

ENQUÊTE MOBILITÉ

2024-2025

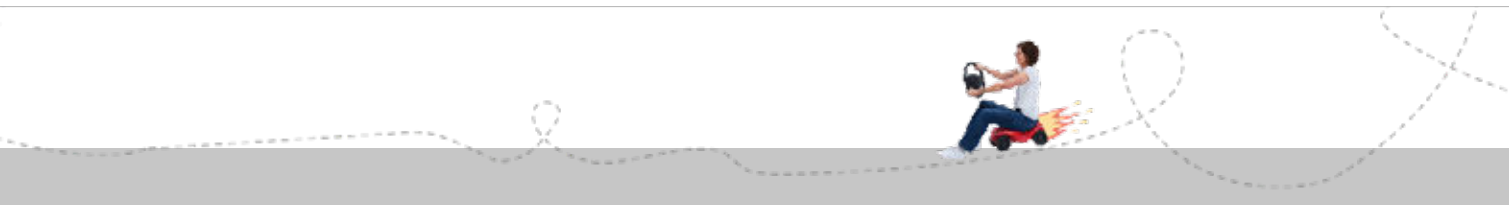
RÉSULTATS ESSENTIELS

NOVEMBRE 2025



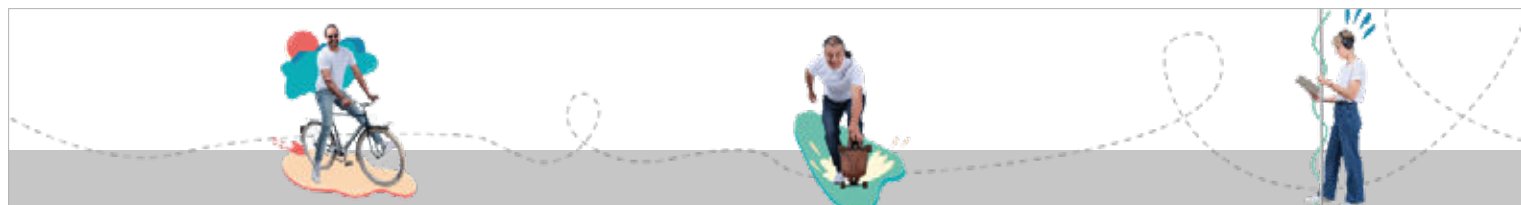
BAS-RHIN - SCOTERS
EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG





Sommaire

Éléments introductifs	4
Cadrage méthodologique	5
Les découpages territoriaux d'analyse	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
Profil (genre) des usagers des modes	37
Clientèle des modes	38
Profil (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 liens avec la métropole strasbourgeoise	43
Pulsations urbaines	45
Comparaisons territoriales	46
ANNEXES	49



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.

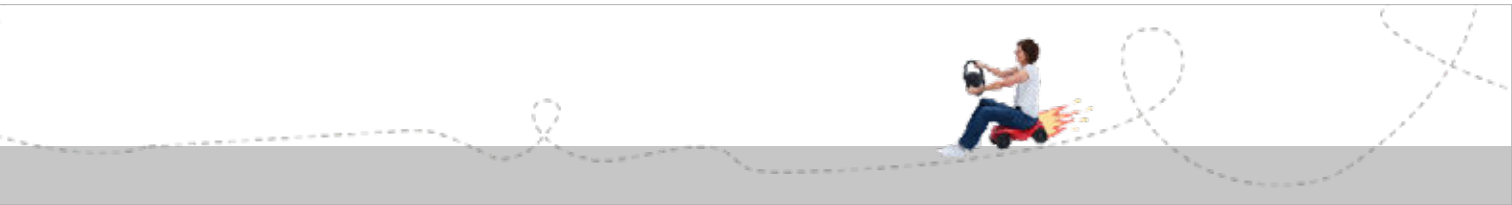
L'enquête est réalisée en deux temps distincts pour des questions de faisabilité. La première partie a eu lieu en 2024 sur le bassin de mobilité Nord-Alsace. Il regroupe l'ensemble du Bas-Rhin, l'intercommunalité haut-rhinoise du Val d'Argent, et trois intercommunalités mosellanes (Pays de Phalsbourg,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

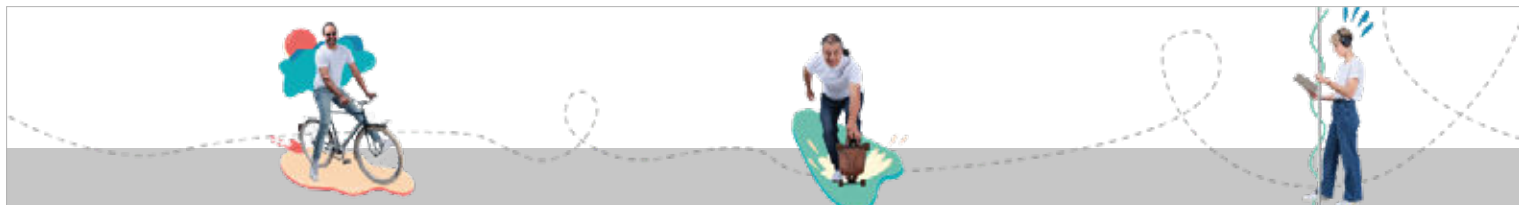
- Des entretiens réalisés du mardi au samedi par des enquêteurs spécialement formés.
- L'enquête ne porte que sur les déplacements réalisés pendant les jours ouvrés, du lundi au vendredi. Elle se concentre également sur la période « de plein fonctionnement du territoire », hors week-end, vacances scolaires, 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 la maîtrise d'ouvrage et ses partenaires.

- Le questionnaire comprend une fiche « Ménage » (caractéristiques du ménage), une fiche « Personne » (caractéristiques de la personne) et une fiche « Déplacements » (caractéristiques des déplacements), 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.



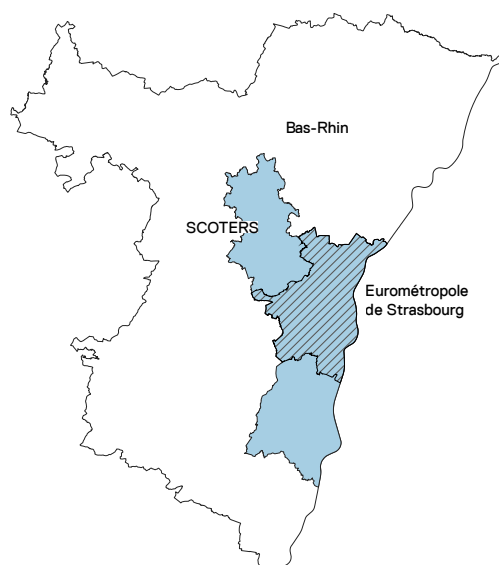
Les découpages territoriaux d'analyse



Les périmètres de SCoT :

- SCoT de la bande rhénane Nord
- SCoT de la Bruche-Mossig
- SCoT de Sélestat et sa Région
- SCoT du Piémont des Vosges
- SCoT de la Région de Saverne
- SCoT de la Région de Strasbourg (SCOTERS)
- SCoT Alsace du Nord (SCoTAN)
- Communauté de communes du Saulnois
- SCoT de l'Arrondissement de Sarrebourg

Ces découpages tiennent compte de la nature des problématiques traitées mais aussi de la représentativité des données disponibles.



Les secteurs de l'Eurométropole de Strasbourg :

• Strasbourg

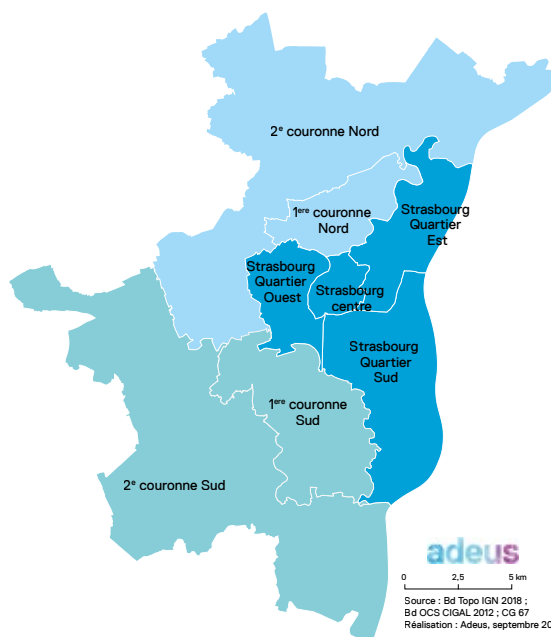
- **Strasbourg centre** : grande île, Krutenau, gare, place de Bordeaux
- **Quartiers Est** : Esplanade, port du Rhin, Robertsau, Orangerie
- **Quartiers Sud** : Neudorf, Musau, Neuhof, Meinau
- **Quartiers Ouest** : HautePierre, Cronenbourg, Koenigshoffen, Montagne Verte, Elsau

• Première couronne :

- **Première couronne Nord** : Schiltigheim, Bischheim, Hœnheim
- **Première couronne Sud** : Lingolsheim, Ostwald, Illkirch-Graffenstaden

• Seconde couronne :

- **Seconde couronne Nord** : La Wantzenau, Reichstett, Souffelweyersheim, Mundolsheim, Eckwersheim, Vendenheim, Lampertheim, Niederhausbergen, Mittelhausbergen, Oberhausbergen, Eckbolsheim, Wolfisheim, Oberschaeffolsheim.
- **Seconde couronne Sud** : Achenheim, Breuschwickersheim, Kolbsheim, Hangenbieten, Osthoffen, Holtzheim, Entzheim, Geispolsheim, Blaesheim, Lipsheim, Fegersheim, Eschau, Plobsheim.



adeus

0 2,5 5 km
Source : Bd Topo IGN 2018 ;
Bd OCS CIGAL 2012 ; CG 67
Réalisation : Adeus, septembre 2019

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.

Déplacements secondaires : concernent les déplacements dont ni l'origine, ni la destination ne sont le domicile.

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.

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.

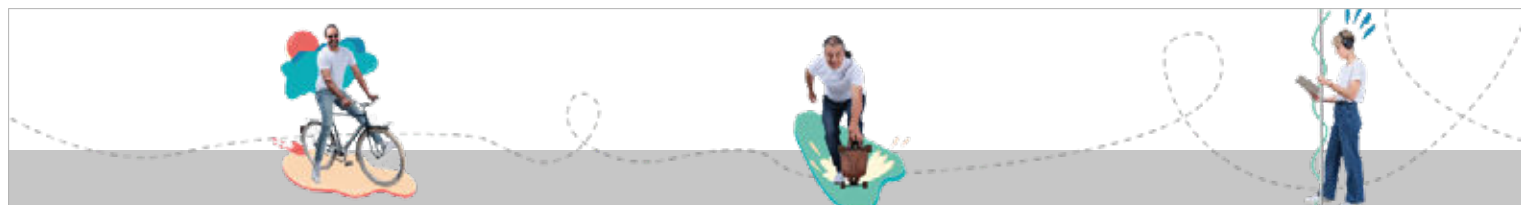
VPC : conducteur de véhicule particulier.

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 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.

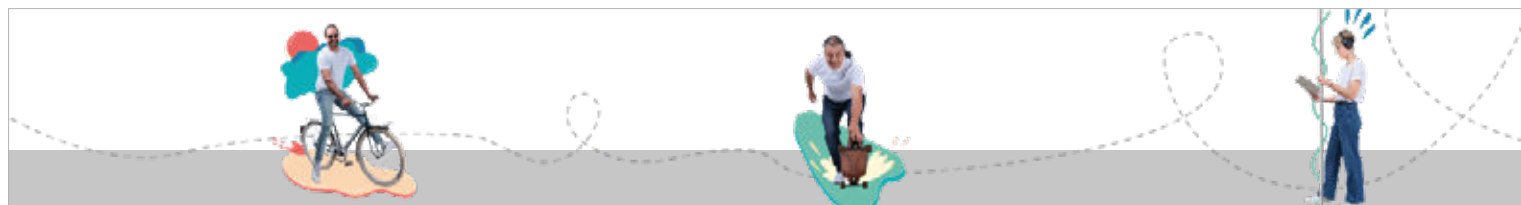
Zoom sur la mesure de l'évolution des déplacements entre deux enquêtes mobilité certifiées par le Cerema

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.

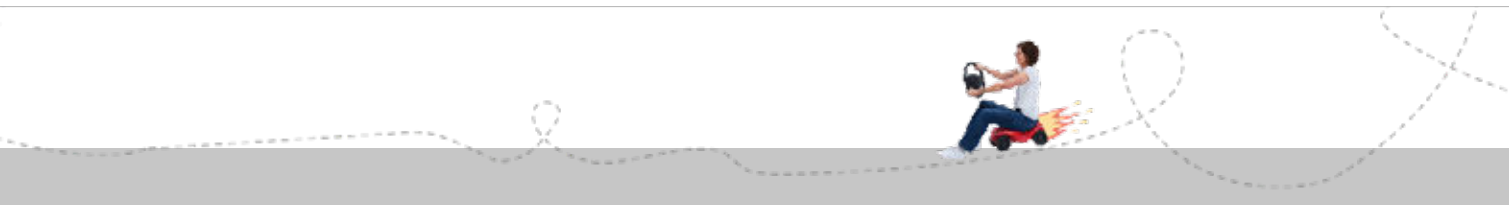
Zoom sur la comparaison de l'usage des transports collectifs urbains dans l'Eurométropole de Strasbourg entre l'EMC² et les données de la CTS

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.

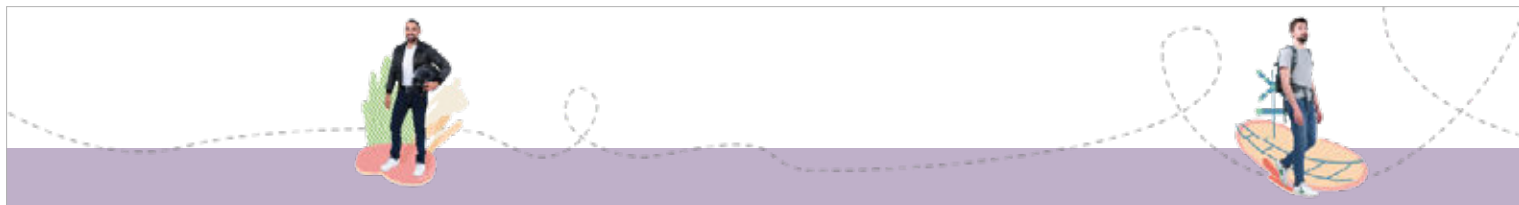
Malgré tout, le Cerema indique que les émissions/attractions de voyages en TCU observées dans les données de la CTS sont fortement corrélées aux données de l'EMC², avec un R² de 0,95 : cela confirme que l'EMC² capte très bien la structure spatiale de la demande de déplacements. Les indicateurs qui peuvent 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 projeté 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 SCOTERS effectuent **3,6 déplacements par jour et par personne en moyenne** et ceux de l'Eurométropole **3,5 déplacements**. Ces chiffres sont en baisse par rapport à 2009. Cette tendance est similaire dans le Bas-Rhin où les habitants effectuent en moyenne 3,7 déplacements en 2024.

Elle passe de 4,0 à 3,7 à l'échelle du Bas-Rhin et de 3,9 à 3,5 dans l'Eurométropole.

Derrière cette moyenne, il existe des réalités différentes en matière de mobilité.

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 constatée. On notera particulièrement : la conjoncture économique, l'augmentation du télétravail chez les actifs occupés, une météo défavorable sur le premier semestre 2024 et le vieillissement de la population en dehors de l'Eurométropole de Strasbourg.

Immobilité

L'immobilité (absence totale de déplacement sur le jour d'enquête) est assez stable selon les territoires. Environ une personne sur dix est immobile sur un jour moyen de semaine.

L'immobilité conserve des niveaux similaires à 2009 sur l'ensemble des territoires.

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 3,9 déplacements par personne et par jour sur l'Eurométropole. Cette valeur est en baisse sur tous les territoires du Bas-Rhin.

Les pratiques de mobilité des habitants de la 1^{re} couronne semblent rejoindre celles des habitants de Strasbourg, avec une mobilité des personnes mobiles et une baisse de la mobilité comparables.

Hypermobiles

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 %
SCOTERS	3,9	3,6	-9 %
SCOTERS hors Eurométropole	3,9	3,8	0 %
Eurométropole de Strasbourg	3,9	3,5	-11 %
Strasbourg	3,9	3,5	-9 %
1 ^{re} couronne	4,0	3,3	-17 %
2 ^e couronne	3,9	4,0	3 %

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 %
SCOTERS	10 %	9 %
SCOTERS hors Eurométropole	12 %	10 %
Eurométropole de Strasbourg	9 %	9 %
Strasbourg	9 %	9 %
1 ^{re} couronne	7 %	11 %
2 ^e couronne	12 %	7 %

MOBILITÉ DES PERSONNES MOBILES (DÉPLACEMENTS/PERSONNE/JOUR)
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 %
SCOTERS	4,3	3,9	-9 %
SCOTERS hors Eurométropole	4,4	4,3	-2 %
Eurométropole de Strasbourg	4,3	3,9	-10 %
Strasbourg	4,3	3,8	-11 %
1 ^{re} couronne	4,3	3,7	-13 %
2 ^e couronne	4,4	4,3	-3 %

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 %
SCOTERS	5 %	3 %
SCOTERS hors Eurométropole	5 %	5 %
Eurométropole de Strasbourg	5 %	3 %

Volumes de déplacements

Les déplacements quotidiens

Un jour moyen de semaine, du lundi au vendredi hors vacances scolaires, **les habitants du SCOTERS effectuent près de 1,9 million de déplacements dont 1,65 million pour les seuls habitants de l'Eurométropole.**

Les évolutions par rapport à 2009 sont variables d'un territoire à l'autre.

Sur les territoires où le nombre de déplacements est en hausse, cette variation est directement influencée par l'évolution démographique, qui est plus importante que la variation de mobilité.

La hausse du nombre de déplacements sur l'Eurométropole est portée par la hausse des déplacements en seconde couronne, tandis que la première couronne voit son nombre de déplacements diminuer (cf. page précédente).

$$\text{VOLUME DE DÉPLACEMENT (↕)} = \text{mobilité individuelle (↕↕)} \times \text{population (↗)}$$

NOMBRE DE DÉPLACEMENTS EFFECTUÉS QUOTIDIENNEMENT (MILLIERS)

TOUS MODES, DÉPLACEMENTS INTERNES ET EN LIEN AVEC LA ZONE D'ENQUÊTE

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 %
SCOTERS	1 929	1 969	2 %
SCOTERS hors Eurométropole	303	324	7 %
Eurométropole de Strasbourg	1 625	1 645	1 %
Strasbourg	879	892	2 %
1 ^{re} couronne	418	388	-7 %
2 ^e couronne	328	364	11 %

Les distances parcourues

Distance moyenne d'un déplacement

En 2024, la distance moyenne d'un déplacement est d'environ 3,5 km dans le SCOTERS et de 3 km pour les habitants de l'Eurométropole.

La distance moyenne d'un déplacement est la plus élevée dans le Bas-Rhin hors Eurométropole et dans le SCOTERS hors Eurométropole, s'élevant à quasiment 5,9 kilomètres, le programme d'activités des habitants de ces territoires s'établissant moins dans la proximité.

La distance moyenne d'un déplacement diminue entre 2009 et 2024 sur l'ensemble du SCOTERS. Cette tendance sur le SCOTERS va à l'inverse de la tendance sur le reste du département hors Eurométropole, où les distances moyennes parcourues sont stables.

Cette diminution de la distance moyenne est particulièrement sensible dans l'Eurométropole et tout particulièrement en seconde couronne. Ce « retour » vers une forme de proximité est à confirmer dans les années à venir.

DISTANCE MOYENNE D'UN DÉPLACEMENT (KM)

TOUS MODES, DÉPLACEMENTS INTERNES À LA ZONE D'ENQUÊTE

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 %
SCOTERS	3,8	3,5	-9 %
SCOTERS hors Eurométropole	6,3	5,9	-6 %
Eurométropole de Strasbourg	3,3	3,0	-11 %
Strasbourg	2,9	2,5	-12 %
1 ^{re} couronne	3,2	3,2	-2 %
2 ^e couronne	4,7	3,9	-18 %



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 16,5 km pour les Bas-Rhinois, de 12 km pour les habitants du SCOTERS et de 10 km pour l'Eurométropole.

En corollaire d'une baisse de la mobilité individuelle et de la distance moyenne d'un déplacement, le budget kilométrique quotidien moyen est en baisse pour les habitants de tous les territoires de l'enquête. La baisse est cependant particulièrement importante auprès des habitants de l'Eurométropole de Strasbourg (-20 %).

Total des kilomètres parcourus quotidiennement

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

Les habitants du SCOTERS cumulent quotidiennement 6,7 millions de kilomètres, soit plus de 17 fois la distance entre la terre et la lune. **Les habitants de l'Eurométropole parcourent à eux seuls 4,8 millions de kilomètres au quotidien.**

Le nombre moyen de kilomètres parcourus quotidiennement par habitant est en baisse depuis 2009 sur la plupart des territoires. La somme des kilomètres parcourus correspond au nombre d'habitants multiplié par la mobilité individuelle des habitants et par les kilomètres moyens parcourus. On constate ainsi que la hausse de la population ne compense pas la baisse de la mobilité individuelle et de la distance moyenne des déplacements, ce qui conduit à une baisse du nombre total de kilomètres parcourus quotidiennement.

BUDGET DISTANCE = mobilité individuelle × distance moyenne
(↗) (↘) (↗)

BUDGET DISTANCE QUOTIDIEN (KM)
TOUS MODES, DÉPLACEMENTS INTERNES À LA ZONE D'ENQUÊTE
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 %
SCOTERS	14,4	12,0	-17 %
SCOTERS hors Eurométropole	23,4	21,7	-7 %
Eurométropole de Strasbourg	12,7	10,2	-20 %
Strasbourg	10,8	8,5	-22 %
1 ^{re} couronne	12,6	10,3	-16 %
2 ^e couronne	18,1	15,2	-18 %

TOTAL KM = mobilité individuelle × distance moyenne × population
(↗) (↘) (↗) (↗)

TOTAL DE KILOMÈTRES PARCOURUS QUOTIDIENNEMENT PAR LES HABITANTS (EN MILLIERS DE KM)
DÉPLACEMENTS INTERNES À LA ZONE D'ENQUÊTE
Source Adeus, EMC² 2024, EMD 2009

	2009	2024	Évolution 2009-2024
Bas-Rhin	17 995	17 444	-3 %
Bas-Rhin hors Eurométropole	10 866	10 785	-1 %
SCOTERS	7 129	6 659	-7 %
SCOTERS hors Eurométropole	1 851	1 861	1 %
Eurométropole de Strasbourg	5 279	4 798	-9 %
Strasbourg	2 452	2 202	-10 %
1 ^{re} couronne	1 311	1 206	-8 %
2 ^e couronne	1 515	1 391	-8 %

La durée des déplacements

Durée moyenne d'un déplacement

La durée moyenne d'un déplacement est reconstruite grâce aux heures de départ et d'arrivée des déplacements renseignés par les enquêtes. Celle-ci reste relativement stable sur tous les territoires, légèrement inférieure à 20 minutes.

Budget temps quotidien

La baisse du budget kilométrique moyen ne donne pas lieu à une baisse du budget temps moyen aussi importante, le budget temps moyen croît même dans le Bas-Rhin hors Eurométropole.

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 contribuer à une diminution des distances et à une augmentation des temps passés à se mouvoir.

DURÉE MOYENNE D'UN DÉPLACEMENT (EN MINUTES)

TOUS MODES, DÉPLACEMENTS INTERNES À LA ZONE D'ENQUÊTE

Source Adeus, EMC² 2024, EMD 2009

	2009	2024
Bas-Rhin	17	18
Bas-Rhin hors Eurométropole	16	19
SCOTERS	18	17
SCOTERS hors Eurométropole	17	19
Eurométropole de Strasbourg	18	17
Strasbourg	18	17
1 ^{re} couronne	18	18
2 ^e couronne	18	18

BUDGET TEMPS PAR PERSONNE (EN MINUTES)

TOUS MODES, DÉPLACEMENTS INTERNES À LA ZONE D'ENQUÊTE

Source Adeus, EMC² 2024, EMD 2009

	2009	2024	Évolution 2009-2024
Bas-Rhin	61	65	7 %
Bas-Rhin hors Eurométropole	60	69	15 %
Eurométropole de Strasbourg	64	61	-5 %

Le volume de déplacements par mode

Dans le Bas-Rhin, 1,5 million de déplacements sont réalisés quotidiennement en voiture (conducteur) par les habitants, ce qui en fait le premier mode de déplacement.

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 est inversée au sein de l'Eurométropole et du SCOTERS où **la marche est le premier mode de transport en volume, avec 670 000 déplacements réalisés quotidiennement à pied au sein de l'Eurométropole, et près de 750 000 déplacements dans le SCOTERS.**

NOMBRE DE DÉPLACEMENTS EFFECTUÉS QUOTIDIENNEMENT PAR MODE (EN MILLIERS) DÉPLACEMENTS INTERNES À LA ZONE D'ENQUÊTE

Source Adeus, EMC² 2024

	Bas-Rhin	Bas-Rhin hors SCOTERS	SCOTERS	SCOTERS hors Eurométropole	Eurométropole de Strasbourg
Marche	1 293 +30 %	544 +35 %	749 +26 %	82 +54 %	667 +24 %
Vélo	291 +32 %	99 +15 %	192 +42 %	11	181 +48 %
TCU	234 +6 %	29	205 +6 %	5	200 +6,4 %
TCI	125 +21 %	96 +33 %	29	18	11
VPC	1 567 -15 %	927 -7 %	640 -16 %	170 +1 %	470 -21 %
VPP	358 -35 %	204 -35 %	154 -30 %	37	117 -32 %

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 64 % des kilomètres parcourus par les habitants de l'Eurométropole de Strasbourg, contre 80 % des kilomètres parcourus par les habitants du SCOTERS hors Eurométropole.

Cependant, les distances parcourues en voiture sont en diminution, et ce sur tous les territoires, même si l'essentiel de cette diminution est portée par le SCOTERS et plus particulièrement l'Eurométropole.

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

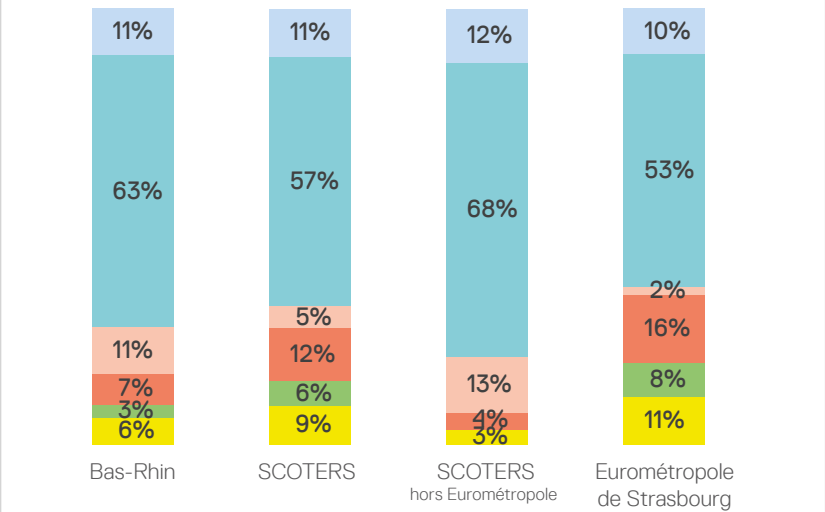
Enfin, malgré l'usage élevé et croissant de la marche à pied, celle-ci n'a qu'un impact réduit dans la répartition des kilomètres parcourus par mode.

RÉPARTITION DES DISTANCES PARCOURUES PAR MODE
(EN MILLIERS DE KM) DÉPLACEMENTS INTERNES À LA ZONE D'ENQUÊTE
Source Adeus, EMC² 2024

	Bas-Rhin	Bas-Rhin hors SCOTERS	SCOTERS	SCOTERS hors Eurométropole	Eurométropole de Strasbourg
Marche	1 079 +46 %	498 +64 %	590 +34 %	64	526 +31 %
Vélo	525 +49 %	142 +17 %	383 +66 %	9	373 +74 %
TCU	1 208 +14 %	396	812 +10 %	66	746 +9 %
TCI	1 852 +62 %	1 529 +75 %	323	236	86
VPC	10 916 -7 %	7 094 -3 %	3 822 -13 %	1 257 -5 %	2 565 -17 %
VPP	1 865 -37 %	1 135 -41 %	730 -30 %	229	501 -33 %

Les évolutions sont uniquement indiquées sur les volumes suffisamment importants et en raison des arrondis, la somme peut varier entre 99 et 101 % mais correspond bien à une somme sans arrondi de 100%..

RÉPARTITION DES DISTANCES PARCOURUES PAR MODE (EN %)
DÉPLACEMENTS INTERNES À LA ZONE D'ENQUÊTE - Source Adeus, EMC² 2024



Le volume de déplacements par mode et motif

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

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

On observe ainsi :

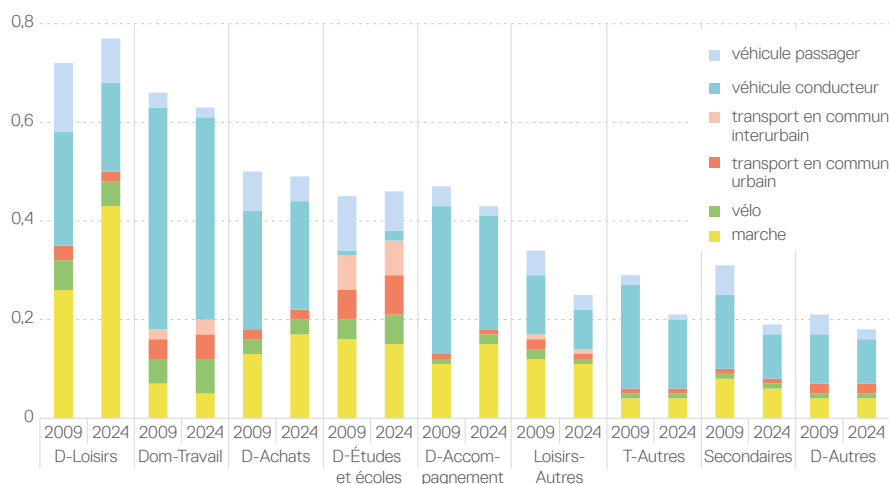
- Une croissance importante du motif loisirs (cf. lexique) depuis le domicile **sur tous les territoires**.
- **Un recours à la marche de plus en plus marqué**, en particulier dans le cadre des déplacements liés aux loisirs et des motifs d'accompagnement.
- Une diminution notable de l'usage de la voiture sur l'ensemble des motifs de déplacement, bien qu'elle reste encore très majoritaire sur les flux domicile-travail.
- Une mobilité domicile-travail qui diminue, ce qui peut être dû à la généralisation du télétravail pour une partie des actifs, à l'intégration du motif travail dans des boucles de déplacements ou encore à la réduction des retours au domicile lors de la pause méridienne.

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

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

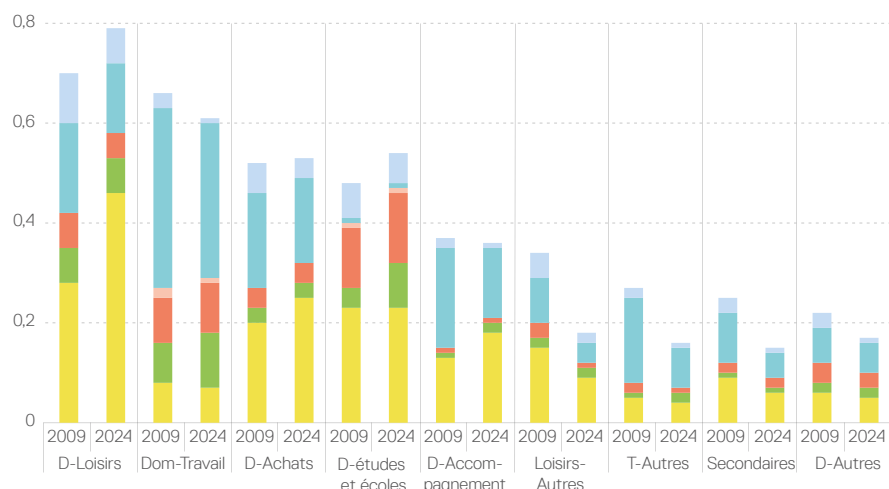
DÉPLACEMENTS INTERNES À LA ZONE D'ENQUÊTE POUR CHAQUE FAMILLE DE MOTIFS, L'ORIGINE/DESTINATION (O/D) S'ENTEND DANS UN SENS COMME DANS L'AUTRE : DOMICILE-TRAVAIL = TRAVAIL-DOMICILE (D-T = T-D)

Source Adeus, EMC² 2024, EMD 2009



RÉPARTITION DE LA MOBILITÉ INDIVIDUELLE PAR MODES ET GRANDES FAMILLES DE MOTIFS - FLUX EN LIEN AVEC LE BAS-RHIN

Source Adeus, EMC² 2024, EMD 2009





Le télétravail

Suite à la crise de la 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 6 % des actifs au sein de l'Eurométropole à avoir télétravaillé, ce qui représente seulement 2 % de la population totale.

Néanmoins, **plus d'un actif occupé de l'Eurométropole sur quatre déclare avoir télétravaillé au moins une fois dans le mois.**

Ces proportions sont similaires à l'échelle du Bas-Rhin dans son ensemble.

PART DES ACTIFS OCCUPÉS AYANT TÉLÉTRAVAILLÉ LA VEILLE DE L'ENQUÊTE - Source Adeus, EMC² 2024

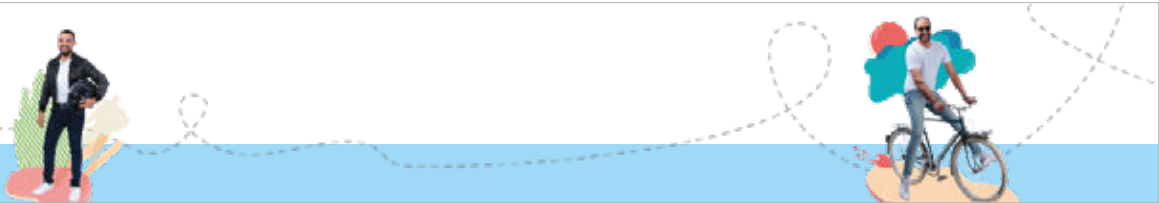
	Part des actifs occupés au sein du territoire concerné	Part des actifs occupés ayant télétravaillé la veille de l'enquête parmi la population active occupée du territoire	Part des actifs occupés ayant télétravaillé parmi la population totale du territoire
Eurométropole	41 %	6 %	2 %
Bas-Rhin hors Eurométropole	47 %	4 %	2 %
Bas-Rhin	44 %	5 %	2 %

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

	Eurométropole	Bas-Rhin hors Eurométropole	Bas-Rhin
Non, jamais/pas de réponse	72 %	76%	74 %
Oui, occasionnellement	7 %	7%	7 %
Oui, plusieurs jours par mois	4 %	3%	3 %
Oui, un ou plusieurs jours par semaine	17 %	14%	14 %
TOTAL	100 %	100 %	100 %
Part totale déclarant télétravailler au moins occasionnellement	28 %	24 %	26 %



POURQUOI (se déplace-t-on) ?



Les motifs de déplacement

Répartition des déplacements par motif de destination

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

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

Selon le territoire, il existe néanmoins quelques différences dans la répartition des motifs traduisant probablement d'abord les caractéristiques d'occupation de celui-ci. Ainsi, la proportion plus importante de motifs « études/école » dans la ville de Strasbourg et la première couronne de l'Eurométropole de Strasbourg est d'abord à mettre en regard avec la plus forte population estudiantine logeant dans ces territoires. Au contraire, la plus faible proportion de motifs d'accompagnement sur l'Eurométropole peut être due à des aménagements ou solutions de transport favorisant l'autonomie des plus jeunes et des personnes âgées.

Pour information, le motif « travail » intègre tous les déplacements vers le travail. Ainsi, un déplacement au cours de la pause méridienne, s'il est en lien avec le travail à l'origine ou la destination, sera comptabilisé. Pour cette raison, le poids des pratiques de proximité (marche notamment) est renforcé par rapport aux enquêtes nationales portant uniquement sur la navette quotidienne domicile/travail.

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

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

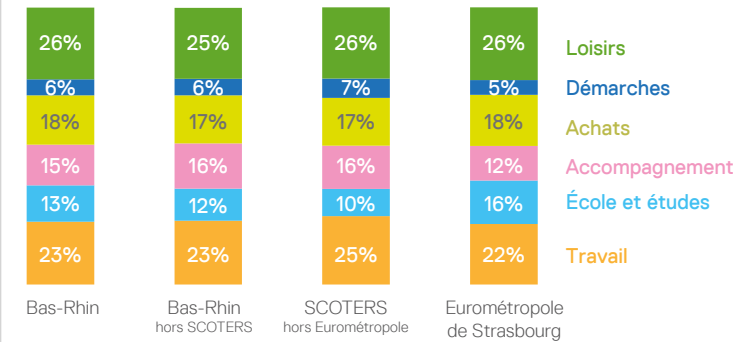
RÉPARTITION DES MOTIFS À DESTINATION (HORS DOMICILE) EN 2024

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

	Bas-Rhin	Bas-Rhin hors SCOTERS	SCOTERS hors Eurométropole	Eurométropole de Strasbourg
Travail	23%	23%	25%	22%
École et études	13%	12%	10%	16%
Accompagnement	15%	16%	16%	12%
Achats	18%	17%	17%	18%
Démarches	6%	6%	7%	5%
Loisirs	26%	25%	26%	26%
Autres	1%	1%	1%	1%

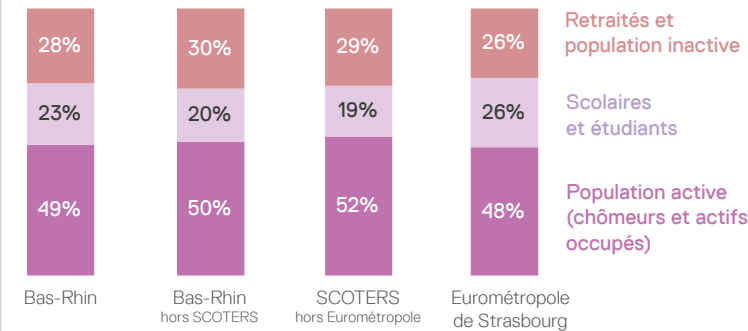
RÉPARTITION DES MOTIFS (HORS DOMICILE) EN 2024

Source Adeus, EMC² 2024



OCCUPATION PRINCIPALE SELON LA ZONE DE RÉSIDENCE

Source Adeus, EMC² 2024





POURQUOI ?

La mobilité en fonction de l'âge

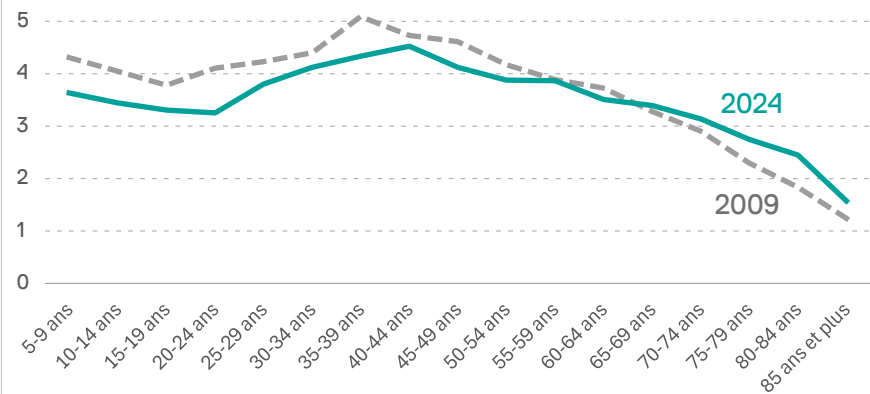
La mobilité varie sensiblement en fonction de l'âge et des grandes étapes de la vie des individus. Dans l'enfance, la mobilité est dépendante des parents. Puis, petit à petit, l'enfant gagne en autonomie. Après l'adolescence, vient l'acquisition de l'indépendance, moment où l'individu choisit son programme 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.

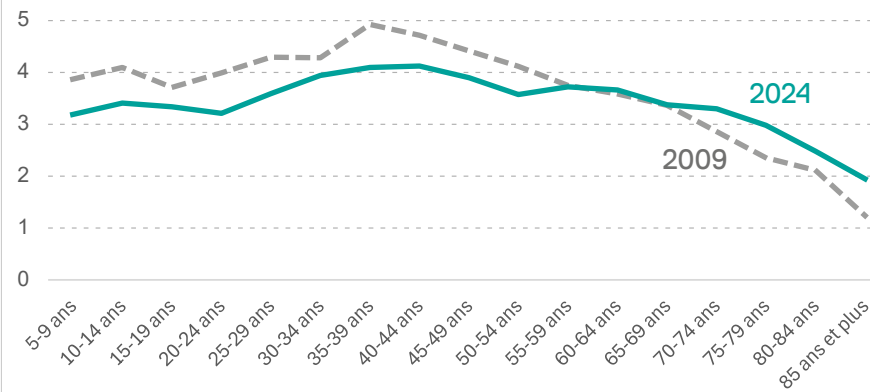
Celui-ci s'explique aussi par les personnes retraitées qui adoptent plus fréquemment les modes actifs, ce qui contribue à une mobilité plus élevée chez les plus de 65 ans par rapport à 2009. Cette évolution s'inscrit dans une tendance générationnelle, marquée par une pratique accrue du « sport-santé » dans cette tranche d'âge.

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

➔ **DANS LE BAS-RHIN :**



➔ **DANS L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG :**



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.

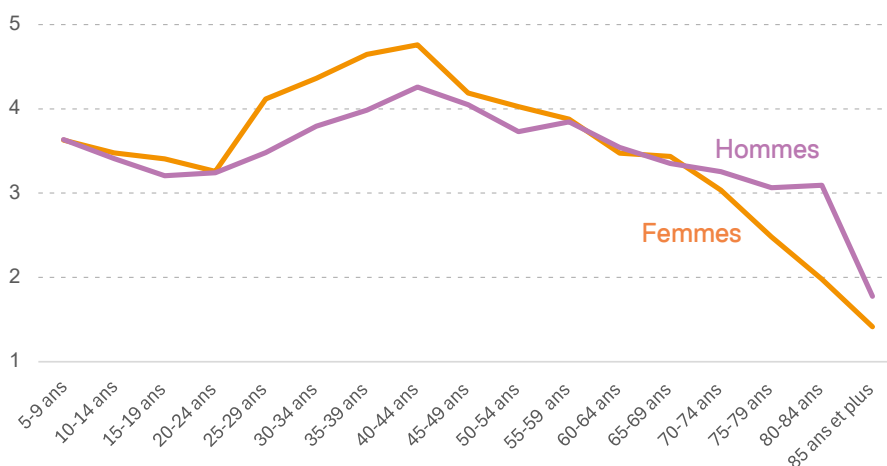
À partir de 70 ans, la mobilité individuelle des hommes est plus élevée que celle des femmes, car si hommes et femmes ont une espérance de vie en bonne santé très proche, l'espérance de vie totale des femmes est plus importante. Il y a donc plus de risques qu'elles soient en mauvaise santé, et donc moins 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

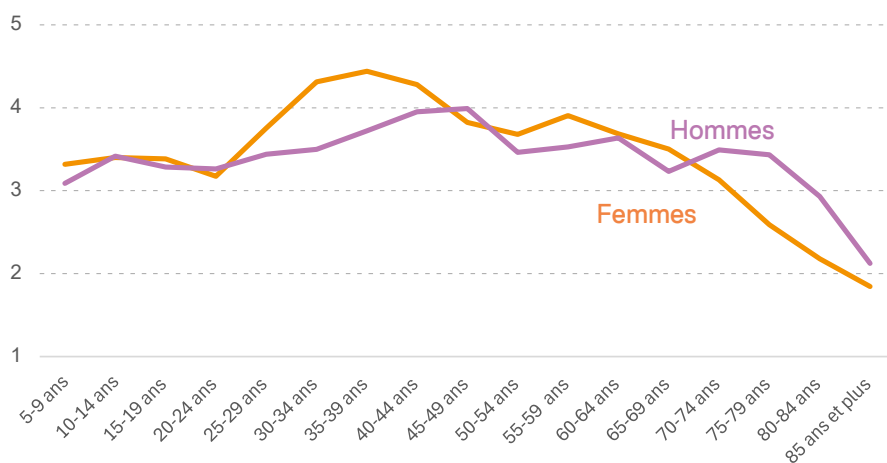
DIFFÉRENTIEL DE MOBILITÉ ENTRE LES HOMMES ET LES FEMMES EN 2024

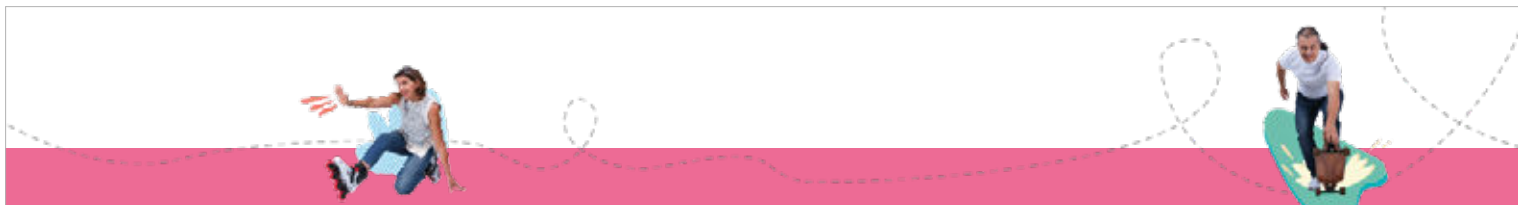
ENSEMBLE DES FLUX - Source Adeus, EMC² 2024, EMD 2009

→ DANS LE BAS-RHIN :



→ DANS L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG :





COMMENT

(se déplace-t-on) ?

Équipement des personnes et des ménages

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.

On observe une légère démotorisation des ménages dans le Bas-Rhin et sur le territoire de l'Eurométropole.

Le nombre de véhicules totaux a augmenté sur ces territoires, mais moins vite que le nombre de ménages, conduisant à une diminution du nombre de véhicules par ménage.

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
SCOTERS	1,1	1,1
SCOTERS hors Eurométropole	1,7	1,7
Eurométropole de Strasbourg	1,0	1,0
Strasbourg	0,8	0,8
1 ^{ère} couronne	1,1	1,0
2 ^e couronne	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
SCOTERS	0,6	0,6
SCOTERS hors Eurométropole	0,8	0,9
Eurométropole de Strasbourg	0,6	0,6
Strasbourg	0,5	0,5
1 ^{ère} couronne	0,6	0,6
2 ^e couronne	0,8	0,8

COMMENT ?

Possession du permis de conduire

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

Nombre de vélos possédés par personne et par ménage

Le niveau d'équipement en vélo **des ménages et des personnes** présente une baisse chez les habitants de l'Eurométropole par rapport à 2009, le nombre total de vélos sur l'Eurométropole ayant crû moins vite que le nombre de ménages ou d'habitants. Le nombre de vélos étant stable à l'échelle individuelle, on observe probablement les effets de la décohabitation plutôt qu'une baisse de l'équipement vélo.

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
SCOTERS	0,7	0,7
SCOTERS hors Eurométropole	0,9	0,9
Eurométropole de Strasbourg	0,7	0,7
Strasbourg	0,6	0,6
1 ^{re} couronne	0,7	0,6
2 ^e couronne	1,0	0,9

Taux de possession du permis de conduire parmi les 18 ans et plus

Source Adeus, EMC² 2024, EMD 2009

	2009	2024
Bas-Rhin	83 %	87 %
Bas-Rhin hors Eurométropole	87 %	92 %
SCOTERS hors Eurométropole	88 %	93 %
Eurométropole de Strasbourg	78 %	80 %
Strasbourg	74 %	76 %
1 ^{re} couronne	79 %	82 %
2 ^e couronne	86 %	93 %

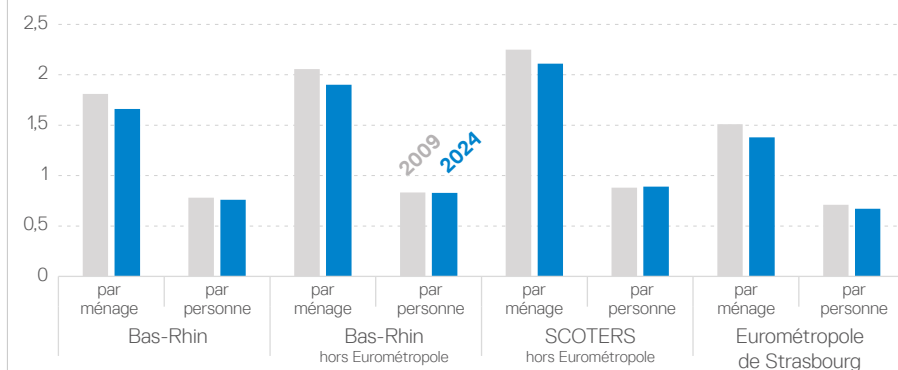
NOMBRE MOYEN DE VÉLOS PAR MÉNAGE

Source Adeus, EMC² 2024, EMD 2009

	2009	2024
Bas-Rhin	1,8	1,7
Bas-Rhin hors Eurométropole	2,1	1,9
SCOTERS	1,6	1,5
SCOTERS hors Eurométropole	2,3	2,1
Eurométropole de Strasbourg	1,5	1,4
Strasbourg	1,3	1,3
1 ^{re} couronne	1,5	1,3
2 ^e couronne	2,4	1,9

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.

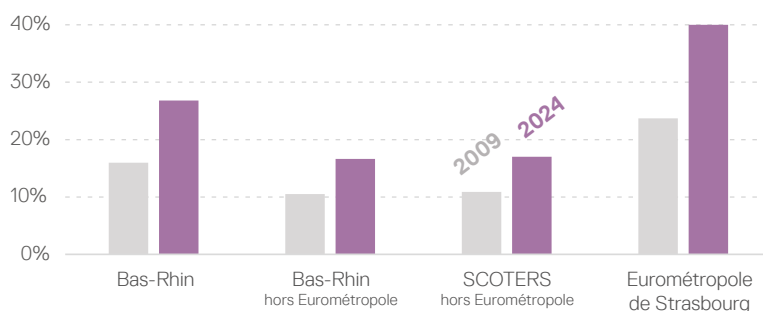
Dans l'Eurométropole de Strasbourg, 40 % des habitants déclarent disposer d'un abonnement aux transports collectifs (valable la veille de l'enquête) en 2024, soit quasiment un doublement de leur part par rapport à 2009.

Notons que la part de jeunes de 5 à 18 ans abonnés habitant l'Eurométropole de Strasbourg a doublé par rapport à 2009, passant de 36 % à 72 %. Cette hausse est notamment due à la mise en œuvre de la gratuité des transports collectifs pour les jeunes au sein de l'agglomération strasbourgeoise fin 2022.

Précision : 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 %
SCOTERS	22 %	36 %
SCOTERS hors Eurométropole	11 %	17 %
Eurométropole de Strasbourg	24 %	40 %
Strasbourg	26 %	46 %
1 ^{ère} couronne	23 %	39 %
2 ^e couronne	17 %	26 %



Parts modales

Parts modales des déplacements

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

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

La baisse importante de l'usage de la voiture passager s'explique, en partie, par de nouvelles pratiques d'accompagnement, qui n'ont plus lieu en voiture mais à vélo par exemple.

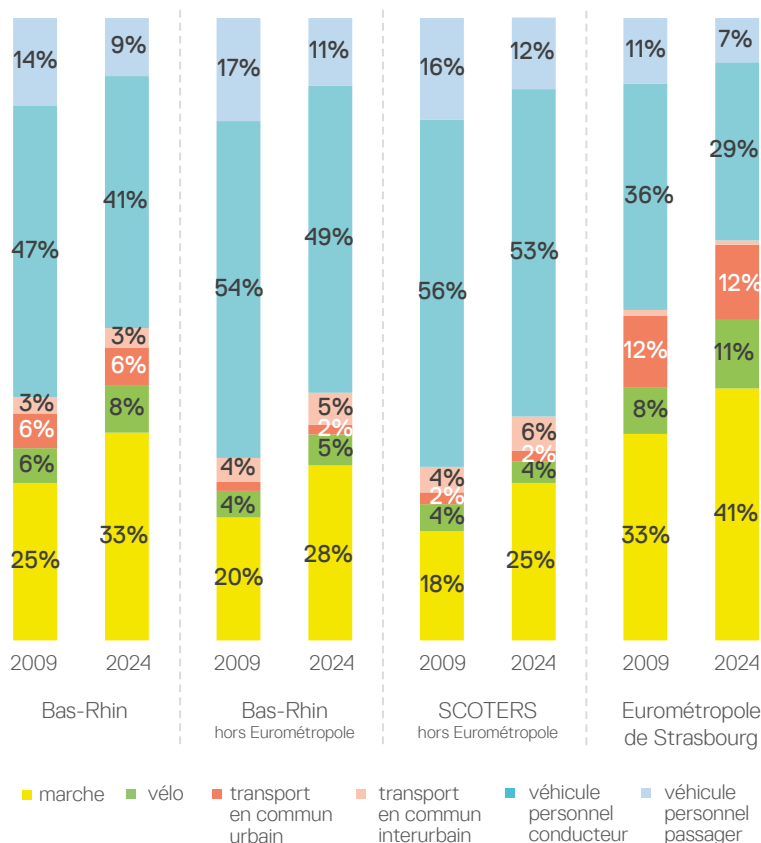
Au sein du SCOTERS, la part modale de la voiture diminue également au profit de la marche et également des transports en commun interurbains.

La croissance de la fréquentation du réseau TCU est sous-estimée, notamment en raison de la moindre prise en compte des étudiants dans l'enquête de 2024 (les étudiants habitant en résidence étudiante n'ayant pas été enquêtés). Plus que les variations, c'est bien l'ordre de grandeur en 2024 (12-15 % de part modale des transports en commun) qu'il convient de retenir.

Tableau détaillé disponible en annexe - tableau n°3

PARTS MODALES DES DÉPLACEMENTS EN LIEN AVEC LE BAS-RHIN EN 2009 ET 2024 - FLUX 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 SCOTERS HORS EUROMÉTROPOLE

	2009	2024	Évolution de la part modale (en points)
Marche	18 %	25 %	8
Vélo	4 %	4 %	-1
TCI	4 %	6 %	1
TCU	2 %	2 %	0
VPC	56 %	53 %	-3
VPP	16 %	12 %	-5

... 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 L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG

	2009	2024	Évolution de la part modale (en points)
Marche	33 %	41 %	7
Vélo	8 %	11 %	4
TCI	1 %	1 %	0
TCU	11 %	12 %	1
VPC	36 %	29 %	-8
VPP	11 %	7 %	-3

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 l'Eurométropole :

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

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 trajets, permet d'évaluer la contribution de chaque mode de transport à la production kilométrique totale. Cela donne ainsi une meilleure idée de leur impact respectif en matière de consommation d'énergie et de qualité de l'air.

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

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

On observe ainsi une baisse de la part de la voiture conducteur dans les kilomètres produits, bien qu'elle représente encore 80 % des kilomètres parcourus sur l'ensemble des déplacements dans le SCOTERS hors Eurométropole et 65 % pour les habitants de l'Eurométropole de Strasbourg.

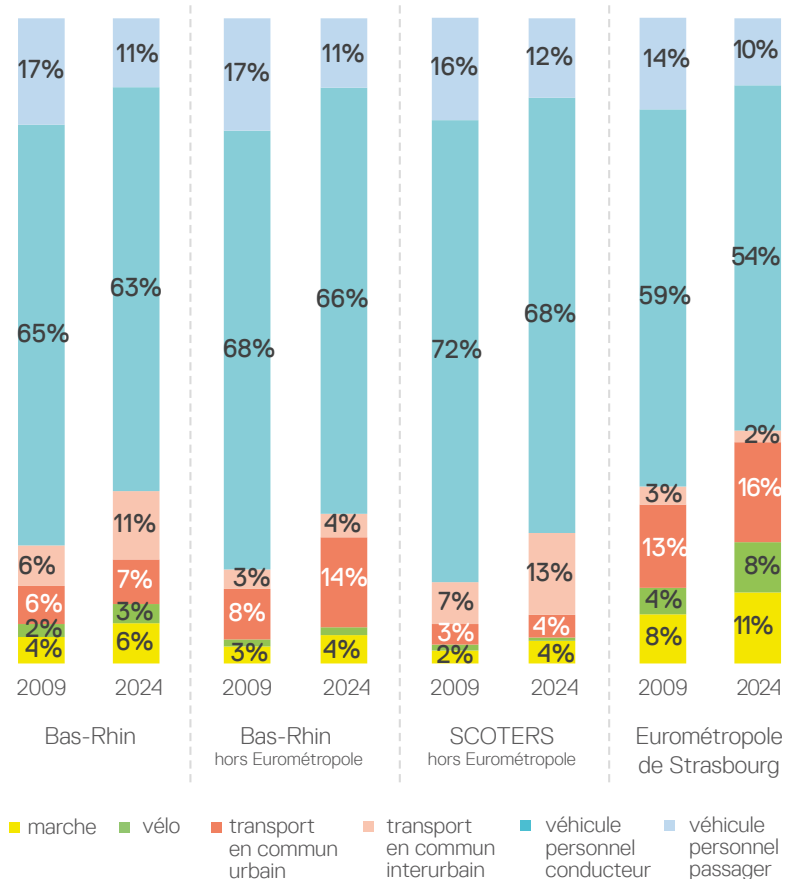
La diminution de cette part s'est faite au profit du train et du car, qui permettent d'offrir une alternative sérieuse à la voiture sur les longues distances, et dont l'offre s'est étoffée depuis 2009 grâce à la mise en place du Réseau express métropolitain européen notamment.

L'augmentation de la part modale kilométrique à vélo résulte de l'augmentation des trajets mais également des distances, due, en partie, à la croissance des trajets réalisés en VAE.

KILOMÈTRES PRODUITS PAR MODE PAR LES 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.

À l'échelle du Bas-Rhin hors Eurométropole, la majorité des déplacements sont de courtes distances (58 % des déplacements font moins de 3 km et 68 % moins de 5 km) mais représente une minorité de kilomètres produits (16 %). À l'inverse, une minorité de déplacements représente la grande majorité des kilomètres produits : **70 % des kilomètres sont produits par seulement 19 % des déplacements.**

À l'échelle de l'Eurométropole, la majorité des déplacements concerne de courtes distances (72 % des déplacements font moins de 3 km et 84 % moins de 5 km) mais ils représentent une part plus importante des kilomètres produits (41 %).

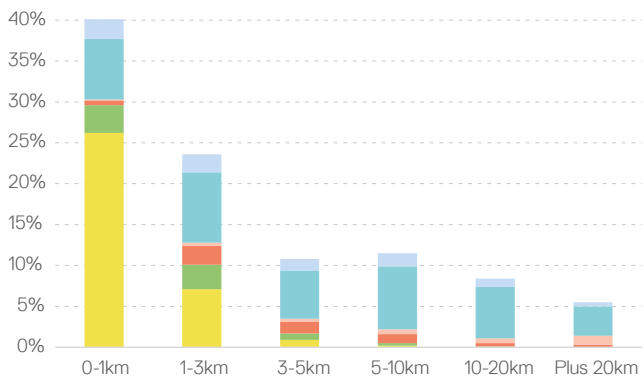
Ici, comme dans le reste du document, les parts modales d'un territoire s'entendent comme les parts modales de l'ensemble des habitants du territoire et n'intègrent pas les déplacements des visiteurs sur ce territoire.

Pour les parts modales et parts modales kilométriques à l'échelle de Strasbourg, se référer aux tableaux en annexe – tableaux n°3 et 4

⇒ DANS LE BAS-RHIN :

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

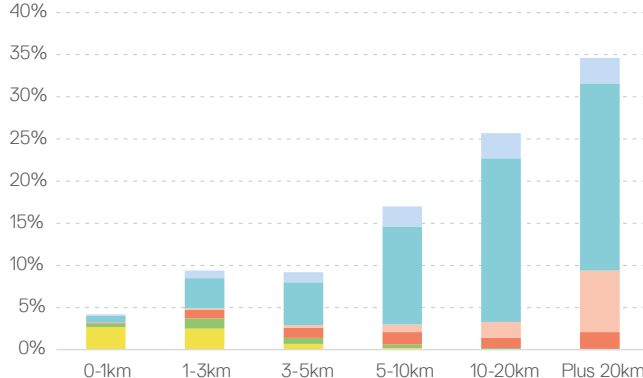
Source Adeus, EMC² 2024, EMD 2009



	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



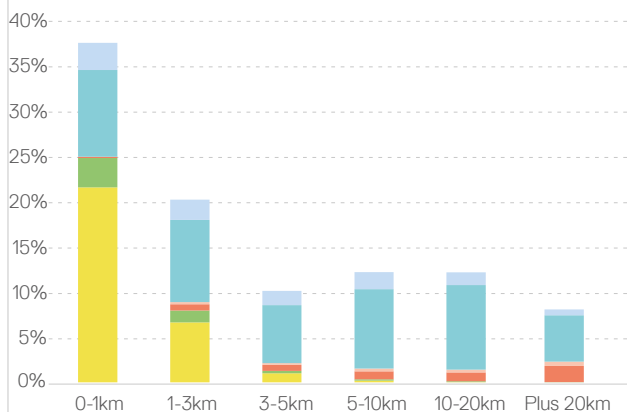
	0-1 km		1-3 km		3-5 km		5-10 km		10-20 km		Plus de 20 km	
	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024
VPP	0%	0%	1%	1%	2%	1%	3%	2%	4%	3%	5%	3%
VPC	1%	1%	5%	4%	6%	5%	12%	12%	18%	19%	24%	22%
TCI	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	1%	2%	2%	3%	7%
TCU	0%	0%	1%	1%	1%	1%	1%	2%	1%	1%	2%	2%
Vélo	0%	0%	1%	1%	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%

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

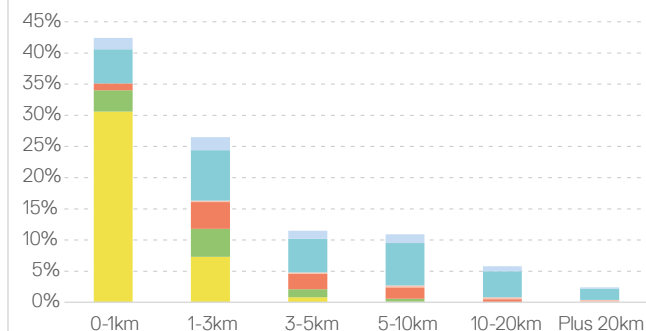


	0-1 km		1-3 km		3-5 km		5-10 km		10-20 km		Plus de 20 km	
	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024
VPP	4%	3%	4%	2%	2%	2%	3%	2%	2%	1%	1%	1%
VPC	11%	10%	12%	9%	7%	6%	9%	9%	8%	9%	5%	5%
TCI	0%	0%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	2%
TCU	0%	0%	0%	1%	0%	1%	0%	1%	0%	1%	0%	2%
Vélo	3%	3%	1%	1%	0%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

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

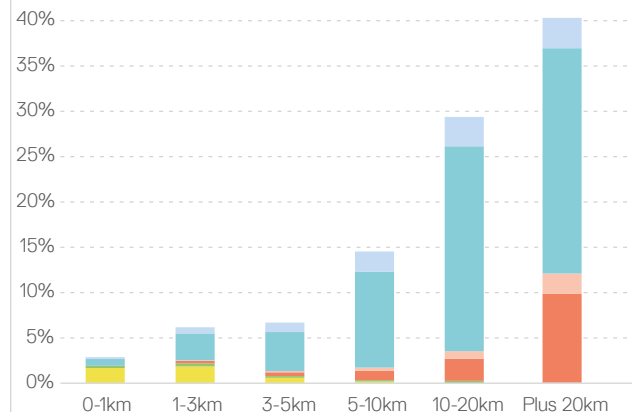
Source Adeus, EMC² 2024, EMD 2009



	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	3%	2%	3%	2%	2%	1%	2%	1%	1%	1%	1%	0%
VPC	7%	6%	11%	8%	7%	5%	8%	7%	4%	4%	2%	2%
TCI	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
TCU	1%	1%	4%	4%	3%	3%	2%	2%	0%	1%	0%	0%
Vélo	3%	3%	3%	5%	1%	1%	0%	1%	0%	0%	0%	0%
Marche	26%	31%	4%	7%	1%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Total	40%	43%	26%	27%	13%	12%	12%	11%	6%	6%	3%	3%

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

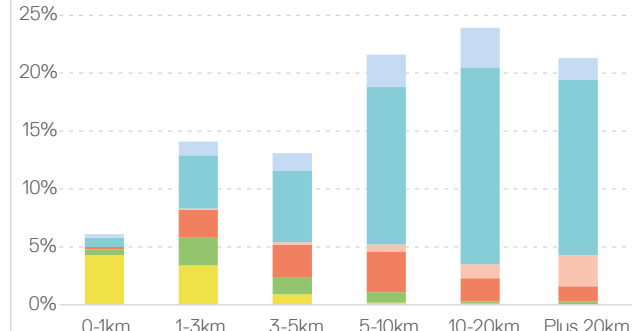
Source Adeus, EMC² 2024, EMD 2009



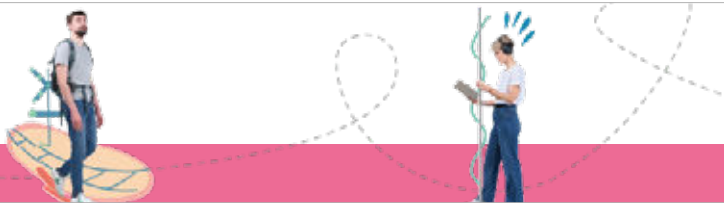
	0-1 km		1-3 km		3-5 km		5-10 km		10-20 km		Plus de 20 km	
	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024
VPP	0%	0%	1%	1%	1%	1%	3%	2%	5%	3%	6%	3%
VPC	1%	1%	4%	3%	5%	4%	11%	11%	21%	23%	27%	25%
TCI	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	1%	2%	2%	4%	10%
TCU	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	1%	2%	2%
Vélo	0%	0%	0%	0%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



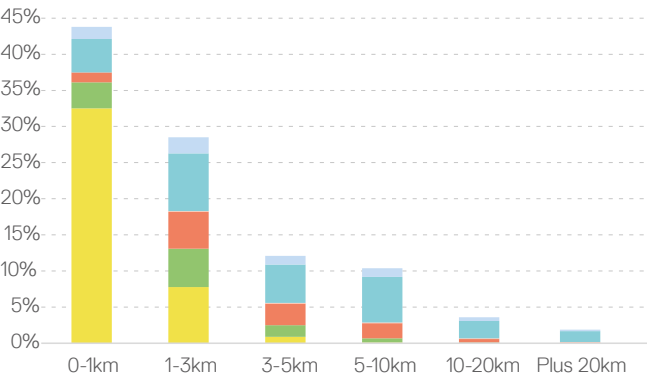
	0-1 km		1-3 km		3-5 km		5-10 km		10-20 km		Plus de 20 km	
	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024	2009	2024
VPP	0%	0%	2%	1%	2%	2%	3%	3%	4%	3%	4%	2%
VPC	1%	1%	5%	5%	7%	6%	14%	14%	16%	17%	19%	15%
TCI	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	1%	1%	2%	3%
TCU	0%	0%	2%	2%	3%	3%	3%	4%	1%	2%	1%	1%
Vélo	0%	1%	1%	2%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



COMMENT ?

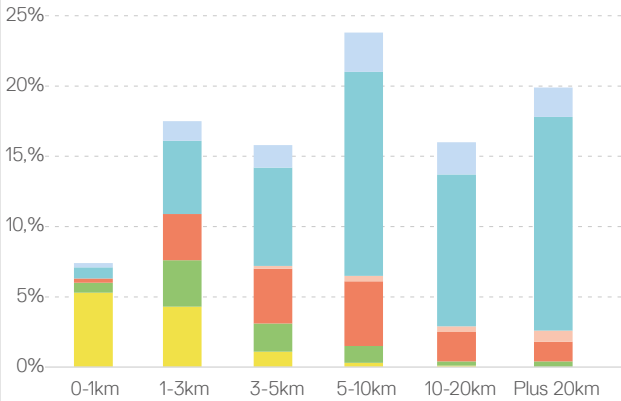
⇒ DANS L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG :

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	2%	2%	3%	2%	2%	1%	2%	1%	1%	1%	0%	0%
VPC	7%	5%	11%	8%	7%	5%	7%	6%	3%	2%	2%	2%
TCI	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
TCU	1%	1%	5%	5%	3%	3%	2%	2%	0%	1%	0%	0%
Vélo	3%	4%	3%	5%	1%	2%	0%	1%	0%	0%	0%	0%
Marche	28%	33%	5%	8%	1%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Total	42%	44%	27%	28%	13%	12%	11%	10%	4%	4%	3%	2%

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%	2%	1%	2%	2%	3%	3%	3%	2%	4%	2%
VPC	1%	1%	6%	5%	8%	7%	15%	15%	11%	11%	18%	15%
TCI	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	2%	1%
TCU	0%	0%	3%	3%	4%	4%	4%	5%	1%	2%	1%	1%
Vélo	1%	1%	2%	3%	1%	2%	1%	1%	0%	0%	0%	0%
Marche	4%	5%	2%	4%	1%	1%	1%	0%	0%	0%	0%	0%
Total	6%	7%	15%	18%	15%	16%	24%	24%	15%	16%	25%	20%

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).

Hormis pour le motif travail, où la voiture reste le mode dominant, la marche à pied est l'un des modes de déplacements les plus utilisés par les habitants de l'Eurométropole.

Il faut y voir un effet de la densité urbaine, qui permet de réaliser l'essentiel de son programme d'activités dans la proximité, et des politiques renforçant la performance relative des modes alternatifs face à la voiture particulière.

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

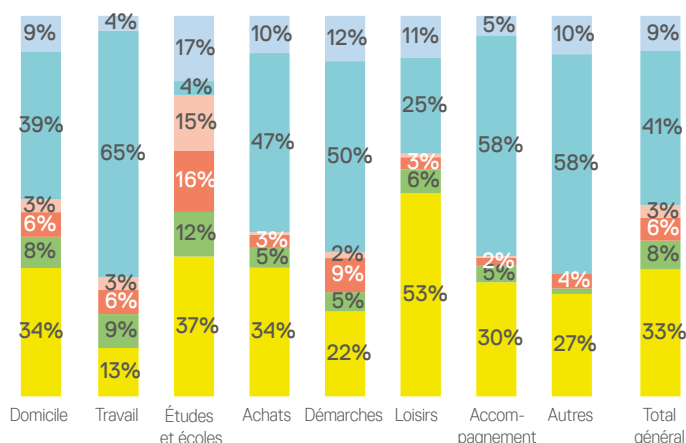
Un tableau détaillé est disponible en annexe – tableau n°5

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

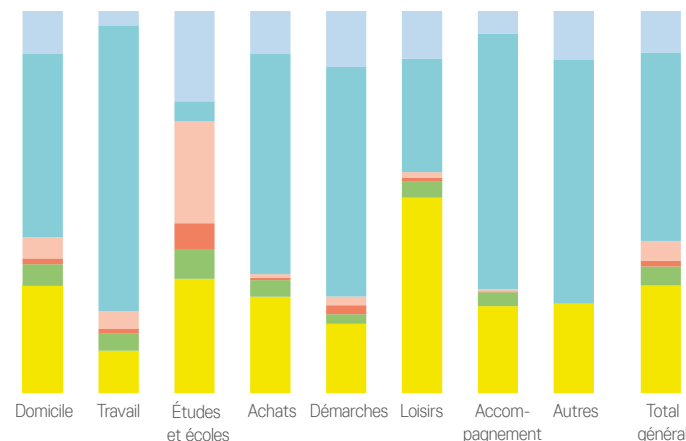
PARTS MODALES SELON LES MOTIFS À DESTINATION EN 2024

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

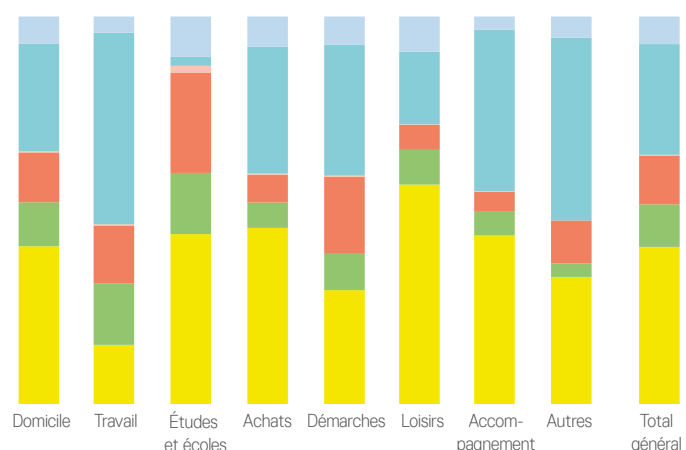
→ DANS LE BAS-RHIN :



→ DANS LE BAS-RHIN HORS EUROMÉTROPOLE :



→ DANS L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG :



Motifs et modes

Motifs selon les modes de déplacement

La page précédente présentait les déplacements sous l'angle des modes employés selon les motifs (comment va-t-on à telle ou telle activité ?). La présente page analyse les motifs selon les modes (que fait-on lorsque l'on se déplace avec tel ou tel mode ?). Cette approche de l'articulation entre modes et motifs permet de mettre en lumière certaines caractéristiques des modes.

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

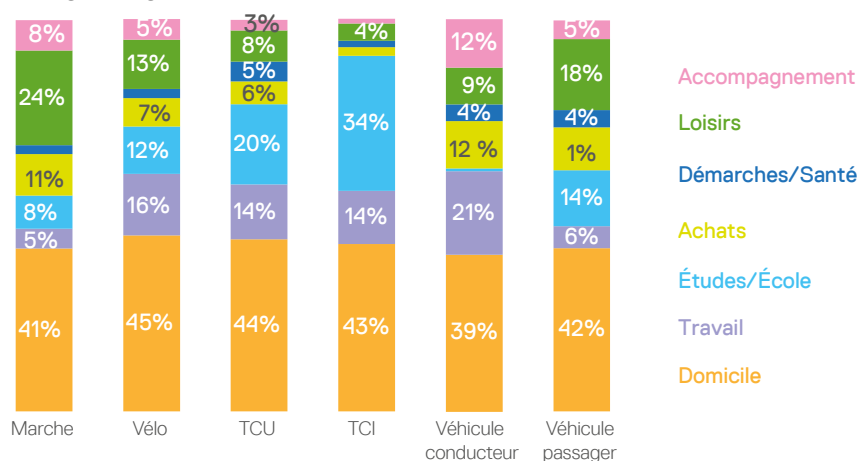
A contrario, la marche, la voiture et dans une moindre mesure le vélo, sont utilisés à des fins plus contrastées. Les modes actifs, en particulier la marche, sont plébiscités à destination des loisirs.

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

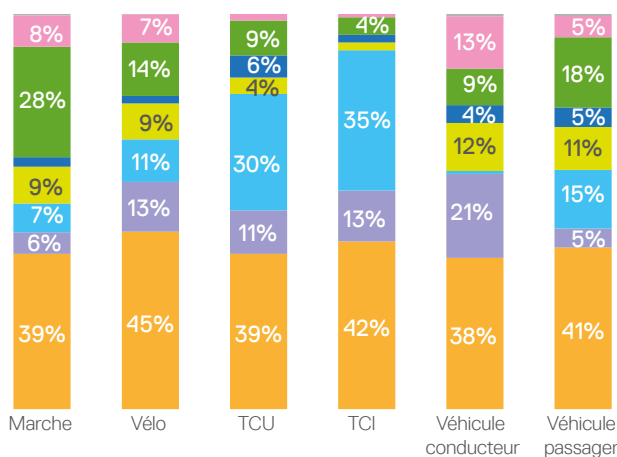
MOTIFS PAR PARTS MODALES EN 2024 - FLUX EN LIEN AVEC LE BAS-RHIN

Source Adeus, EMC² 2024

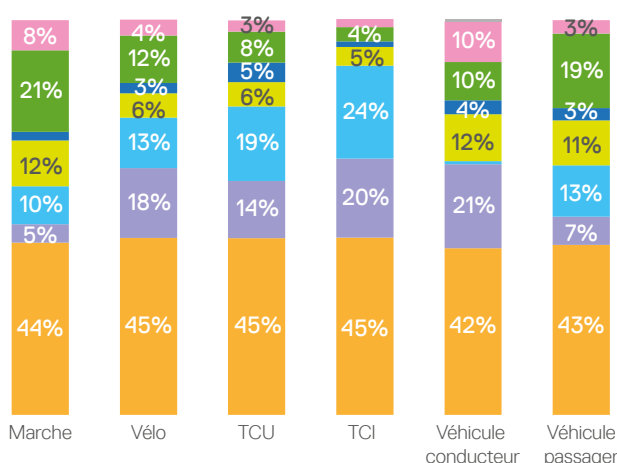
→ DANS LE BAS-RHIN :



→ DANS LE BAS-RHIN HORS EUROMÉTROPOLE :



→ DANS L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG :



Parts modales selon le genre

Malgré la dynamique d'inflexion de son usage observée, la voiture reste, à l'échelle du Bas-Rhin, le mode de déplacement privilégié des femmes comme des hommes. La baisse de la pratique automobile en tant que conducteur est cependant plus marquée chez les hommes et se fait principalement au profit des modes actifs, notamment la marche.

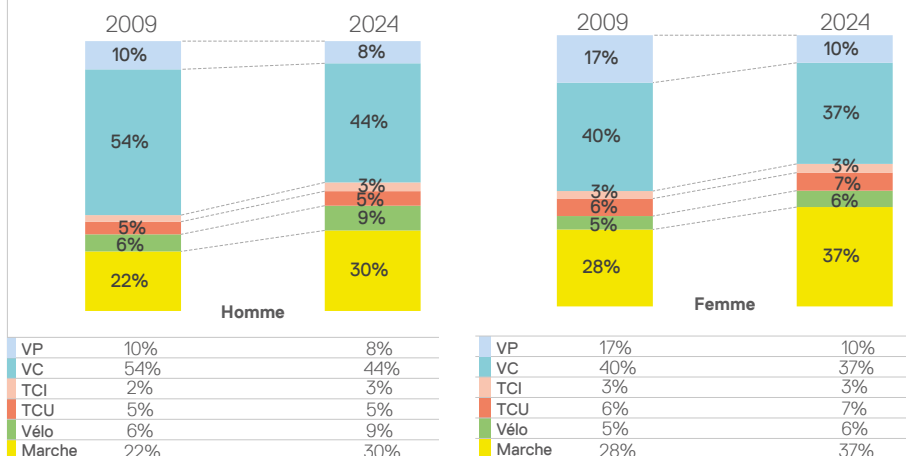
Les femmes, quant à elles, ont un usage de la voiture qui baisse avant tout pour leurs pratiques en tant que passagères, l'usage en tant que conductrice baissant plus légèrement. La baisse globale de l'usage de la voiture qui en résulte se fait également au profit de la marche, et dans une moindre mesure du vélo et des transports collectifs, à l'instar des hommes.

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 et usagères des transports en commun.

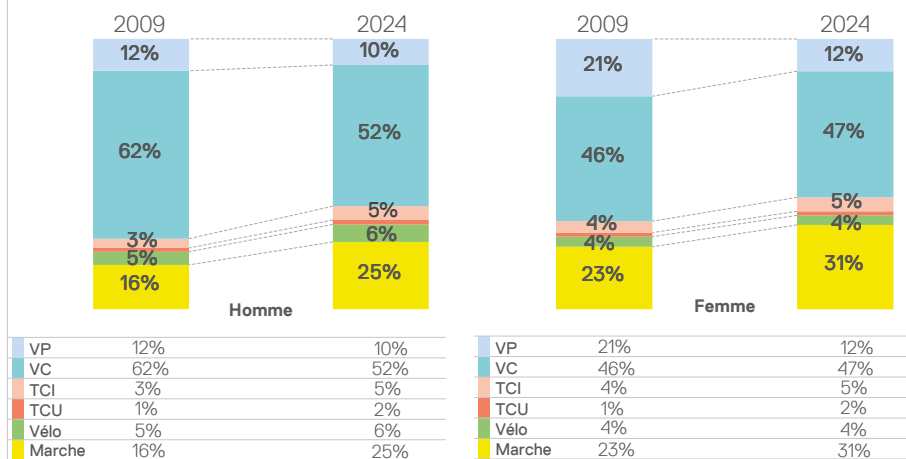
Concernant le vélo, sa hausse est principalement visible chez les hommes, en particulier parmi les habitants de l'Eurométropole de Strasbourg.

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

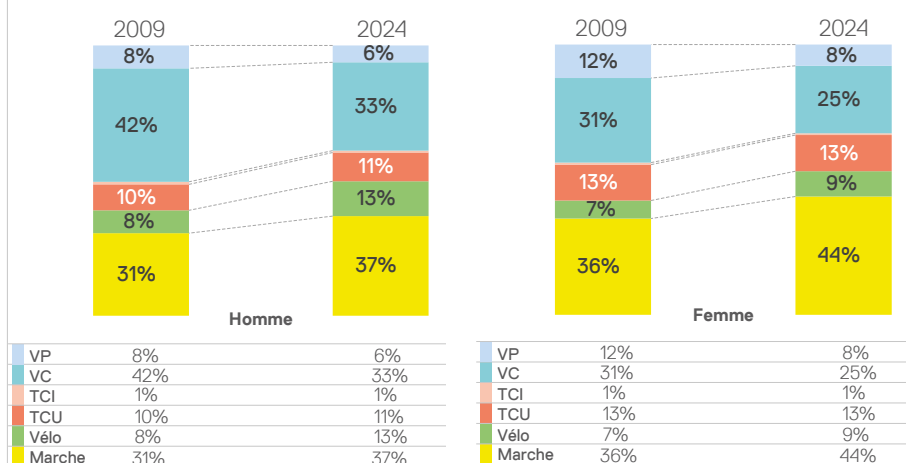
→ DANS LE BAS-RHIN :



→ DANS LE BAS-RHIN HORS EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG :



→ DANS L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG :



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).

GENRE SELON LES MODES DANS LE BAS-RHIN EN 2009 ET 2024
FLUX EN LIEN AVEC LE BAS-RHIN - Source Adeus, EMC² 2024, EMD 2009



2009 / 2024	Bas-Rhin		Bas-Rhin hors Eurométropole		Eurométropole de Strasbourg	
	Masculin	Féminin	Masculin	Féminin	Masculin	Féminin
Marche	44 %	56 %	43 %	57 %	45 %	55 %
	45 %	55 %	45 %	55 %	44 %	56 %
Vélo	54 %	46 %	56 %	44 %	53 %	47 %
	60 %	40 %	67 %	33 %	56 %	44 %
TCU	41 %	59 %	41 %	59 %	41 %	59 %
	42 %	58 %	43 %	57 %	42 %	58 %
TCI	45 %	55 %	54 %	46 %	54 %	46 %
	47 %	53 %	47 %	53 %	48 %	52 %
VPC	56 %	44 %	57 %	43 %	56 %	44 %
	52 %	48 %	52 %	48 %	55 %	45 %
VPP	37 %	63 %	36 %	64 %	38 %	62 %
	43 %	57 %	43 %	57 %	42 %	58 %
Total	49 %	51 %	49 %	51 %	48 %	52 %
	49 %	51 %	50 %	50 %	48 %	52 %

Source Adeus, EMC² 2024, EMD 2009

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. Concernant les autres modes, le vélo a légèrement élargi sa cible d'usagers, de façon davantage marquée dans l'Eurométropole. 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 stable dans l'Eurométropole.

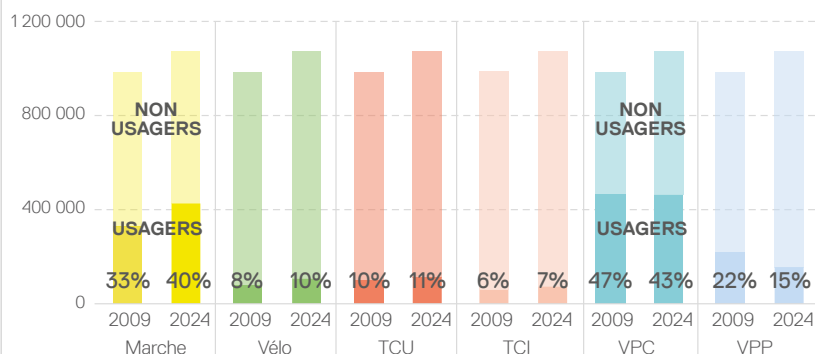
PRÉCISIONS :

- 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.

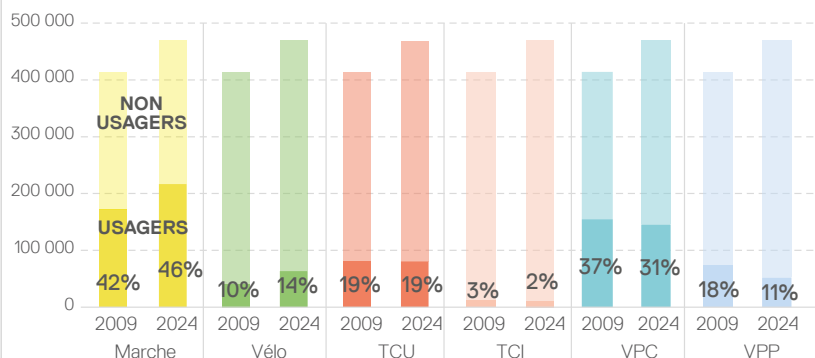
PART DE LA POPULATION AYANT EU RECOURS À CHACUN DES MODES À L'ÉCHELLE DE LA JOURNÉE - ENSEMBLE DES FLUX EN LIEN AU BAS-RHIN

Source Adeus, EMD 2009, EMC² 2024

→ DANS LE BAS-RHIN :



→ DANS L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG :



Aide à la lecture : en 2009, 33 % de la population bas-rhinoise a fait au moins un déplacement à pied au cours de la journée contre 40 % en 2024.



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.

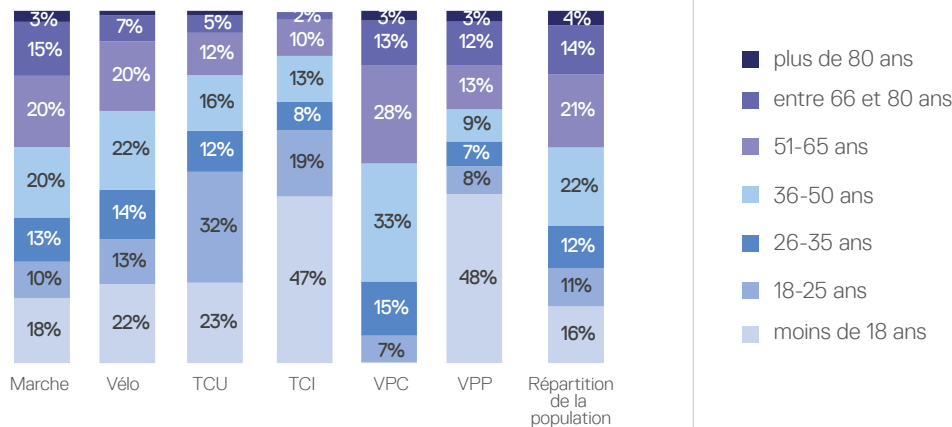
Les tableaux ci-dessous présentent les profils des usagers des modes par âge, d'une part en intégrant toutes les classes d'âge et, d'autre part, en analysant la répartition sans les usagers mineurs, pour comparer les profils d'usagers à égalité (dans le cas du mode « véhicule conducteur » notamment,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

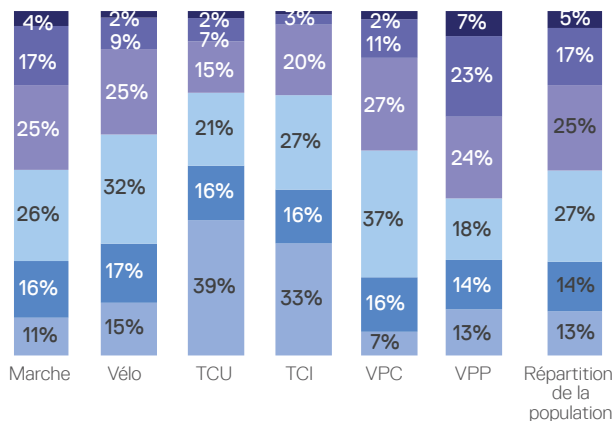
PROFILS DES USAGERS DES MODES DANS LE BAS-RHIN - ENSEMBLE DES FLUX EN LIEN AU BAS-RHIN

Source Adeus, EMC² 2024

→ TOUS USAGERS :



→ USAGERS MAJEURS :

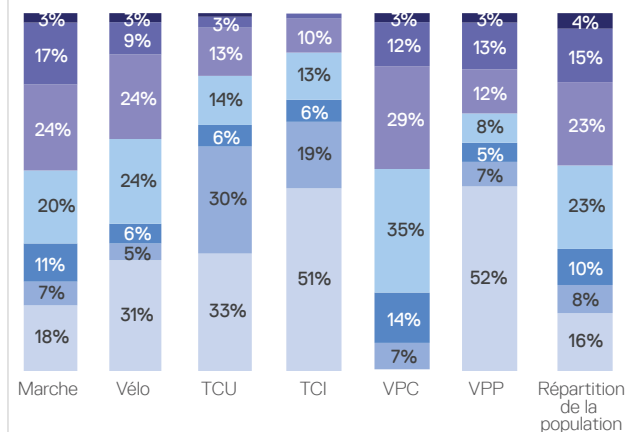


COMMENT ?

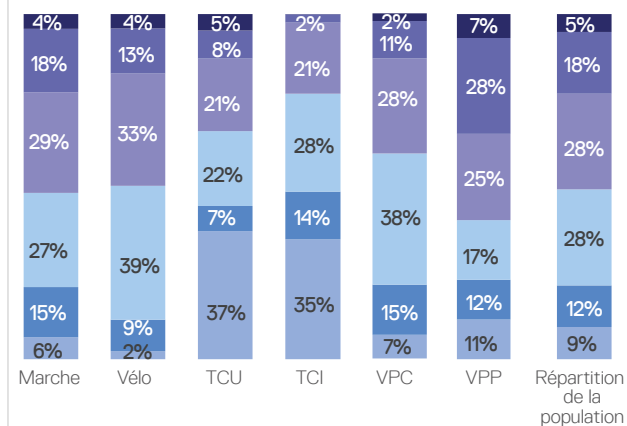
PROFILS DES USAGERS DES MODES DANS LE BAS-RHIN HORS EUROMÉTROPOLE - ENSEMBLE DES FLUX EN LIEN AU BAS-RHIN

Source Adeus, EMC² 2024

→ TOUS USAGERS :



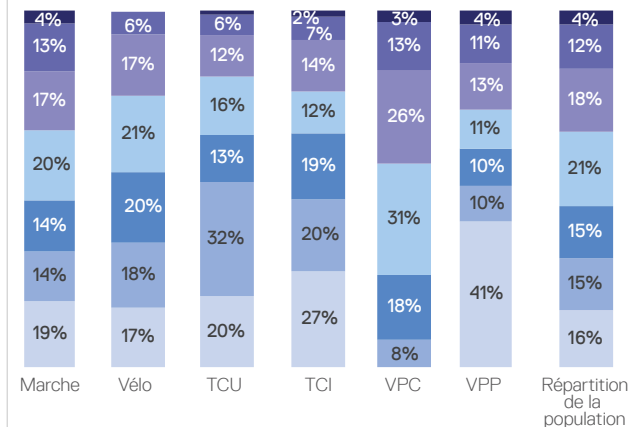
→ USAGERS MAJEURS :



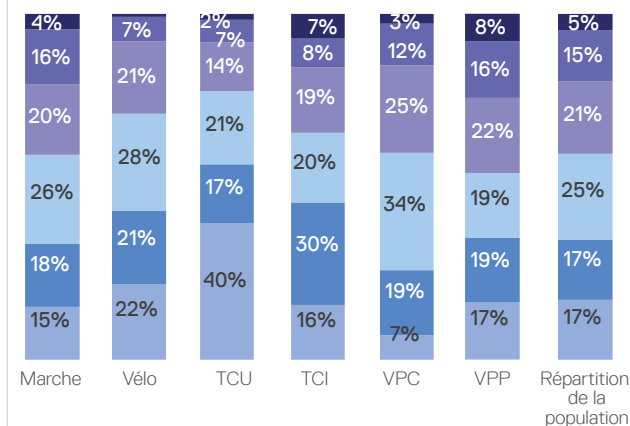
PROFILS DES USAGERS DES MODES DANS L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG - ENSEMBLE DES FLUX EN LIEN AU BAS-RHIN

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

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

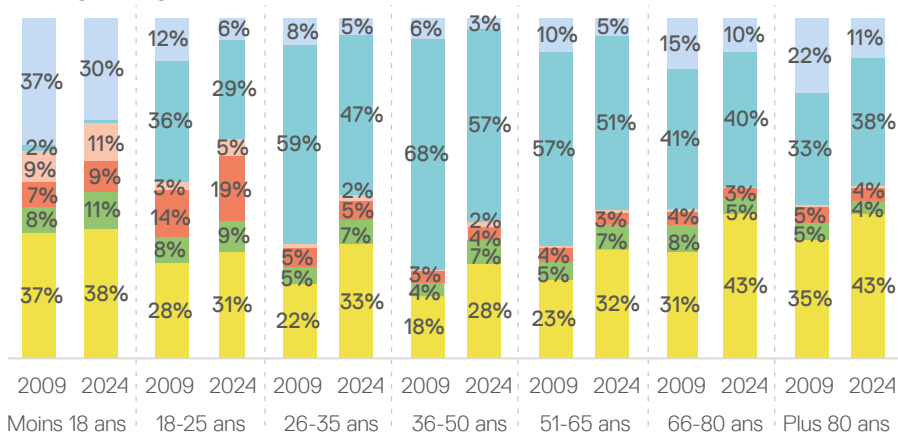
Il convient également de souligner la hausse de l'usage du vélo pour toutes les tranches d'âges sauf les seniors.

Un tableau détaillé des résultats se trouve en annexe – tableau n°7

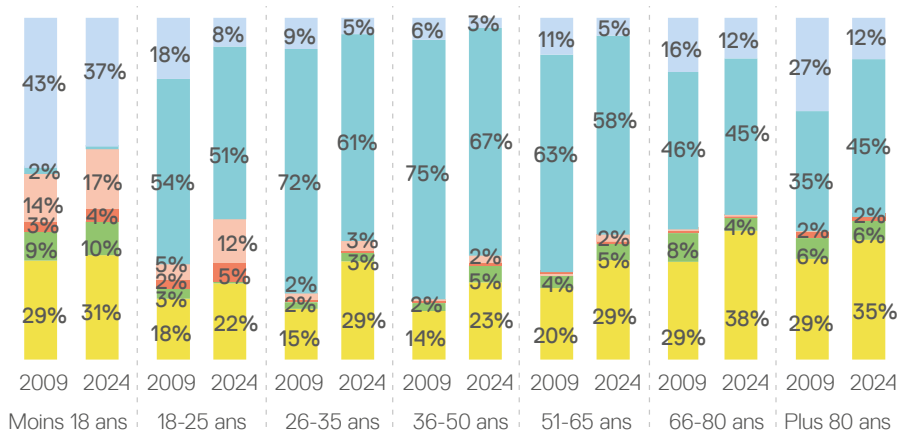
PARTS MODALES PAR TRANCHE D'ÂGE - FLUX EN LIEN AVEC LE BAS-RHIN -

Source Adeus, EMC² 2024, EMD 2009

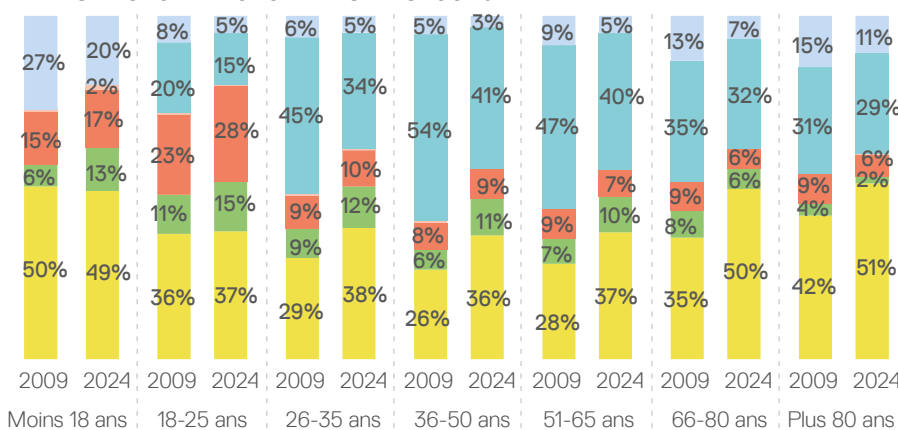
⇒ DANS LE BAS-RHIN :

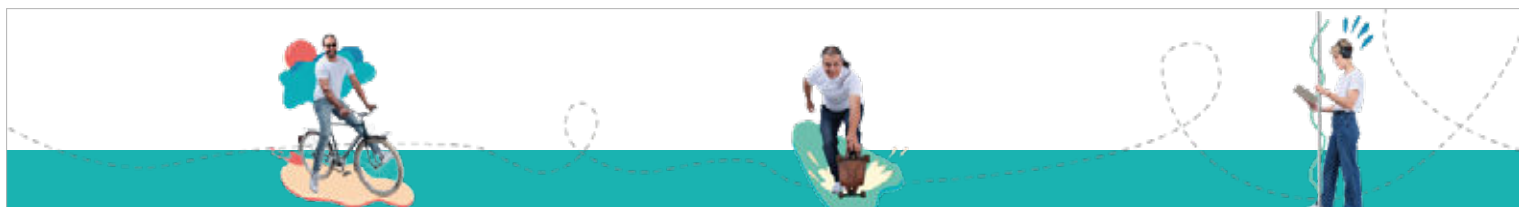


⇒ DANS LE BAS-RHIN HORS EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG :



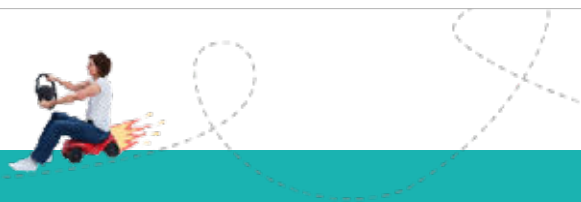
⇒ DANS L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG :





OÙ ET QUAND

(se déplace-t-on) ?



Les habitudes de liens avec l'agglomération strasbourgeoise

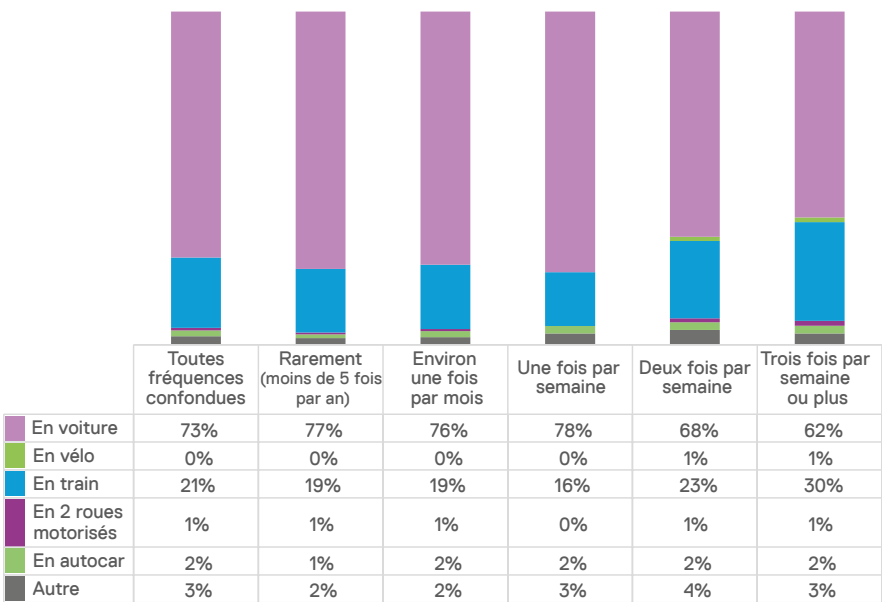
Jusqu'à présent, les analyses se concentraient sur le lieu de résidence des habitants. Mais il est aussi intéressant d'étudier les échanges entre le bassin de mobilité du Nord-Alsace et l'Eurométropole de Strasbourg, lesquels révèlent l'attractivité de l'agglomération strasbourgeoise.

Plus de 80 % des habitants du Bas-Rhin hors Eurométropole déclarent fréquenter au moins une fois par an l'Eurométropole, et la moitié s'y rend au moins une fois par mois.

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

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

MODES DE DÉPLACEMENTS SELON LA FRÉQUENCE DE VENUE
DANS L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG - 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
Bassin de mobilité hors Eurométropole	97 000	24 000	48 000	140 000	183 000	106 000	597 000
	16 %	4 %	8 %	24 %	31 %	18 %	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
Bassin de mobilité hors Eurométropole	2 300	110 000	9 000	3 600	353 000	13 000	491 000
	0 %	22 %	2 %	1 %	72 %	3 %	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
Bassin de mobilité hors Eurométropole	116 000	16 000	5 000	133 000	89 000	16 000	44 000	71 000	491 000
	24 %	3 %	1 %	27 %	18 %	3 %	9 %	14 %	100 %

Pulsations urbaines

Volume de déplacements simultanés

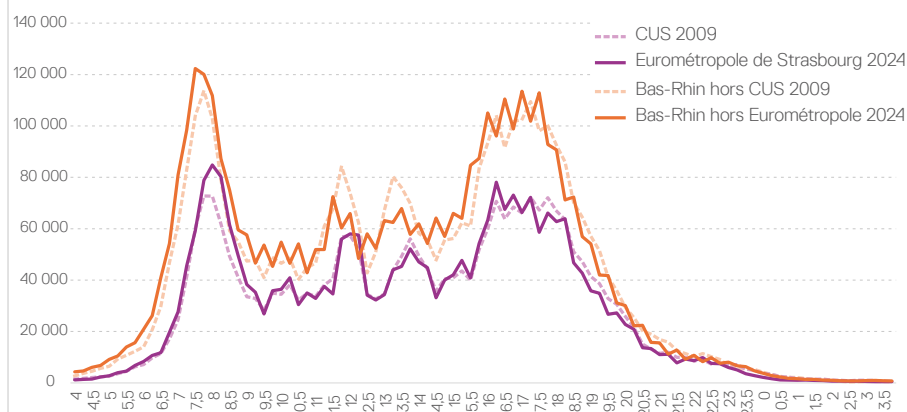
Les profils de pratiques sont globalement comparables dans le temps et l'espace avec des heures de pointe du matin et du soir qui restent marquées, et une pause méridienne également visible.

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



Comparaisons territoriales

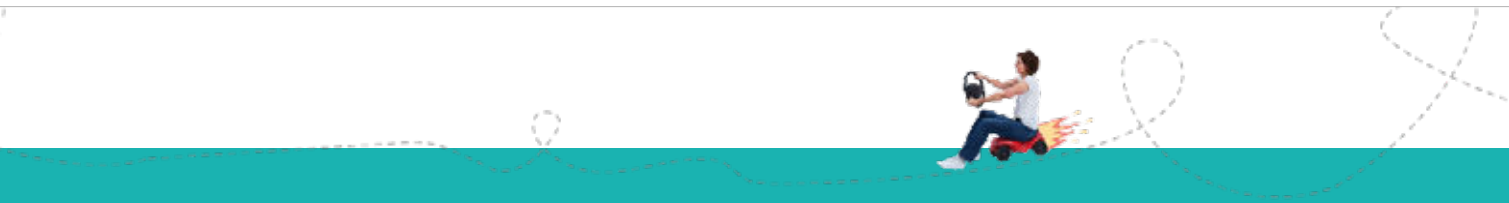
Les habitants de l'Eurométropole de Strasbourg se démarquent par des pratiques de mobilité comparativement plus « durables », selon les dernières enquêtes mobilités certifiées Cerema (EMC²) réalisées à l'échelle de quelques agglomérations.

Usage important du vélo, de la marche à pied ou encore des transports en commun et, toute proportion gardée, faible part de l'usage de la voiture sont autant d'éléments qui permettent de démarquer les pratiques de mobilité des Strasbourgeois et de confirmer une fois encore le rôle de référence de l'Eurométropole en matière de mobilité urbaine durable (à l'échelle nationale tout du moins).

MOBILITÉ PAR MODE ET PAR PERSONNE DE QUELQUES-UNES DES PRINCIPALES AGGLOMÉRATIONS FRANÇAISES ISSUES D'ENQUÊTES MOBILITÉ RÉCENTES

Source Adeus, EMC² 2024, Cerema

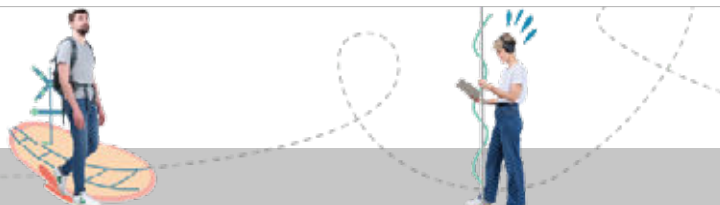




--	--	--	--



--	--	--



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 % 100 %
SCOTERS hors Eurométropole	39 % 38 %	16 % 15 %	9 % 6 %	10 % 10 %	10 % 11 %	3 % 4 %	12 % 16 %	1 % 0 %	100 % 100 %
Bas-Rhin hors SCOTERS	38 % 40 %	13 % 14 %	7 % 7 %	12 % 10 %	11 % 10 %	4 % 4 %	15 % 15 %	1 % 0 %	100 % 100 %
Bas-Rhin	39 % 41 %	14 % 13 %	7 % 8 %	10 % 9 %	11 % 10 %	4 % 3 %	15 % 15 %	1 % 0 %	100 % 100 %

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

Source Adeus, EMC² 2024

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

ANNEXES

TABEAU N°3 - PARTS MODALES DES HABITANTS DES DIFFÉRENTS SECTEURS D'ANALYSE EN 2024

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

	Marche	Vélo	TCU	TCI	VPC	VPP
Bas-Rhin	33 %	8 %	6 %	3 %	41 %	9 %
Bas-Rhin hors Eurométropole de Strasbourg	28 %	5 %	5 %	2 %	49 %	11 %
SCOTERS	38 %	10 %	10 %	2 %	33 %	8 %
SCOTERS hors Eurométropole	25 %	4 %	2 %	6 %	53 %	12 %
Eurométropole de Strasbourg	41 %	11 %	12 %	1 %	29 %	7 %
Strasbourg	46 %	14 %	15 %	0 %	20 %	5 %
1 ^{er} couronne	39 %	9 %	12 %	0 %	33 %	8 %
2 ^e couronne	29 %	6 %	6 %	2 %	46 %	12 %
1 ^{er} couronne nord	40 %	10 %	14 %	0 %	28 %	7 %
1 ^{er} couronne sud	37 %	7 %	9 %	1 %	38 %	9 %
Couronne nord	31 %	7 %	6 %	1 %	44 %	11 %
Couronne sud	25 %	6 %	7 %	2 %	48 %	12 %
Strasbourg centre	56 %	17 %	14 %	1 %	10 %	2 %
Strasbourg Quartier est	41 %	15 %	13 %	0 %	24 %	8 %
Strasbourg Quartier ouest	45 %	10 %	15 %	0 %	25 %	6 %
Strasbourg Quartier sud	44 %	15 %	16 %	0 %	20 %	5 %

TABEAU N°4 - PARTS MODALES KILOMÉTRIQUES DES HABITANTS DES DIFFÉRENTS SECTEURS D'ANALYSE EN 2024

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

	Marche	Vélo	TCU	TCI	VPC	VPP
Bas-Rhin	6 %	3 %	7 %	11 %	63 %	11 %
Bas-Rhin hors Eurométropole de Strasbourg	4 %	1 %	14 %	4 %	66 %	11 %
SCOTERS	9 %	6 %	12 %	5 %	57 %	11 %
SCOTERS hors Eurométropole	4 %	1 %	4 %	13 %	68 %	12 %
Eurométropole de Strasbourg	11 %	8 %	16 %	2 %	54 %	10 %
Strasbourg	14 %	11 %	19 %	2 %	46 %	9 %
1 ^{er} couronne	10 %	7 %	15 %	1 %	57 %	10 %
2 ^e couronne	7 %	3 %	11 %	3 %	63 %	14 %
1 ^{er} couronne nord	12 %	8 %	19 %	1 %	50 %	11 %
1 ^{er} couronne sud	8 %	7 %	12 %	0 %	64 %	10 %
Couronne nord	7 %	5 %	10 %	2 %	63 %	13 %
Couronne sud	6 %	2 %	13 %	4 %	63 %	14 %
Strasbourg centre	21 %	14 %	16 %	7 %	39 %	3 %
Strasbourg Quartier est	13 %	11 %	16 %	0 %	51 %	10 %
Strasbourg Quartier ouest	13 %	8 %	18 %	1 %	51 %	9 %
Strasbourg Quartier sud	13 %	13 %	23 %	1 %	40 %	11 %

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 %

EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG

2009 / 2024	Marche	Vélo	TCU	TCI	VPC	VPP	Total
Domicile	33 % 41 %	8 % 11 %	12 % 13 %	1 % 1 %	35 % 28 %	11 % 7 %	100 %
Travail	15 % 15 %	9 % 16 %	11 % 14 %	2 % 1 %	58 % 50 %	5 % 4 %	100 %
Études/École	49 % 44 %	7 % 16 %	22 % 26 %	2 % 2 %	3 % 2 %	17 % 10 %	100 %
Accompagnement	28 % 44 %	3 % 6 %	4 % 5 %	0 % 0 %	59 % 42 %	6 % 3 %	100 %
Achat	38 % 46 %	6 % 7 %	8 % 7 %	0 % 0 %	37 % 33 %	11 % 8 %	100 %
Démarches	30 % 29 %	7 % 9 %	17 % 20 %	0 % 0 %	34 % 34 %	12 % 9 %	100 %
Loisirs	42 % 57 %	8 % 9 %	9 % 6 %	1 % 0 %	26 % 19 %	14 % 11 %	100 %
Autres	20 % 33 %	7 % 4 %	7 % 11 %	1 % 0 %	54 % 47 %	11 % 6 %	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 %

EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG

2009 / 2024	Domicile	Travail	Études/école	Achats	Démarches /Santé	Loisirs	Accompagnement	Autres	Total général
Marche	39 % 44 %	7 % 5 %	12 % 10 %	13 % 12 %	4 % 2 %	19 % 21 %	7 % 8 %	1 % 0 %	100 %
Vélo	43 % 45 %	17 % 18 %	8 % 13 %	9 % 6 %	4 % 3 %	17 % 12 %	3 % 4 %	1 % 0 %	100 %
TCU	42 % 45 %	14 % 15 %	15 % 19 %	8 % 6 %	6 % 5 %	12 % 8 %	3 % 3 %	1 % 0 %	100 %
TCI	40 % 45 %	29 % 20 %	15 % 24 %	2 % 5 %	2 % 1 %	10 % 4 %	1 % 2 %	1 % 0 %	100 %
VPC	37 % 42 %	22 % 21 %	1 % 1 %	11 % 12 %	4 % 4 %	11 % 10 %	13 % 10 %	1 % 1 %	100 %
VPP	39 % 43 %	6 % 7 %	12 % 13 %	12 % 11 %	5 % 3 %	20 % 19 %	5 % 3 %	1 % 0 %	100 %



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
1. Marche	37 %	38 %	28 %	31 %	22 %	33 %	18 %	28 %	23 %	32 %	31 %	43 %	35 %	43 %
2. Vélo	8 %	11 %	8 %	9 %	5 %	7 %	4 %	7 %	5 %	7 %	8 %	5 %	5 %	4 %
3. TCI	9 %	11 %	3 %	5 %	1 %	2 %	1 %	2 %	1 %	1 %	1 %	0 %	0 %	0 %
4. TCU	7 %	9 %	14 %	19 %	5 %	5 %	3 %	4 %	4 %	3 %	4 %	3 %	5 %	4 %
5. VP Conducteur	2 %	1 %	36 %	29 %	59 %	47 %	68 %	57 %	57 %	51 %	41 %	40 %	33 %	38 %
6. 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 %	

EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG

	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	50 %	49 %	36 %	37 %	29 %	38 %	26 %	36 %	28 %	37 %	35 %	50 %	42 %	51 %
2. Vélo	6 %	13 %	11 %	15 %	9 %	12 %	6 %	11 %	7 %	10 %	8 %	6 %	4 %	2 %
3. TCI	1 %	2 %	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %
4. TCU	15 %	17 %	23 %	28 %	9 %	10 %	8 %	9 %	9 %	7 %	9 %	6 %	9 %	6 %
5. VP Conducteur	0 %	0 %	20 %	15 %	45 %	34 %	54 %	41 %	47 %	40 %	35 %	32 %	31 %	29 %
6. VP Passager	27 %	20 %	8 %	5 %	6 %	5 %	5 %	3 %	9 %	5 %	13 %	7 %	15 %	11 %
Total général	100 %		100 %		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 Ziegelmeyer**
PP 2025 - N° projet : **1.1.3.**
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