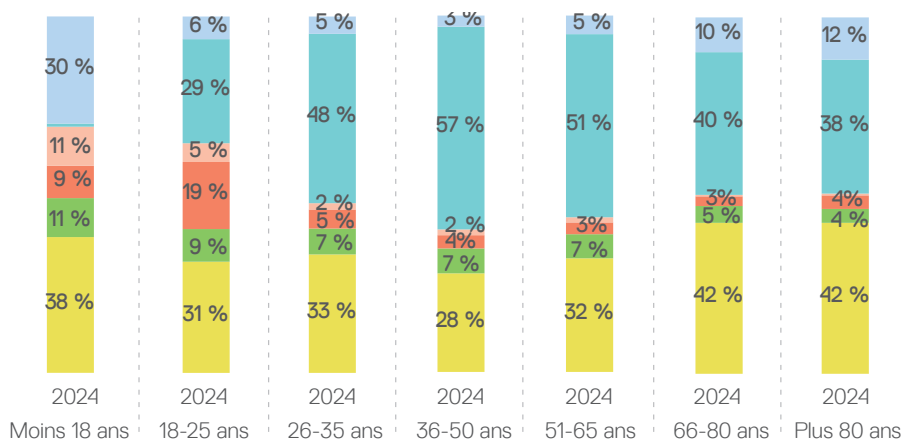
Chez les jeunes de moins de 25 ans, l'évolution la plus marquante est la hausse de l'utilisation des transports en commun, en parallèle de la baisse de l'usage de la voiture, comme conducteurs pour ceux en âge d'avoir le permis, et comme passagers pour les plus jeunes.

Il convient également de souligner la hausse de l'usage du vélo pour toutes les tranches d'âges sauf les seniors.

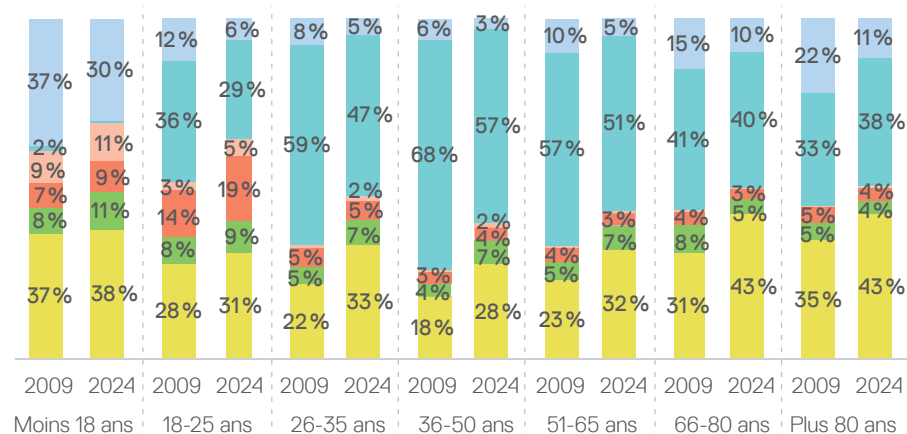
véhicule passager ■
véhicule conducteur ■
transport en commun :
interurbain ■
urbain ■
vélo ■
marche ■

PARTS MODALES PAR TRANCHE D'ÂGE EN 2024 - FLUX INTERNES ET EN LIEN AVEC LE BAS-RHIN - Source Adeus, EMC² 2024, EMD 2009

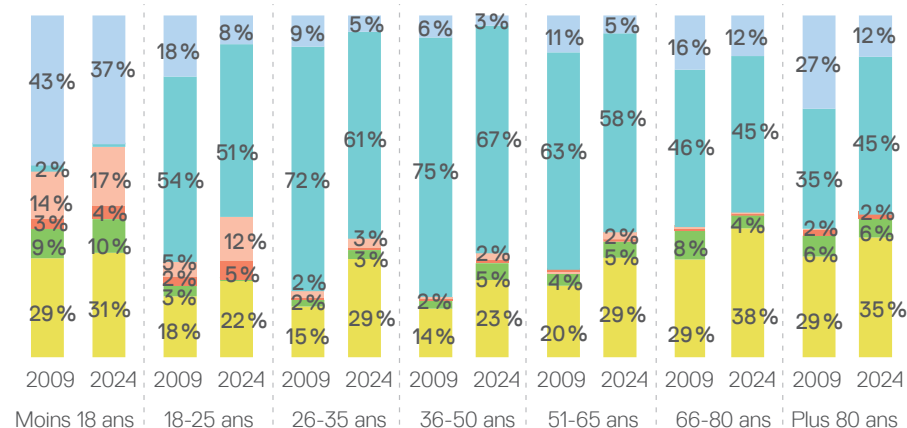
→ DANS LE BASSIN DE MOBILITÉ NORD ALSACE :

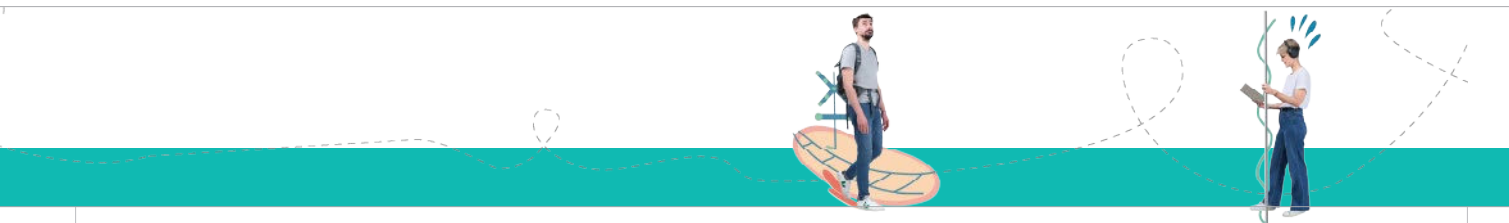


→ DANS LE BAS-RHIN :



→ DANS LE BAS-RHIN HORS EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG :





OÙ ET QUAND

(se déplace-t-on) ?

Les habitudes de liens avec la métropole strasbourgeoise

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

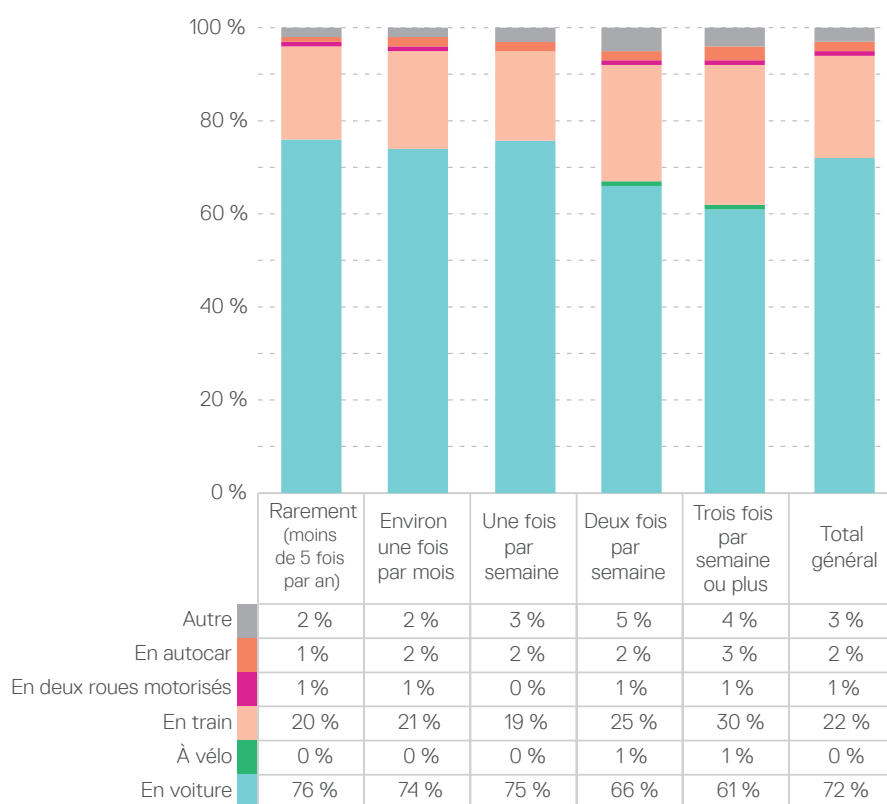
Plus de 80 % des habitants du bassin de mobilité Nord Alsace déclarent fréquenter l'Eurométropole au moins une fois par an et plus de la moitié s'y rendent même au moins une fois par mois.

Parmi les modes de déplacements utilisés pour y accéder, la voiture est le mode majoritaire avec près de 75% des habitants non métropolitains qui l'utilisent pour se rendre sur le territoire de l'Eurométropole, tandis que le deuxième mode le plus utilisé est le train pour le quart restant. Ce mode particulièrement pertinent sur les trajets interurbains est notamment plébiscité par les usagers réguliers, correspondant vraisemblablement en partie aux pendulaires quotidiens.

La majorité des habitants du bassin de mobilité Nord Alsace fréquentent prioritairement l'agglomération strasbourgeoise pour des motifs d'achats, avant même le motif travail. En troisième position se trouvent les motifs de démarches de santé, lesquels traduisent également le rayonnement métropolitain de l'Eurométropole.

Un tableau détaillé est disponible en annexe – tableau n°8.

MODE DÉPLACEMENT SELON LA FRÉQUENCE DE VENUE DANS L'EUROMÉTROPOLE DES HABITANTS DU BASSIN DE MOBILITÉ NORD ALSACE - Source Adeus EMC² 2024





Pulsations urbaines

Volume de déplacements simultanés

Les profils de pratiques sont globalement comparables dans le temps et l'espace avec des heures de pointe du matin et du soir qui restent marquées, et une pause méridienne également visible.

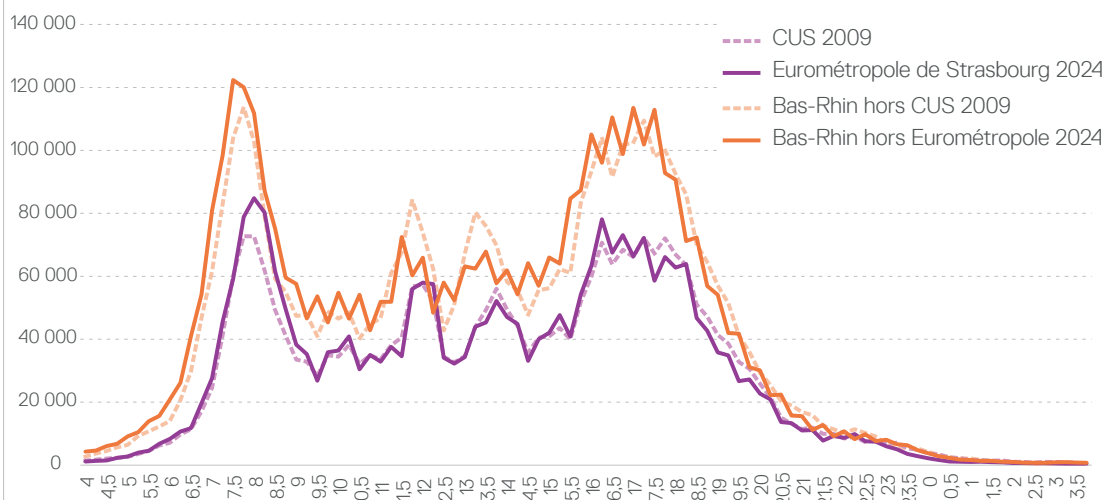
En 2024, il est à noter un léger décalage d'environ 30 minutes, plus tôt le matin et le midi, et plus tard sur la fin de journée, dans les déplacements des résidents du Bas-Rhin hors Eurométropole, en comparaison aux déplacements des habitants de l'Eurométropole de Strasbourg. Ces décalages étaient moins marqués en 2009 et pourraient être en partie le fruit de l'éloignement croissant (bien qu'en voie de stabilisation ces dernières années) du lieu de travail couplé à un souhait d'éviter de circuler sur les axes saturés en évitant les heures de pointe.

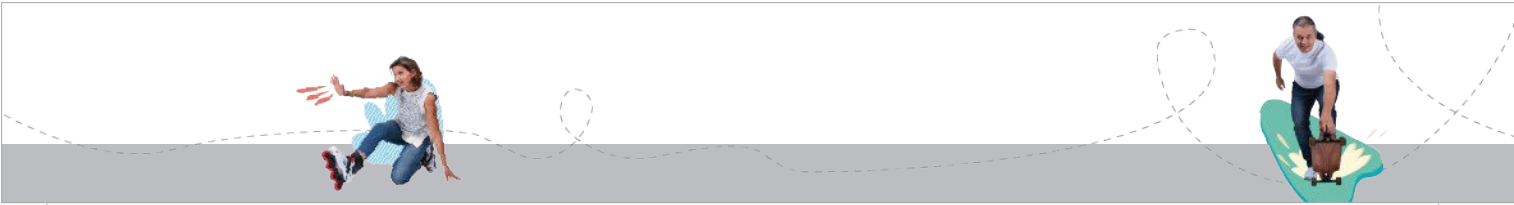
Surtout, les heures de pointe du matin se sont renforcées tant pour les résidents de l'Eurométropole que du reste du Bas-Rhin. Cette concentration des déplacements n'est pas sans poser de questions en matière de gestion des flux, tant automobiles (engorgement des voies à destination des polarités) qu'en transports collectifs (organisation de l'offre entre périodes de pointe et creuses). À l'inverse, la pause méridienne (début et fin) marque un net recul chez les résidents du Bas-Rhin hors Eurométropole, confirmant une tendance déjà à l'œuvre sur la période précédente et qui expliquait pour partie déjà la baisse globale de la mobilité individuelle.

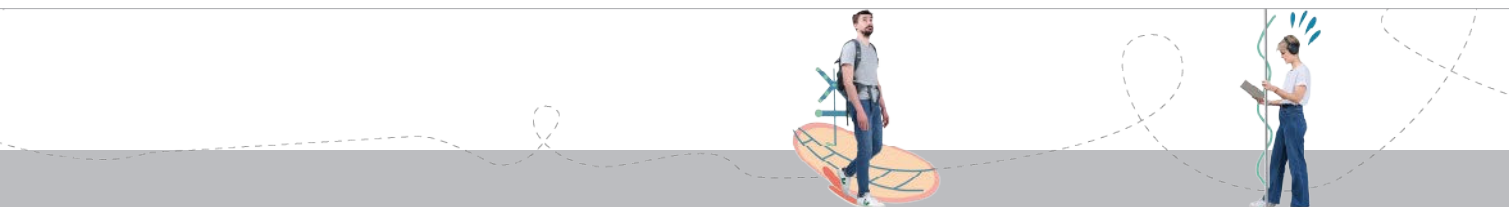
NOMBRE DE DÉPLACEMENTS EN COURS PAR TRANCHES DE 15 MIN

LISSAGE AVEC TRANCHES HORAIRES VOISINES 2009-2024, FLUX INTERNES ET EN LIEN

AVEC LE TERRITOIRE - Source Adeus, EMC² 2024, EMD 2009







Annexes

ANNEXES

TABLEAU N°1 - PARTS MODALES DES HABITANTS DES DIFFÉRENTS SECTEURS D'ANALYSE (FLUX EN LIEN AVEC LE BAS-RHIN)

Source Adeus, EMC² 2024

2009 / 2024	Marche	Vélo	TCU	TCI	VPC	VPP
Bassin de mobilité Nord Alsace*	-	-	-	-	-	-
	33 %	7 %	3 %	6 %	41 %	9 %
Bas-Rhin hors Eurométropole	20 %	4 %	4 %	1 %	54 %	17 %
	28 %	5 %	5 %	2 %	49 %	11 %
SCoT bande rhénane Nord	19 %	6 %	3 %	1 %	53 %	17 %
	27 %	5 %	5 %	1 %	50 %	12 %
SCoT Bruche-Mossig	18 %	3 %	4 %	1 %	55 %	18 %
	29 %	4 %	6 %	2 %	48 %	11 %
SCoT de Sélestat-Alsace centrale	22 %	8 %	4 %	1 %	51 %	14 %
	27 %	11 %	5 %	1 %	46 %	9 %
SCoT Piémont des Vosges	23 %	3 %	2 %	0 %	55 %	16 %
	31 %	6 %	4 %	2 %	47 %	10 %
SCoT Région de Saverne Plaine et Plateau	19 %	1 %	6 %	1 %	55 %	17 %
	29 %	3 %	6 %	1 %	49 %	12 %
SCOTERS	31 %	7 %	1 %	10 %	39 %	11 %
	38 %	10 %	1 %	10 %	33 %	8 %
SCOTAN	20 %	5 %	3 %	2 %	53 %	17 %
	28 %	4 %	5 %	2 %	50 %	11 %
Sud Moselle*	-	-	-	-	-	-
	27 %	1 %	4 %	1 %	54 %	12 %

* flux en lien avec le bassin de mobilité Nord Alsace

TABLEAU N°2 - PARTS MODALES KILOMÉTRIQUES DES HABITANTS DES DIFFÉRENTS SECTEURS D'ANALYSE (FLUX EN LIEN AVEC LE BAS-RHIN) - Source Adeus, EMC² 2024

2009 / 2024	Marche	Vélo	TCU	TCI	VPC	VPP
Bassin de mobilité Nord Alsace*	-	-	-	-	-	-
	6 %	3 %	11 %	6 %	63 %	11 %
Bas-Rhin hors Eurométropole	3 %	1 %	8 %	3 %	68 %	17 %
	4 %	1 %	14 %	4 %	66 %	11 %
SCoT bande rhénane Nord	3 %	1 %	8 %	1 %	70 %	17 %
	4 %	1 %	9 %	2 %	73 %	11 %
SCoT Bruche-Mossig	2 %	1 %	8 %	2 %	69 %	18 %
	5 %	1 %	17 %	3 %	67 %	7 %
SCoT de Sélestat-Alsace centrale	3 %	3 %	10 %	2 %	65 %	17 %
	5 %	3 %	19 %	3 %	61 %	9 %
SCoT Piémont des Vosges	4 %	1 %	5 %	1 %	73 %	16 %
	5 %	1 %	13 %	6 %	65 %	10 %
SCoT Région de Saverne Plaine et Plateau	3 %	0 %	13 %	4 %	63 %	17 %
	4 %	1 %	13 %	3 %	63 %	15 %
SCOTERS	6 %	3 %	4 %	10 %	62 %	15 %
	9 %	6 %	5 %	12 %	57 %	11 %
SCOTAN	3 %	1 %	6 %	4 %	67 %	19 %
	4 %	2 %	13 %	4 %	66 %	11 %
Sud Moselle*	-	-	-	-	-	-
	5 %	0 %	10 %	2 %	72 %	12 %

* flux en lien avec le bassin de mobilité Nord Alsace

ANNEXES

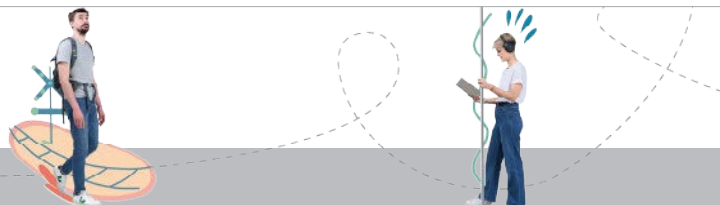


TABLEAU N°3 - PARTS MODALES PAR MOTIFS – FLUX EN LIEN AVEC LE BAS-RHIN - Source Adeus, EMC² 2024, EMD 2009

BAS-RHIN

2009 / 2024	Marche	Vélo	TCU	TCI	VPC	VPP	Total
Domicile	25 % 34 %	6 % 8 %	3 % 3 %	6 % 7 %	45 % 39 %	14 % 9 %	100 %
Travail	11 % 13 %	5 % 9 %	2 % 3 %	6 % 6 %	71 % 65 %	5 % 4 %	100 %
Études/École	39 % 37 %	7 % 12 %	13 % 15 %	12 % 16 %	4 % 4 %	25 % 17 %	100 %
Accompagnement	19 % 30 %	2 % 5 %	0 % 1 %	2 % 2 %	67 % 58 %	10 % 5 %	100 %
Achat	26 % 34 %	5 % 5 %	1 % 1 %	4 % 3 %	49 % 47 %	15 % 10 %	100 %
Démarches	22 % 22 %	6 % 5 %	1 % 2 %	9 % 9 %	45 % 50 %	17 % 12 %	100 %
Loisirs	37 % 53 %	7 % 6 %	1 % 1 %	4 % 3 %	34 % 25 %	18 % 11 %	100 %
Autres	20 % 27 %	5 % 2 %	1 % 0 %	4 % 4 %	61 % 58 %	10 % 10 %	100 %

BASSIN DE MOBILITÉ NORD ALSACE

2024	Marche	Vélo	TCU	TCI	VPC	VPP	Total
Domicile	34 %	8 %	6 %	3 %	39 %	9 %	100 %
Travail	13 %	9 %	6 %	3 %	65 %	4 %	100 %
Études/École	37 %	12 %	16 %	15 %	4 %	17 %	100 %
Accompagnement	30 %	5 %	2 %	0 %	58 %	5 %	100 %
Achat	34 %	5 %	3 %	1 %	47 %	10 %	100 %
Démarches	22 %	5 %	9 %	2 %	50 %	12 %	100 %
Loisirs	53 %	6 %	3 %	1 %	25 %	11 %	100 %
Autres	27 %	2 %	4 %	0 %	57 %	10 %	100 %

BAS-RHIN HORS EUROMÉTROPOLE

2009 / 2024	Marche	Vélo	TCU	TCI	VPC	VPP	Total
Domicile	20 % 28 %	5 % 6 %	4 % 2 %	1 % 6 %	53 % 48 %	17 % 11 %	100 %
Travail	8 % 11 %	3 % 4 %	3 % 1 %	2 % 5 %	80 % 75 %	5 % 4 %	100 %
Études/École	31 % 30 %	7 % 8 %	22 % 7 %	4 % 27 %	5 % 5 %	32 % 24 %	100 %
Accompagnement	14 % 25 %	1 % 4 %	1 % 1 %	1 % 1 %	72 % 58 %	12 % 11 %	100 %
Achat	17 % 18 %	5 % 3 %	1 % 2 %	1 % 2 %	58 % 60 %	18 % 15 %	100 %
Démarches	16 % 51 %	5 % 4 %	1 % 1 %	3 % 2 %	54 % 30 %	21 % 13 %	100 %
Loisirs	33 % 23 %	5 % 4 %	1 % 0 %	1 % 1 %	39 % 67 %	20 % 6 %	100 %
Autres	19 % 24 %	4 % 0 %	0 % 0 %	2 % 0 %	66 % 63 %	10 % 13 %	100 %

ANNEXES

TABEAU N°4 - MOTIFS PAR PART MODALE - Source Adeus, EMC² 2024, EMD 2009

BAS-RHIN

2009 / 2024	Domicile	Travail	Études/école	Achats	Démarches /Santé	Loisirs	Accompagnement	Autres	Total général
Marche	39 %	6 %	11 %	11 %	3 %	21 %	7 %	1 %	100 %
	42 %	5 %	8 %	11 %	2 %	24 %	8 %	0 %	
Vélo	43 %	13 %	9 %	10 %	4 %	17 %	3 %	1 %	100 %
	45 %	16 %	12 %	7 %	2 %	13 %	5 %	0 %	
TCU	40 %	15 %	16 %	8 %	7 %	11 %	3 %	1 %	100 %
	44 %	14 %	21 %	6 %	5 %	8 %	3 %	0 %	
TCI	42 %	12 %	37 %	2 %	1 %	5 %	2 %	0 %	100 %
	43 %	14 %	34 %	2 %	2 %	4 %	1 %	0 %	
VPC	37 %	21 %	1 %	11 %	4 %	11 %	14 %	1 %	100 %
	39 %	21 %	1 %	12 %	4 %	9 %	12 %	1 %	
VPP	39 %	5 %	13 %	12 %	5 %	18 %	7 %	1 %	100 %
	42 %	6 %	14 %	11 %	4 %	18 %	5 %	0 %	

BASSIN DE MOBILITÉ NORD ALSACE

2024	Domicile	Travail	Études/école	Achats	Démarches /Santé	Loisirs	Accompagnement	Autres	Total général
Marche	41 %	5 %	8 %	10 %	2 %	24 %	8 %	0 %	100 %
Vélo	45 %	16 %	12 %	7 %	2 %	13 %	5 %	0 %	100 %
TCU	44 %	14 %	20 %	6 %	5 %	8 %	3 %	0 %	100 %
TCI	43 %	14 %	34 %	2 %	2 %	4 %	1 %	0 %	100 %
VPC	39 %	22 %	1 %	12 %	4 %	9 %	12 %	1 %	100 %
VPP	42 %	6 %	14 %	11 %	4 %	18 %	5 %	0 %	100 %

BAS-RHIN HORS EUROMÉTROPOLE

2009 / 2024	Domicile	Travail	Études/école	Achats	Démarches /Santé	Loisirs	Accompagnement	Autres	Total général
Marche	39 %	6 %	11 %	9 %	3 %	24 %	8 %	1 %	100 %
	39 %	6 %	7 %	9 %	2 %	28 %	8 %	0 %	
Vélo	44 %	8 %	11 %	12 %	4 %	17 %	3 %	1 %	100 %
	45 %	13 %	11 %	9 %	2 %	14 %	7 %	0 %	
TCU	33 %	18 %	17 %	9 %	7 %	10 %	5 %	1 %	100 %
	39 %	11 %	30 %	4 %	6 %	9 %	2 %	0 %	
TCI	42 %	9 %	41 %	2 %	1 %	4 %	2 %	0 %	100 %
	42 %	13 %	36 %	2 %	2 %	4 %	1 %	0 %	
VPC	38 %	21 %	1 %	11 %	4 %	10 %	15 %	1 %	100 %
	38 %	21 %	1 %	12 %	5 %	9 %	13 %	1 %	
VPP	40 %	4 %	14 %	12 %	5 %	17 %	8 %	1 %	100 %
	41 %	5 %	15 %	11 %	5 %	18 %	5 %	1 %	

ANNEXES

TABLEAU N°5 - PARTS MODALES SELON LE GENRE - Source Adeus, EMC² 2024, EMD 2009

BASSIN DE MOBILITÉ NORD ALSACE

	2024	
	Masculin	Féminin
Marche	30 %	37 %
Vélo	9 %	6 %
TCU	5 %	7 %
TCI	3 %	3 %
VPC	44 %	37 %
VPP	8 %	10 %
Total général	100 %	100 %

SCOT BANDE RHÉNANE NORD

	2009		2024	
	Masculin	Féminin	Masculin	Féminin
Marche	16 %	23 %	27 %	28 %
Vélo	6 %	6 %	5 %	5 %
TCU	0 %	2 %	2 %	0 %
TCI	3 %	3 %	4 %	5 %
VPC	62 %	44 %	53 %	48 %
VPP	12 %	22 %	9 %	14 %
Total général	100 %	100 %	100 %	100 %

SCOT BRUCHE-MOSSIG

	2009		2024	
	Masculin	Féminin	Masculin	Féminin
Marche	14 %	23 %	25 %	33 %
Vélo	5 %	2 %	6 %	2 %
TCU	1 %	1 %	1 %	2 %
TCI	4 %	5 %	6 %	6 %
VPC	64 %	46 %	49 %	48 %
VPP	13 %	23 %	12 %	9 %
Total général	100 %	100 %	100 %	100 %

SCOT SÉLESTAT ALSACE CENTRALE

	2009		2024	
	Masculin	Féminin	Masculin	Féminin
Marche	16 %	28 %	26 %	29 %
Vélo	9 %	8 %	15 %	8 %
TCU	1 %	1 %	1 %	1 %
TCI	4 %	4 %	5 %	5 %
VPC	58 %	43 %	45 %	46 %
VPP	11 %	17 %	7 %	11 %
Total général	100 %	100 %	100 %	100 %

SCOT PIÉMONT DES VOSGES

	2009		2024	
	Masculin	Féminin	Masculin	Féminin
Marche	20 %	26 %	26 %	36 %
Vélo	3 %	3 %	7 %	5 %
TCU	0 %	0 %	1 %	2 %
TCI	1 %	3 %	4 %	4 %
VPC	60 %	50 %	53 %	41 %
VPP	15 %	17 %	8 %	11 %
Total général	100 %	100 %	100 %	100 %

SCOT SAVERNE PLAINE ET PLATEAU

	2009		2024	
	Masculin	Féminin	Masculin	Féminin
Marche	15 %	24 %	27 %	31 %
Vélo	0 %	1 %	4 %	2 %
TCU	2 %	1 %	1 %	2 %
TCI	6 %	6 %	6 %	7 %
VPC	65 %	46 %	52 %	45 %
VPP	12 %	22 %	10 %	14 %
Total général	100 %	100 %	100 %	100 %

ANNEXES

TABLEAU N°6 - CLIENTÈLE DES MODES - PART DE LA POPULATION AYANT EU RECOURS À CHACUN DES MODES À L'ÉCHELLE DE LA JOURNÉE (POPULATION DE 5 ANS ET PLUS) - Source Adeus, EMC² 2024, EMD 2009

	2009						2024					
	Marche	Vélo	TCU	TCI	VPC	VPP	Marche	Vélo	TCU	TCI	VPC	VPP
Bassin de mobilité Nord Alsace	-	-	-	-	-	-	37 %	9 %	10 %	6 %	41 %	14 %
SCoT de la bande rhénane Nord	27 %	8 %	2 %	6 %	52 %	22 %	33 %	7 %	3 %	9 %	56 %	20 %
SCoT Bruche-Mossig	26 %	5 %	2 %	9 %	51 %	26 %	36 %	6 %	5 %	12 %	52 %	17 %
SCoT de Sélestat-Alsace centrale	25 %	10 %	3 %	7 %	48 %	21 %	29 %	12 %	3 %	9 %	45 %	13 %
SCoT du Piémont des Vosges	29 %	4 %	2 %	5 %	51 %	23 %	39 %	9 %	5 %	9 %	51 %	17 %
SCoT Région de Saverne Plaine et Plateau	25 %	1 %	3 %	11 %	48 %	26 %	36 %	4 %	3 %	12 %	51 %	17 %
SCOTERS	36 %	9 %	16 %	4 %	37 %	18 %	44 %	12 %	17 %	4 %	35 %	12 %
SCoTAN	26 %	7 %	4 %	7 %	50 %	24 %	34 %	6 %	5 %	9 %	52 %	16 %
Sud Moselle	-	-	-	-	-	-	32 %	2 %	3 %	8 %	55 %	19 %

TABLEAU N°7 -PART MODALES PAR TRANCHES D'ÂGE - Source Adeus, EMC² 2024, EMD 2009

BASSIN DE MOBILITÉ NORD ALSACE

	Moins de 18 ans		18-25 ans		26-35 ans		36-50 ans		51-65 ans		66-80 ans		Plus de 80 ans	
	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024
Marche	-	38 %	-	31 %	-	33 %	-	28 %	-	32 %	-	42 %	-	42 %
Vélo	-	11 %	-	9 %	-	7 %	-	7 %	-	7 %	-	5 %	-	4 %
TCI	-	11 %	-	5 %	-	2 %	-	2 %	-	1 %	-	0 %	-	0 %
TCU	-	9 %	-	19 %	-	5 %	-	4 %	-	3 %	-	3 %	-	4 %
VP Conducteur	-	1 %	-	29 %	-	48 %	-	57 %	-	51 %	-	40 %	-	38 %
VP Passager	-	30 %	-	6 %	-	5 %	-	3 %	-	5 %	-	10 %	-	12 %
Total général	100 %		100 %		100 %		100 %		100 %		100 %		100 %	

BAS-RHIN

	Moins de 18 ans		18-25 ans		26-35 ans		36-50 ans		51-65 ans		66-80 ans		Plus de 80 ans	
	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024
Marche	37 %	38 %	28 %	31 %	22 %	33 %	18 %	28 %	23 %	32 %	31 %	43 %	35 %	43 %
Vélo	8 %	11 %	8 %	9 %	5 %	7 %	4 %	7 %	5 %	7 %	8 %	5 %	5 %	4 %
TCI	9 %	11 %	3 %	5 %	1 %	2 %	1 %	2 %	1 %	1 %	1 %	0 %	0 %	0 %
TCU	7 %	9 %	14 %	19 %	5 %	5 %	3 %	4 %	4 %	3 %	4 %	3 %	5 %	4 %
VP Conducteur	2 %	1 %	36 %	29 %	59 %	47 %	68 %	57 %	57 %	51 %	41 %	40 %	33 %	38 %
VP Passager	37 %	30 %	12 %	6 %	8 %	5 %	6 %	3 %	10 %	5 %	15 %	10 %	22 %	11 %
Total général	100 %		100 %		100 %		100 %		100 %		100 %		100 %	

BAS-RHIN HORS EUROMÉTROPOLE

	Moins de 18 ans		18-25 ans		26-35 ans		36-50 ans		51-65 ans		66-80 ans		Plus de 80 ans	
	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024
1. Marche	29 %	31 %	18 %	22 %	15 %	29 %	14 %	23 %	20 %	29 %	29 %	38 %	29 %	35 %
2. Vélo	9 %	10 %	3 %	1 %	2 %	3 %	2 %	5 %	4 %	5 %	8 %	4 %	6 %	6 %
3. TCI	14 %	17 %	5 %	12 %	2 %	3 %	1 %	2 %	1 %	2 %	1 %	0 %	0 %	0 %
4. TCU	3 %	4 %	2 %	5 %	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %	2 %	2 %
5. VP Conducteur	2 %	1 %	54 %	51 %	72 %	61 %	75 %	67 %	63 %	58 %	46 %	45 %	35 %	45 %
6. VP Passager	43 %	37 %	18 %	8 %	9 %	5 %	6 %	3 %	11 %	5 %	16 %	12 %	27 %	12 %
Total général	100 %		100 %		100 %		100 %		100 %		100 %		100 %	

ANNEXES

TABLEAU N°8 - HABITUDES DE LIEN AVEC L'AGGLOMÉRATION STRASBOURGEOISE - Source Adeus, EMC² 2024, EMD 2009

FRÉQUENCE DÉCLARÉE DE FRÉQUENTATION DE L'AGGLOMÉRATION STRASBOURGEOISE (Habitants hors Eurométropole)

Population à partir de 16 ans

Pourcentage/ Volume	Trois fois par semaine ou plus	Deux fois par semaine	Une fois par semaine	Environ une fois par mois	Rarement (moins de 5 fois par an)	Jamais	Total général
Bassin de mobilité hors Eurométropole	16 % 96 502	4 % 23 771	8 % 47 716	24 % 140 368	31 % 183 058	18 % 105 609	100 % 597 024
Bas-Rhin hors SCOTERS	16 % 72 901	4 % 17 872	8 % 36 159	24 % 110 247	31 % 137 826	17 % 75 382	100 % 450 387
Bas-Rhin hors Eurométropole	18 % 93 217	4 % 23 019	9 % 44 787	24 % 128 425	29 % 153 781	16 % 81 855	100 % 525 084
SCOTERS hors Eurométropole	27 % 20 316	7 % 5 147	12 % 8 629	24 % 18 178	21 % 15 955	9 % 6 473	100 % 74 697
SCoT bande rhénane Nord	16 % 7 322	3 % 1 479	8 % 3 614	24 % 11 043	34 % 15 568	15 % 6 857	100 % 45 882
Scot Bruche-Mossig	24 % 16 330	6 % 4 058	10 % 7 061	25 % 17 480	24 % 16 410	11 % 7 294	100 % 68 634
SCoT de Sélestat-Alsace centrale	10 % 6 011	3 % 1 664	4 % 2 394	26 % 15 859	37 % 22 638	21 % 12 771	100 % 61 337
SCoT Piémont des Vosges	23 % 11 523	5 % 2 469	11 % 5 692	24 % 11 873	26 % 13 311	11 % 5 489	100 % 50 358
SCoT Région de Saverne Plaine et Plateau	11 % 7883	3 % 2 390	7 % 5 146	25 % 17 939	33 % 24 050	20 % 14 538	100 % 71 946
SCoTAN	16 % 23 832	4 % 5 813	8 % 12 251	24 % 36 052	30 % 45 848	19 % 28 434	100 % 152 230
Territoires mosellans	5 % 3 285	1 % 752	4 % 2 929	17 % 11 943	41 % 29 277	33 % 23 754	100 % 71 940

MODE PRINCIPAL DÉCLARÉ DE FRÉQUENTATION DE L'AGGLOMÉRATION STRASBOURGEOISE (Habitants hors Eurométropole)

Population à partir de 16 ans

Pourcentage/ Volume	En vélo	En train	En autocar	En deux roues motorisés	En voiture	Autre	Total général
Bassin de mobilité hors Eurométropole	0 % 2 279	22 % 109 846	2 % 9 244	1 % 3 618	72 % 353 372	3 % 13 056	100 % 491 415
Bas-Rhin hors SCOTERS	0 % 1 781	24 % 90 102	2 % 5 740	1 % 2 290	71 % 265 497	3 % 9 595	100 % 375 005
Bas-Rhin hors Eurométropole	0 % 1 983	23 % 100 413	2 % 8 975	1 % 3 547	71 % 316 235	3 % 12 075	100 % 443 229
SCOTERS hors Eurométropole	0 % 202	15 % 10 311	5 % 3 235	2 % 1 257	74 % 50 738	4 % 2 480	100 % 68 224
SCoT bande rhénane Nord	1 % 223	17 % 6 747	0 % 105	1 % 295	81 % 31 445	1 % 210	100 % 39 026
Scot de la Bruche-Mossig	1 % 558	22 % 13 426	5 % 3 075	1 % 584	67 % 40 819	5 % 2 878	100 % 61 340
SCoT de Sélestat-Alsace centrale	1 % 307	27 % 12 886	0 % 149	1 % 413	70 % 33 846	2 % 966	100 % 48 566
SCoT Piémont des Vosges	0 % -	24 % 10 914	1 % 410	0 % 83	71 % 31 774	4 % 1 688	100 % 44 869
SCoT Région de Saverne Plaine et Plateau	0 % -	23 % 13 340	2 % 1 278	1 % 419	72 % 41 087	2 % 1 284	100 % 57 408
SCoTAN	1 % 693	26 % 32 788	1 % 724	0 % 496	70 % 86 525	2 % 2 571	100 % 123 797
Territoires mosellans	1 % 296	20 % 9 433	1 % 268	0 % 70	77 % 37 137	2 % 980	100 % 48 186

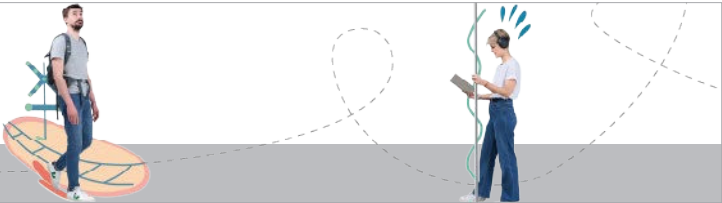
ANNEXES



MOTIF PRINCIPAL DÉCLARÉ DE FRÉQUENTATION DE L'AGGLOMÉRATION STRASBOURGEOISE (Habitants hors Eurométropole)

Population à partir de 16 ans

Pourcentage/ Volume	Travail	Études	Accompagnement	Achats	Démarches santé	Autres démarches	Visite parents amis	Loisirs	Total général
Bassin de mobilité hors Eurométropole	24 % 115 651	3 % 16 334	1 % 5 181	27 % 133 203	18 % 89 427	3 % 16 405	9 % 44 449	14 % 70 765	100 % 491 415
Bas-Rhin hors SCOTERS	24 % 88 484	3 % 13 010	1 % 4 626	27 % 100 592	17 % 65 289	4 % 13 451	10 % 36 220	14 % 53 333	100 % 375 005
Bas-Rhin hors Eurométropole	25 % 109 377	4 % 15 573	1 % 4 992	27 % 117 481	18 % 79 130	3 % 15 444	9 % 39 346	14 % 61 888	100 % 443 229
SCOTERS hors Eurométropole	31 % 20 893	4 % 2563	1 % 365	25 % 16 889	20 % 13 841	3 % 1 992	5 % 3 125	13 % 8 555	100 % 68 224
SCoT bande rhénane Nord	22 % 8 497	4 % 1 377	2 % 609	25 % 9828	14 % 5 617	5 % 1 876	11 % 4 417	17 % 6 806	100 % 39 026
SCoT Bruche-Mossig	28 % 17 278	4 % 2 528	1 % 582	26 % 15 714	21 % 13 056	1 % 496	8 % 4 887	11 % 6 798	100 % 61 340
SCoT de Sélestat-Alsace centrale	20 % 9 866	2 % 1 137	1 % 400	26 % 12 609	15 % 7 148	3 % 1 628	14 % 6 937	18 % 8 841	100 % 48 566
SCoT Piémont des Vosges	27 % 11 972	4 % 1 710	1 % 663	25 % 11 076	24 % 10 553	5 % 2 180	6 % 2 560	9 % 4 154	100 % 44 869
SCoT Région de Saverne Plaine et Plateau	21 % 11 838	2 % 1 303	1 % 378	32 % 18 427	21 % 11 779	4 % 2 364	8 % 4 353	12 % 6 967	100 % 57 408
SCOTAN	23 % 29 033	4 % 4 954	2 % 1 994	27 % 32 937	14 % 17 137	4 % 4 908	11 % 13 066	16 % 19 767	100 % 123 797
Territoires mosellans	13 % 6 274	2 % 761	0 % 189	33 % 15 723	21 % 10 297	2 % 961	11 % 5103	18 % 8 877	100 % 48 186





L'agence
d'urbanisme
de Strasbourg
Rhin supérieur

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