

ENQUÊTE MOBILITÉ

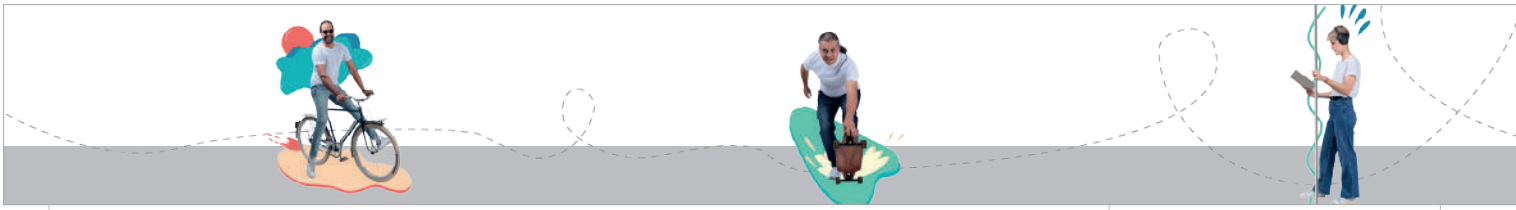
2024-2025

RÉSULTATS ESSENTIELS

MARS 2026



BAS-RHIN - SCOTAN
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION
DE HAGUENAU



Sommaire

Éléments introductifs	3
Cadrage méthodologique	4
Cadrage démographique	5
Les secteurs de découpages et d'analyses considérés	6
Lexique	7
Note méthodologique sur l'EMC ² Nord-Alsace	8
COMBIEN (de déplacements génère-t-on) ?	12
Mobilité et immobilité	13
Volumes de déplacements	14
Les distances parcourues	14
Les distances parcourues	15
La durée des déplacements	16
Le volume de déplacements par mode	16
Les distances parcourues par mode	17
Le volume de déplacements par mode et motif	18
Le télétravail	19
POURQUOI (se déplace-t-on) ?	20
Les motifs de déplacement	21
La mobilité en fonction de l'âge	22
La mobilité selon le genre et l'âge	23
COMMENT (se déplace-t-on) ?	24
Équipement des personnes et des ménages	25
Parts modales	28
Modes et motifs	34
Motifs et modes	35
Parts modales selon le genre	36
Profils (genre) des usagers des modes	37
Clientèle des modes	38
Profils (âge) des usagers des modes	39
Parts modales selon la tranche d'âge	41
OÙ ET QUAND (se déplace-t-on) ?	42
Les habitudes de fréquentation de l'agglomération strasbourgeoise	43
Pulsations urbaines	45
ANNEXES	47



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, l'ADEME, la Région Grand Est, la Collectivité européenne d'Alsace, l'Eurométropole de Strasbourg, Mulhouse Alsace Agglomération et le Pôle métropolitain d'Alsace.

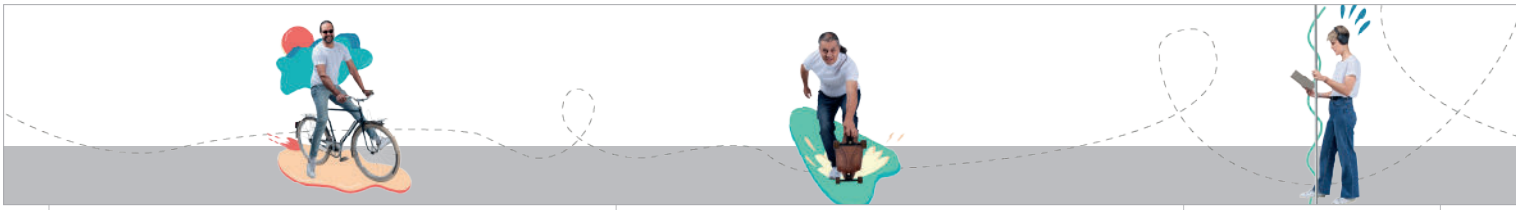
L'enquête est réalisée en deux temps distincts pour des questions de faisabilité. La première partie a eu lieu en 2024 sur le bassin de mobilité Nord-Alsace. Il regroupe l'ensemble du Bas-Rhin, l'intercommunalité haut-rhinoise du Val d'Argent, et trois intercommunalités mosellanes (Pays de Phalsbourg, Sarrebourg Moselle Sud, Saulnois).

Réalisée au cours du premier semestre 2024 auprès d'un échantillon représentatif de Bas-Rhinois, elle permet de disposer d'une base actualisée de connaissance des déplacements sur le bassin de mobilité Nord-Alsace, grâce à une description précise de l'ensemble du programme d'activités des habitants du périmètre d'enquête sur un jour type de semaine. Elle permet également de mesurer les évolutions de pratiques, en assurant une bonne comparabilité avec des enquêtes semblables, réalisées en 1988 et 1997 à l'échelle de l'Eurométropole de Strasbourg, et en 2009 à l'échelle du Bas-Rhin.

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 SCOTAN et permettent de mesurer les évolutions de pratiques depuis 2009. Les données recueillies seront exploitées au fil du temps par des analyses ciblées autour de l'une ou l'autre des problématiques identifiées par l'Adeus et ses partenaires.



Cadrage méthodologique

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.



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 millions d'habitants en 2024**. Le SCOTAN a vu sa population croître de 5 % et compte désormais plus de 180 000 habitants.

En parallèle, la taille moyenne des ménages a chuté d'environ 5 % dans le Bas-Rhin du fait de la poursuite de deux phénomènes structurels complémentaires : le vieillissement de la population et la décohabitation des ménages.

En 2024, un ménage bas-rhinois est composé d'en moyenne 2,2 personnes, soit légèrement moins que les ménages du SCOTAN, composés de 2,3 personnes en moyenne. L'augmentation des familles monoparentales contribue à la diminution de la taille des ménages.

POPULATION (DE 5 ANS ET PLUS) SELON LES TERRITOIRES CONSIDÉRÉS

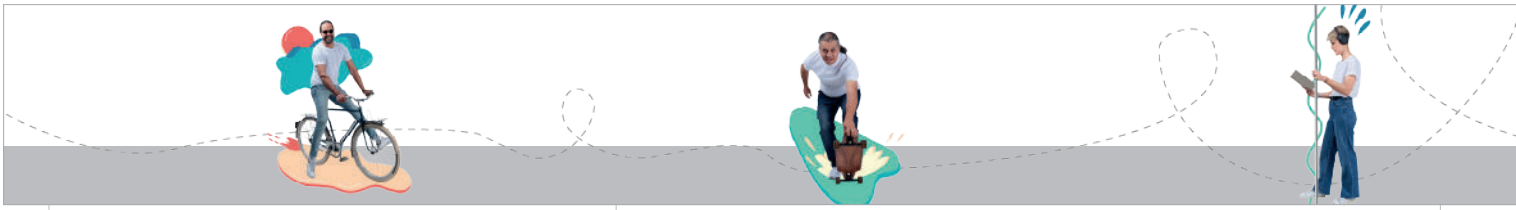
Source Adeus, EMC² 2024

	2009	2024	Évolution 2009-2024
Bas-Rhin	1 001 000	1 135 000	13 %
Bas-Rhin hors Eurométropole	581 000	636 000	9 %
SCoTAN	174 000	183 000	5 %
SCoTAN hors CAH	86 000	88 000	2 %
CAH	88 000	95 000	8 %

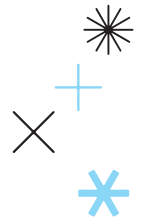
TAILLE MOYENNE DES MÉNAGES SELON LES TERRITOIRES CONSIDÉRÉS

Source Adeus, EMC² 2024

	2009	2024	Évolution 2009-2024
Bas-Rhin	2,32	2,18	-6 %
Bas-Rhin hors Eurométropole	2,48	2,28	-8 %
SCoTAN	2,50	2,27	-9 %
SCoTAN hors CAH	2,50	2,31	-8 %
CAH	2,50	2,23	-11 %



Les secteurs de découpages et d'analyses considérés



L'enquête porte sur l'ensemble du bassin de mobilité mais le présent rapport se concentre sur :

- le Bas-Rhin
- le SCoT de l'Alsace du Nord (SCOTAN)
- la Communauté d'agglomération de Haguenau (CAH)



Lexique

Déplacement : action de se rendre d'un lieu (origine) à un lieu (destination) pour y réaliser une activité (motif) en utilisant un ou plusieurs 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.

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.

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.

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.

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.

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.



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](https://www.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](https://www.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 confiances :

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 donnée 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 OD 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 OD 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 OD 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.

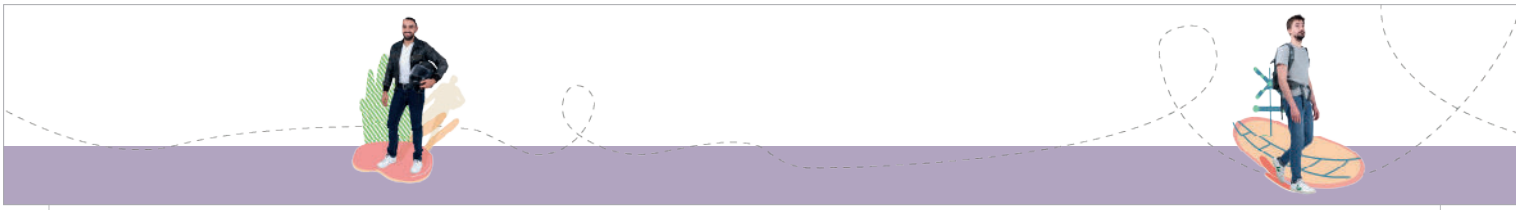
Malgré tout, le Cerema indique que les émissions/attractions de voyages en TCU observées dans les données de la CTS sont fortement corrélées aux données de l'EMC², avec un R2 de 0,95 : cela confirme que l'EMC² capte très bien la structure spatiale de la demande de déplacements. Les indicateurs qui peuvent 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 déplacement 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.





COMBIEN

(de déplacements génère-t-on) ?



Mobilité et immobilité

Mobilité individuelle moyenne

En 2024, **les habitants du SCoTAN et de la Communauté d'Agglomération de Haguenau effectuent 3,7 déplacements par jour et par personne en moyenne.** La mobilité individuelle baisse plus vite pour les habitants de la Communauté d'Agglomération de Haguenau que pour ceux du Bas-Rhin en général, ce qui conduit à des niveaux similaires en termes de mobilité sur tous les territoires.

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

Il est à noter que la Communauté d'Agglomération de Haguenau se différencie des autres territoires par une mobilité très élevée en 2009. Ce n'est plus le cas en 2024.

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 homogène selon les territoires. Environ une personne sur dix est immobile sur un jour type de semaine.

L'immobilité conserve des niveaux similaires à 2009 sur l'ensemble des territoires, quoi qu'en légère croissance.

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 4,3 déplacements sur la SCOTAN et la Communauté d'Agglomération de Haguenau. Cette valeur est en baisse sur tous les territoires du Bas-Rhin.

Hypermobilité

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

MOBILITÉ INDIVIDUELLE (DÉPLACEMENTS/PERSONNE/JOUR)

ENSEMBLE DES FLUX - Source Adeus, EMC² 2024, EMD 2009

	2009	2024	Évolution 2009-2024
Bas-Rhin	4,0	3,7	-9 %
Bas-Rhin hors Eurométropole	4,1	3,7	-8 %
SCoTAN	4,1	3,7	-10 %
SCoTAN hors CAH	3,9	3,6	-7 %
CAH	4,3	3,7	-13 %

PART DES PERSONNES IMMOBILES SUR LA POPULATION TOTALE

ENSEMBLE DES FLUX - Source Adeus, EMC² 2024, EMD 2009

	2009	2024
Bas-Rhin	10 %	10 %
Bas-Rhin hors Eurométropole	11 %	11 %
SCoTAN	10 %	13 %
SCoTAN hors CAH	10 %	13 %
CAH	10 %	13 %

MOBILITÉ DES PERSONNES MOBILES (DÉPLACEMENTS/PERSONNE/JOUR) ENSEMBLE DES FLUX

ENSEMBLE DES FLUX - Source Adeus, EMC² 2024, EMD 2009

	2009	2024	Évolution 2009-2024
Bas-Rhin	4,5	4,1	-9 %
Bas-Rhin hors Eurométropole	4,6	4,2	-7 %
SCoTAN	4,5	4,3	-6 %
SCoTAN hors CAH	4,3	4,2	-3 %
CAH	4,8	4,3	-6 %

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

Source Adeus, EMC² 2024, EMD 2009

	2009	2024
Bas-Rhin	6 %	4 %
Bas-Rhin hors Eurométropole	7 %	5 %
SCoTAN	7 %	5 %
SCoTAN hors CAH	7 %	4 %
CAH	8 %	5 %

Volumes de déplacements

Les déplacements quotidiens

Un jour moyen de semaine, du lundi au vendredi hors vacances scolaires, **les habitants du SCoTAN effectuent près de 636 000 de déplacements dont 334 000 pour les seuls habitants de la Communauté d'Agglomération de Haguenau.**

Les évolutions par rapport à 2009 sont variables d'un territoire à l'autre. Il est intéressant de noter que dans l'ensemble, le nombre de déplacements à considérer diminue pour la première fois entre deux enquêtes. La hausse démographique ne permet pas de compenser la baisse de la mobilité. À l'échelle bas-rhinoise, la diminution de mobilité est compensée par une croissance démographique, de telle sorte que le nombre de déplacements diminue nettement moins fortement que la mobilité. Compte tenu de la diminution plus forte de la mobilité dans le SCOTAN, le nombre de déplacements des habitants des territoires se réduit significativement (près de 10 %).

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

(↘) (↘) (↗)

NOMBRE DE DÉPLACEMENTS EFFECTUÉS QUOTIDIENNEMENT (MILLIERS)

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

	2009	2024	Évolution 2009-2024
Bas-Rhin	3 940	3 867	-2 %
Bas-Rhin hors Eurométropole	2 315	2 222	-4 %
SCoTAN	702	636	-9 %
SCoTAN hors CAH	333	302	-9 %
CAH	369	334	-9 %

Les distances parcourues

Distance moyenne d'un déplacement

En 2024, la distance moyenne d'un déplacement est d'environ 5,8 km dans le SCOTAN et de 5,5 km pour les habitants de la Communauté d'Agglomération de Haguenau.

La distance moyenne d'un déplacement est similaire entre les habitants du SCOTAN et ceux du Bas-Rhin hors Eurométropole de Strasbourg.

Entre 2009 et 2024, la distance moyenne d'un déplacement augmente plus fortement sur le SCOTAN que sur le Bas-Rhin hors Eurométropole. Cette croissance est exclusivement portée par les habitants de la Communauté d'Agglomération de Haguenau, dont la distance moyenne d'un déplacement croît de 11 %.

DISTANCE MOYENNE D'UN DÉPLACEMENT (KM)

TOUS MODES, DÉPLACEMENTS INTERNES AU BAS-RHIN
Source Adeus, EMC² 2024, EMD 2009

	2009	2024	Évolution 2009-2024
Bas-Rhin	4,8	4,7	-2 %
Bas-Rhin hors Eurométropole	5,8	5,9	2 %
SCoTAN	5,6	5,8	5 %
SCoTAN hors CAH	6,2	6,2	-1 %
CAH	4,9	5,5	11 %



Les distances parcourues

Budget distance quotidien moyen d'une personne

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

Le budget distance quotidien est d'environ 20,6 km pour les habitants du SCOTAN, et 19,8 km pour les habitants de la Communauté d'Agglomération de Haguenau. Ces valeurs sont proches de la moyenne bas-rhinoise hors Eurométropole.

La baisse du budget distance quotidien que l'on observe sur tous les territoires est en cohérence avec la baisse de la mobilité individuelle.

Total des kilomètres parcourus quotidiennement

Chaque jour de semaine, les habitants du Bas-Rhin réalisent près de 18 millions de kilomètres.

Les habitants du SCOTAN cumulent quotidiennement 3,6 millions de kilomètres, soit plus de 9 fois la distance entre la Terre et la Lune.

La somme des kilomètres parcourus correspond au nombre d'habitants multiplié par la mobilité individuelle des habitants et par les kilomètres moyens parcourus par déplacement. Pour les habitants de la Communauté d'Agglomération de Haguenau, la croissance de la distance moyenne compense la baisse de la mobilité, de sorte que la somme totale des distances parcourues est en légère augmentation. Hors Communauté d'Agglomération de Haguenau en revanche, la baisse de la mobilité et de la distance moyenne des déplacements fait chuter la somme totale des distances parcourues par rapport à 2009.

$$\text{BUDGET DISTANCE SCOTAN} = \text{mobilité individuelle} \times \text{distance moyenne}$$

(↘) (↘) (↗)

BUDGET DISTANCE QUOTIDIEN (KM)

TOUS MODES, DÉPLACEMENTS INTERNES AU BAS-RHIN
Source Adeus, EMC² 2024, EMD 2009

	2009	2024	Évolution 2009-2024
Bas-Rhin	18,2	16,3	-11 %
Bas-Rhin hors Eurométropole	22,2	21,0	-5 %
SCoTAN	21,9	20,6	-6 %
SCoTAN hors CAH	23,3	21,5	-8 %
CAH	20,5	19,8	-3 %

$$\text{TOTAL KM SCOTAN} = \text{mobilité individuelle} \times \text{distance moyenne} \times \text{population}$$

(↗) (↘) (↗) (↗)

TOTAL DE KILOMÈTRES PARCOURUS QUOTIDIENNEMENT PAR LES HABITANTS (EN MILLIERS DE KM)

DÉPLACEMENTS INTERNES AU BAS-RHIN
Source Adeus, EMC² 2024, EMD 2009

	2009	2024	Évolution 2009-2024
Bas-Rhin	17 995	17 444	-3 %
Bas-Rhin hors Eurométropole	12 717	12 646	-1 %
SCoTAN	3 753	3 588	-4 %
SCoTAN hors CAH	1 995	1 800	-10 %
CAH	1 758	1 788	2 %

La durée des déplacements

Durée moyenne d'un déplacement

La durée moyenne d'un déplacement reste relativement homogène sur tous les territoires, légèrement inférieure à 20 minutes, en relative croissance par rapport à 2009.

Budget temps quotidien

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

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

DURÉE MOYENNE D'UN DÉPLACEMENT (EN MINUTES)

TOUS MODES, DÉPLACEMENTS INTERNES AU BAS-RHIN
Source Adeus, EMC² 2024, EMD 2009

	2009	2024
Bas-Rhin	17	18
Bas-Rhin hors Eurométropole	16	19
SCoTAN	16	19
SCoTAN hors CAH	16	19
CAH	16	19

BUDGET TEMPS PAR PERSONNE (EN MINUTES)

TOUS MODES, DÉPLACEMENTS INTERNES AU BAS-RHIN
Source Adeus, EMC² 2024, EMD 2009

	2009	2024	Évolution 2009-2024
Bas-Rhin	61	65	6 %
Bas-Rhin hors Eurométropole	60	69	15 %
SCoTAN	60	69	15 %
SCoTAN hors CAH	59	69	17 %
CAH	61	69	13 %

Le volume de déplacements par mode

Dans le Bas-Rhin, 1,5 million de déplacements – soit la majorité – sont réalisés quotidiennement en voiture (conducteur) par les habitants.

La marche représente le 2^e mode le plus utilisé sur le territoire avec 1,3 million de déplacements à pied sur un jour moyen de semaine.

Cette hiérarchie se retrouve au sein du SCoTAN et de la Communauté d'Agglomération de Haguenau. L'augmentation du nombre de déplacements effectués à pied est similaire à la dynamique globale. De surcroît, la baisse du nombre de déplacements en voiture y est plus importante que sur le Bas-Rhin hors Eurométropole.

NOMBRE DE DÉPLACEMENTS EFFECTUÉS QUOTIDIENNEMENT PAR MODE (EN MILLIERS) DÉPLACEMENTS INTERNES AU BAS-RHIN

Source Adeus, EMC² 2024

	Bas-Rhin	Bas-Rhin hors SCOTERS	SCoTAN	SCoTAN hors CAH	CAH
Marche	1 293 +30 %	544 +35 %	179 (+29 %)	89 (+33 %)	90 (+23 %)
Vélo	291 +32 %	99 +15 %	25	10	15
Transport en commun urbain	234 +6 %	29	12	3	8
Transport en commun interurbain	125 +21 %	96 +33 %	30	15	15
Véhicule personnel conducteur	1 567 -15 %	927 -7 %	321 (-14 %)	153 (-15 %)	169 (-14 %)
Véhicule personnel passager	358 -35 %	204 -35 %	69	32	38

Les évolutions sont uniquement indiquées sur les volumes suffisamment importants pour permettre de calculer l'évolution.



Les distances parcourues par mode

Distances parcourues quotidiennement selon les modes

La longueur et le mode utilisé pour un déplacement font varier sensiblement l'impact de la mobilité. En l'occurrence, la voiture demeure pour les déplacements du quotidien le mode avec l'impact environnemental et énergétique le plus élevé.

La voiture est, en 2024, le mode avec lequel la plus grande distance est parcourue quotidiennement, et ce pour les habitants de tous les territoires, mais dans des proportions variables : elle représente 77 % des kilomètres parcourus par les habitants du SCOTAN (équivalent au Bas-Rhin hors Eurométropole).

Cependant, les distances parcourues en voiture sont en diminution et ce, sur tous les territoires bas-rhinois.

Les transports en commun interurbains sont le deuxième mode avec lequel est réalisé une majorité de kilomètres dans le SCOTAN et le Bas-Rhin, ce sont presque 2 millions de kilomètres qui sont parcourus en train ou en car quotidiennement par les habitants du département, soit 53 % de plus que les TCU.

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 MILLIERS DE KM) DÉPLACEMENTS INTERNES AU BAS-RHIN

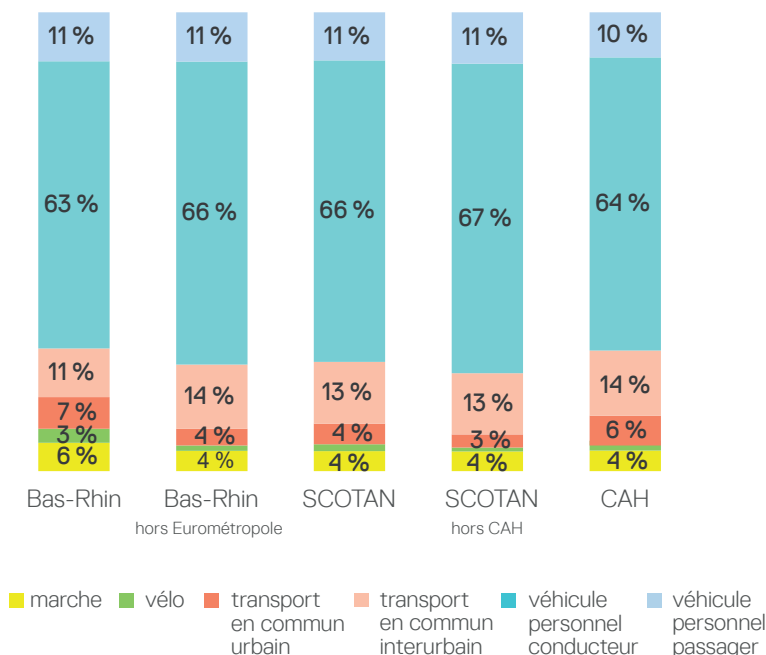
Source Adeus, EMC² 2024

	Bas-Rhin	Bas-Rhin hors SCOTERS	SCOTAN	SCOTAN hors CAH	CAH
Marche	1 079 +46 %	498 +64 %	156 (+50 %)	77 (+43 %)	79 (+55 %)
Vélo	525 +49 %	142 +17 %	54	15	39
Transport en commun urbain	1 208 +14 %	396	160	51	108
Transport en commun interurbain	1 852 +62 %	1 529 +75 %	483	241	243
Véhicule personnel conducteur	10 916 -7 %	7 094 -3 %	2 358 (-6 %)	1 215 (-5 %)	1 143 (-7 %)
Véhicule personnel passager	1 865 -37 %	1 135 -41 %	377	201	176

Les évolutions sont uniquement indiquées sur les volumes suffisamment importants.

RÉPARTITION DES DISTANCES PARCOURUES PAR MODE (EN %)

DÉPLACEMENTS INTERNES AU BAS-RHIN - 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.

Le graphique ci-dessous présente 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.

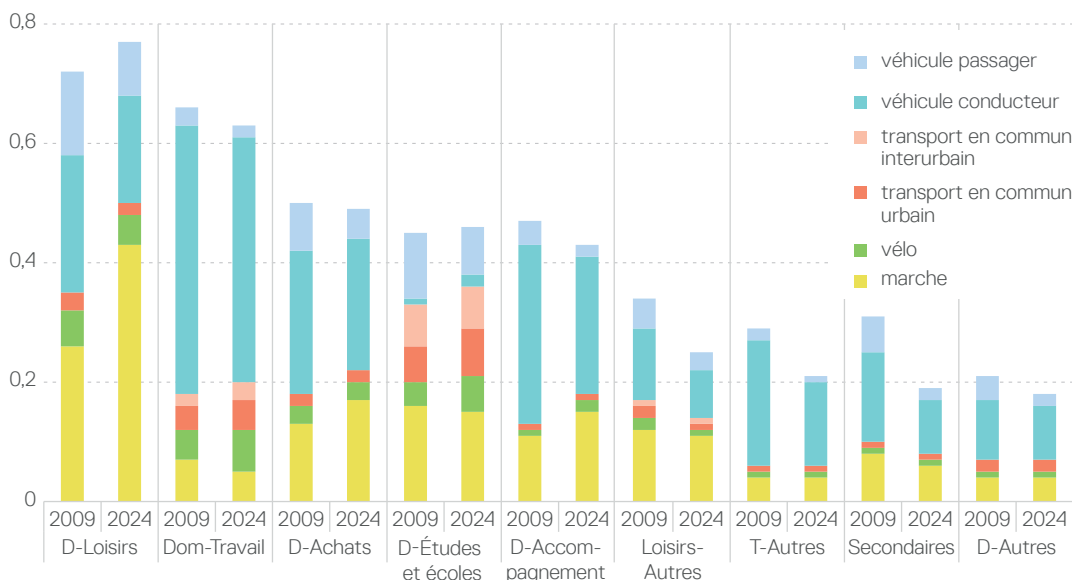
- Une diminution notable de l'usage de la voiture sur l'ensemble des motifs de déplacement, bien qu'elle reste encore très majoritaire sur les flux domicile-travail.
- Une mobilité domicile-travail qui diminue, ce qui peut être dû à la généralisation du télétravail pour une partie des actifs, à l'intégration 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**.

Ces résultats sont structurellement assez proches à l'échelle du SCOTAN pour les données ayant un échantillon suffisant.

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





Le télétravail

Suite à la crise du Covid 19, le télétravail s'est généralisé, pourtant il n'est pas devenu la norme parmi les actifs occupés. En effet, la veille de l'enquête, ils ne sont que 5 % des actifs Bas-Rhinois à avoir télétravaillé, ce qui représente seulement 2 % de la population totale. Ces valeurs n'évoluent guère d'un territoire à l'autre.

Néanmoins, **près d'un actif occupé sur 4 déclare avoir télétravaillé au moins une fois dans le mois**. Ces proportions sont similaires à l'échelle du Bas-Rhin dans son ensemble.

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
SCOTAN	47 %	4 %	2 %
Bas-Rhin hors Eurométropole	47 %	4 %	2 %
Bas-Rhin	44 %	5 %	2 %

FRÉQUENCE DE TÉLÉTRAVAIL DÉCLARÉE PAR LES ACTIFS OCCUPÉS DU BAS-RHIN - Source Adeus, EMC² 2024

	Bas-Rhin	Bas-Rhin hors Eurométropole	SCOTAN
Non, jamais/pas de réponse	74 %	76 %	77 %
Oui, occasionnellement	7 %	7 %	7 %
Oui, plusieurs jours par mois	3 %	3 %	2 %
Oui, un ou plusieurs jours par semaine	15 %	14 %	13 %
TOTAL	100 %	100 %	100 %
Part totale déclarant télétravailler au moins occasionnellement	26 %	24 %	23 %



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 homogènes 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 8 déplacements successifs dans le cadre de leur travail (exemple : ambulancier, taxi, postier, livreur) sont considérés sous un unique déplacement « tournée professionnelle ».

Tableau détaillé de la répartition des motifs entre 2009 et 2024 disponible en annexe - tableau n°1.

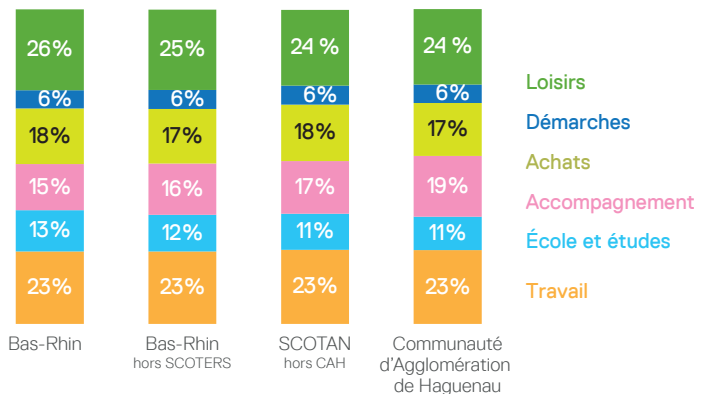
RÉPARTITION DES MOTIFS À DESTINATION (HORS DOMICILE) EN 2024

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

	Bas-Rhin	Bas-Rhin hors SCOTERS	SCOTAN hors CAH	CAH
Travail	23 %	23 %	23 %	23 %
École et études	13 %	12 %	11 %	11 %
Accompagnement	15 %	16 %	17 %	19 %
Achats	18 %	17 %	18 %	17 %
Démarches	6 %	6 %	6 %	6 %
Loisirs	26 %	25 %	24 %	24 %
Autres	1 %	1 %	1 %	1 %

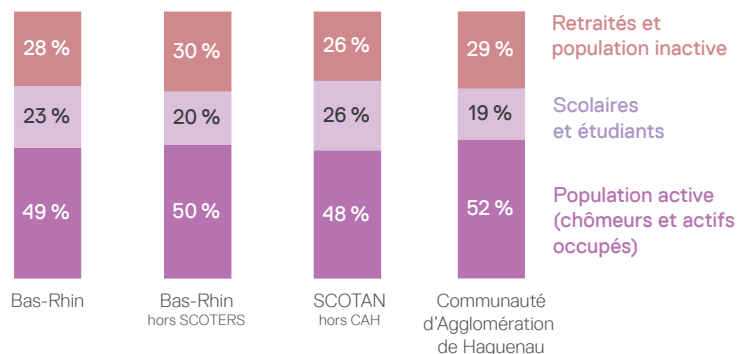
RÉPARTITION DES MOTIFS (HORS DOMICILE) EN 2024

Source Adeus, EMC² 2024



OCCUPATION PRINCIPALE SELON LA ZONE DE RÉSIDENCE

Source Adeus, EMC² 2024



POURQUOI ?



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.

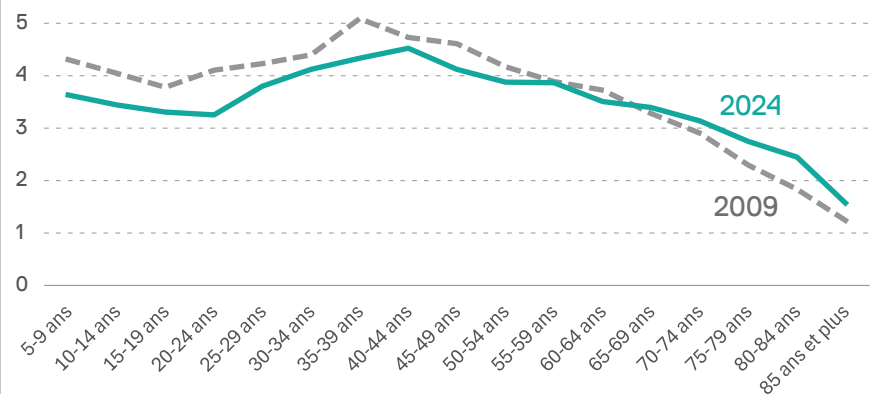
Ces variations restent globalement stables d'une année à l'autre et selon les territoires. Toutefois, depuis 2009, on observe un léger décalage de la courbe vers la droite. Ce phénomène pourrait s'expliquer par le recul de l'âge du premier enfant, entraînant un pic de mobilité plus tardif.

Celui-ci s'explique aussi par 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 par une proportion plus réduite de seniors "immobiles" entre 75 et 85 ans.

Pour une question de taille d'échantillon, l'échelle considérée est le Bas-Rhin.

DIFFÉRENTIEL 2009-2024 DE MOBILITÉ PAR ÂGE - ENSEMBLE DES FLUX PAR INDIVIDUS - Source Adeus, EMC² 2024, EMD 2009

→ **DANS LE BAS-RHIN :**



Pour une question de représentativité, les variations sont présentées à l'échelle du Bas-Rhin mais celles à l'échelle du SCOTAN sont similaires.



La mobilité selon le genre et l'âge

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'activités. **Il en résulte une forte croissance de leur mobilité, plus importante que celles des hommes, à partir de 30 ans.**

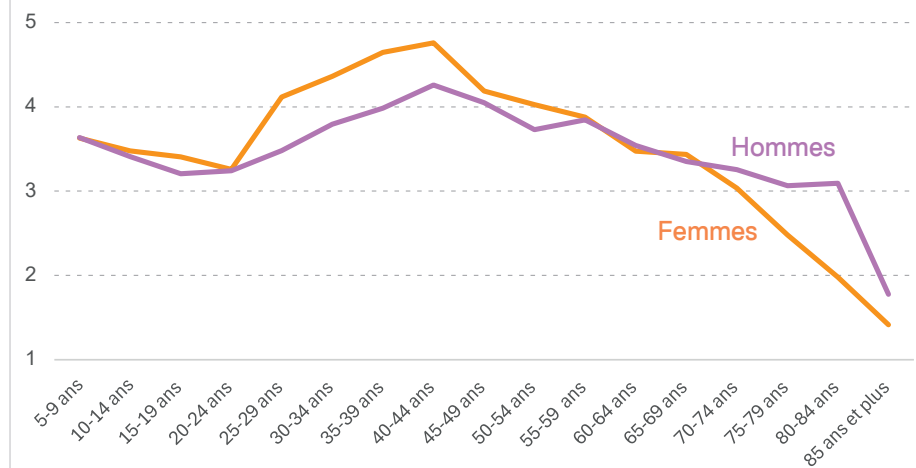
En dehors de cette différence de genre autour de la trentaine et de la quarantaine, les comportements entre hommes et femmes sont similaires jusqu'à 70 ans.

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 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 de 37 % alors qu'elle n'est que de 23 % chez les hommes.

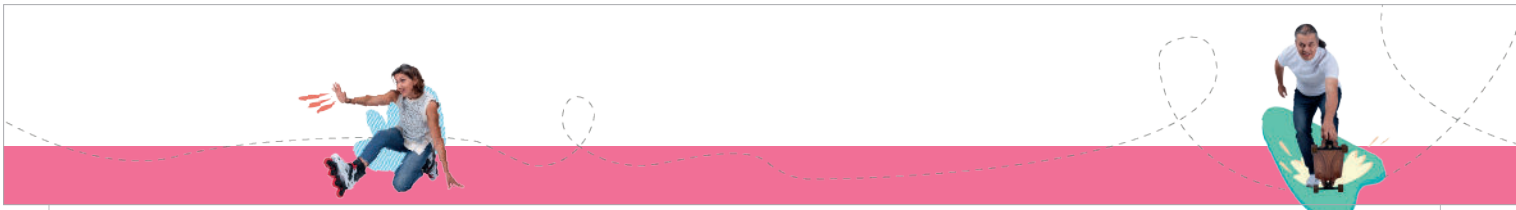
Tableau détaillé de la mobilité selon l'âge disponible en annexe - tableau n°2

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

→ **DANS LE BAS-RHIN :**



Pour une question de représentativité, les variations sont présentées à l'échelle du Bas-Rhin mais celles à l'échelle du SCOTAN sont similaires.



COMMENT

(se déplace-t-on) ?



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 dans le premier tableau et par personne en âge de conduire dans le deuxième tableau.

À l'échelle du SCOTAN, on observe une très légère baisse du niveau d'équipement en voiture des ménages et en parallèle une très légère hausse du niveau d'équipement des personnes.

Ce résultat n'est paradoxal qu'en apparence et est directement lié à la diminution de la taille des ménages.

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.

NOMBRE MOYEN DE VOITURES PAR MÉNAGE

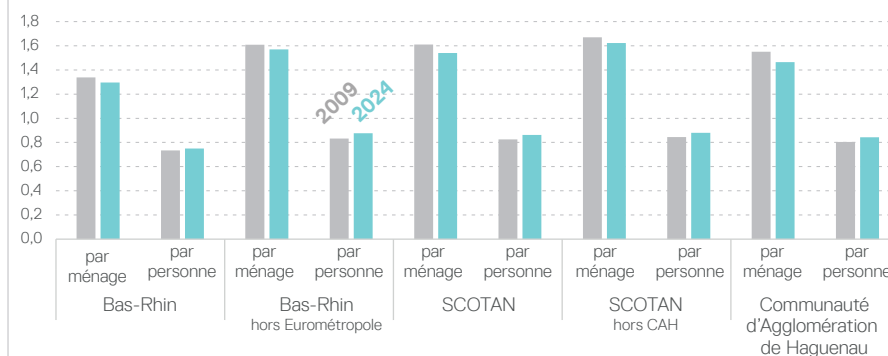
Source Adeus, EMC* 2024, EMD 2009

	2009	2024
Bas-Rhin	1,3	1,3
Bas-Rhin hors Eurométropole	1,6	1,6
SCOTAN	1,6	1,5
SCOTAN hors CAH	1,7	1,6
CAH	1,6	1,5

NOMBRE MOYEN DE VOITURES PAR PERSONNE MAJEURE (18 ANS ET PLUS)

Source Adeus, EMC* 2024, EMD 2009

	2009	2024
Bas-Rhin	0,7	0,8
Bas-Rhin hors Eurométropole	0,8	0,9
SCOTAN	0,8	0,9
SCOTAN hors CAH	0,8	0,9
CAH	0,8	0,8



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

Source Adeus, EMC* 2024, EMD 2009

	2009	2024
Bas-Rhin	83 %	87 %
Bas-Rhin hors Eurométropole	87 %	92 %
SCOTAN	88 %	93 %
SCOTAN hors CAH	89 %	93 %
CAH	88 %	92 %

COMMENT ?



Équipement vélo

Nombre de vélos possédés par personne et par ménage

Le niveau d'équipement en vélo **des ménages** présente une baisse chez les habitants du SCOTAN par rapport à 2009. 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 PAR MÉNAGE

Source Adeus, EMC² 2024, EMD 2009

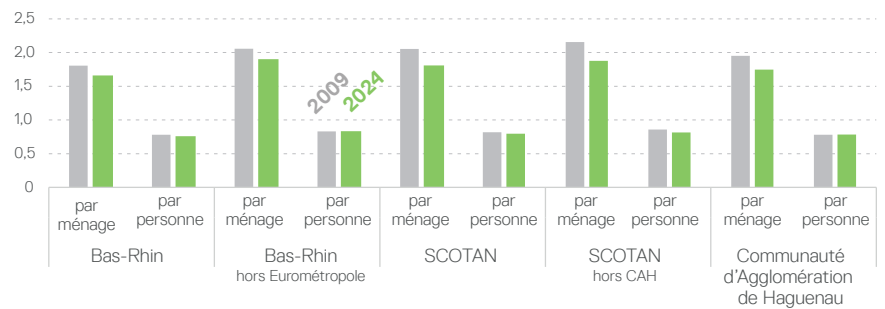
	2009	2024
Bas-Rhin	1,8	1,7
Bas-Rhin hors Eurométropole	2,1	1,9
SCOTAN	2,1	1,8
SCOTAN hors CAH	2,2	1,9
CAH	2,0	1,7

NOMBRE MOYEN DE VÉLOS PAR PERSONNE

Source Adeus, EMC² 2024, EMD 2009

	2009	2024
Bas-Rhin	0,8	0,8
Bas-Rhin hors Eurométropole	0,8	0,8
SCOTAN	0,8	0,8
SCOTAN hors CAH	0,9	0,8
CAH	0,8	0,8

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. Plus d'un Bas-Rhinois sur quatre déclare disposer d'un abonnement aux transports collectifs en 2024.

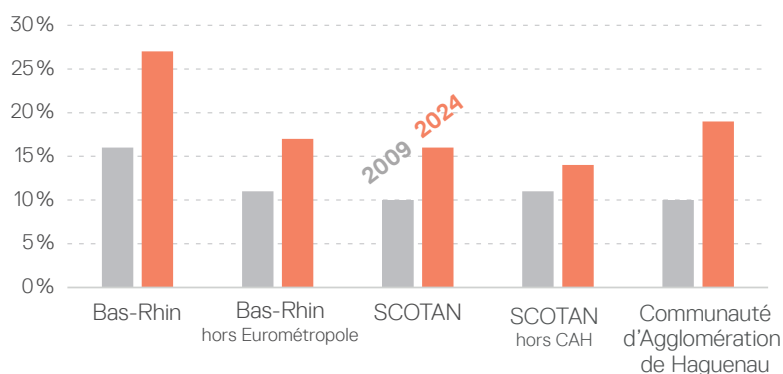
Dans la CAH, près d'un habitant sur cinq déclare disposer d'un abonnement aux transports collectifs (valable la veille de l'enquête) en 2024, soit quasiment un doublement de leur part par rapport à 2009. Dans le reste du SCOTAN, cette progression est plus modeste.

PRÉCISIONS :

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

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

	2009	2024
Bas-Rhin	16 %	27 %
Bas-Rhin hors Eurométropole	11%	17 %
SCOTAN	10 %	16 %
SCOTAN hors CAH	11 %	14 %
CAH	10 %	19 %





Parts modales

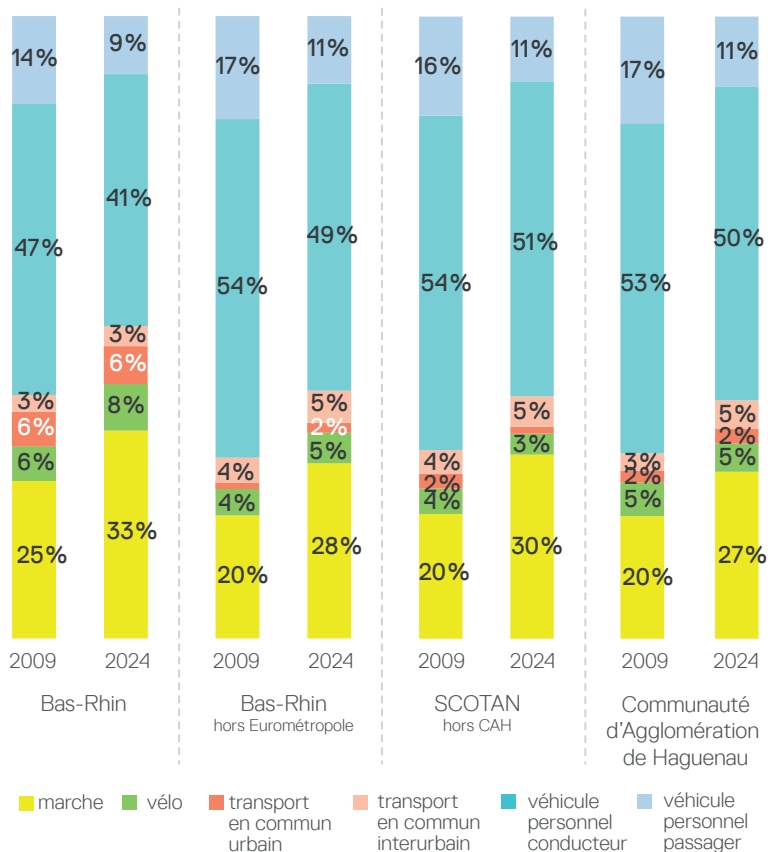
Parts modales des déplacements

Dans les déplacements des habitants du SCOTAN et de la Communauté d'Agglomération de Haguenau, **la part modale de la voiture (conducteur et passager) est en forte diminution de l'ordre de 10 points. Ainsi, en 2009, c'était près de 7 déplacements sur 10 qui se faisaient en voiture, ce ne sont aujourd'hui plus que 6 sur 10.**

Tableau détaillé disponible en annexe - tableau n°3

PARTS MODALES DES DÉPLACEMENTS DES HABITANTS EN 2009 ET 2024 - FLUX INTERNES ET EN LIEN AVEC LE BAS-RHIN

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

... DU BAS-RHIN

	2009	2024	Évolution de la part modale (en points)
Marche	25 %	33 %	8
Vélo	6 %	8 %	2
TCI	3 %	3 %	1
TCU	6 %	6 %	0
VPC	47 %	41 %	-6
VPP	14 %	9 %	-5

... DU SCOTAN HORS CAH

	2009	2024	Évolution de la part modale (en points)
Marche	20 %	30 %	10
Vélo	4 %	3 %	-1
TCI	4 %	5 %	1
TCU	2 %	1 %	-1
VPC	54 %	51 %	-3
VPP	16 %	11 %	-5

Limite :

Dans le SCOTAN hors CAH, les résultats doivent être interprétés avec prudence. En considérant les marges d'erreur, on doit principalement retenir la baisse de l'usage de la voiture au profit de la marche et ne pas surinterpréter les autres résultats.

... DU BAS-RHIN HORS EUROMÉTROPOLE

	2009	2024	Évolution de la part modale (en points)
Marche	20 %	28 %	8
Vélo	4 %	5 %	1
TCI	4 %	5 %	1
TCU	1 %	2 %	0
VPC	54 %	49 %	-5
VPP	17 %	11 %	-6

... DE LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE HAGUENAU

	2009	2024	Évolution de la part modale (en points)
Marche	20 %	27 %	7
Vélo	5 %	5 %	0
TCI	3 %	5 %	2
TCU	2 %	3 %	1
VPC	53 %	50 %	-3
VPP	17 %	11 %	-6

TCU : Transport en commun urbain
 TCI : Transport en commun interurbain
 VPC : Véhicule personnel conducteur
 VPP : Véhicule personnel passager

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 de la Communauté d'Agglomération de Haguenau :

- comptabilisent les déplacements des habitants de la Communauté d'Agglomération de Haguenau dans la Communauté d'Agglomération de Haguenau
- comptabilisent les déplacements des habitants de la Communauté d'Agglomération de Haguenau sur le reste du périmètre d'enquête
- ne comptabilisent pas les déplacements des habitants hors Communauté d'Agglomération de Haguenau, qu'ils se fassent dans ou en dehors de la Communauté d'Agglomération de Haguenau.

COMMENT ?



Parts modales des déplacements en fonction des distances parcourues

L'évolution des parts modales entre 2009 et 2024, calculées en fonction des distances parcourues plutôt que du nombre de déplacements, 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 une baisse de la part de la voiture dans les kilomètres produits, bien qu'elle représente encore 78 % des kilomètres parcourus sur l'ensemble des déplacements des habitants du SCOTAN hors CAH et 74 % pour les habitants de la CAH.

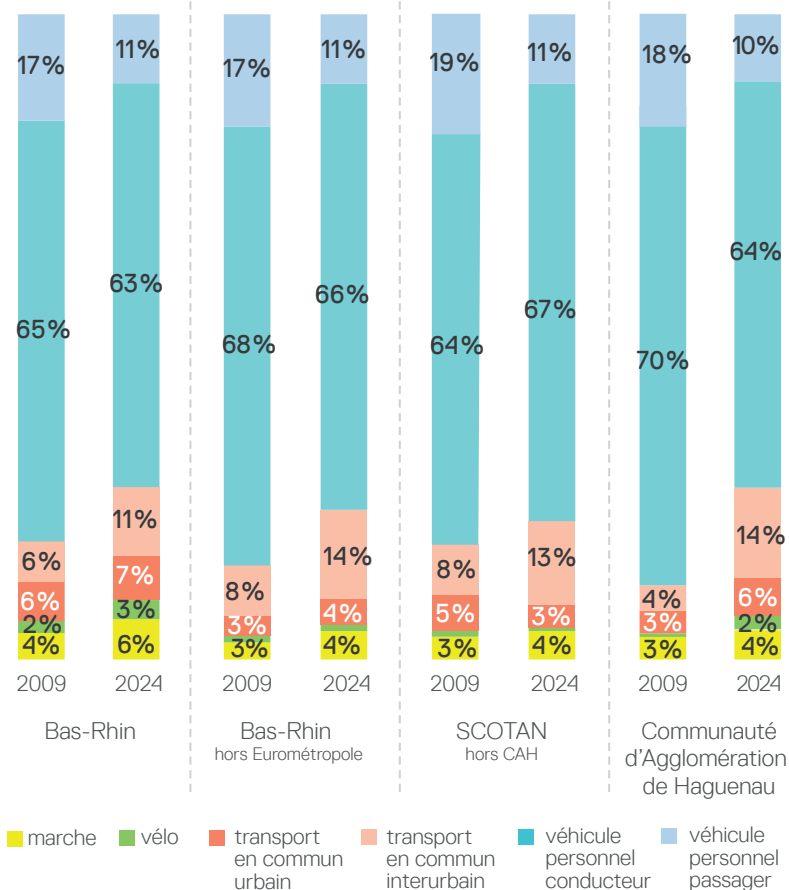
Le nombre de kilomètres produits en voiture passager baisse sur tous les territoires. En revanche, si la part de la voiture conducteur a baissé dans les déplacements des habitants de la CAH (-7 points) elle a augmenté dans ceux des habitants du reste du SCOTAN (+3 points).

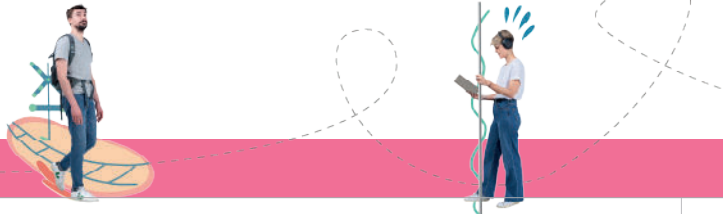
La baisse du mode voiture s'est faite au profit du train et du car, qui permettent d'offrir une alternative sérieuse à l'automobile sur les longues distances, et dont l'offre s'est étoffée depuis 2009 grâce à la mise en place du Réseau Express Métropolitain Européen notamment.

PARTS MODALES KILOMÉTRIQUES DES HABITANTS EN 2009 ET 2024

FLUX INTERNES AU BAS-RHIN

Source Adeus, EMC² 2024, EMD 2009





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 aussi statistiquement au-dessous de 3 km.

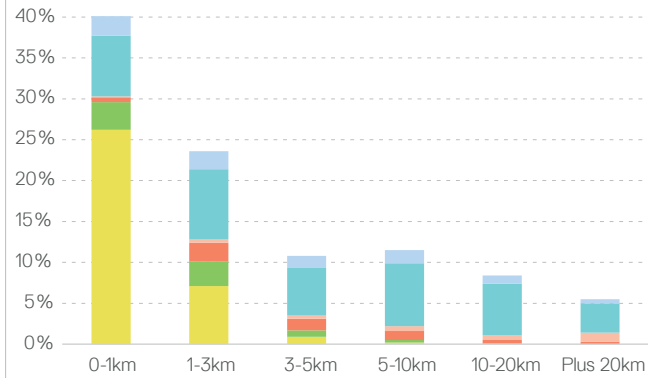
La majorité des déplacements des habitants du SCOTAN sont sur de courtes distances (58 % des déplacements font moins de 3 km et 68 % moins de 5 km) mais représentent une minorité de kilomètres produits (16 %). À l'inverse, une minorité de déplacements représentent la grande majorité des kilomètres produits : **69 % des kilomètres sont produits par seulement 20 % des déplacements.**

Tableau détaillé en annexe – tableau n°4

⇒ DANS LE BAS-RHIN :

PARTS MODALES DES DÉPLACEMENTS PAR TRANCHE DE DISTANCES EN 2024 - FLUX INTERNES AU BAS-RHIN -

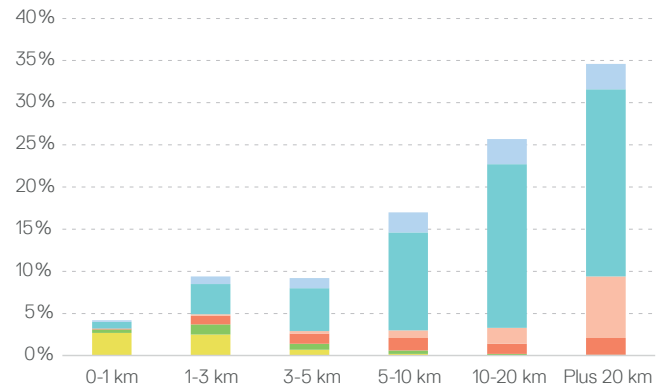
Source Adeus, EMC² 2024, EMD 2009



	0-1 km		1-3 km		3-5 km		5-10 km		10-20 km		Plus de 20 km	
	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024
VPP	4%	2%	4%	2%	2%	1%	2%	2%	2%	1%	1%	1%
VPC	9%	7%	12%	9%	7%	6%	8%	8%	6%	6%	4%	4%
TCI	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	1%	1%	1%	0%	1%
TCU	0%	1%	2%	2%	1%	1%	1%	1%	0%	0%	0%	0%
Vélo	3%	3%	2%	3%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Marche	22%	26%	4%	7%	1%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Total	38%	40%	24%	24%	12%	11%	12%	11%	8%	8%	6%	5%

PARTS MODALES KILOMÉTRIQUES DES DÉPLACEMENTS PAR TRANCHE DE DISTANCES EN 2024 - 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 de 20 km	
	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024
VPP	0%	0%	1%	1%	2%	1%	3%	2%	4%	3%	5%	3%
VPC	1%	1%	5%	4%	6%	5%	12%	12%	18%	19%	24%	22%
TCI	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	1%	2%	2%	3%	7%
TCU	0%	0%	1%	1%	1%	1%	1%	2%	1%	1%	2%	2%
Vélo	0%	0%	1%	1%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Marche	2%	3%	1%	3%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Total	4%	4%	9%	9%	9%	9%	18%	17%	25%	26%	34%	35%

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

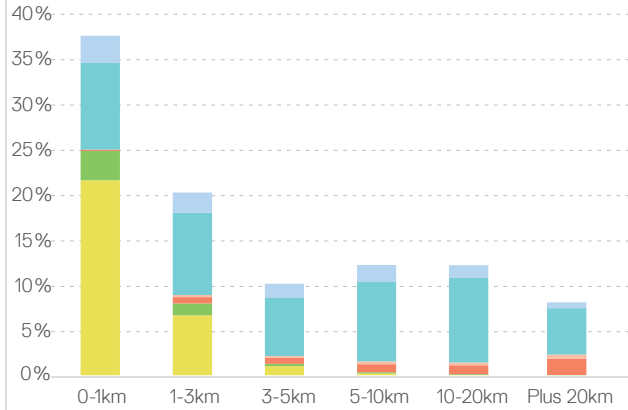
COMMENT ?



→ DANS LE BAS-RHIN HORS EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG :

PARTS MODALES DES DÉPLACEMENTS PAR TRANCHE DE DISTANCES EN 2024 - FLUX INTERNES AU BAS-RHIN

Source Adeus, EMC² 2024, EMD 2009

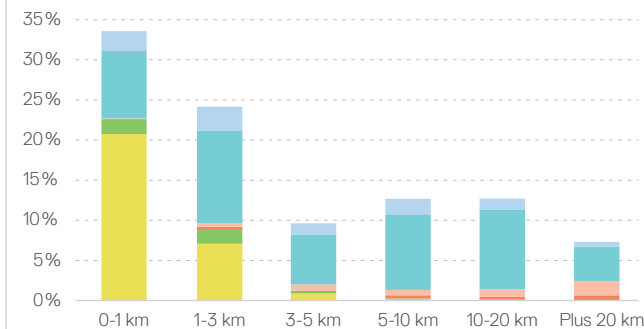


	0-1 km		1-3 km		3-5 km		5-10 km		10-20 km		Plus de 20 km	
	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024
VPP	4%	3%	4%	2%	2%	2%	3%	2%	2%	1%	1%	1%
VPC	11%	10%	12%	9%	7%	6%	9%	9%	8%	9%	5%	5%
TCI	0%	0%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	2%
TCU	0%	0%	0%	1%	0%	1%	0%	1%	0%	1%	0%	2%
Vélo	3%	3%	1%	1%	0%	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%

→ DANS LE SCOTAN :

PARTS MODALES DES DÉPLACEMENTS PAR TRANCHE DE DISTANCES EN 2024 - FLUX INTERNES AU BAS-RHIN

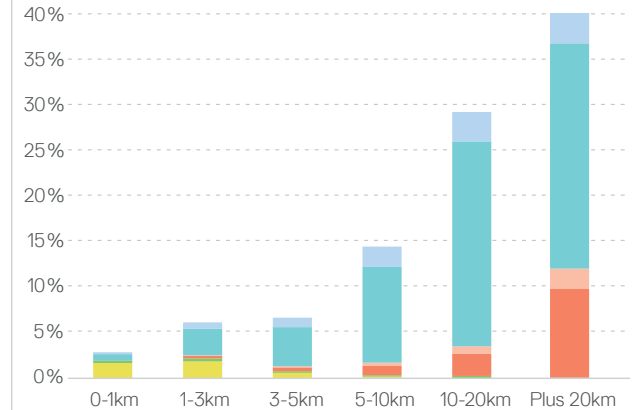
Source Adeus, EMC² 2024, EMD 2009



	0-1 km		1-3 km		3-5 km		5-10 km		10-20 km		Plus 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 KILOMÉTRIQUES DES DÉPLACEMENTS PAR TRANCHE DE DISTANCES EN 2024 - FLUX INTERNES AU BAS-RHIN

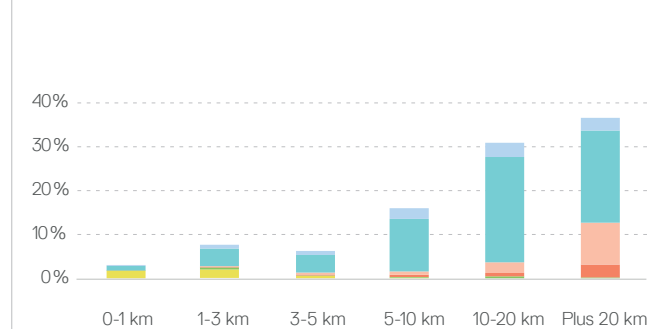
Source Adeus, EMC² 2024, EMD 2009



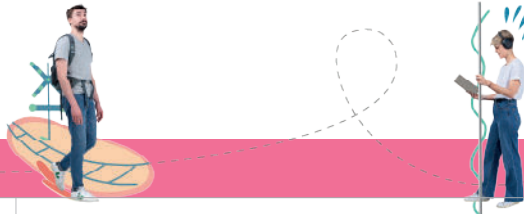
	0-1 km		1-3 km		3-5 km		5-10 km		10-20 km		Plus de 20 km	
	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024
VPP	0%	0%	1%	1%	1%	1%	3%	2%	5%	3%	6%	3%
VPC	1%	1%	4%	3%	5%	4%	11%	11%	21%	23%	27%	25%
TCI	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	1%	2%	2%	4%	10%
TCU	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	1%	2%	2%
Vélo	0%	0%	0%	0%	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%

PARTS MODALES KILOMÉTRIQUES DES DÉPLACEMENTS PAR TRANCHE DE DISTANCES EN 2024 - FLUX INTERNES AU BAS-RHIN

Source Adeus, EMC² 2024, EMD 2009



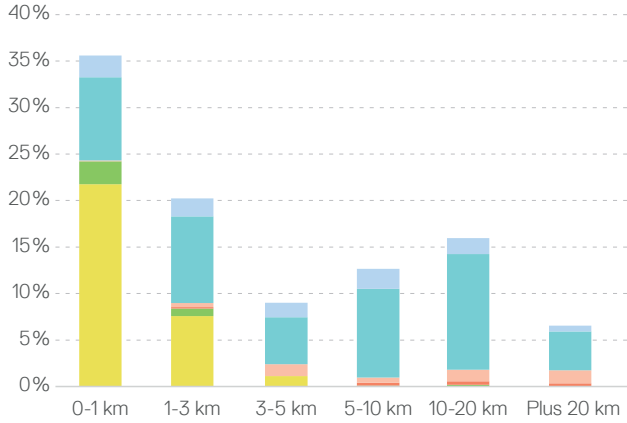
	0-1 km		1-3 km		3-5 km		5-10 km		10-20 km		Plus de 20 km	
	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024
VPP	0%	0%	1%	1%	2%	1%	3%	2%	6%	3%	7%	3%
VPC	1%	1%	4%	4%	5%	4%	11%	12%	22%	24%	24%	21%
TCI	0%	0%	0%	0%	0%	1%	1%	1%	4%	2%	2%	10%
TCU	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	1%	1%	2%	3%
Vélo	0%	0%	1%	0%	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 ?

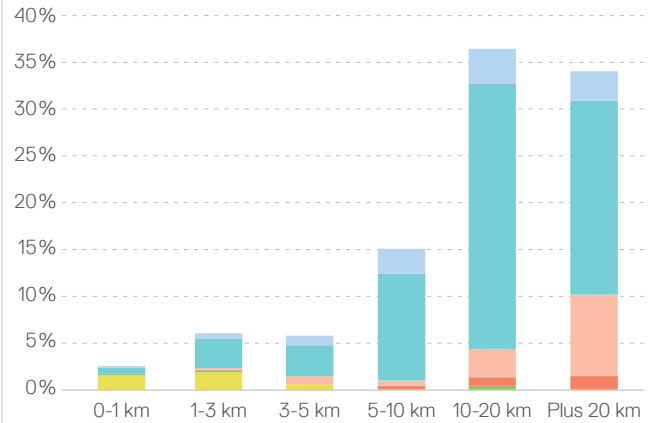
↳ DANS SCOTAN HORS COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE HAGUENAU :

PARTS MODALES DES DÉPLACEMENTS PAR TRANCHE DE DISTANCES EN 2024 - FLUX INTERNES - 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	5 %	2 %	3 %	2 %	2 %	2 %	2 %	2 %	3 %	2 %	1 %	1 %
VPC	12 %	9 %	11 %	9 %	7 %	5 %	9 %	10 %	9 %	12 %	5 %	4 %
TCI	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %	1 %	1 %	2 %	1 %	0 %	1 %
TCU	0 %	0 %	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %	0 %	0 %	0 %
Vélo	3 %	2 %	1 %	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Marche	16 %	22 %	3 %	8 %	1 %	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Total	36 %	36 %	19 %	20 %	11 %	9 %	12 %	13 %	15 %	16 %	7 %	7 %

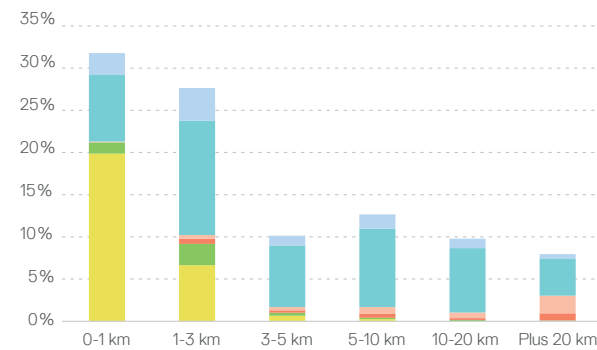
PARTS MODALES KILOMÉTRIQUES DES DÉPLACEMENTS PAR TRANCHE DE DISTANCES EN 2024 - FLUX INTERNES - Source Adeus, EMC² 2024, EMD 2009



	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 %	3 %	6 %	4 %	7 %	3 %
VPC	1 %	1 %	3 %	3 %	4 %	3 %	10 %	11 %	22 %	28 %	24 %	21 %
TCI	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %	1 %	1 %	5 %	3 %	2 %	9 %
TCU	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %	1 %	2 %	2 %
Vélo	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %	0 %
Marche	1 %	2 %	1 %	2 %	1 %	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Total	3 %	3 %	5 %	6 %	7 %	6 %	15 %	15 %	35 %	36 %	36 %	34 %

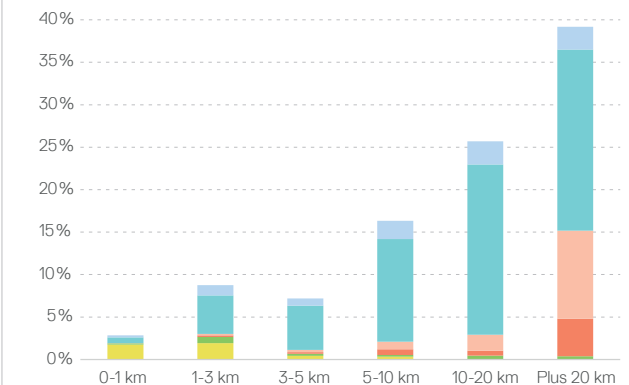
↳ DANS LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE HAGUENAU :

PARTS MODALES DES DÉPLACEMENTS PAR TRANCHE DE DISTANCES EN 2024 - 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 de 20 km	
	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024
VPP	4 %	3 %	5 %	4 %	2 %	1 %	3 %	2 %	2 %	1 %	1 %	1 %
VPC	11 %	8 %	14 %	14 %	7 %	7 %	9 %	9 %	8 %	8 %	5 %	4 %
TCI	0 %	0 %	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %	1 %	1 %	1 %	2 %
TCU	0 %	0 %	1 %	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %
Vélo	3 %	1 %	3 %	3 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Marche	17 %	20 %	3 %	7 %	0 %	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Total	35 %	32 %	27 %	28 %	9 %	10 %	12 %	13 %	10 %	10 %	6 %	8 %

PARTS MODALES KILOMÉTRIQUES DES DÉPLACEMENTS PAR TRANCHE DE DISTANCES EN 2024 - 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 de 20 km	
	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024
VPP	0 %	0 %	2 %	1 %	2 %	1 %	4 %	2 %	5 %	3 %	6 %	3 %
VPC	1 %	1 %	5 %	5 %	5 %	5 %	12 %	12 %	21 %	20 %	25 %	21 %
TCI	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %	1 %	2 %	2 %	3 %	10 %
TCU	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %	0 %	1 %	4 %
Vélo	0 %	0 %	1 %	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Marche	0 %	0 %	1 %	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Total	3 %	3 %	10 %	9 %	7 %	7 %	17 %	16 %	28 %	26 %	35 %	39 %



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 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).

Cette hiérarchie se retrouve aussi pour les habitants du SCOTAN mais la part des modes actifs est importante dans les motifs école-étude, achat, loisirs et accompagnement.

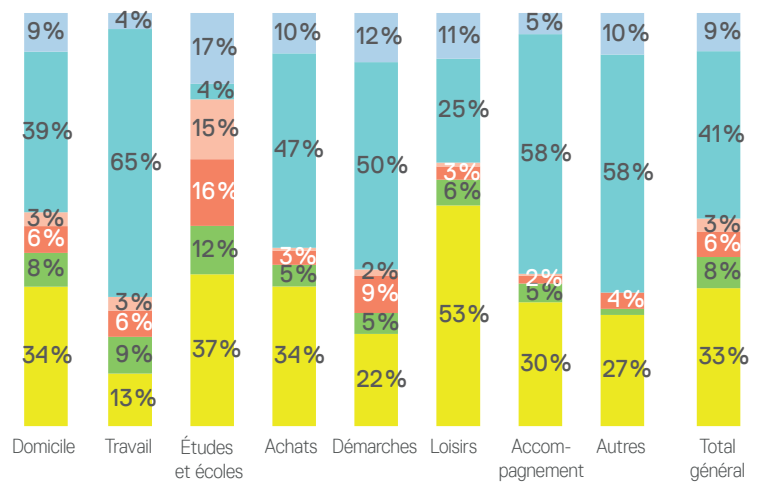
Un tableau détaillé est disponible en annexe – tableau n°5

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

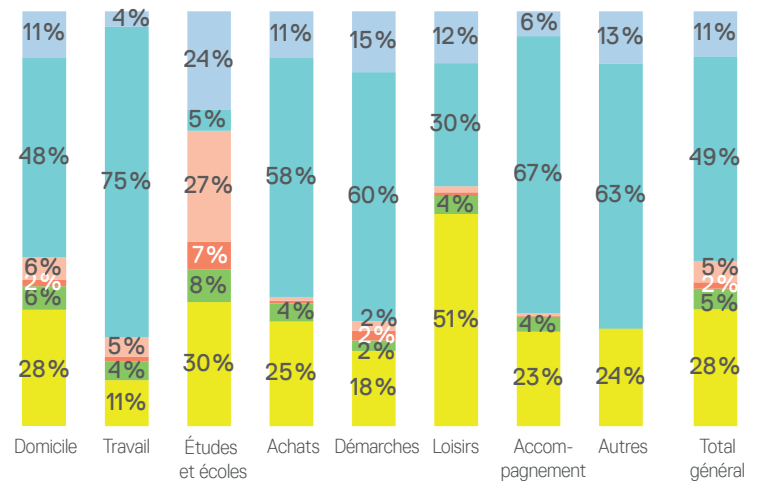
PARTS MODALES SELON LES MOTIFS À DESTINATION EN 2024

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

↳ DANS LE BAS-RHIN :



↳ DANS LE BAS-RHIN HORS EUROMÉTROPOLE :



Pour une question de représentativité, les données sont présentées à l'échelle du Bas-Rhin hors Eurométropole mais celles à l'échelle du SCOTAN sont structurellement similaires.



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.

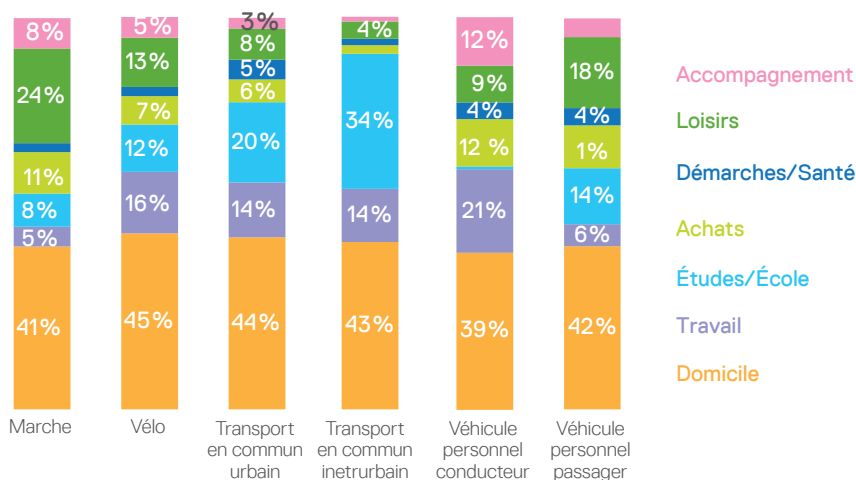
À contrario, la marche, la voiture et dans une moindre mesure le vélo, sont utilisés à des fins plus contrastées. Les modes actifs, en particulier la marche, sont plébiscités à destination des loisirs.

Un tableau détaillé avec des résultats complémentaires est disponible en annexe – tableau n°6.

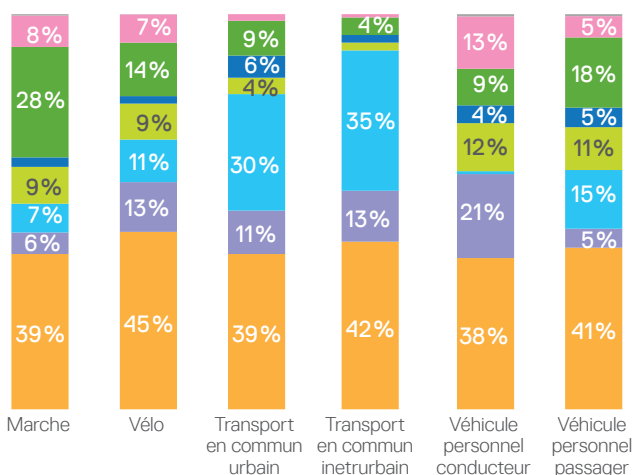
MOTIFS SELON LE MODE EN 2024 - FLUX INTERNES ET EN LIEN AVEC LE BAS-RHIN

Source Adeus, EMC² 2024

→ DANS LE BAS-RHIN :



→ DANS LE BAS-RHIN HORS EUROMÉTROPOLE :



Pour une question de représentativité, les données sont présentées à l'échelle du Bas-Rhin hors Eurométropole mais celles à l'échelle du SCOTAN sont structurellement similaires.



Parts modales selon le genre

Malgré la dynamique d'inflexion de son usage, 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.

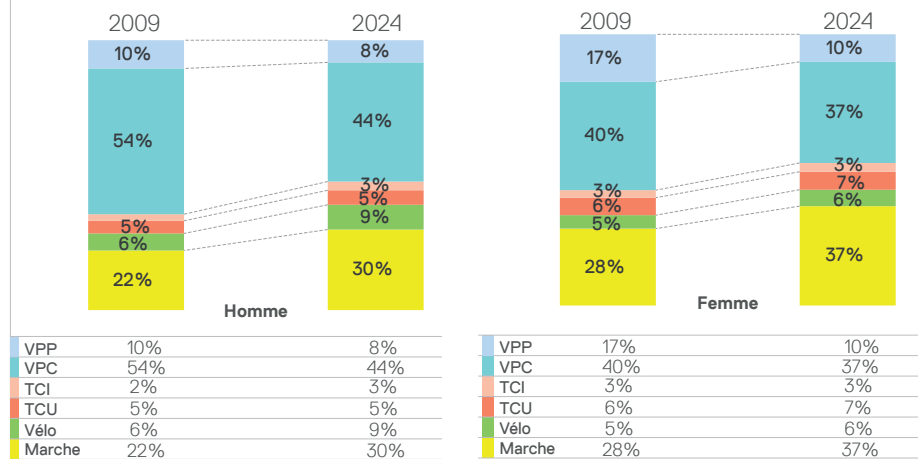
Les femmes, quant à elles, ont un usage de la voiture qui baisse avant tout pour leurs pratiques en tant que passagères. La baisse globale de l'usage de la voiture qui en résulte se fait au profit de la marche.

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

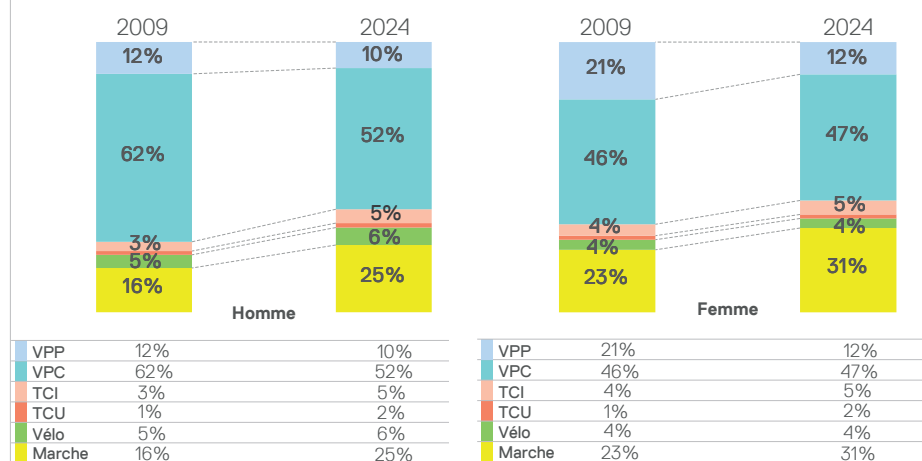
- véhicule passager
- véhicule conducteur
- transport en commun :
 - interurbain
 - urbain
- vélo
- marche

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

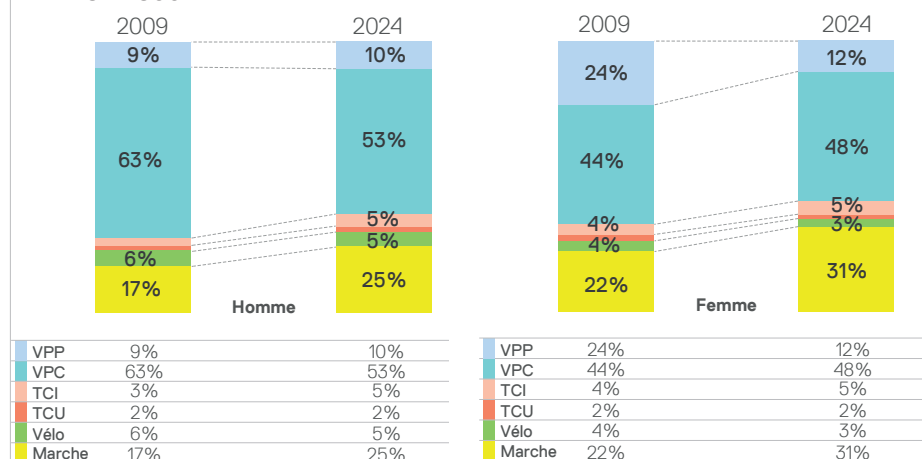
→ **DANS LE BAS-RHIN :**

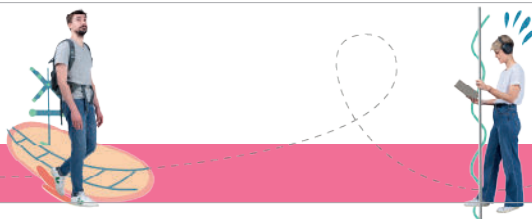


→ **DANS LE BAS-RHIN HORS EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG :**



→ **DANS LE SCOTAN :**





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.

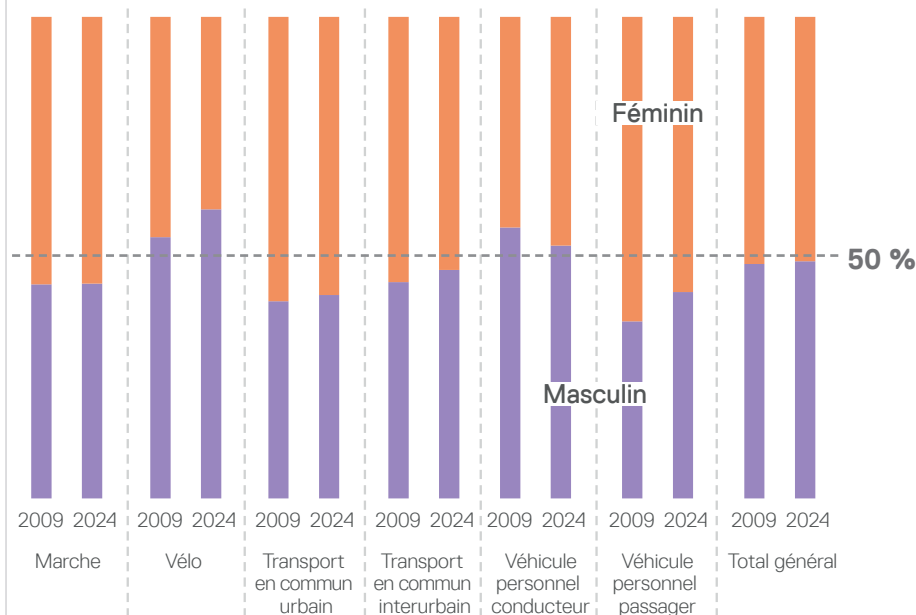
On observe un rééquilibrage dans l'usage de voiture conducteur et des TCI entre hommes et femmes. Le déséquilibre homme-femme persiste dans l'usage des transports en commun urbains et de la marche (les femmes sont davantage usagères de ces deux modes) et ce déséquilibre se renforce dans la pratique du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

Un tableau détaillé avec des résultats complémentaires est disponible en annexe – tableau n°7.

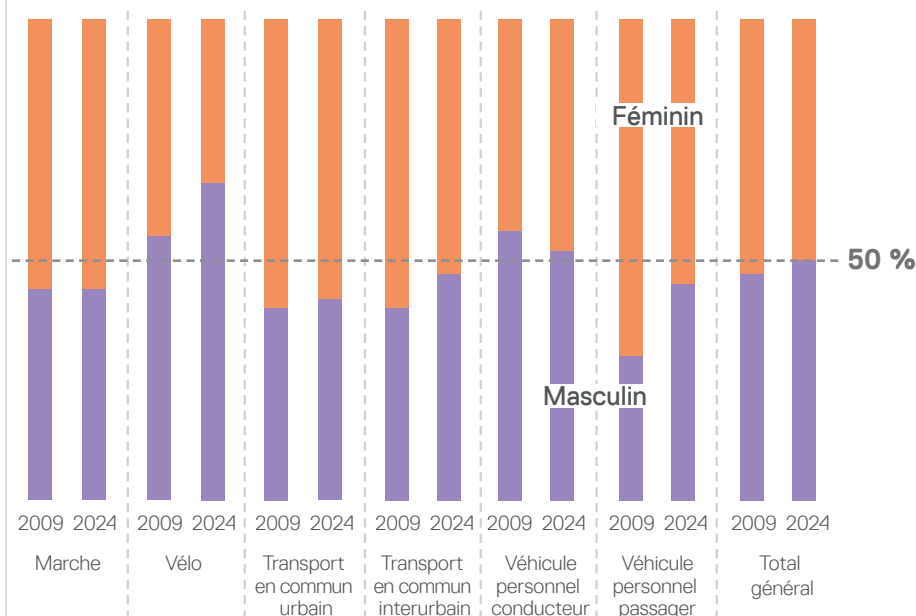
GENRE SELON LES MODES EN 2009 ET 2024

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

→ DANS LE BAS-RHIN :



→ DANS LE SCOTAN :





Clientèle des modes

Utilisation des différents modes au sein de la population

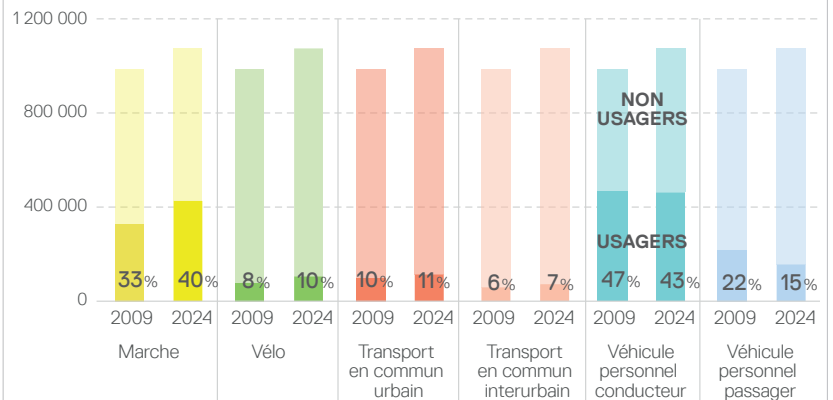
Au-delà du volume de déplacements, la question de l'accès, par la population, à chacun des modes de transport, donne une information sur l'évolution des modes de vie. Cette analyse confirme ainsi l'importante évolution de la place de la marche à pied. Les transports collectifs interurbains ont également touché un nouveau public dans les territoires périurbains. Le public utilisant les transports collectifs urbains est quant à lui plus stable.

PRÉCISIONS :

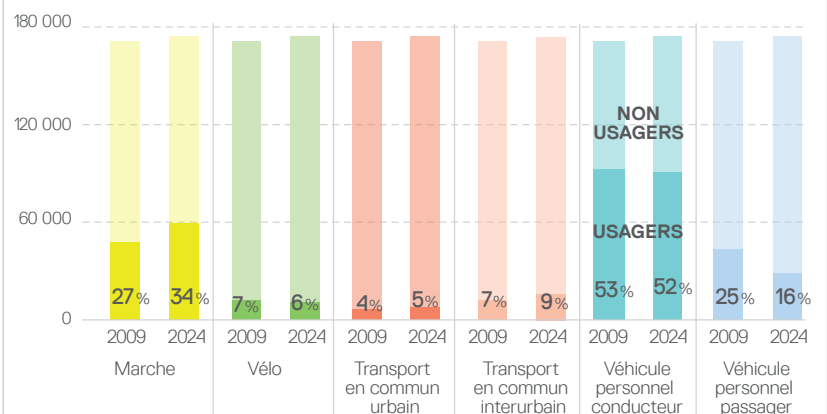
- sont considérées comme « usagers » d'un mode les personnes ayant utilisé ce mode au moins une fois dans la journée ;
- certaines personnes vont être clientes de plusieurs modes à l'échelle d'une journée, ce qui explique que les totaux pour 2009 comme 2024 dépassent 100 % ;
- en raison de l'évolution 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.

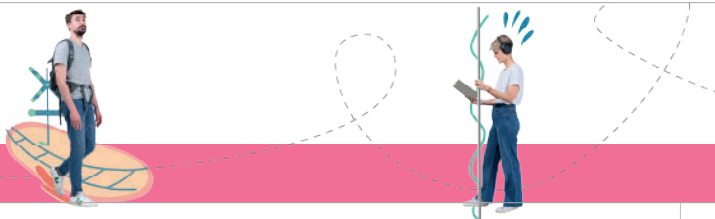
PART DE LA POPULATION AYANT EU RECOURS À CHACUN DES MODES À L'ÉCHELLE DE LA JOURNÉE - ENSEMBLE DES FLUX INTERNES ET EN LIEN AU BAS-RHIN - Source Adeus, EMD 2009, EMC² 2024

→ DANS LE BAS-RHIN :



→ DANS LE SCOTAN :





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 en 2009. 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 les cars scolaires – 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.

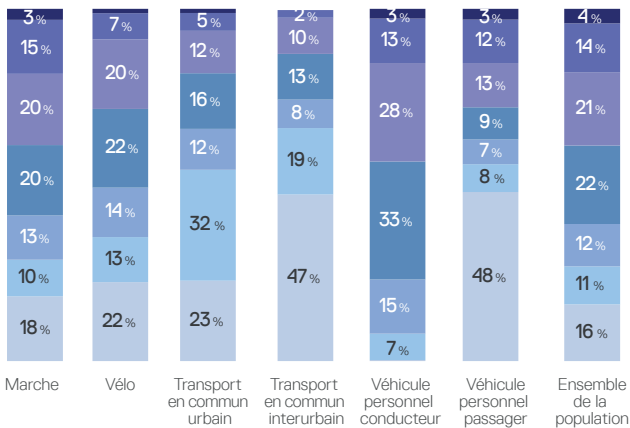
Les tableaux ci-dessous présentent les profils des usagers des modes par âge, d'une part en intégrant toutes les classes d'âge et, d'autre part, en analysant la répartition sans les usagers mineurs, pour comparer les profils d'usagers à égalité (dans le cas du mode « véhicule conducteur » notamment,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

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

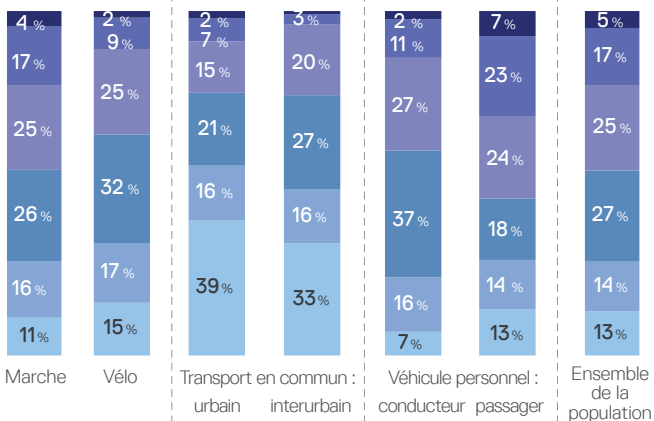
Source Adeus, EMC² 2024

→ TOUS USAGERS :



- plus de 80 ans
- entre 66 et 80 ans
- 51-65 ans
- 36-50 ans
- 26-35 ans
- 18-25 ans
- moins de 18 ans

→ USAGERS MAJEURS :



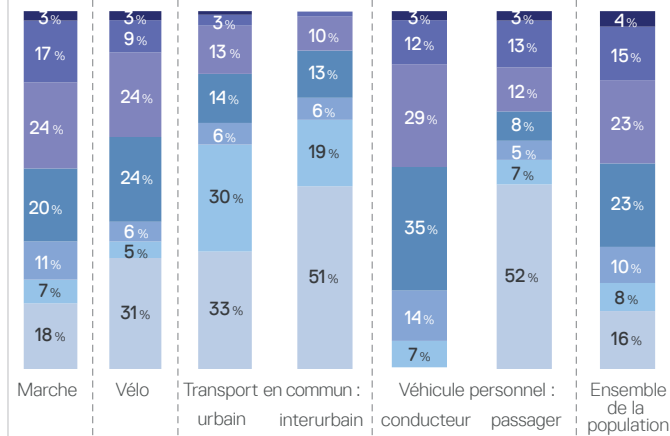
COMMENT ?



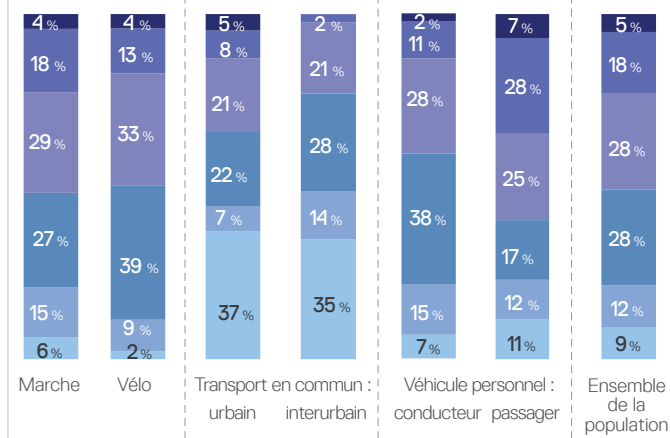
PROFILS DES USAGERS DES MODES DANS LE BAS-RHIN HORS EUROMÉTROPOLE - ENSEMBLE DES FLUX INTERNES ET EN LIEN AU BAS-RHIN

Source Adeus, EMC² 2024

→ TOUS USAGERS :



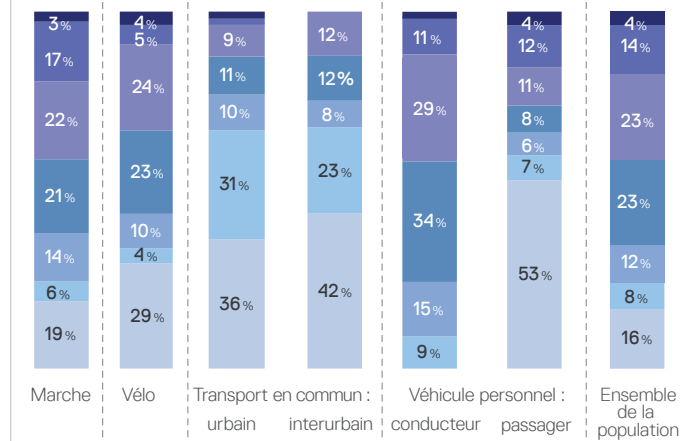
→ USAGERS MAJEURS :



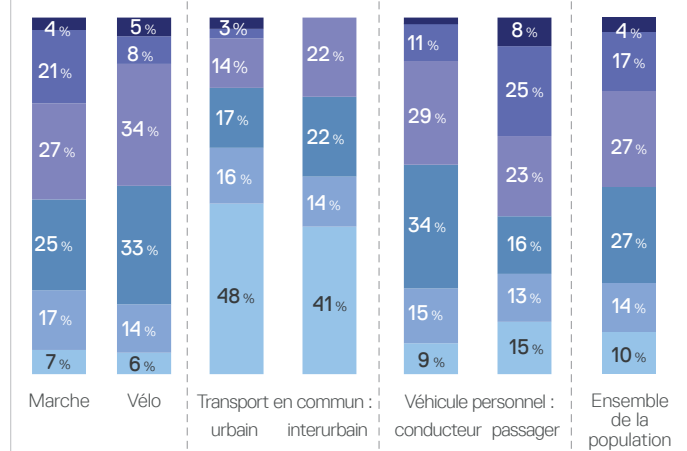
PROFILS DES USAGERS DES MODES DANS LE SCOTAN - ENSEMBLE DES FLUX INTERNES ET EN LIEN AU BAS-RHIN

Source Adeus, EMC² 2024

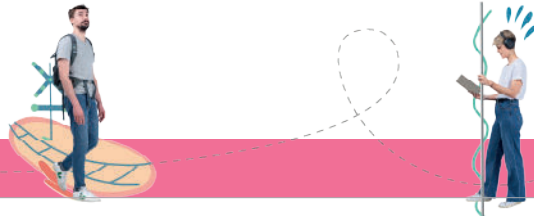
→ TOUS USAGERS :



→ USAGERS MAJEURS :



- plus de 80 ans
- entre 66 et 80 ans
- 51-65 ans
- 36-50 ans
- 26-35 ans
- 18-25 ans
- moins de 18 ans



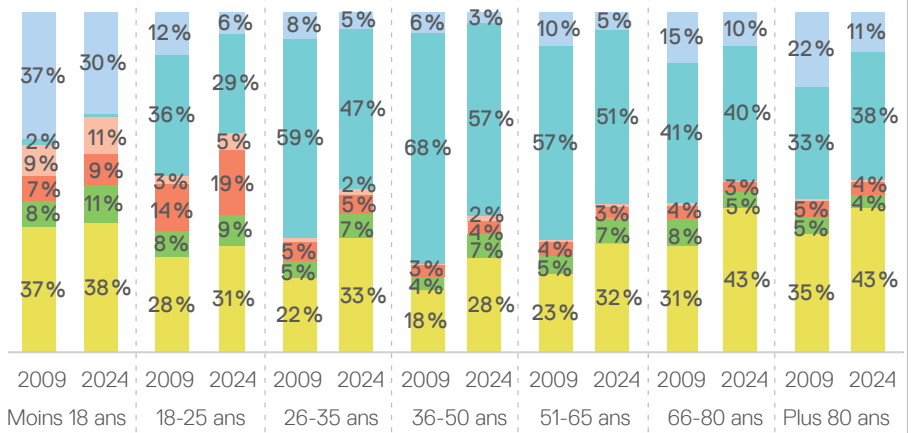
Parts modales selon la tranche d'âge

Les tendances globales d'évolution des parts modales se retrouvent dans presque toutes les tranches d'âge. Ainsi, **la marche croît partout, parfois au détriment de l'usage de la voiture conducteur ou passager.**

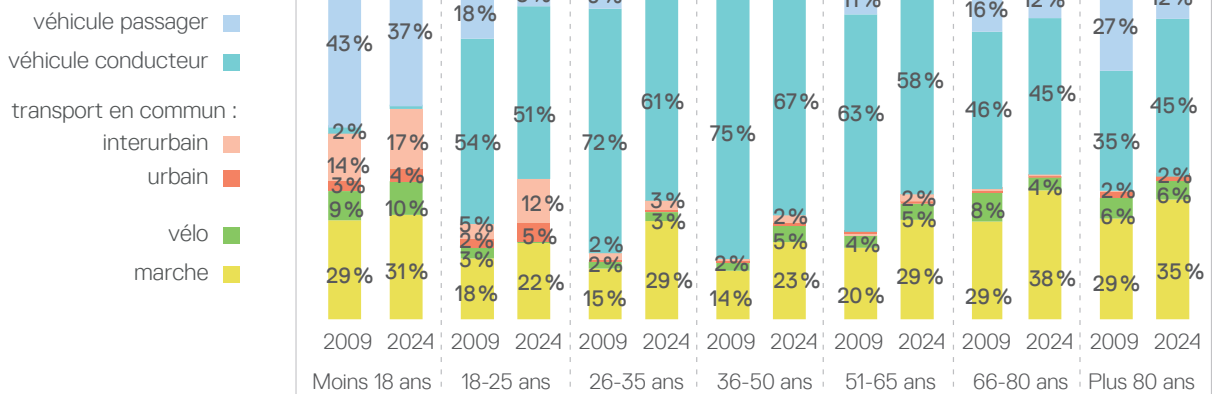
Un tableau détaillé des résultats se trouve en annexe – tableau n°8

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

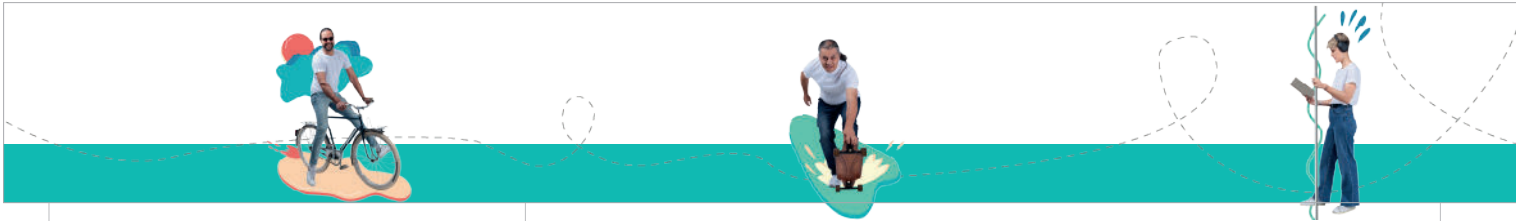
↳ DANS LE BAS-RHIN :



↳ DANS LE BAS-RHIN HORS EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG :



Pour une question de représentativité, les données sont présentées à l'échelle du Bas-Rhin hors Eurométropole de Strasbourg mais celles à l'échelle du SCOTAN sont structurellement similaires.



OÙ ET QUAND

(se déplace-t-on) ?



Les habitudes de fréquentation de l'agglomération strasbourgeoise

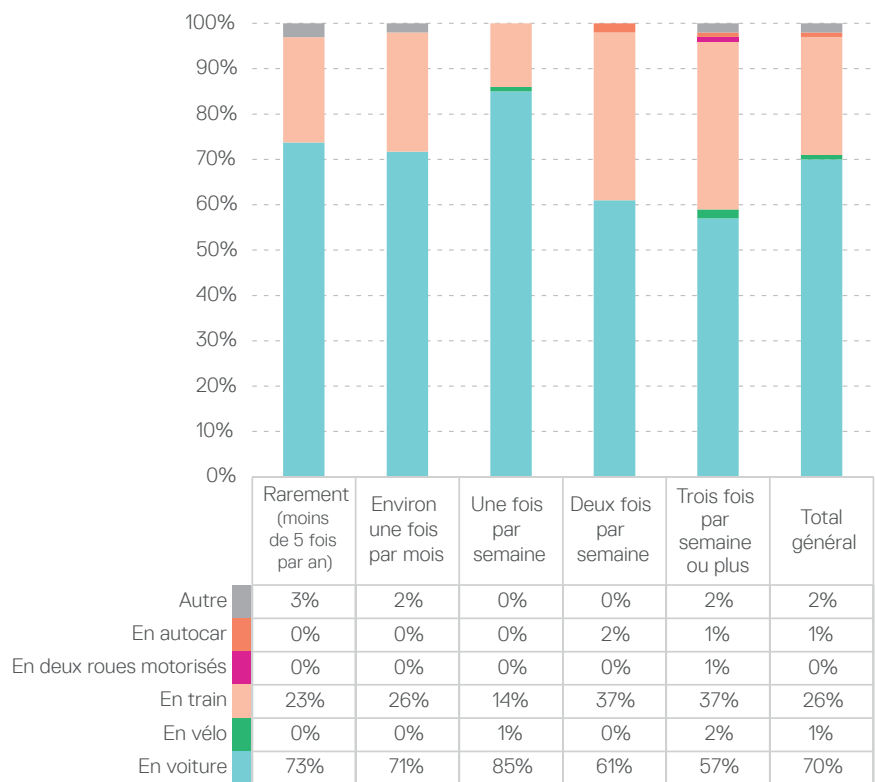
Jusqu'à présent, les analyses se concentraient sur le lieu de résidence des habitants. Mais il est aussi intéressant d'étudier les échanges entre le SCOTAN et l'Eurométropole de Strasbourg, lesquels révèlent la force des liens entre les deux agglomérations. Par ailleurs, ces questions ont été posées en lien avec la mise en place de la zone à faibles émissions.

Plus de 80 % des habitants du SCOTAN déclarent fréquenter au moins une fois par an l'Eurométropole et la moitié des habitants s'y rendent même au moins une fois par mois (51 %).

Parmi les modes de déplacements utilisés pour y accéder, la voiture est le mode majoritaire avec plus de 70 % des habitants du SCOTAN qui l'utilisent pour se rendre sur le territoire de l'Eurométropole tandis que le deuxième mode le plus utilisé est le train, pour un quart des déplacements. 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 SCOTAN fréquentent prioritairement l'agglomération strasbourgeoise pour des motifs d'achats, avant même le motif travail. En troisième et quatrième position se trouvent respectivement les motifs loisirs et de démarches de santé, lesquels traduisent également le rayonnement métropolitain de l'Eurométropole.

MODE DÉPLACEMENT SELON LA FRÉQUENCE DE VENUE DANS L'EUROMÉTROPOLE DES HABITANTS DU SCOTAN - Source Adeus EMC² 2024



OÙ ET QUAND ?

FRÉQUENCE DÉCLARÉE DE FRÉQUENTATION DE L'AGGLOMÉRATION STRASBOURGEOISE (HABITANTS HORS EUROMÉTROPOLE) - Source Adeus, EMC² 2024

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
SCOTAN	23 832	5 813	12 251	36 052	45 848	28 434	152 230
	16 %	4 %	8 %	24 %	30 %	19 %	100 %

MODE PRINCIPAL DÉCLARÉ DE FRÉQUENTATION DE L'AGGLOMÉRATION STRASBOURGEOISE (HABITANTS HORS EUROMÉTROPOLE) - Source Adeus, EMC² 2024

Pourcentage/ Volume	À vélo	En train	En autocar	En deux roues motorisés	En voiture	Autre	Total général
SCOTAN	693	32 788	724	496	86 525	2 571	123 796
	1 %	26 %	1 %	0 %	70 %	2 %	100 %

MOTIF PRINCIPAL DÉCLARÉ DE FRÉQUENTATION DE L'AGGLOMÉRATION STRASBOURGEOISE (HABITANTS HORS EUROMÉTROPOLE) - Source Adeus, EMC² 2024

Pourcentage/ Volume	Travail	Etudes	Accompagnement	Achats	Démarches santé	Autres démarches	Visite parents amis	Loisirs	Total général
SCOTAN	29 033	4 954	1 994	32 937	17 137	4 908	13 066	19 767	123 797
	23 %	4 %	2 %	27 %	14 %	4 %	11 %	16 %	100 %



Pulsations urbaines

Volume de déplacements simultanés

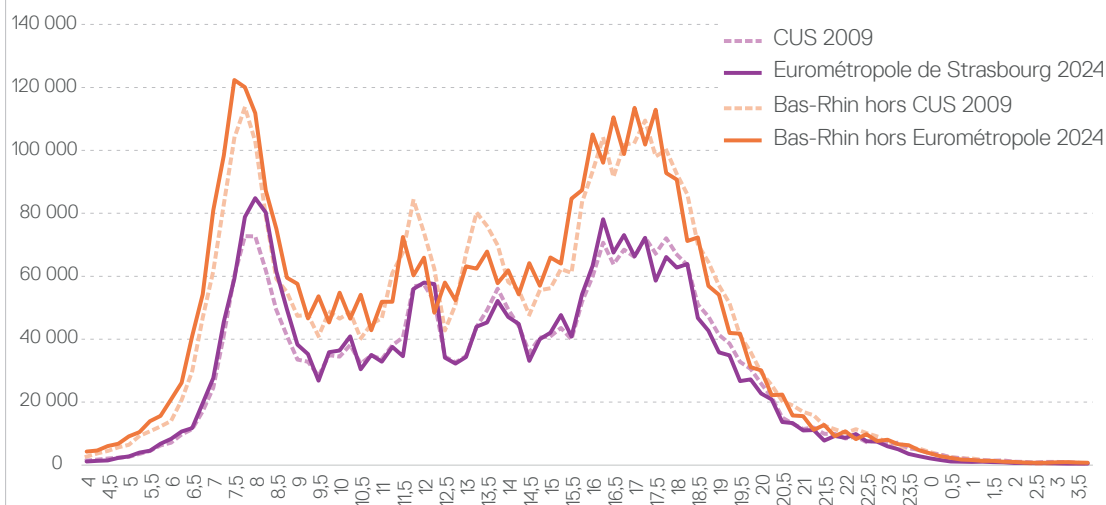
Les profils de pratiques sont globalement comparables dans le temps et l'espace avec des heures de pointe du matin et du soir qui restent marquées, et une pause méridienne également visible.

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 sont probablement 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.

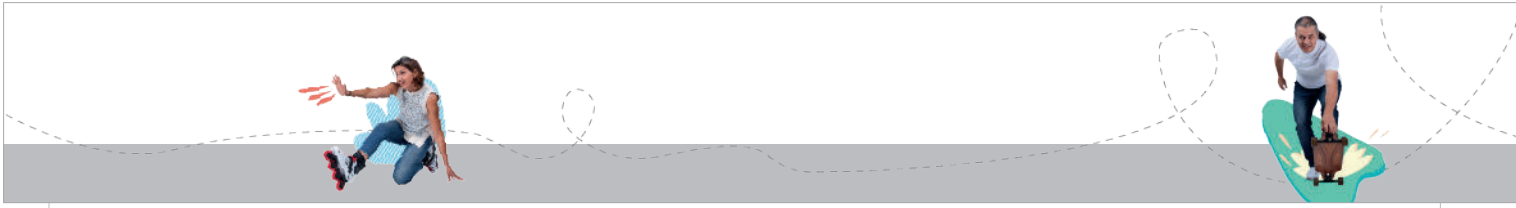
Surtout, les heures de pointe du matin se sont renforcées tant pour les résidents de l'Eurométropole que du reste du Bas-Rhin. Cette concentration des déplacements n'est pas sans poser de questions en matière de gestion des flux, tant automobiles (engorgement des voies à destination des polarités) qu'en 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



Pour une question de représentativité, les données sont présentées à l'échelle du Bas-Rhin mais celles à l'échelle du SCOTAN sont structurellement similaires.





Annexes

ANNEXES



TABLEAU N°1 - RÉPARTITION DES MOTIFS (Y COMPRIS DOMICILE) ENTRE 2009 ET 2024 - FLUX EN LIEN AVEC LE BAS-RHIN

Source Adeus, EMC² 2024

2009 / 2024	Domicile	Travail	Études/École	Accompagnement	Achats	Démarches	Loisirs	Autres	Total
Eurométropole de Strasbourg	39 % 43 %	14 % 12 %	8 % 9 %	8 % 7 %	11 % 10 %	4 % 3 %	15 % 15 %	1 % 0 %	100 %
SCOTERS hors Eurométropole	39 % 38 %	16 % 15 %	9 % 6 %	10 % 10 %	10 % 11 %	3 % 4 %	12 % 16 %	1 % 0 %	100 %
Bas-Rhin hors SCOTERS	38 % 40 %	13 % 14 %	7 % 7 %	12 % 10 %	11 % 10 %	4 % 4 %	15 % 15 %	1 % 0 %	100 %
Bas-Rhin	39 % 41 %	14 % 13 %	7 % 8 %	10 % 9 %	11 % 10 %	4 % 3 %	15 % 15 %	1 % 0 %	100 %

TABLEAU N°2 - MOBILITÉ INDIVIDUELLE EN FONCTION DE L'ÂGE PAR TERRITOIRE (ENSEMBLE DES FLUX)

Source Adeus, EMC² 2024

Tranches d'âge	5-9	10-14	15-19	20-24	25-29	30-34	35-39	40-44	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	70-74	75-79	80-84	85 et +
Bas-Rhin	3,6	3,4	3,3	3,2	3,8	4,1	4,3	4,5	4,1	3,9	3,9	3,5	3,4	3,1	2,7	2,4	1,6
Bas-Rhin hors Eurométropole	4,0	3,5	3,3	3,3	4,1	4,3	4,5	4,8	4,3	4,0	4,0	3,4	3,4	3,0	2,6	2,4	1,3

TABLEAU N°3 - PARTS MODALES DES HABITANTS DES DIFFÉRENTS SECTEURS D'ANALYSE - FLUX EN LIEN AVEC LE BAS-RHIN

Source Adeus, EMC² 2024

	Bas-Rhin		Bas-Rhin hors Eurométropole		SCOTAN hors CAH		CAH	
	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024
Marche	25 %	33 %	20 %	28 %	20 %	30 %	20 %	27 %
Vélo	6 %	8 %	4 %	5 %	4 %	3 %	5 %	5 %
TCI	3 %	3 %	4 %	5 %	4 %	5 %	3 %	5 %
TCU	6 %	6 %	1 %	2 %	2 %	1 %	2 %	2 %
VP Conducteur	47 %	41 %	54 %	49 %	54 %	51 %	53 %	50 %
VP Passager	14 %	9 %	17 %	11 %	16 %	11 %	17 %	11 %

TABLEAU N°4 - PARTS MODALES KILOMÉTRIQUES DES HABITANTS DES DIFFÉRENTS SECTEURS D'ANALYSE

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

	Bas-Rhin		Bas-Rhin hors Eurométropole		SCOTAN hors CAH		CAH	
	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024
Marche	4 %	6 %	3 %	4 %	3 %	4 %	3 %	4 %
Vélo	2 %	3 %	1 %	1 %	2 %	1 %	1 %	2 %
TCI	6 %	11 %	8 %	14 %	8 %	13 %	4 %	14 %
TCU	6 %	7 %	3 %	4 %	5 %	3 %	3 %	6 %
VP Conducteur	65 %	63 %	68 %	66 %	64 %	67 %	70 %	64 %
VP Passager	16 %	11 %	17 %	11 %	19 %	11 %	18 %	10 %

ANNEXES

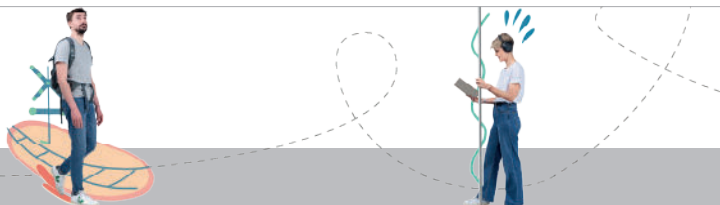


TABLEAU N° 5 - PARTS MODALES PAR MOTIFS – FLUX EN LIEN AVEC LE BAS-RHIN - Source Adeus, EMC² 2024, EMD 2009

BAS-RHIN

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

BAS-RHIN HORS EUROMÉTROPOLE

2009 / 2024	Marche	Vélo	TCU	TCI	VPC	VPP	Total
Domicile	20 % 28 %	5 % 6 %	1 % 6 %	4 % 2 %	53 % 48 %	17 % 11 %	100 %
Travail	8 % 11 %	3 % 4 %	2 % 5 %	3 % 1 %	80 % 75 %	5 % 4 %	100 %
Études/École	31 % 30 %	7 % 8 %	4 % 27 %	22 % 7 %	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 %	3 % 2 %	1 % 1 %	54 % 30 %	21 % 13 %	100 %
Loisirs	33 % 23 %	5 % 4 %	1 % 1 %	1 % 0 %	39 % 67 %	20 % 6 %	100 %
Autres	19 % 24 %	4 % 0 %	2 % 0 %	0 % 0 %	66 % 63 %	10 % 13 %	100 %

SCOTAN

2009 / 2024	Marche	Vélo	TCU	TCI	VPC	VPP	Total
Domicile	20 % 28 %	6 % 5 %	4 % 2 %	2 % 5 %	52 % 50 %	17 % 11 %	100 %
Travail	6 % 12 %	4 % 5 %	2 % 2 %	3 % 5 %	81 % 73 %	4 % 4 %	100 %
Études/École	28 % 32 %	9 % 4 %	20 % 8 %	7 % 23 %	6 % 5 %	31 % 27 %	100 %
Accompagnement	13 % 25 %	1 % 3 %	1 % 1 %	2 % 1 %	69 % 65 %	15 % 7 %	100 %
Achat	20 % 27 %	6 % 4 %	1 % 1 %	1 % 1 %	54 % 57 %	17 % 11 %	100 %
Démarches	15 % 18 %	6 % 2 %	1 % 2 %	2 % 0 %	60 % 64 %	17 % 14 %	100 %
Loisirs	35 % 51 %	4 % 3 %	1 % 1 %	1 % 1 %	37 % 32 %	21 % 12 %	100 %
Autres	15 % 19 %	3 % 1 %	0 % 0 %	3 % 0 %	66 % 72 %	13 % 8 %	100 %



ANNEXES

TABLEAU N°6 - 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 % 42 %	6 % 5 %	11 % 8 %	11 % 11 %	3 % 2 %	21 % 24 %	7 % 8 %	1 % 0 %	100 %
Vélo	43 % 45 %	13 % 16 %	9 % 12 %	10 % 7 %	4 % 2 %	17 % 13 %	3 % 5 %	1 % 0 %	100 %
TCU	40 % 44 %	15 % 14 %	16 % 21 %	8 % 6 %	7 % 5 %	11 % 8 %	3 % 3 %	1 % 0 %	100 %
TCI	42 % 43 %	12 % 14 %	37 % 34 %	2 % 2 %	1 % 2 %	5 % 4 %	2 % 1 %	0 % 0 %	100 %
VPC	37 % 39 %	21 % 21 %	1 % 1 %	11 % 12 %	4 % 4 %	11 % 9 %	14 % 12 %	1 % 1 %	100 %
VPP	39 % 42 %	5 % 6 %	13 % 14 %	12 % 11 %	5 % 4 %	18 % 18 %	7 % 5 %	1 % 0 %	100 %

BAS-RHIN HORS EUROMÉTROPOLE

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

SCOTAN

2009 / 2024	Domicile	Travail	Études/école	Achats	Démarches /Santé	Loisirs	Accompagnement	Autres	Total général
Marche	38 % 38 %	4 % 6 %	9 % 8 %	11 % 10 %	3 % 2 %	27 % 26 %	8 % 10 %	1 % 0 %	100 %
Vélo	45 % 45 %	10 % 16 %	11 % 7 %	14 % 10 %	5 % 2 %	13 % 11 %	2 % 8 %	0 % 0 %	100 %
TCU	34 % 40 %	15 % 12 %	21 % 29 %	8 % 5 %	4 % 5 %	7 % 5 %	10 % 3 %	1 % 0 %	100 %
TCI	42 % 44 %	8 % 16 %	38 % 33 %	4 % 3 %	1 % 0 %	5 % 3 %	3 % 1 %	0 % 0 %	100 %
VPC	38 % 38 %	20 % 21 %	1 % 1 %	11 % 12 %	4 % 5 %	11 % 9 %	15 % 14 %	1 % 1 %	100 %
VPP	39 % 40 %	4 % 5 %	12 % 17 %	12 % 10 %	4 % 5 %	20 % 16 %	10 % 7 %	1 % 0 %	100 %

ANNEXES

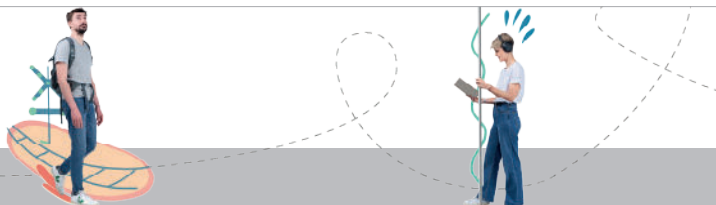


TABLEAU N°7 - PROFILS (GENRE) DES USAGERS DES MODES - Source Adeus, EMC² 2024, EMD 2009

2009 / 2024	Bas-Rhin		Bas-Rhin hors Eurométropole		SCOTAN	
	Masculin	Féminin	Masculin	Féminin	Masculin	Féminin
Marche	44 % 45 %	56 % 55 %	43 % 45 %	57 % 55 %	44 % 44%	56 % 56%
Vélo	54 % 60 %	46 % 40 %	56 % 67 %	44 % 33 %	55 % 66%	45 % 34%
TCU	41 % 42 %	59 % 58 %	41 % 43 %	59 % 57 %	40 % 42 %	60 % 58 %
TCI	45 % 47 %	55 % 53 %	54 % 47 %	46 % 53 %	40 % 47%	60 % 53%
VPC	56 % 52 %	44 % 48 %	57 % 52 %	43 % 48 %	56 % 52 %	44 % 48 %
VPP	37 % 43 %	63 % 57 %	36 % 43 %	64 % 57 %	30 % 45%	70 % 55%
Total	49 % 49 %	51 % 51 %	49 % 50 %	51 % 50 %	47 % 50 %	53 % 50 %

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

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 %	

SCOTAN	Moins de 18 ans		18-35ans		36-50ans		51-65 ans		Plus de 66 ans	
	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024
1. Marche	27 %	33 %	18 %	25 %	13 %	22 %	22 %	27 %	29 %	40 %
2. Vélo	10 %	6 %	2 %	2 %	2 %	4 %	6 %	4 %	10 %	3 %
3. TCI	12 %	14 %	2 %	7 %	1 %	2 %	1 %	3 %	1 %	0 %
4. TCU	6 %	6 %	1 %	2 %	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %
5. VP Conducteur	3 %	1 %	63 %	57 %	76 %	68 %	59 %	61 %	41 %	44 %
Total général	100 %		100 %		100 %		100 %		100 %	



L'agence
d'urbanisme
de Strasbourg
Rhin supérieur

Directeur de publication : **Pierre Laplane**, directeur général
Directeur de la rédaction : **Yves Gendron**, directeur général adjoint
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