



Plan de mobilité Optimix

Rapport d'analyse

**Strasbourg.eu**

Valérie GUILBERT  
Novembre 2024



# Sommaire

Contexte et méthodologie		Page 4
Synthèse des résultats de l'étude		Page 7
Descriptif et situation des répondants		Page 11
Equipement du foyer		Page 16
Le trajet domicile-travail		Page 17
Fréquence des déplacements	p.18	
Origine – destination	p.20	
Distance et durée	p.21	
Horaires	p.26	
Les déplacements combinés	p.28	
Les modes de déplacements habituels pour venir au travail		Page 30
Le principal mode de déplacement	p.31	
Le mode de déplacement complémentaire	p.37	
Eléments de motivation	p.42	
Coût des déplacements	p.43	
Les modes de déplacements occasionnels pour venir au travail		Page 44
Le mode de déplacement occasionnel	p.45	
Eléments de motivation	p.47	
L'usage de la voiture pour venir au travail		Page 49
Fréquence d'utilisation	p.50	
Eléments de motivation	p.52	
Le stationnement	p.53	
La vignette Crit'Air	p.55	



# Sommaire

Les dispositifs du plan de mobilité		Page 57
Niveau d'utilisation	p.58	
Notoriété	p.59	
Impacts	p.60	
Les déplacements professionnels		Page 62
Fréquences des déplacements	p.63	
Les modes utilisés	p.64	
Satisfaction et attentes	p.65	
Les intentions des agents		Page 69
Les intentions de changement	p.70	
Notoriété des offres de transport	p.74	
Actions favorisant le vélo et covoiturage	p.75	
Les déplacements extra-professionnels		Page 77



## Contexte

La Ville et l'Eurométropole de Strasbourg ont été pionnières dans la mise en place d'un plan de mobilité (en 1998), avec un double intérêt pour ces collectivités :

- Être exemple face aux citoyens et aux acteurs économiques,
- Rendre légitime les nouvelles mesures testées et mises en œuvre.

Le nouveau plan de mobilité interne se fixe comme objectif de réduire la part modale de la voiture à 30% dans les déplacements domicile-travail des agents.

Des enquêtes mobilité auprès de l'ensemble des agent-e-s de l'Eurométropole sont menées régulièrement (1998 / 2002 / 2008 / 2014 / 2021). Pour poursuivre les mesures de l'efficacité des actions du PDM interne, une 6ème enquête mobilité a été réalisée en 2024. Elle s'adresse à tous les agents de l'Eurométropole via un questionnaire anonyme comprenant une quarantaine de questions.

L'enquête a donc été reconduite, en respectant la même méthodologie, à savoir : la mise à disposition d'une enquête en ligne pour les salariés équipés d'une adresse mail professionnelle, couplée à une enquête par courrier pour les personnes éloignées du numérique. D'autre part, quelques semaines avant de clore l'enquête, une affiche proposant de flasher le QR Code du questionnaire a été mise à disposition dans les différents locaux de la collectivité.

Le questionnaire s'organise autour de 7 chapitres :

- Descriptif du trajet pour venir au travail
- Les modes de déplacement pour le trajet domicile – travail
- Zoom sur les déplacements pendulaires en voiture
- Les déplacements professionnels en cours de journée
- Les avantages proposés par l'EMS
- Les intentions de changements
- Les modes de déplacements extra-professionnels

# Etapes méthodologiques

## Etape 1 :

L'enquête a été envoyée sur 3820 adresses mail, le 16 septembre. Sur cette base, plus de 400 messages sont immédiatement parvenus faisant état d'une absence de distribution (l'adresse n'existe plus, le salarié ne fait plus partie des effectifs ou message d'absence).

1282 retours sont parvenus entre le 16 septembre et le 4 octobre. Tenant compte des connexions sans remplissage et des questionnaires très incomplets, 1212 questionnaires ont été conservés.

## Etape 2 :

Le 7 octobre, Tryom a procédé à une relance sur l'ensemble des mails, ce qui, après épuration de la base pour ne conserver que les questionnaires complets, a permis de récupérer 468 questionnaires complémentaires, soit 1680 questionnaires en ligne au global.

## Etape 3 :

Courant septembre, le service « planification et organisation des mobilités » de l'EMS a procédé à une distribution du questionnaire en version papier auprès des agents ne possédant pas d'adresse mail. Au global, 461 questionnaires papier ont été saisis par Tryom pour donner lieu à une analyse.

## Etape 4 :

L'affichage présentant un QR code du questionnaire a permis de récolter 25 questionnaires complémentaires.

L'ensemble du procédé de recueil des données a été clôturé le 15 octobre et a permis de récolter **2166** questionnaires exploitables, soit un taux de retour de **32%**.



# Méthodologie

Un redressement a été réalisé pour adapter le profil des répondants à la structure interne des agents de l’Eurométropole. NB : Afin de tenir compte des critères non complétés dans les questionnaires, ce redressement devait prendre en considération ce pourcentage de « non réponses » et par conséquent adapter légèrement la répartition réelle :

	Poids réel après redressement = structure réelle EMS		Echantillon original des répondants	
Femmes	1126	52%	1267	58%
Hommes	996	46%	852	39%
Non réponse	43	2%	47	2%

	Poids réel après redressement = structure réelle EMS		Echantillon original des répondants	
CAT A	498	23%	808	37%
CAT B	390	18%	525	24%
CAT C	1252	58%	807	37%
Non réponse	26	1%	26	1%

	Poids réel après redressement = structure réelle EMS		Echantillon original des répondants	
Moins de 25 ans	43	2%	41	2%
26-35 ans	325	15%	379	17%
36-45 ans	563	26%	610	28%
46-55 ans	671	31%	684	32%
plus de 55 ans	524	24%	414	19%
Non réponse	39	2%	38	2%

	Poids réel après redressement = structure réelle EMS		Echantillon original des répondants	
Administrative	520	24%	737	34%
Technique	979	45%	817	38%
Culturel	195	9%	737	8%
Sportive	43	2%	30	1%
Sécurité/Police	43	2%	30	1%
Animation	87	4%	111	5%
Médico-Social	282	13%	239	11%
Non réponse	17	1%	18	1%

### Evolution des profils

#### Moins de kms parcourus mais des temps de trajets plus longs

NB : La part des Strasbourgeois qui a répondu à l'enquête est importante (45%), au détriment des effectifs « hors EMS ». Cette donnée ne doit pas être oubliée dans le constat des évolutions des déplacements.

Le télétravail est devenu une pratique courante. Cumulé à une répartition du temps de travail sur 4 jours, cela amène 53% des salariés à ne plus avoir besoin d'effectuer un déplacement pendulaire tous les jours. Cette nouvelle façon de travailler est d'autant plus impactante sur les kms parcourus que les semaines concentrées sur quelques jours concernent davantage des salariés domiciliés hors Eurométropole.

Malgré une période de pointe qui s'étale sur 3h l'après-midi (contre 2h le matin), les temps de trajet sont systématiquement plus longs au retour qu'à l'aller, surtout pour les personnes domiciliées sur les communes de l'Eurométropole hors Strasbourg.

La possibilité de venir au travail en évitant la congestion routière est en recul, avec des prises ou départs de postes plus nombreux en heures de pointe par rapport à 2021. Toutefois, plus la personne est domiciliée loin de Strasbourg, plus elle évite les heures de pointe en arrivant avant 8h, et en partant avant 17h. Malgré cela, quel que soit le sens des déplacements, les temps moyens de trajets ont augmenté de 3 mn pour les personnes domiciliées hors Strasbourg, alors que les distances moyennes n'ont pas évolué.

### Profiter du trajet pour une autre activité

71% des salariés ont l'habitude de profiter de leur déplacement domicile-travail, pour faire une activité extra-professionnelle. Si cette pratique peut pousser à l'usage de la voiture, notamment s'il s'agit d'accompagner des enfants ou de faire des courses, la moitié des cyclistes arrive à combiner des activités de loisirs.

Ce sont surtout les déplacements avec CTS et à pied qui paraissent contraignant pour combiner une activité.

De même les façons d'occuper sa pause déjeuner seront influencées par le mode : sortir de son site de travail pour 60% des cyclistes et rester sur place pour 79% des automobilistes.

### La diversité des modes de déplacements

#### Le recul de la voiture malgré sa position performante, et l'attrait économique du vélo.

Les parts modales sont assez équilibrées entre la voiture (33% vs 43% en 2021), le vélo / trottinette (34% vs 28%) et les transports collectifs (28% vs 23% en 2021).

Après le recours important à la voiture en période post-Covid et le recul des transports en commun, la part modale de la voiture atteint son niveau le plus bas. Ce repli est remarquable chez les habitants du secteur Eurométropole.

Le vélo est en très forte évolution (+9 points en 10 ans), et les transports en commun ont du mal à retrouver leur attrait (-5 points en 10 ans).

Derniers chiffres qui montrent le recul de la voiture comme moyen de déplacement domicile-travail : la moitié des agents ne prennent jamais ou très exceptionnellement leur voiture pour faire tout ou partie du trajet (+ 10 points), et les usages quotidiens passent de 33% à 18%. Ils ont alors choisi de se tourner vers le vélo musculaire (43%), le VAE (8%) et CTS (21%).

Aujourd'hui, les salariés cherchent avant tout à gagner du temps sur leur déplacement, et le rapport durée / distance classe la voiture comme le mode le plus performant. Les bus / tram CTS sont en fin de classement.

L'aspect économique est le deuxième critère mais loin derrière la préoccupation « temps », ce qui permet aux transports en commun de présenter une bonne attractivité.

Si le coût moyen des déplacements liés à l'activité professionnelle a peu évolué, cela se constate surtout sur les « petites dépenses » (inférieures à 30€) car les budgets les plus élevés (plus de 100€) sont plus nombreux. C'est le prix de la voiture qui explique la hausse budgétaire mais aussi le développement du vélo électrique. Toutefois, en dehors de la marche, le vélo reste le mode le plus économique.

En plus des considérations écologiques, financières et gain de temps, le stationnement devient une contrainte complémentaire à l'usage de la voiture. Stationner dans la rue est beaucoup moins fréquent et plus difficile, et il n'est pas remplacé pour autant par une multiplication des places réservées au personnel.



# Synthèse (2/3)

## Des dispositifs favorables aux modes alternatifs

Les agents sont du plus en nombreux à bénéficier d'un dispositif d'aide au déplacement professionnel, et cela s'explique essentiellement par la mise en place du FMD, par rapport à 2021. De plus en plus plébiscité (13% en 2021, 30% en 2023 puis 31% en 2024), il est certainement une des conséquences de l'augmentation de la part modale du vélo (34% contre 28% en 2021), répondant ainsi à l'attente financière des cyclistes.

Toutefois, ces aides financières ne sont pas suffisantes quand on sait que le premier élément moteur est le temps de parcours, et que des facteurs extérieurs comme la météo ont un impact non négligeable. Pour développer l'accès au vélo, des attentes envers des parkings adaptés sont exprimées, ainsi que la mise en place de casiers pour les effets personnels.

**22%**  
d'horaires décalés ou de travail le week-end

**47%**  
déplacements quotidiens

**31' à 33'**  
temps moyen de déplacement

**17kms**  
Distance moyenne

**65%**  
mode exclusif

**Part modale :**  
34% voiture+2 roues motorisés  
38% vélo + trottinette + à pied  
28% transports collectifs

## Une projection pour changer de mode chez les automobilistes. La possibilité de les accompagner dans leur réflexion vers un mode alternatif

La communication sur l'existence des avantages mis en place par la collectivité est encore à intensifier car 22% des automobilistes n'ont pas connaissance des dispositifs existants.

De nouveaux automobilistes se sont mis aux normes de la ZFE : 94% ont un véhicule adapté. Toutefois, le durcissement de la norme dès 2025 va isoler de nouvelles personnes : 25% n'ont pas aujourd'hui la vignette adéquate. D'ailleurs quelques personnes avouent que cette exigence environnementale va les conduire à renouveler leur véhicule, et plus largement, 10% des personnes qui viennent au travail en voiture reconnaissent que la vignette pourrait influencer leur décision d'achat.

En complément des personnes contraintes de laisser leur véhicule actuel, l'accompagnement peut se faire sur la cible qui se dit prête à évoluer : 10% des automobilistes ont l'intention de changer leur moyen de transport, mais surtout 42% aimeraient le faire mais ne croient pas en cette possibilité. D'ailleurs 25% de ces personnes sensibilisées ne s'estiment pas suffisamment informées.

La réflexion de ces personnes est de se projeter sur l'utilisation éventuelle des transports en commun.

En complément des transports en commun, le covoiturage est une solution envisagée par 10% des personnes ouvertes aux changements. Si cela est loin d'être en tête de classement, c'est un bond par rapport à la pratique actuelle (part modale du covoiturage = 3,5%). La réflexion sur la mise à disposition de parkings spécifiques est une attente des salariés ouverts au covoiturage.

En dehors des contraintes réglementaires, et pour l'ensemble des agents en réflexion de changement de mode, l'aspect financier devient le 1<sup>er</sup> facteur de motivation.





# Synthèse (3/3)

## Zoom sur l'usage de la voiture : des pratiques difficiles à convertir

Si la part modale de la voiture en tant que mode principal de déplacement domicile-travail est en forte baisse, on constate que ceux ayant conservé la voiture en tant que mode principal y sont « fidèles ». En effet, il est rare pour eux de substituer le véhicule, à un autre mode occasionnel. Cet aspect confirme le sentiment qu'il n'existe pas pour eux d'autres solutions, ou que celles-ci sont trop contraignantes pour les faire basculer vers un autre mode.

De plus, la voiture peut devenir de façon assez importante un mode de remplacement pour les actifs qui ne l'ont pas choisi en mode principal, Activité combinée, conditions météo défavorables, perturbations des transports collectifs, contraintes horaires, sont autant de prétextes qui poussent à l'usage de la voiture.

## Un attachement à la voiture pour les déplacements extra-professionnels.

Si les modes alternatifs à la voiture se développent pour les déplacements domicile-travail, il semble plus difficile de se passer de la voiture pour ses déplacements personnels. La moitié des répondants conserve la voiture comme moyen principal, et ce quel que soit le secteur géographique étudié. La différence se fait essentiellement sur les transports en commun qui ne conservent que 10% de part de marché.

**50%**  
cherchent à gagner du temps

**30%**  
éprouvent des difficultés de stationnement

## Peu d'évolution pour les déplacements professionnels en cours de journée.

Malgré les outils numériques, les déplacements professionnels en cours de journée restent stables : 32% se déplacent plusieurs fois par semaine et 19% quelques fois par mois, et cela se fait autant avec un mode personnel qu'un mode partagé.

A l'inverse des déplacements pendulaires, il n'y a quasiment pas d'évolution sur les modes utilisés pour ces déplacements professionnels. Même si l'usage de la voiture baisse légèrement au profit des modes doux et des transports en commun, on retrouve les niveaux de 2014.

**75%**  
des véhicules répondent aux normes ZFE

**66%**  
bénéficient d'un dispositif d'aide

**51%**  
déplacements professionnels au moins mensuels

**10%**  
des automobilistes ont l'intention de changer de mode



# Synoptique du questionnaire

01

## Le trajet pour venir au travail

- ✓ Rythme
- ✓ Distance
- ✓ Horaires
- ✓ Durée
- ✓ Activités combinées

03

## Les modes de déplacement occasionnel Et l'usage de la voiture

- ✓ Modes et motifs
- ✓ Motivation à prendre la voiture
- ✓ Vignette Crit'Air
- ✓ Renouvellement du véhicule
- ✓ Stationnement

05

## Les déplacements professionnels

- ✓ Fréquence
- ✓ Moyens utilisation
- ✓ Satisfaction des modes partagés

02

## Le mode de déplacement habituel

- ✓ Moyen principal et secondaire
- ✓ Motivations
- ✓ Coût mensuel
- ✓ Pause déjeuner et coupure

04

## Les dispositifs EMS

- ✓ Utilisation
- ✓ Notoriété

06

## Les autres modes et vous

- ✓ Intention de changements
- ✓ Connaissance des offres
- ✓ Attentes envers le vélo et le covoiturage
- ✓ Equipements du foyer
- ✓ Les déplacements extra-professionnels

01

# Descriptif et situation des répondants



# Echantillon redressé

## Genre :

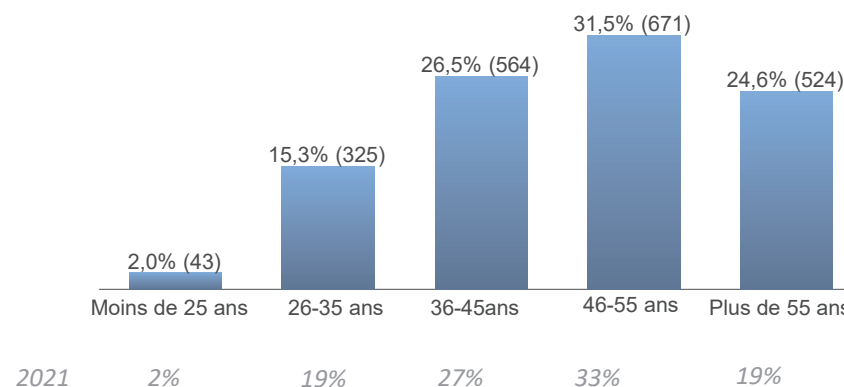


**Femme**  
**53,1%**  
2021 : 51%



**Homme**  
**46,9%**  
2021 : 49%

## Classe d'âge : (98% de répondants)



## Composition du foyer :

	Effectifs	%
Couple avec enfant	929	42,9%
Couple sans enfant	513	23,7%
Adulte seul.e avec enfant	208	9,6%
Adulte seul.e sans enfant	418	19,3%
Colocation	28	1,3%
Autre (*)	25	1,2%
Non précisé	46	2,1%
<b>Total</b>	<b>2 166</b>	<b>100,0%</b>



**Couples : 66,6%**



**Parents : 52,5%**

(\*) Adulte chez ses parents ou avec un membre de la famille

# Domicile

	Strasbourg	Autres communes de l'EMS	Hors Eurométropole
<b>2024</b>	<b>45,0% (871)</b>	<b>26,3% (509)</b>	<b>28,6% (554)</b>
2021	37%	28%	35%
2014	39%	25%	35%

## Quartier de Strasbourg

	Effectifs	%
Cronembourg	45	7,0%
Elsau	6	0,9%
Esplanade	29	4,5%
Gare	27	4,2%
Grande Ile	24	3,8%
Hautepierre	13	2,0%
Hôpital civil	12	1,8%
Koenigshoffen	35	5,4%
Meinau	36	5,6%
Montagne verte	47	7,4%
Musau	4	0,6%
Neudorf	170	26,4%
Neuhof	29	4,4%
Orangerie – Forêt Noire	24	3,7%
Parc des Poteries	10	1,5%
Poincaré Contades	19	2,9%
Port du Rhin	11	1,7%
Robertsau	55	8,5%
Stockfeld	23	3,5%
Vauban – conseil des XV	17	2,6%
Wacken	10	1,5%
<b>Total</b>	<b>644</b>	<b>100,0%</b>

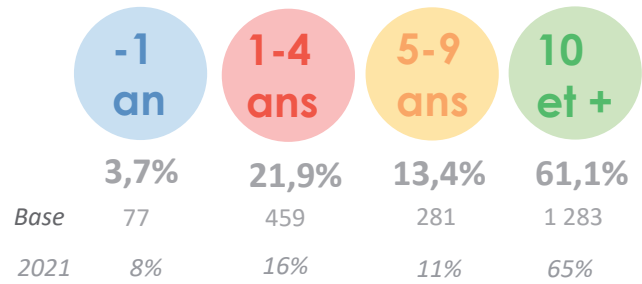


Sur l'enquête 2024, la part des Strasbourgeois est prédominant (45%), soit +8 points par rapport à la dernière enquête. Cela se fait surtout au détriment de habitants hors Métropole (29% contre 35% en 2021).

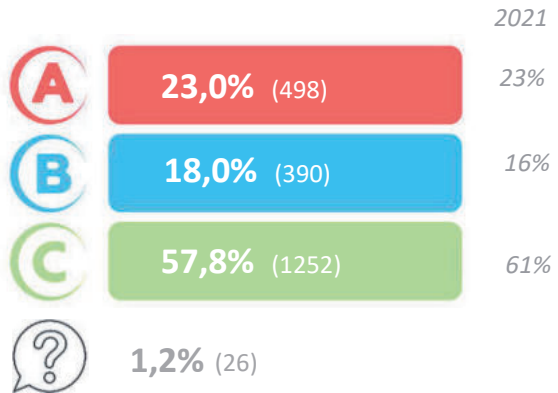


# L'agent-e

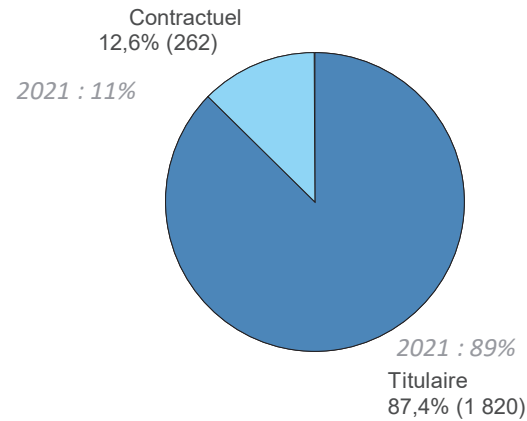
## Ancienneté : (97% de répondants)



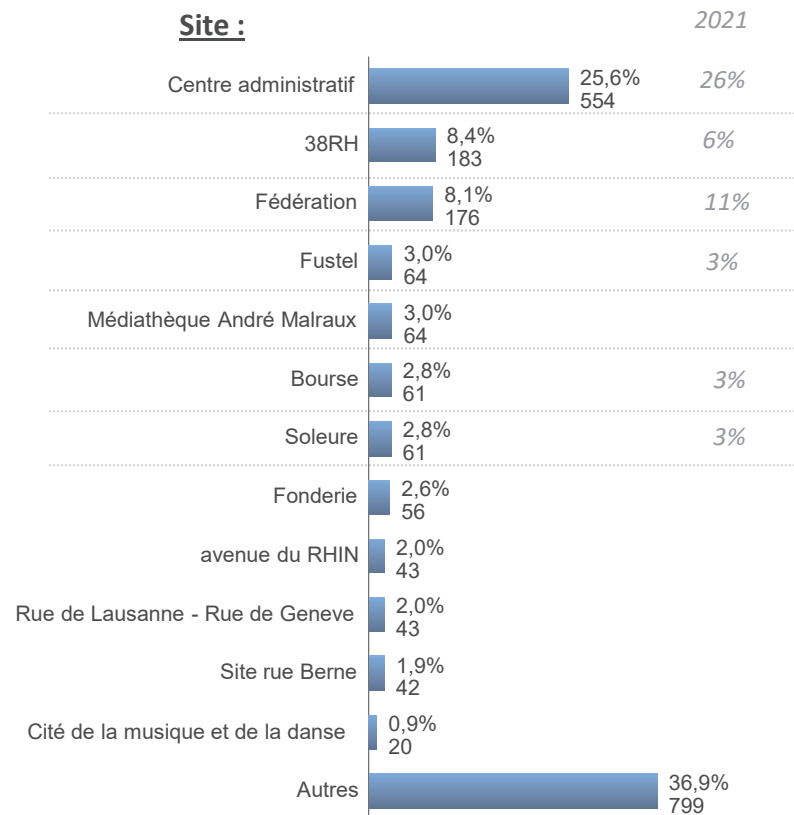
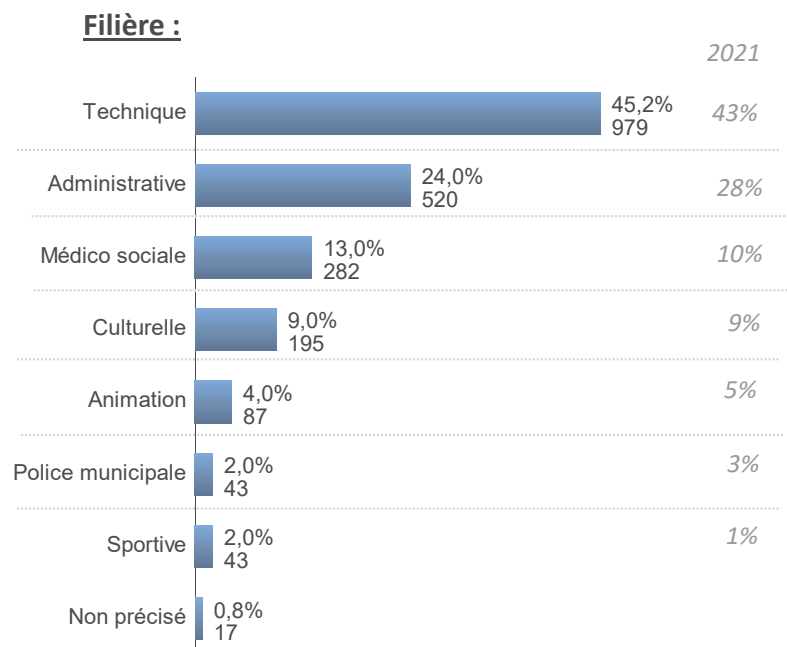
## Catégorie : (99% de répondants)



## Contrat : (97% de répondants)



# L'agent-e



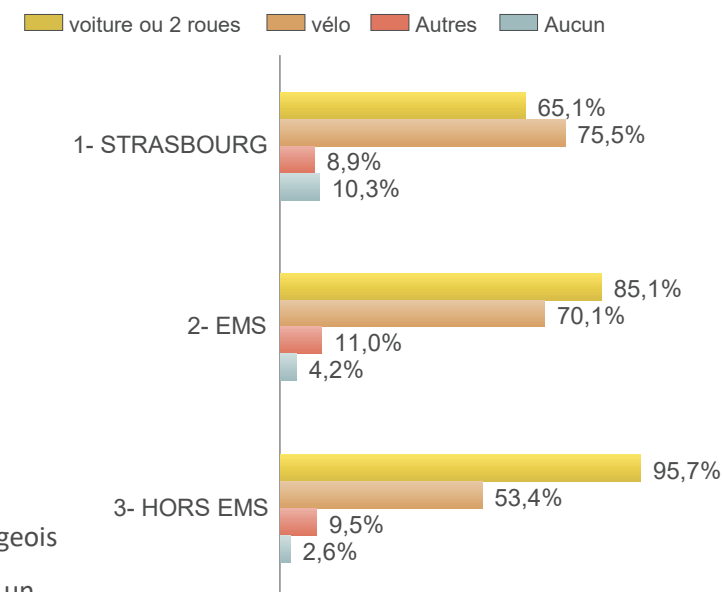
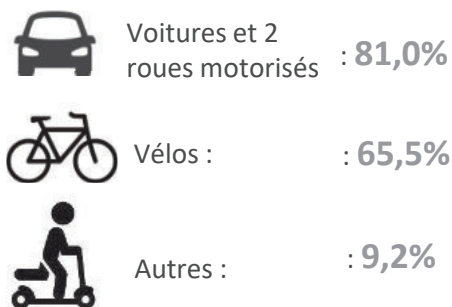
Les salariés du site Fédération ont moins participé à l'enquête qu'en 2021.

# Equipement

**90,7%** des répondants possèdent un permis de conduire (auto ou moto). Ce taux n'est que de 76% des +18 ans, dans l'enquête mobilité 2019

**Q36 - Pour vos déplacements, quels sont les équipements disponibles au sein de votre foyer que vous pouvez utiliser ?**

	Effectifs	%
Voiture	1 706	80,6%
Vélo musculaire (non électrique)	1 219	57,6%
Vélo à assistance électrique	332	15,7%
Deux-roues motorisé	196	9,2%
Trottinette, roue, roller	194	9,2%
Aucun	127	6,0%
Autres	11	0,5%
Total répondants	2 117	100,0%



**81% des foyers disposent au moins d'une voiture**, mais avec des disparités selon les territoires. Les Strasbourgeois sont les moins équipés (65%), alors que dans les secteurs plus ruraux, plus de 95% des salariés peuvent utiliser un véhicule.

**L'équipement en vélo est fort : 65,5%**, dont 16% de personnes pouvant utiliser un vélo électrique. Globalement le vélo est présent sur l'ensemble de la métropole, mais en retrait hors EMS où seulement un peu plus de la moitié des habitants ont un vélo qu'ils peuvent utiliser.

**6% des foyers n'ont aucun équipement** et sont donc contraints de se déplacer à pied ou en transports en commun.

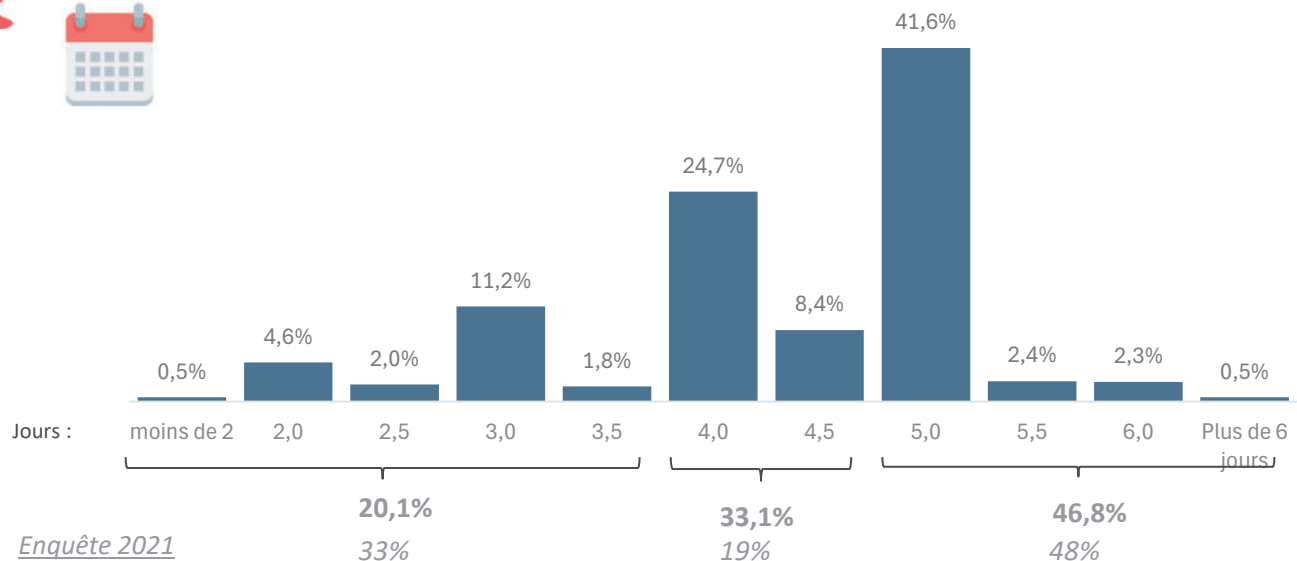
02

# Le trajet domicile - travail



# Fréquence des déplacements domicile-travail

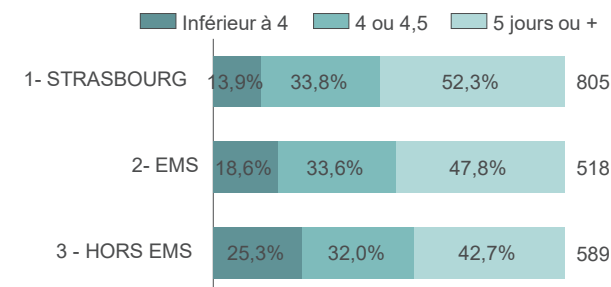
Q2 - Sur 1 mois type, combien de jours par semaine, en moyenne, venez-vous sur votre lieu de travail ?



**47%** des agent-e-s vont sur leur lieu de travail de façon quotidienne. Malgré la période pandémique de 2021 où les salariés étaient incités à rester chez eux, la fréquence 2024 est assez proche de celle de 2021 (42%). On constate en revanche le poids des semaines **concentrées sur 4 jours** (25%). La démocratisation du télé-travail, après la période Covid, en est la principale explication.

Plusieurs variables sont discriminantes sur le nombre de jours passés en entreprise :

- **le genre** : 64,7% des femmes sont à moins de 5 jours, contre 40% des hommes.
- **l'ancienneté** : les plus anciens (+ de 10 ans) sont moins présents : 22% viennent moins de 4 jours par semaine
- **la filière** : il y a 3 fois plus de personnes à venir moins de 4 fois par semaine dans la filière administrative, que dans les autres filières. Et 57% du médico-social travaillent sur site 4 jours par semaine.
- **la catégorie** : 54% de la catégorie C se déplacent quasiment tous les jours (35% en moyenne pour les catégories B et C)
- **Le domicile** : plus la personne est éloignée de Strasbourg, moins elle est présente sur site



# Fréquence des déplacements domicile-travail

***Vous n'allez pas tous les jours sur votre lieu de travail ; c'est parce que...***

*Base : 1143 personnes allant sur leur site moins de 5 jours / semaine*

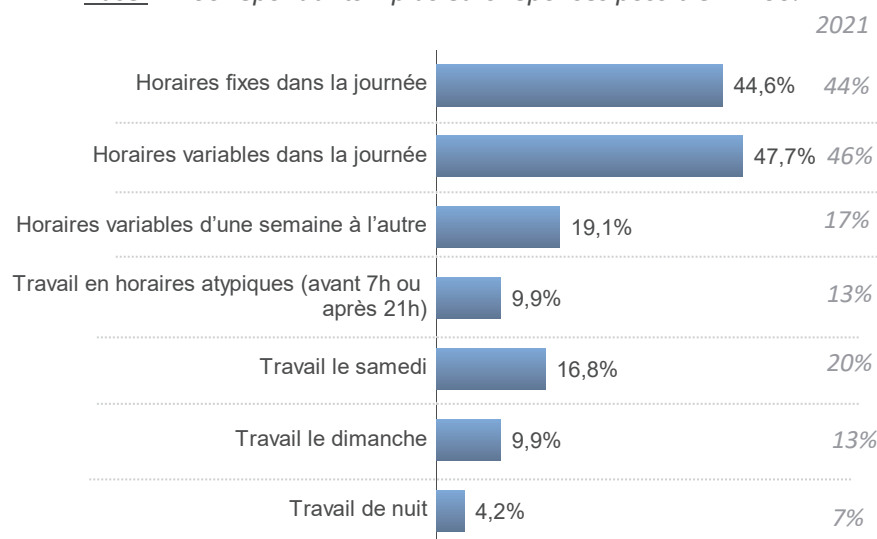
	Effectifs	%
Vous télétravaillez	461	50,1%
RTT, regroupement des heures	339	36,8%
Vous avez un contrat à temps partiel	112	12,2%
Déplacement professionnel	4	0,4%
Planning adapté	4	0,4%
Total	920	100,0%

Le télé-travail est devenu une pratique courante dans le milieu professionnel. Si le taux de télé-travail avant Covid concernait moins de 30% des actifs, 36% de la population sont amenés à télé-travailler actuellement. Cette pratique est courante à l'EMS et explique donc majoritairement le fait que les salariés ne vont plus quotidiennement sur leur lieu de travail.

Un autre phénomène important a permis de réduire les déplacements pendulaires : le regroupement des heures sur 4 jours, qui explique ici 37% des journées non travaillées.

### **Q3. Quel est votre rythme de travail ?**

*Base : 2166 répondants – plusieurs réponses possible - >100%*

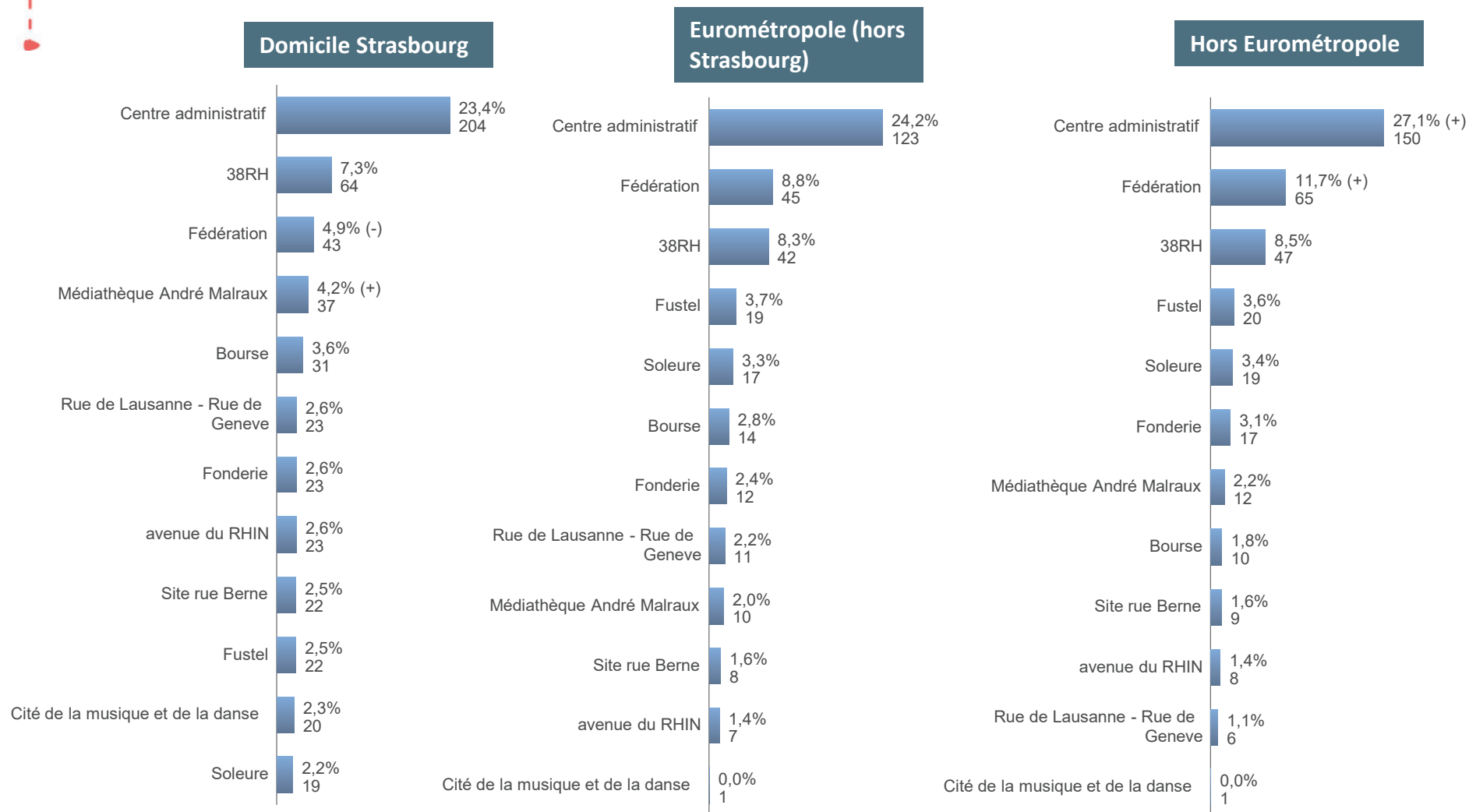


Au sein de l'EMS, les horaires de travail sont très variables : moins de la moitié des agent-e-s ont un planning identique chaque jour de travail. Mais surtout 22% des actifs peuvent se trouver dans une situation « hors normes » avec des horaires atypiques et / ou du travail le week-end, pouvant rendre plus compliquée l'utilisation des transports en commun. Ces cas particuliers concernent toutefois moins de personnes qu'en 2021.

Les agents qui ont des horaires variables en journée se déplacent plus occasionnellement (28% pour 1 à 3 jours).

# Origine-destination des déplacements

## Croisement secteur de domicile / Sites de travail

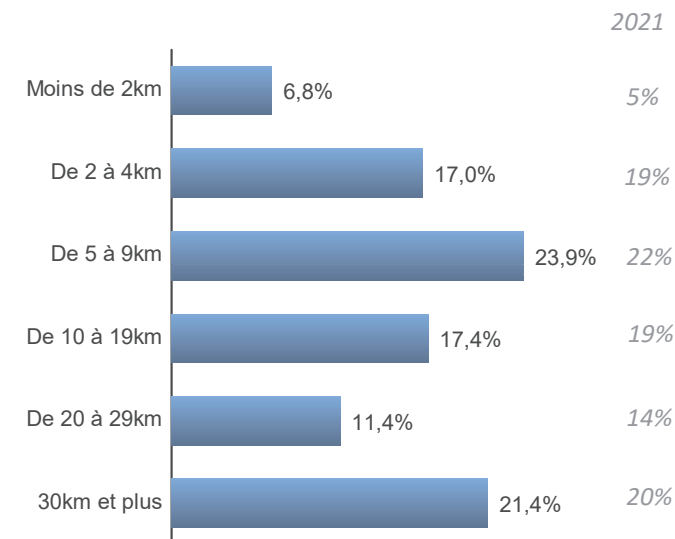
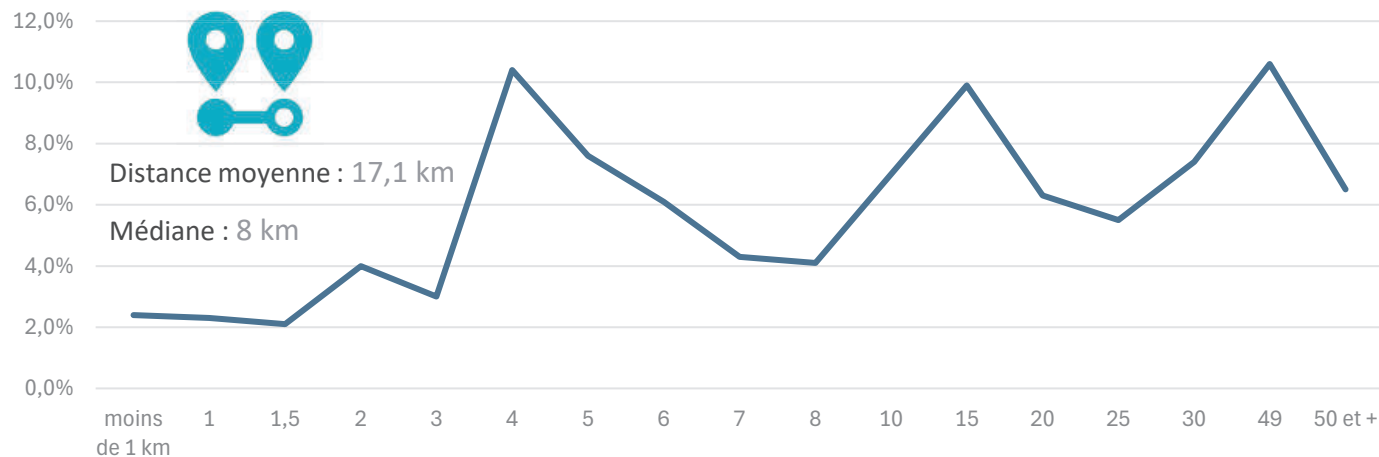


Les habitants hors Eurométropole sont davantage positionnés sur les sites Centre Administratif et Fédération.

La médiathèque André Malraux accueille davantage de strasbourgeois et ils sont sous-représentés sur le site Fédération.

# Distance domicile - travail

**Q1. Pour un trajet ALLER, quelle est la distance entre votre domicile et votre lieu de travail**



Les distances sont très hétérogènes, pouvant se situer majoritairement entre moins de 5 km à 50km.

32% ne sont pas à plus de 5 km (taux national = 40%) mais 21% doivent parcourir plus de 30 km. Selon l'enquête « 1km à pied », 39% des salariés du service propreté se situent à 6 km ou moins, et la médiane est aussi à 8 km.

La moitié des actifs sont domiciliés à plus de 10km de leur travail (comme en 2021).

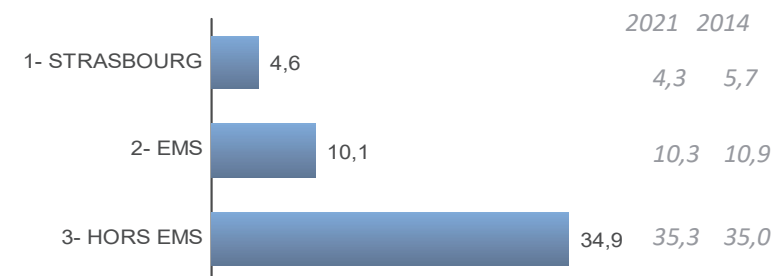
Les distances n'ont pas évolué significativement par rapport à 2021 avec une moyenne au global (17km) et des moyennes par secteur géographique, identiques à cette dernière enquête.

Mais selon l'expérimentation « 1km à pied », la distance moyenne domicile-travail des automobilistes est de 12,3 km.

L'ensemble EMS, tous modes confondus, est donc au-deçà de cette moyenne (17,1 km)

Selon l'enquête mobilité 2019 sur le Bas-Rhin, la distance quotidienne dans l'Eurométropole, tous motifs confondus est d'environ 12 km.

## Distance moyenne selon le domicile

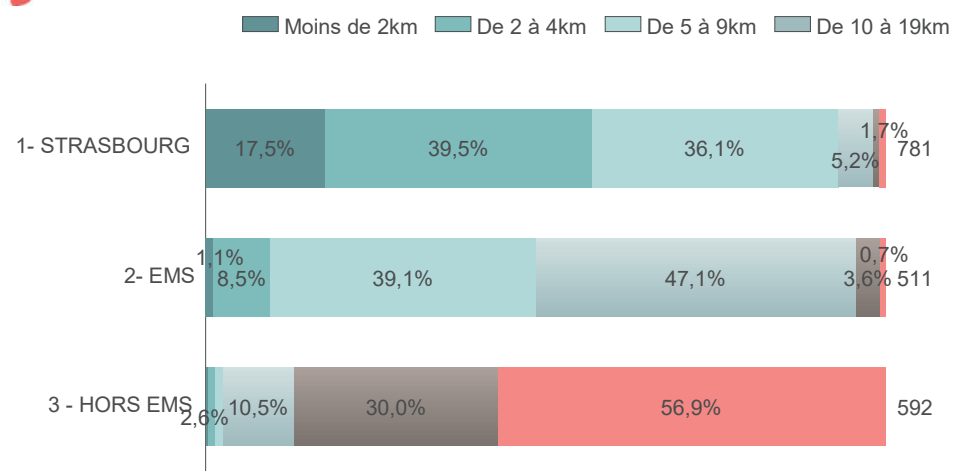




# Distance domicile - travail



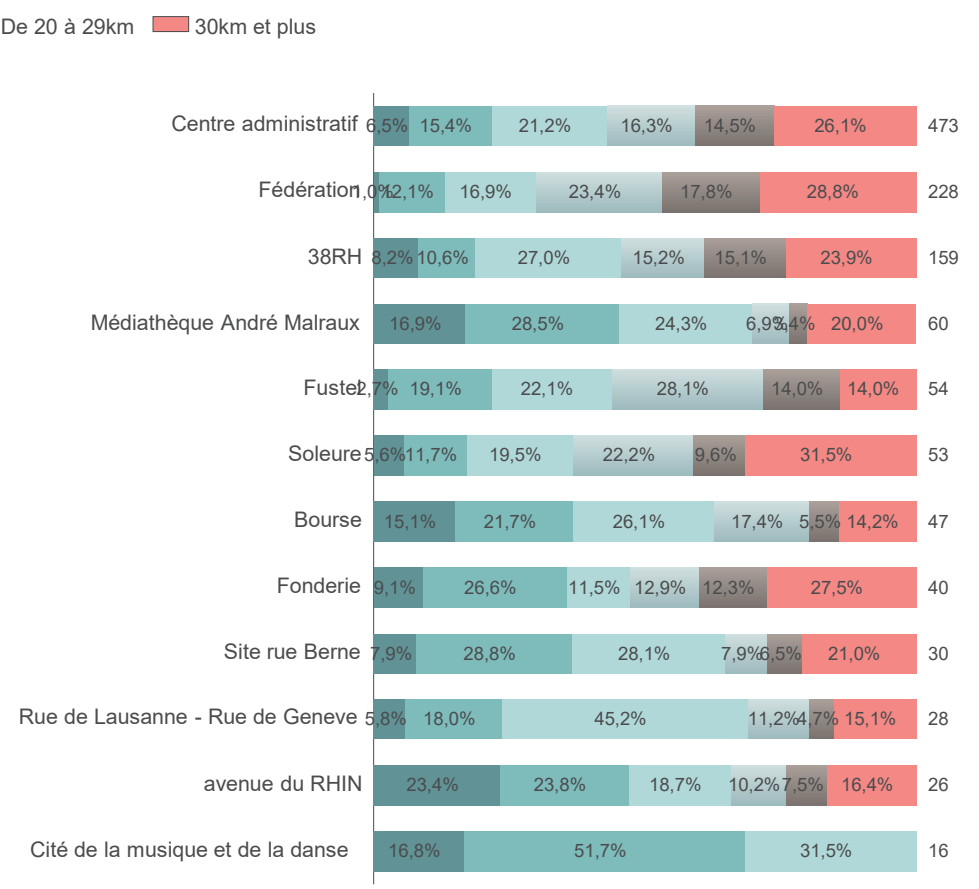
Selon le lieu du domicile :

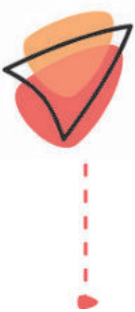


57% des personnes domiciliées sur Strasbourg ont la chance d’habiter à moins de 5 km de leur travail. Alors que cette même proportion hors Métropole, doit parcourir 30 km ou plus.

La Cité de la musique, Avenue du Rhin et la médiathèque sont les sites recevant davantage des salariés de proximité. A l’opposé, les salariés situés sur le site Fédération sont proportionnellement plus éloignés de leur domicile.

Selon le lieu du travail :

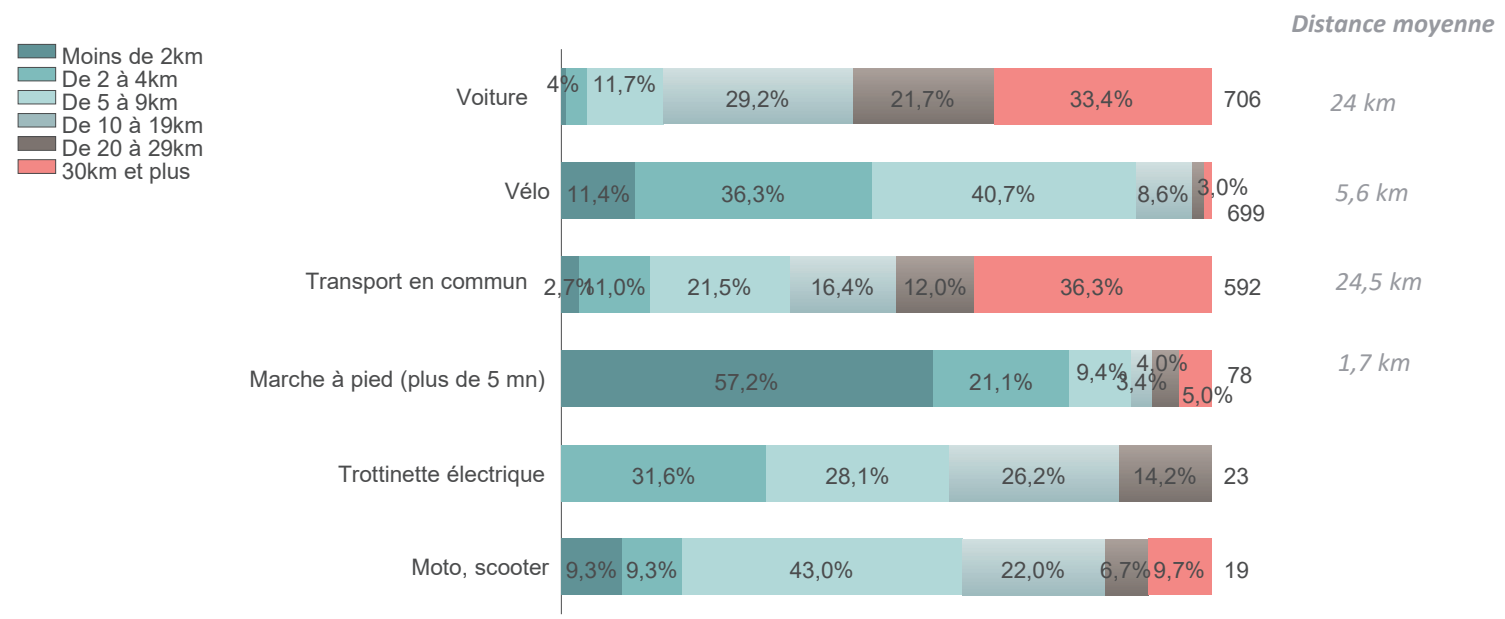




# Distance domicile - travail



Selon le mode principal de transport :



### Les distances à vélo :

En faisant extraction des valeurs extrêmes (3 personnes parcourant 40 à 60 km), la distance maximum parcour avec un vélo classique comme mode unique est de 28 km, soit une distance moyenne d'environ 5 km. Avec un VAE, la distance maximum est de même ordre (25km) mais la moyenne passe à 8km. Les distances sont plus courtes avec un Vélhop : 5 km maxi et une moyenne légèrement au-dessus de 3km.

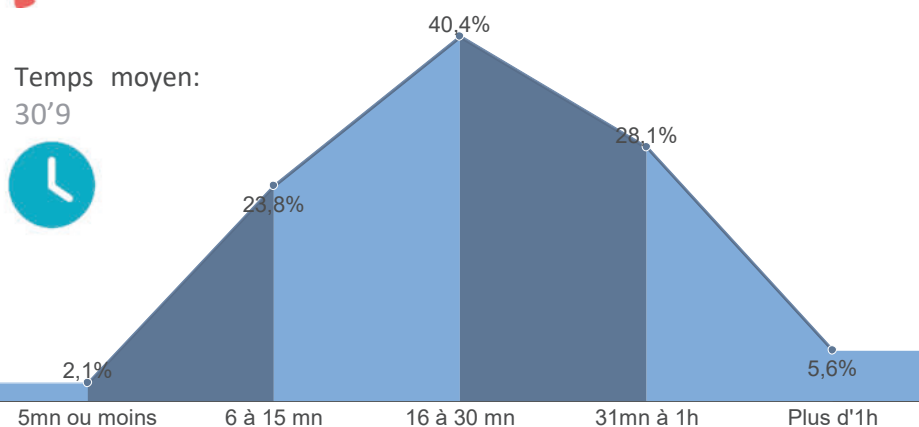
### Les distances en voiture :

Seulement 4% des personnes venant en voiture ont une distance inférieure à 5 km, et seraient donc susceptibles de venir à vélo. Près de 16% sont à moins de 10km, ce qui est en partie favorable au vélo électrique.

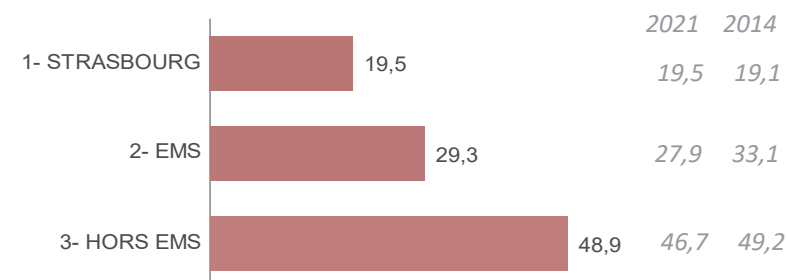
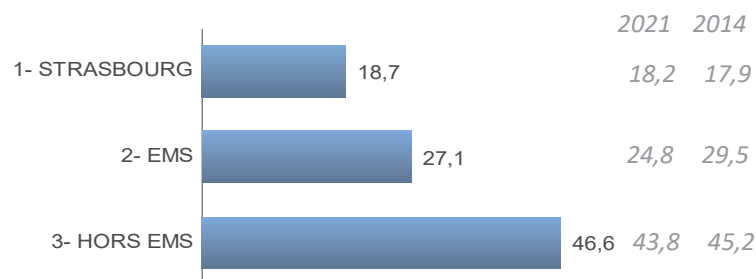
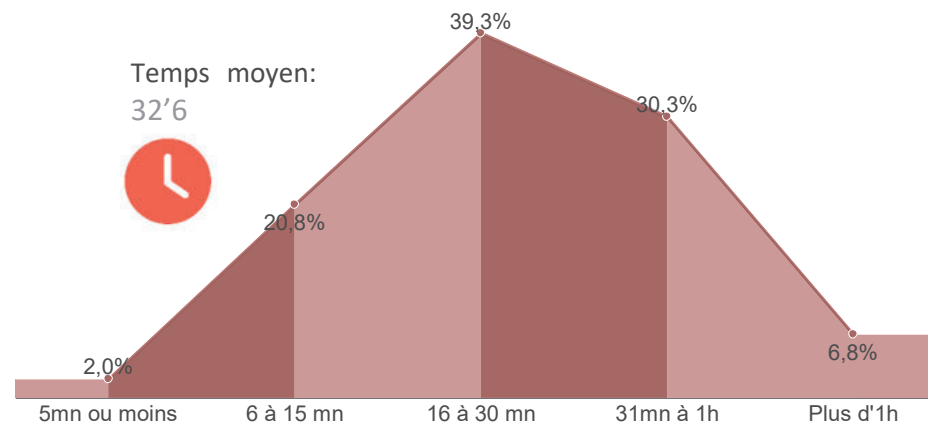
**La majorité des salariés habitant à 10km maximum de leur travail viennent à vélo / trottinette (61%), en transport en commun (20%) ou à pied (7%) mais 12% utilisent une voiture ou un 2 roues motorisés.**

# Durée des déplacements

**Q6. Temps moyen du trajet ALLER domicile - travail**



**Q7. Temps moyen du trajet RETOUR domicile - travail**



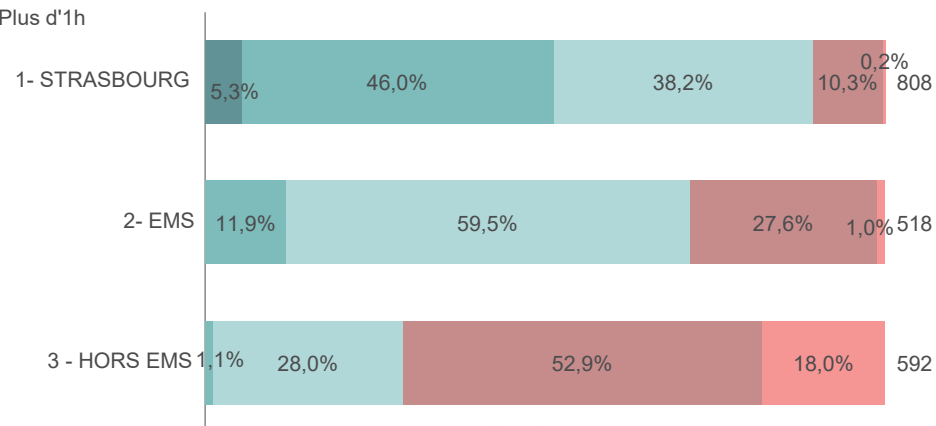
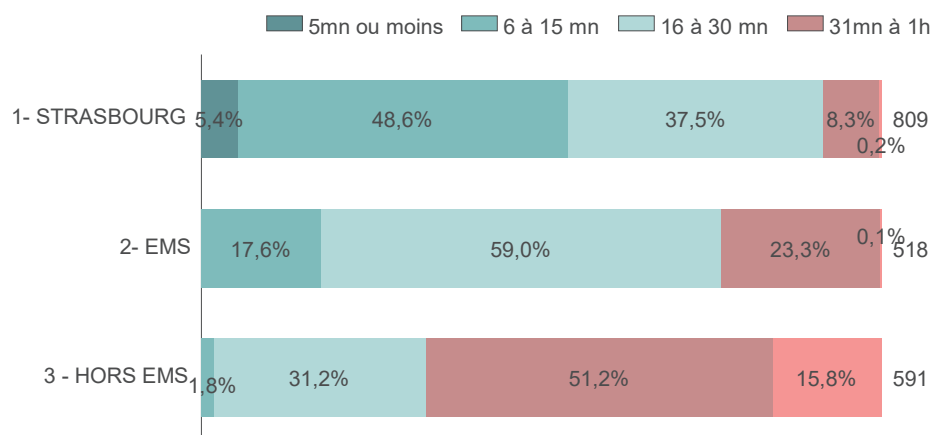
**34%** des actifs mettent plus d'1/2 heure en général pour faire leur trajet domicile – travail, et ce taux monte à **37%** dans le sens travail-domicile. Cette durée a augmenté de près de 2 mn pour l'aller et plus d'1 mn pour le retour (alors que le temps avait plutôt baissé entre 2014 et 2021). Ce sont les habitants hors Strasbourg qui connaissent ces aggravations.

Le temps moyen de déplacement est plutôt long en référence à 2 enquêtes :

- Selon l'enquête mobilité 2019 sur le Bas-Rhin, la durée moyenne d'un déplacement dans l'Eurométropole, tous motifs confondus est de 17 mn.
- Selon l'enquête « 1 km à pied », les salariés du service propreté venant en voiture (ils sont très majoritaires) ont une durée moyenne de déplacement de 21 mn.

# Durée des déplacements

Selon le lieu du domicile :



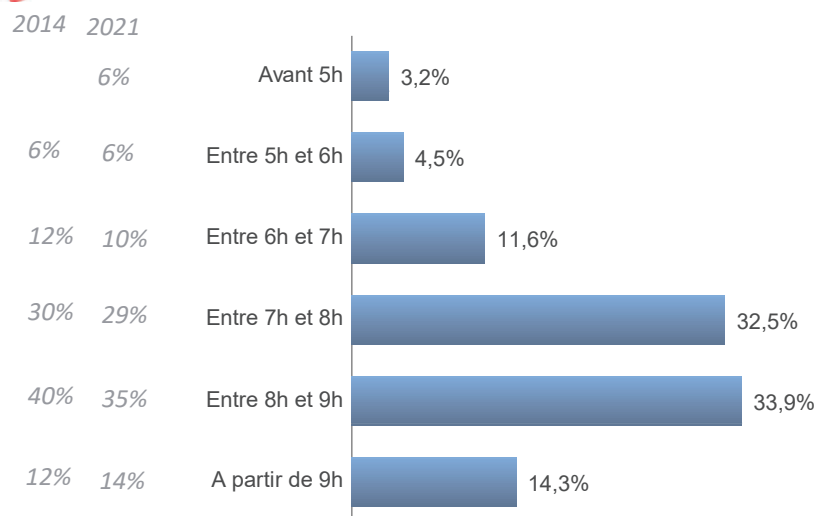
67% des personnes domiciliées hors de la Métropole vont mettre plus de 30 mn pour rejoindre le site de leur travail et ce taux concerne 71% des habitants de cette zone pour le sens des retours.

C'est sur l'Eurométropole, en dehors des déplacements sur Strasbourg, qu'il y a le plus de différentiel entre le temps à l'aller et celui du retour : 23% mettent plus de 30 mn pour partir, contre près de 30% pour rentrer chez soi.

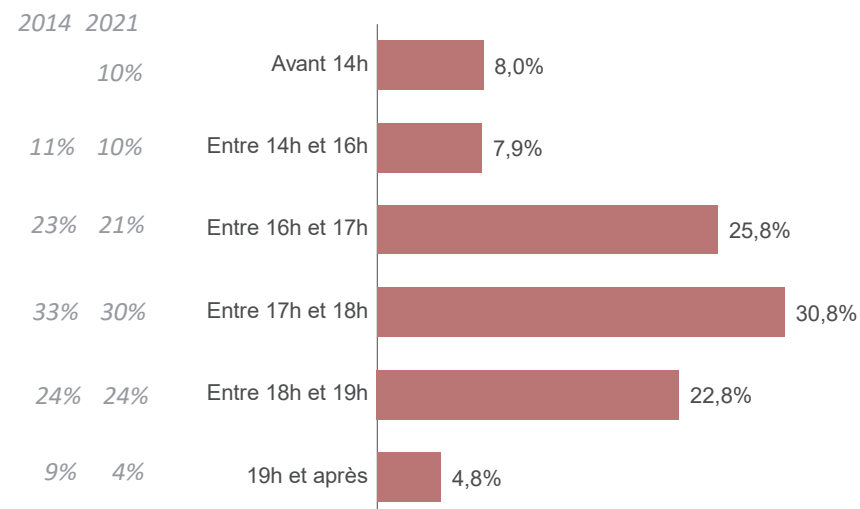
*NB : La durée moyenne du déplacement en fonction du mode principal utilisé est détaillée page 39.*

# Horaires des déplacements

**Q4. Heure d'arrivée sur le lieu de travail**



**Q5. Heure de départ du lieu de travail**



**66% des salariés arrivent aux heures de pointes (7h-9h).** C'est donc une légère reprise (+2 pts), après la baisse significative entre 2014 et 2021 (-6 pts). Mais l'évolution se fait surtout sur les horaires atypiques où 7,7% des salariés embauchent avant 6 heures, contre 12% en 2021.

Pour les départs, l'évolution est aussi importante avec 16% qui quittent le travail avant les heures de pointe, contre 20% en 2021 (mais le taux n'était que de 11% en 2014).

Les heures de pointe (16h-19h) touchent près de 8 personnes sur 10.

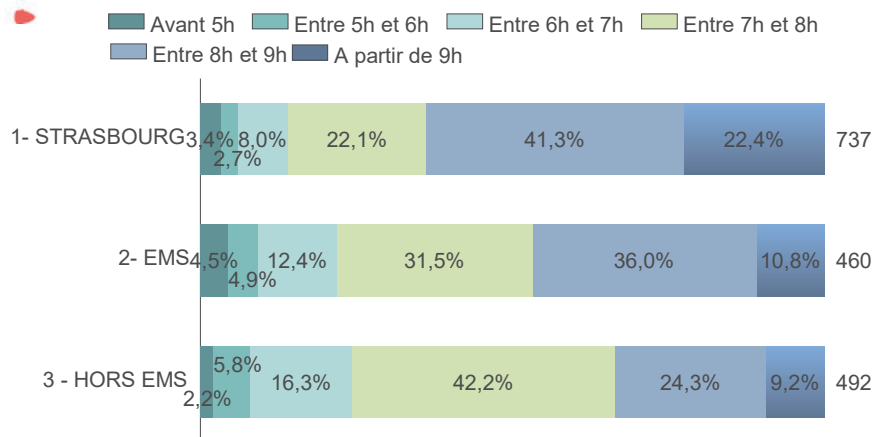
56,5% des personnes qui regroupent leur temps de travail sur 4 jours arrivent avant 8h. Chez les télé-travailleurs, la stratégie est plutôt de finir tard quand elles sont sur site : 78% partent après 17h.

48% des salariés avec des horaires fixes arrivent entre 6h et 8h, et très peu partent après 18h (20%).

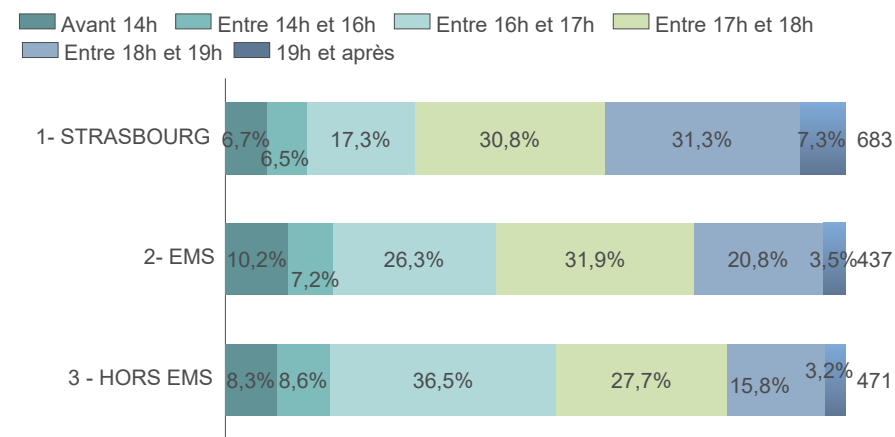
Ce sont les automobilistes qui arrivent plus fortement avant 8h (65%) et partent avant 17h (47%) ; ils sont donc moins de 50% à circuler en heures de pointe le matin, et 55% l'après-midi. Au contraire, avec le TER, 76% arrivent en heure de pointe et 62% quittent le travail entre 16h et 18h.

# Horaires des déplacements

## Q4. Heure d'arrivée sur le lieu de travail



## Q5. Heure de départ du lieu de travail



Plus la personne habite loin de Strasbourg, plus elle a tendance à se fixer une arrivée avant 8h (66,5%). Si 22% des Strasbourgeois arrivent à partir de 9h, ce taux n'est que de 10% en moyenne pour les habitants des autres secteurs.

S'il est difficile d'éviter les heures de pointe aux retours, on constate toutefois que **plus la personne habite loin, plus elle quitte son travail tôt** (53% des résidents hors métropole partent avant 17h). Si 38,5% des Strasbourgeois peuvent partir après 18h, ce taux baisse à 26,5% en moyenne pour les habitants des autres secteurs.

Les horaires sont **très hétérogènes selon les filières**. Par exemple, les techniciens ont l'habitude d'arriver avant 7h (38%) ; les filières administration et culture privilégient la fourchette 8h-9h (48%), et les arrivées les plus tardives (à partir de 9h) concernent la culture et animation.

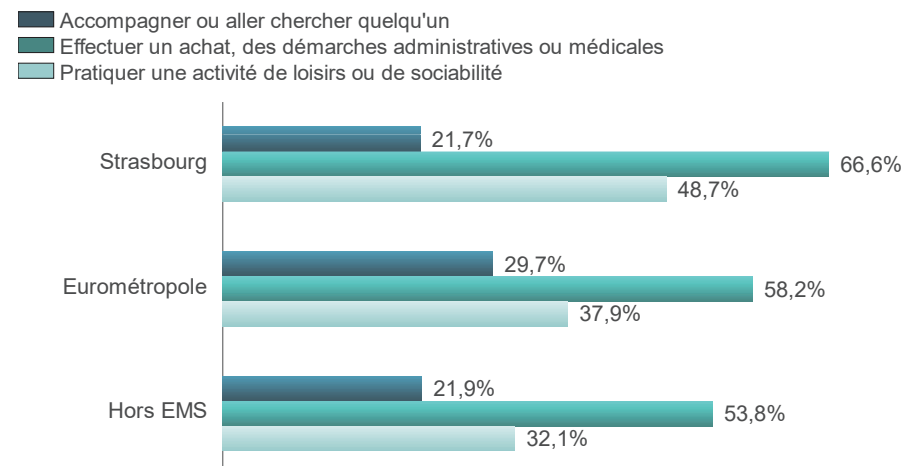
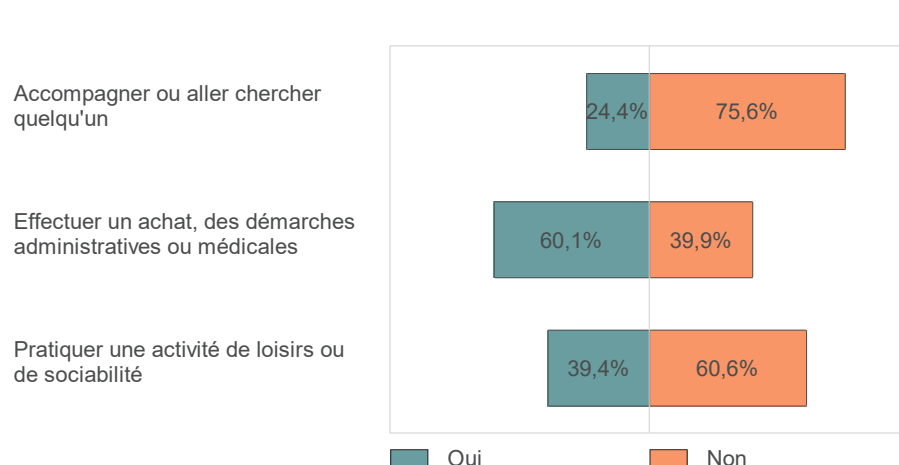
Au niveau des départs, 81% de la filière culture partent après 18h, et 52% pour la filière animation.

Les **agents de la catégorie C** arrivent principalement avant 8h (60%) et partent avant 17h (68%). Ceux de la catégorie A déclarent le plus souvent une arrivée entre 8h et 9h (76%) et un départ au-delà de 18h (49%).

32% des **hommes** arrivent avant 7h, contre seulement 4% des femmes (qui s'explique aussi par le poids plus important des femmes dans la filière administrative – 80%). Celles-ci arrivent majoritairement entre 8h et 9h (37% contre 22% des hommes), voire à partir de 9h (17% vs 8%). La même tendance existe sur les départs, avec les hommes qui partent plus tôt que les femmes ; celles-ci sont 2 fois plus nombreuses que les hommes entre 17h et 18h. Les **26/45 ans** sont sur-représentés dans les arrivées entre 8h et 9h, et dans les départs entre 17h et 18h. Enfin, 32% des **parents** arrivent entre 8h et 9h, contre 28% des agents sans enfants (et départs des parents plus forts entre 17h et 18h).

# Déplacements combinés

**Q8. Lors de votre trajet domicile-travail (à l'aller ou au retour), vous arrive-t-il, au moins 1 fois par semaine, de combiner ces activités extra-professionnelles ?**



**71%** des agent-e-s en déplacement **en profitent pour combiner une autre activité** au cours de leur trajet.

Si accompagner quelqu'un n'est pratiqué que par moins d'1/4 des personnes, l'activité monte à 39% pour les parents.

Plus la personne habite à proximité de Strasbourg, plus elle va prendre le temps d'effectuer des achats et de pratiquer une activité de loisirs.

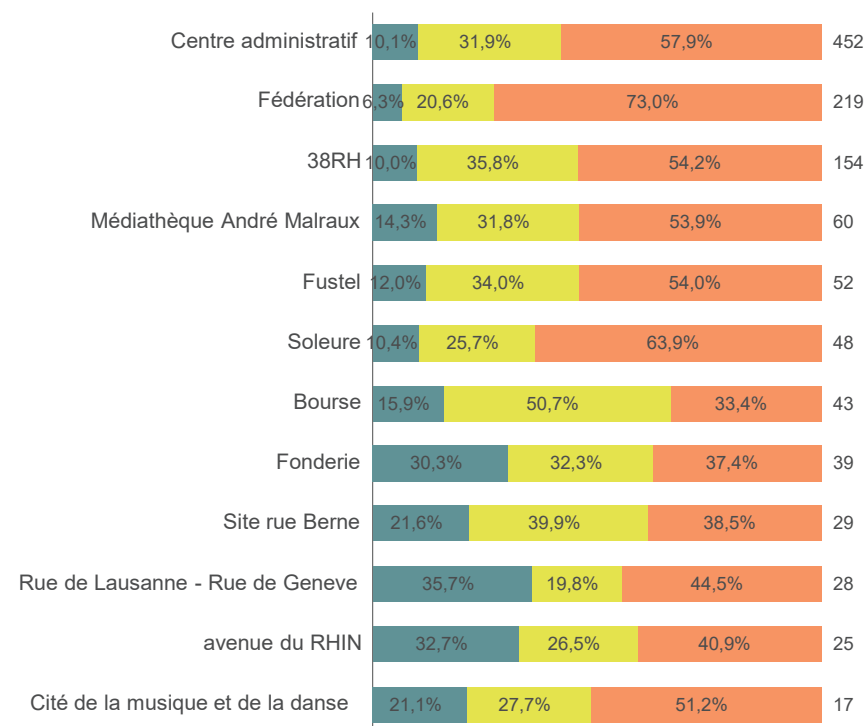
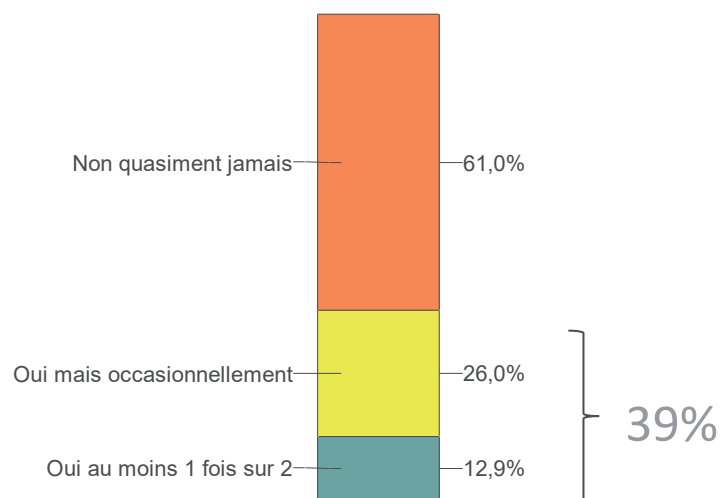
10 points séparent les catégories a et B, de la catégorie C. Dans cette dernière, 1/3 n'ont pas d'activités en cours de leur trajet (contre 23%).

Selon le mode unique de déplacement :

Combiner son déplacement avec une activité extra-professionnelle est plus fréquent chez les automobilistes (78%), notamment pour accompagner quelqu'un et faire des courses. A l'opposé, les personnes venant à pied ou avec CTS ont moins l'habitude de faire autre chose au cours du trajet (respectivement 55% et 61%). A noter que la moitié des cyclistes peuvent en profiter pour faire une activité de loisirs.

# Déplacements combinés

**Q12. Vous arrive-t-il de prendre votre mode de transport lors de la pause déjeuner ou coupure ?**



**39%** des actifs qui prennent un mode de transport pour venir travailler (donc hormis ceux qui viennent à pied) utilisent ce mode pour aller déjeuner à l'extérieur ou lors de leur pause. Alors que cette pratique concerne près de 60% des actifs venant à vélo, 79% des automobilistes ne reprennent jamais leur véhicule au cours de leur pause. 44% des usagers CTS peuvent être amenés à sortir du site de travail, mais de façon plutôt occasionnelle. Ce comportement est beaucoup moins fréquent quand l'activité professionnelle est localisée sur le site Fédération (27%), et à l'opposé c'est une pratique plus répandue sur Fonderie, Rue de Lausanne et Avenue du Rhin.

03

# Les modes de déplacements habituels pour venir au travail



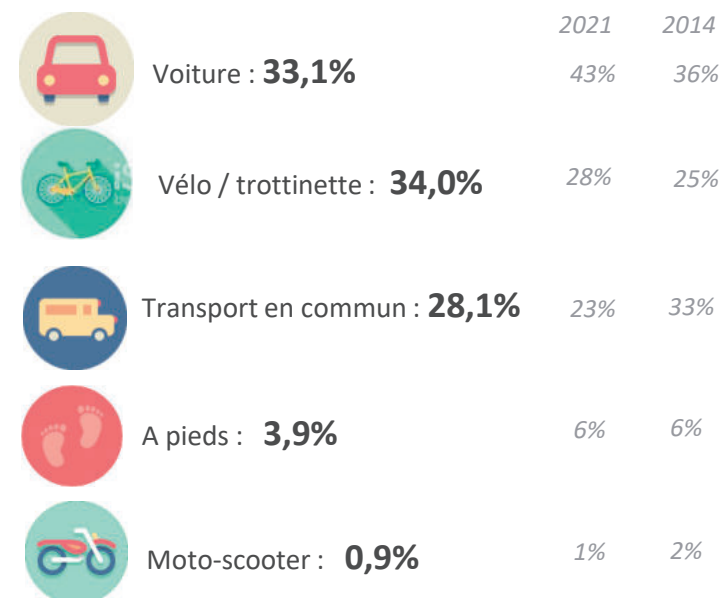
# Le principal mode de déplacement

**Q9. Quel(s) moyen(s) de transport utilisez-vous le plus souvent pour votre déplacement domicile-travail ? »**

Mode utilisé sur la plus grande distance

	Effectifs	%
Voiture personnelle	629	29,1%
Vélo classique personnel	539	24,9%
Bus, tram CTS	307	14,2%
Trains TER	273	12,6%
Vélo électrique personnel	131	6,1%
Marche à pied (plus de 5 mn)	85	3,9%
Voiture personnelle en covoiturage (j'ai au moins un passager)	64	2,9%
Cars réseau 67 CTBR Compagnie des transports du Bas-Rhin	26	1,2%
Trottinette électrique	23	1,1%
Vélohop	21	1,0%
Moto, scooter	19	0,9%
Vélo cargo personnel	18	0,8%
Voiture d'un covoitureur (je suis passager)	15	0,7%
Voiture de service	9	0,4%
VAE EMS	2	0,1%
Vélo cargo EMS	2	0,1%
TGV	1	0,0%
Total	2 162	100,0%

## Le plus souvent (% utilisateurs) :



1/3 des actifs optent prioritairement pour venir en voiture. Non seulement ce mode perd 10 points par rapport à 2021 (privilegié lors de la période post-covid au détriment des transports en commun) mais surtout la part de marché de la voiture se retrouve au même niveau que celle du vélo. L'usage du vélo ne cesse de croître (+9 points en 10 ans) et bénéficie de la « vulgarisation » du VAE (+4,2 points par rapport à 2021). Il est aussi probable que le développement du dispositif « forfait mobilité durable » et les aides à l'achat aient favorisé l'accès à ce mode doux.

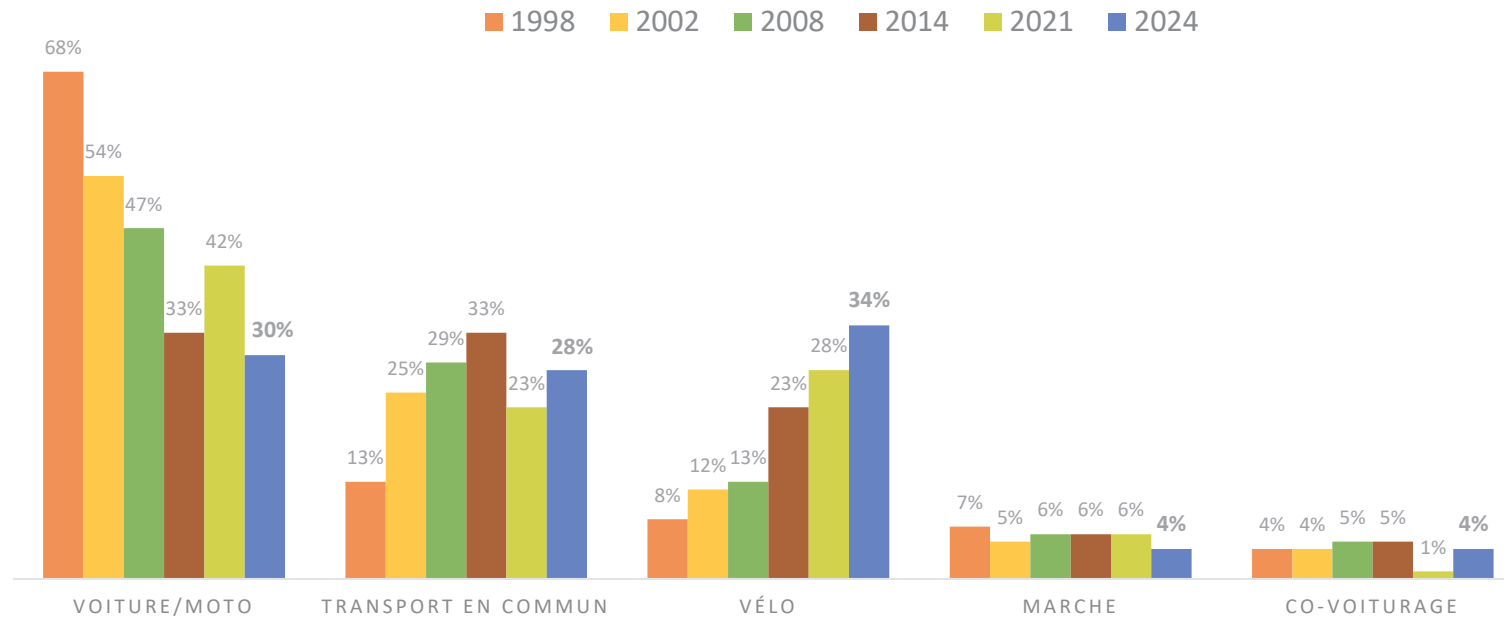
*L'enquête ménage 2019 met aussi en exergue le recul de la part modal de la voiture, au profit des modes alternatifs.*

Après le recul des transports en commun en 2021, ceux-ci récupèrent quelques points en part de marché (+5 points) mais sans retrouver leur niveau de 2014.

# Le principal mode de déplacement

Mode utilisé sur la plus grande distance

## EVOLUTION DES PARTS MODALES DES AGENTS DE L'EUROMÉTROPOLE DE 1998 À 2024



# Le principal mode de déplacement

## Selon l'équipement du foyer :

Seulement 39% des personnes qui déclarent avoir une voiture au foyer vont effectivement l'utiliser (21% par exemple vont prendre un vélo, 14% le TER et 11% choisissent le réseau CTS).

38% des propriétaires de vélo musculaire s'en servent prioritairement pour les déplacements pendulaires, et ce taux est de 41% pour les vélos à assistance électrique.

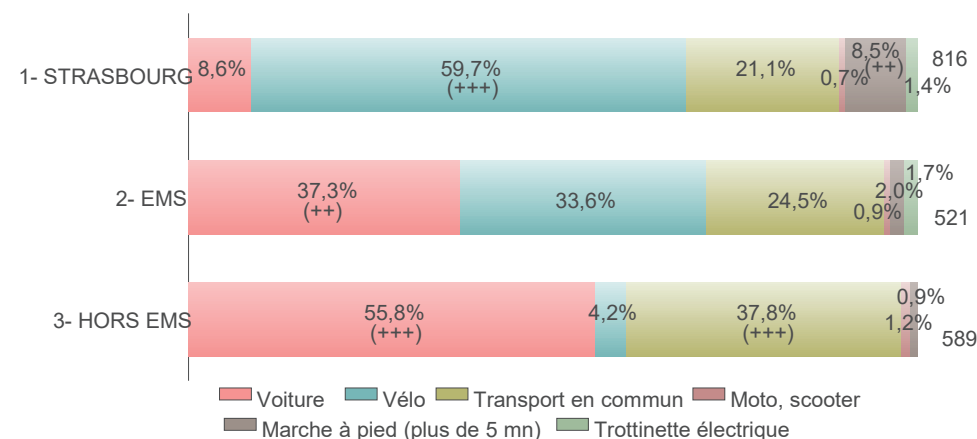
Enfin, 57% des foyers sans aucun moyen de déplacement à disposition optent pour les transports en commun, et 17% pour la marche à pied.

## Les disparités géographiques :

- Ce sont essentiellement les habitants de Strasbourg qui expliquent la pratique du vélo (60%) et de la marche à pied (8,5%, et en baisse). La pratique du vélo a augmenté de 10 points sur Strasbourg par rapport à 2021, +8 points dans le reste de la métropole et n'a que très peu évolué ailleurs (+2 pts).

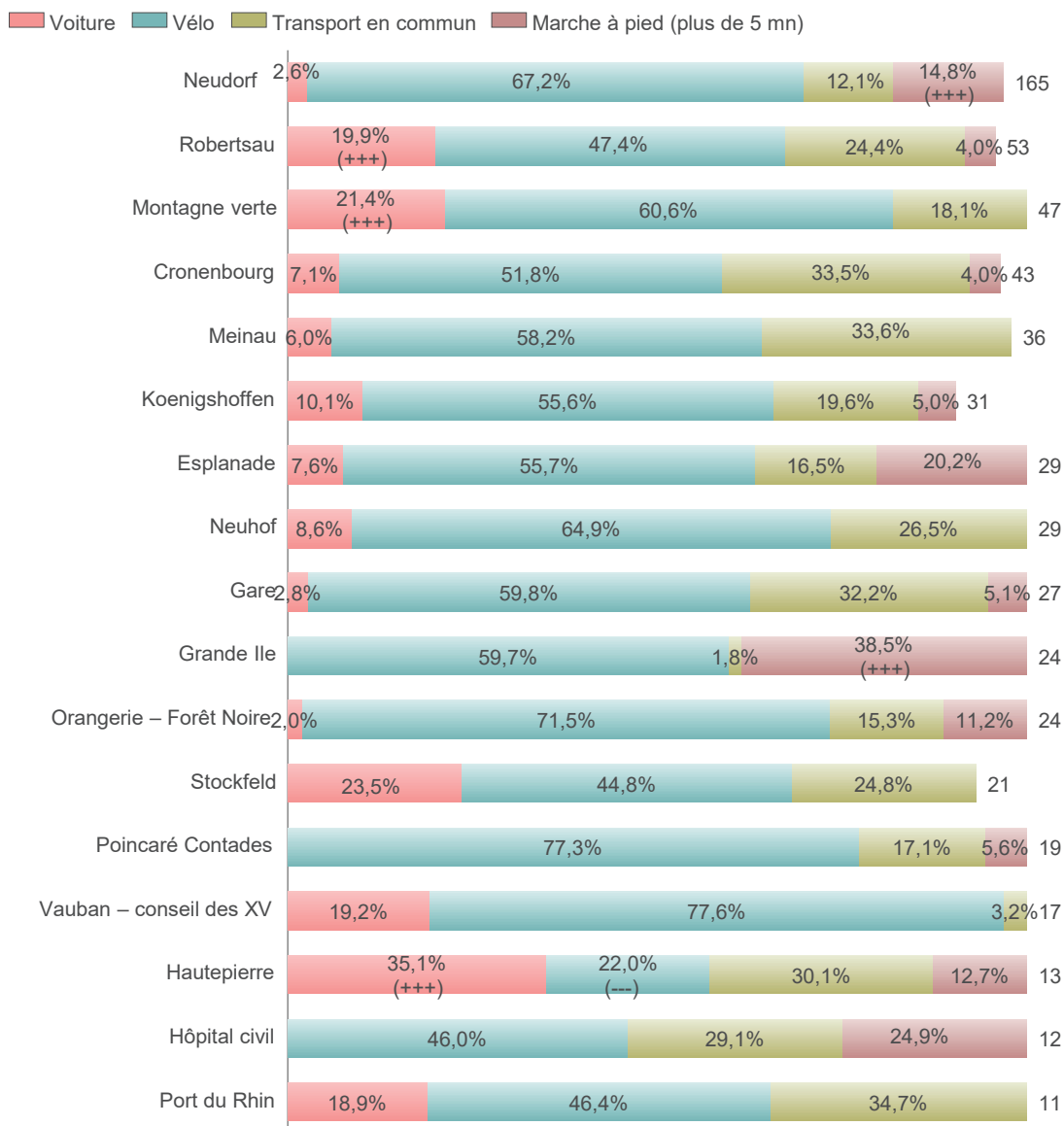
- Plus on se dirige vers une domiciliation zone rurale, plus la voiture est privilégiée (56% hors Eurométropole). Les évolutions de comportement sont surtout notables sur l'ensemble de l'Eurométropole : en 3 ans, la voiture est devenue 2 fois moins importante sur Strasbourg et perd 15 points dans les autres communes EMS. La part de marché n'a baissé que de 5 points hors métropole.

- Tous les secteurs géographiques ont recours aux transports en commun mais la croissance de ce mode sur 3 ans est plus prononcée hors Strasbourg. Plus précisément, la part de marché de CTS est identique sur l'ensemble de l'Eurométropole (20%), tandis qu'au-delà c'est le TER qui explique la part des transports en commun (32%).



# Le principal mode de déplacement

*Mode utilisé sur la plus grande distance selon le quartier de domicile sur Strasbourg (>10 répondants)*



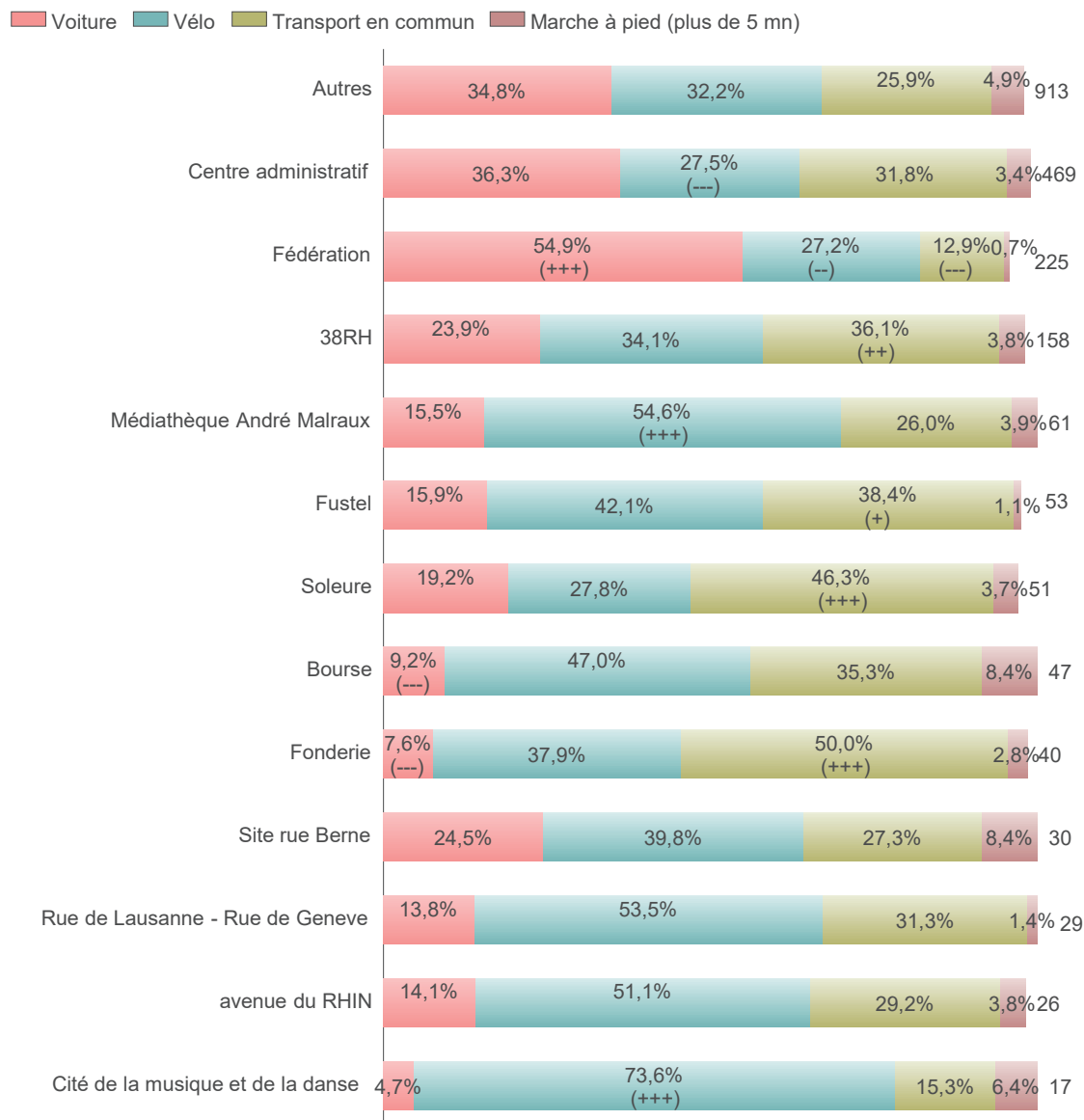
Trois quartiers ont plus souvent recours à la voiture : Robertsau, Montagne Verte et Hautepierre. Dans ce dernier quartier, cela se fait largement au détriment du vélo.

La marche à pied est sur-représentée à Neudorf et Grande-Ile.

(+++) *Significativement supérieur à la moyenne*  
(---) *Significativement inférieur à la moyenne*

# Le principal mode de déplacement

*Mode utilisé sur la plus grande distance selon le lieu de travail*



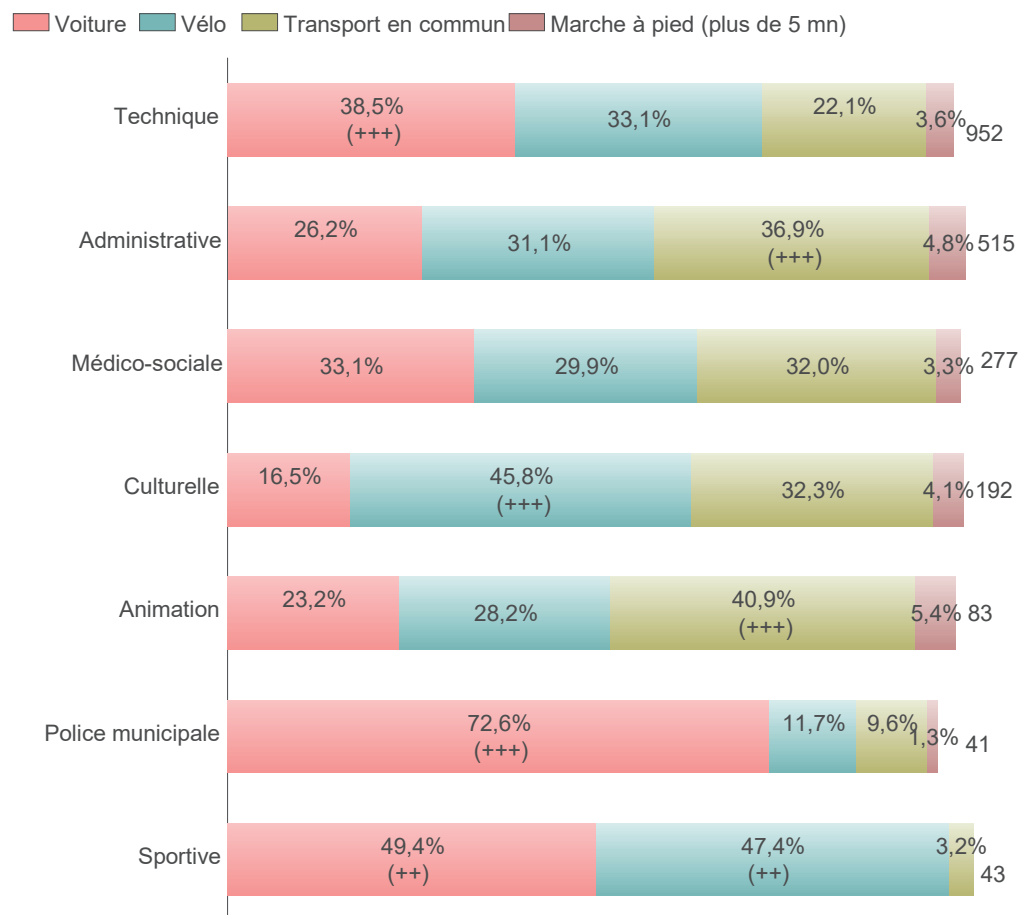
Selon le lieu habituel de travail, le mode de déplacement choisi peut varier. Ainsi, venir en voiture est plus fréquent sur les sites Fédération (55%), et au contraire plus rare sur Bourse et Fonderie.

Le vélo est plus utilisé par les agents de la médiathèque (55%) et du conservatoire (74%). Ce qui n'est pas le cas au Centre Administratif et à Fédération.

Enfin, les agents de Soleure et Fonderie n'hésitent pas à prendre les transports en commun (près de la moitié), ce qui est peut-être moins facile à Fédération et 38RH.

# Le principal mode de déplacement

*Mode utilisé sur la plus grande distance selon la filière*



La part modale de la voiture comme mode sur la plus longue distance, est plus forte dans 3 filières : Police Municipale, Sportive et Technique. *Malgré cette sur-représentation, le taux dans cette dernière filière est bien moins élevé que ce que révèle l'enquête « 1 km à pied » effectuée auprès du service propreté : 76% des salariés viennent en voiture.*

# Le mode de déplacement complémentaire

**Q9. Quel(s) moyen(s) de transport utilisez-vous le plus souvent pour votre déplacement domicile-travail ? »**

*Mode complémentaire (transport multi-modal) – Plusieurs réponses possibles*

	Effectifs	%
Marche à pied (plus de 5 mn)	394	18,2%
CTS ou CTBR	267	12,3%
Vélo	179	8,3%
Voiture, moto	61	2,8%
Covoiturage	19	0,9%
Trains TER	16	0,8%
Aucun (je n'utilise qu'un seul moyen)	1 403	64,9%
Total	2 162	100,0%

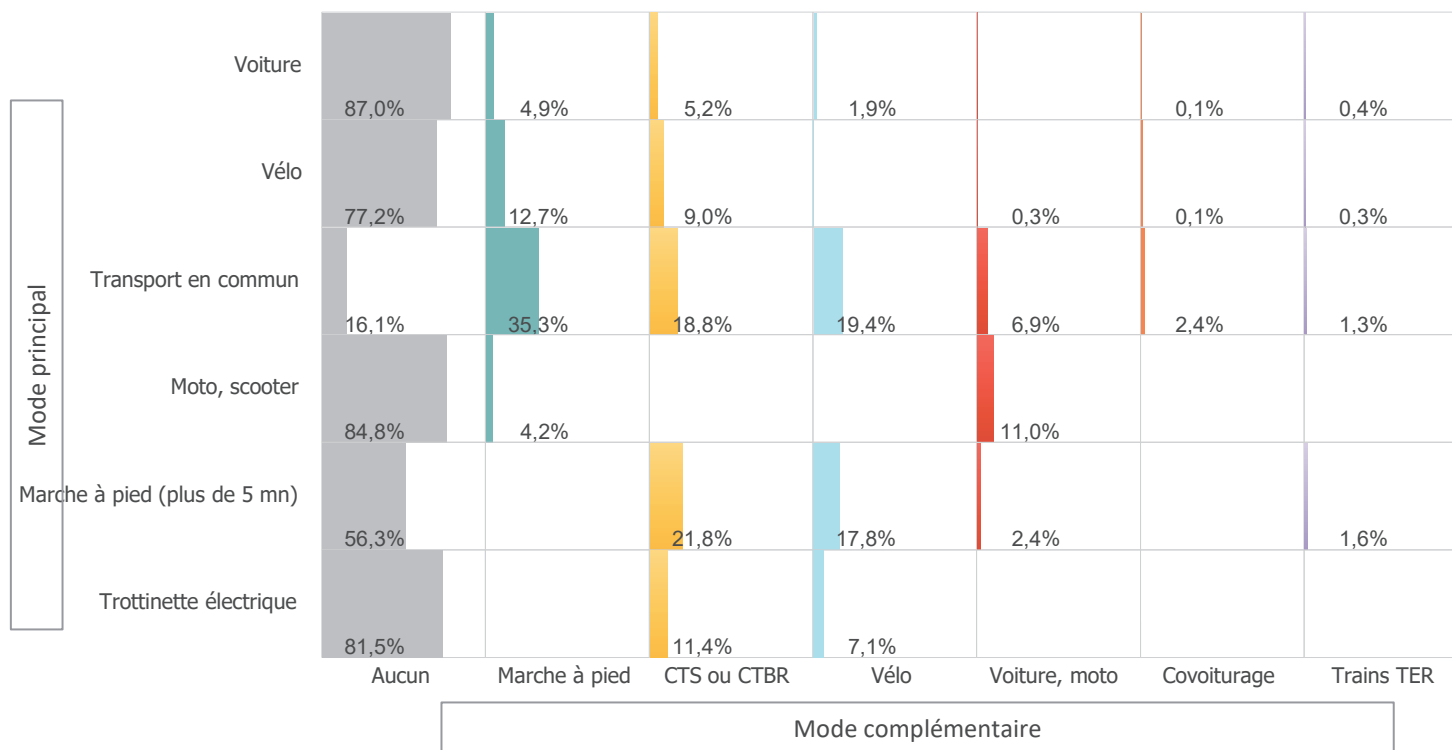


**65%** des répondants utilise un mode exclusif. Ce taux ne cesse de croître depuis 2014 (37%, puis 55% des agents concernés en 2021). Une part des explications se trouvent dans la moindre utilisation des transports en commun car ce moyen est souvent multimodal.

Les temps de déplacement vont être influencés par l'existence ou non de multimodalités. Ainsi, ceux qui utilisent un mode principal combiné à un mode complémentaire, ont un temps de déplacement moyen de 40 mn (42 mn pour le retour), c'est-à-dire majoritairement des déplacements supérieurs à 30 mn. Cela peut aussi s'expliquer par le fait que la multi-modalité est plus fréquente avec le TER comme mode principal (95% des cas).

Le temps de déplacement moyen avec un mode exclusif est de 26 mn (28mn pour le retour), soit essentiellement des trajets de 6 à 30 minutes.

# Le mode de déplacement complémentaire



Les transports en commun sont largement combinés avec un autre mode, et ne permettent qu'à 16% des usagers de venir uniquement avec ce mode. Ils combinent avec la marche mais aussi avec un autre réseau de proximité ou le vélo (principalement pour le TER).

NB : Ce croisement montre des combinaisons de 2 modes et ne permet pas de voir les déplacements multimodaux avec 3 modes. Cela peut expliquer la complémentarité entre vélo et marche à pied (il pourrait s'agir notamment d'un déplacement vélo + TER + marche, par exemple).



## Le covoiturage



**Q9bis. Utilisez-vous une plateforme de covoiturage ? »**

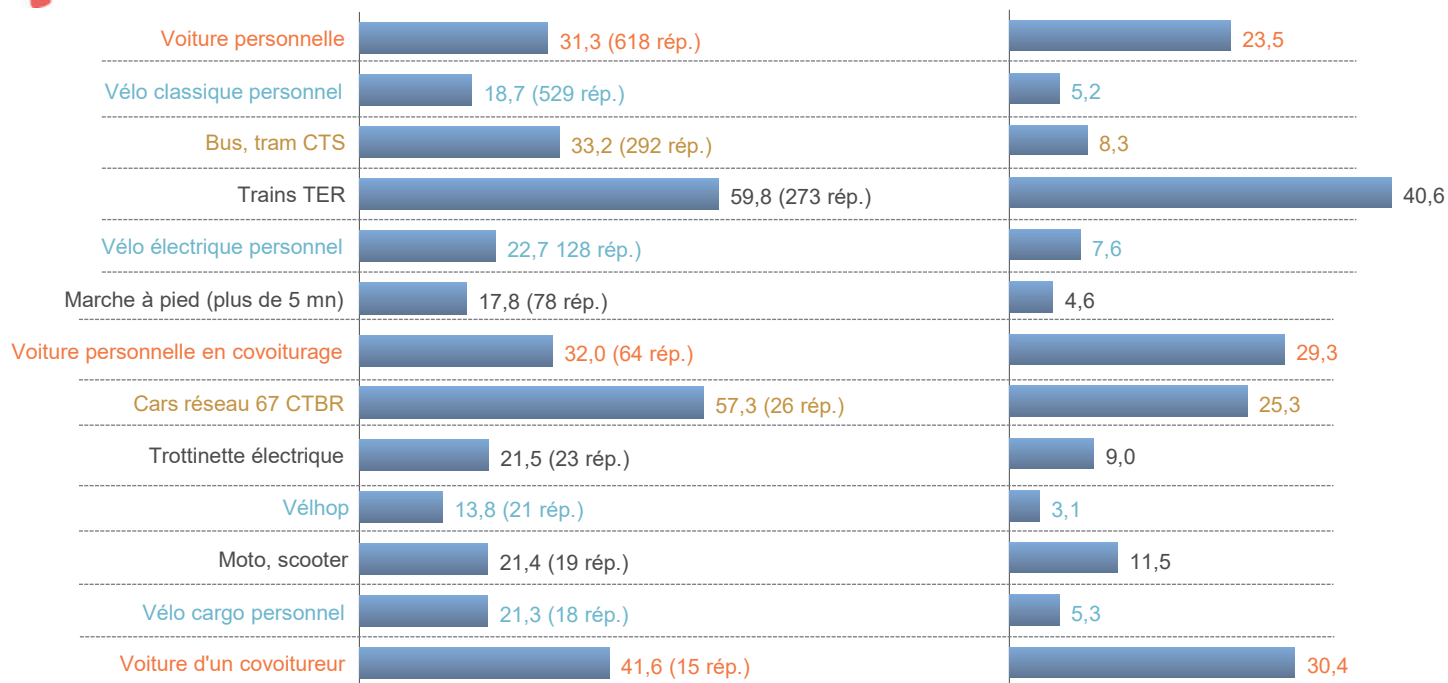
Base : 98 personnes ont déclaré faire du covoiturage

**25%** des covoitureurs utilisent une plateforme.

Seules 2 plateformes ont été citées, avec une forte prédominance pour « Aut'hop » opérée par Karos : 92%, complétée donc par « Blablacar Daily » : 8%.

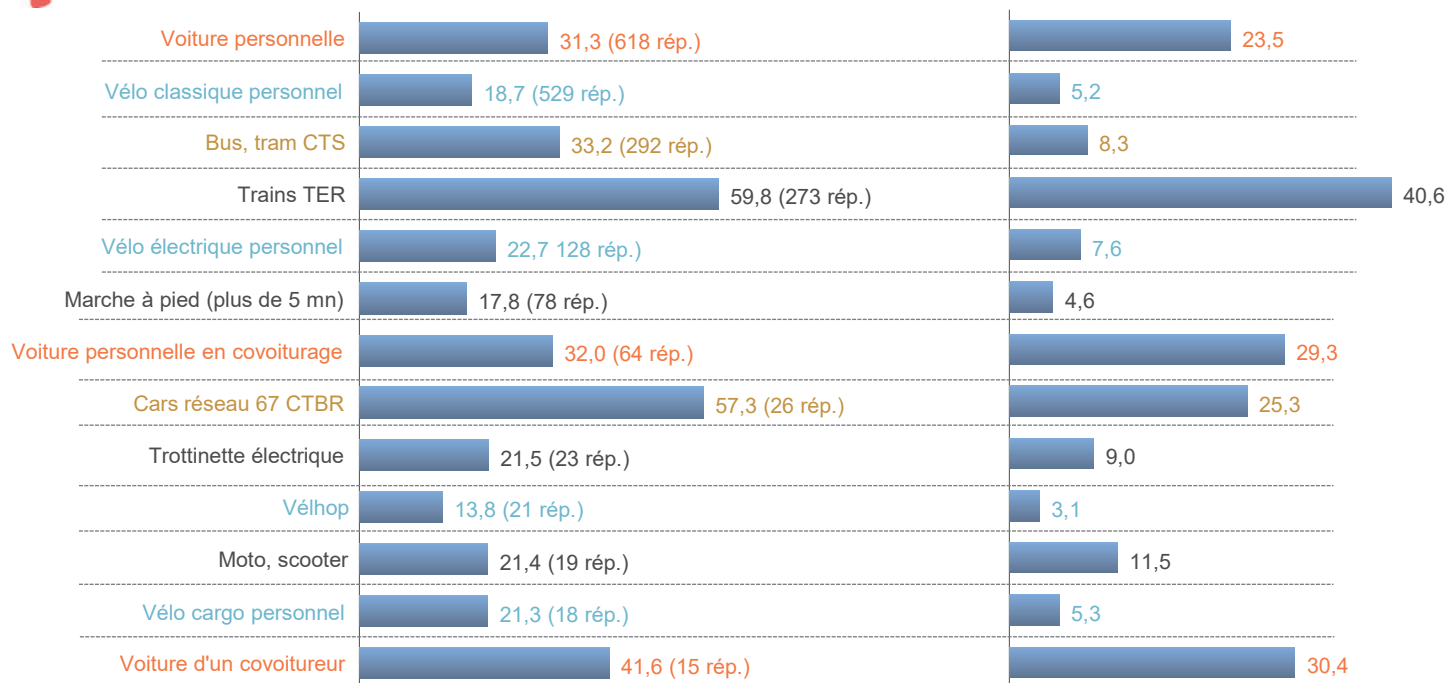
# Performance du mode principal

## Durée moyenne du trajet selon le mode principal



Tous modes confondus, la durée moyenne d'un déplacement est de 31 minutes. C'est une durée moyenne qu'on retrouve sur différents modes : voiture et CTS. Toutefois, en cas de covoiturage avec un conducteur, le temps moyen augmente de 10 mn. Avec les vélos, qu'ils soient classiques ou électriques, le temps moyen va de 14 à 22 minutes. C'est une durée proche de la marche à pied. En revanche, les déplacements réalisés en train ou avec le réseau CTBR imposent les durées les plus longues : quasiment 1h.

## Distance moyenne du trajet selon le mode principal



Tous modes confondus, la distance moyenne d'un déplacement est de 17 km. Les agents vont s'autoriser les modes doux (vélo, marche) pour un trajet de 3 à 5 km. Toutefois, l'arrivée des appareils électriques (vélo, trottinette) permet d'augmenter la distance habituelle du vélo classique (8 à 9 km). Entre 25 et 30 km, la voiture est privilégiée (en favorisant le covoiturage pour les trajets plus longs). Enfin, les trajets en train donnent des distances moyennes les plus longues, avec 41 km.

## Performance (durée / distance)

	Performance
Voiture personnelle en covoiturage (= conducteur)	1,1
Voiture personnelle	1,3
Voiture d'un covoitureur (=passager)	1,4
Trains TER	1,5
Moto, scooter	1,9
Cars réseau 67 CTBR	2,3
Trottinette électrique	2,4
Vélo électrique personnel	3,0
Vélo classique personnel	3,6
Marche à pied (plus de 5 mn)	3,9
Bus, tram CTS	4,0
Vélo cargo personnel	4,0
Vélohop	4,5

La voiture est le mode le plus performant, même en covoiturage. Le train TER, capable de couvrir de longues distances, se révèle aussi très performant. Grace au modèle électrique, le vélo gagne en performance. La marche et le transport en commun urbain sont les moins performants.

Les distances les plus courtes (3km) parcourues avec un Vélohop expliquent la moindre performance.

# Performance du mode principal selon la distance

Performance (durée / distance)	- de 5 km	5 à 19 km	20km et +
Voiture personnelle	6,0	1,9	1,1
Vélo classique personnel	5,1	3,6	1,4
Bus, tram CTS	7,6	4,2	1,9
Vélo électrique personnel	4,5	3,1	1,5
Trains TER	/	2,8	1,4
Voiture personnelle en covoiturage	/	2,2	1,0
Trottinette électrique	4,3	2,6	/
Vélo cargo personnel	4,9	3,9	/
Cars réseau 67 CTBR	/	3,0	2,1
Vélohop	5,1	3,6	/

La voiture reste performante au-delà de 5 km.

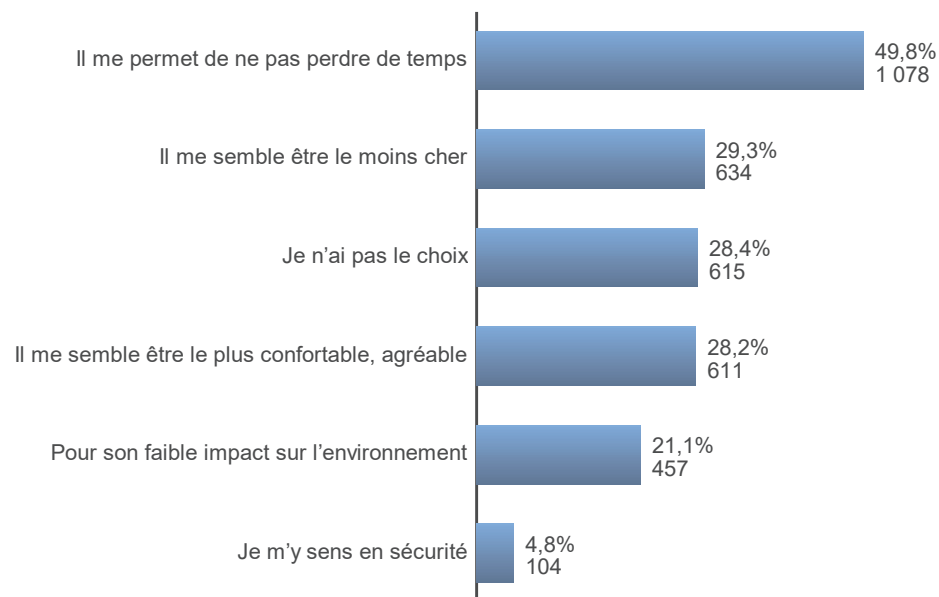
Les transports en commun CTS sont les moins performants quel que soit les distances parcourues.

Pour les très courtes distances, vélo et trottinette électriques sont les plus performantes.

# Motivation envers le mode principal

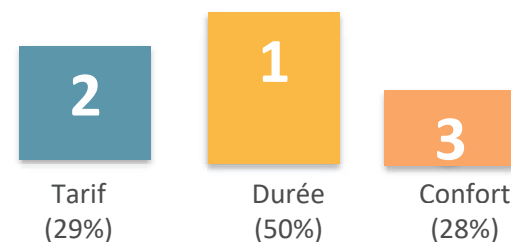
**Q10. Dans quelles propositions vous reconnaissez-vous ? « J'ai choisi ce mode de déplacement ...**

*Base : 2164 répondants – plusieurs réponses possible - >100%*



Gagner du temps sur son déplacement domicile-travail est le premier critère recherché par les agent-e-s. La voiture et le vélo répondent le mieux à cette exigence. Loin derrière la durée, arrivent les critères coût et confort. Le vélo classique et les transports en commun sont choisis pour l'aspect économique, et seule la marche à pied se distingue pour son côté agréable.

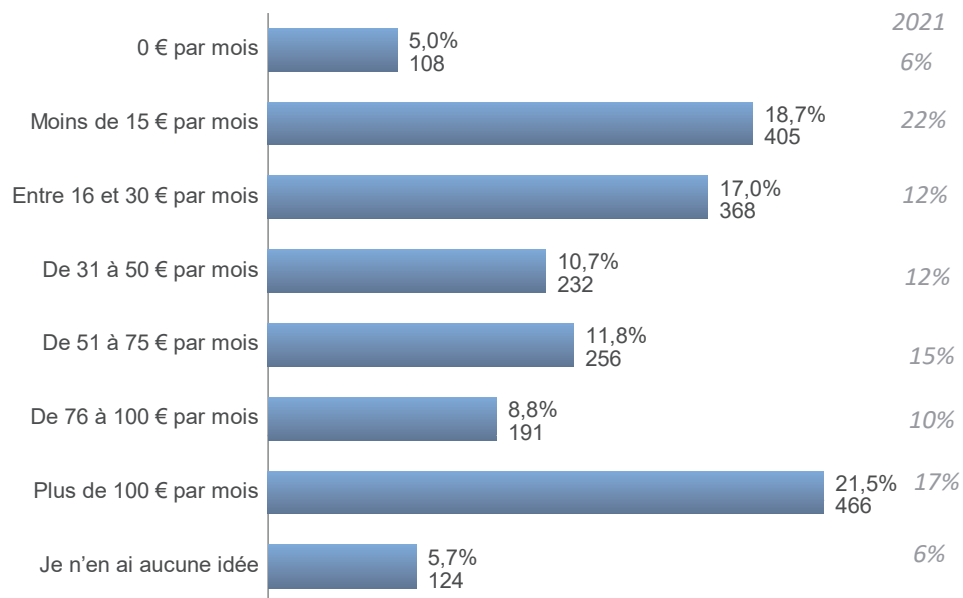
La voiture est largement reconnue pour ne pas favoriser l'environnement, alors que les vélos personnels sont efficaces sur cet aspect écologique.



	Ne pas perdre de temps		le moins cher		Je n'ai pas le choix		confortable, agréable		impact sur l'environnement		sentiment de sécurité		Total
Voiture personnelle	381 (+++)	60,6%	21 (---)	3,4%	306 (+++)	48,6%	178	28,4%	16 (---)	2,6%	57 (+++)	9,1%	629
Vélo classique personnel	348 (+++)	64,6%	208 (+++)	38,7%	38 (---)	7,0%	163	30,2%	202 (+++)	37,5%	12 (---)	2,3%	539
Trains TER	56 (---)	20,7%	174 (+++)	63,8%	67	24,7%	75	27,5%	78 (+++)	28,6%	4 (---)	1,4%	273
Marche à pied	26 (---)	30,6%	12 (---)	14,4%	21	25,0%	47 (+++)	55,2%	14	16,9%	3	4,0%	85
Bus, tram CTS	94 (---)	30,6%	101	32,8%	110 (+++)	35,9%	64 (---)	20,8%	71	23,0%	18	5,8%	307
Voiture personnelle en covoiturage	28	44,2%	15	23,0%	31 (+++)	48,0%	13	20,3%	6	9,8%	5	8,5%	64
Vélo électrique personnel	80 (+++)	61,5%	45	34,3%	11 (---)	8,5%	37	27,9%	39 (+++)	30,2%	1	0,9%	131
Trottinette électrique	12	49,2%	17 (+++)	73,6%	2	7,4%	3	12,1%	4	18,0%	2	6,9%	23
Cars réseau 67 CTBR	1	2,3%	17 (+++)	65,4%	7	28,1%	11	39,9%	4	15,8%			26
Vélib'hop	14	65,1%	6	26,4%	3 (-)	11,8%	9	41,2%	6	27,0%			21

# Le coût des déplacements

## Q11. À combien estimez-vous le coût mensuel de vos trajets domicile-travail ?

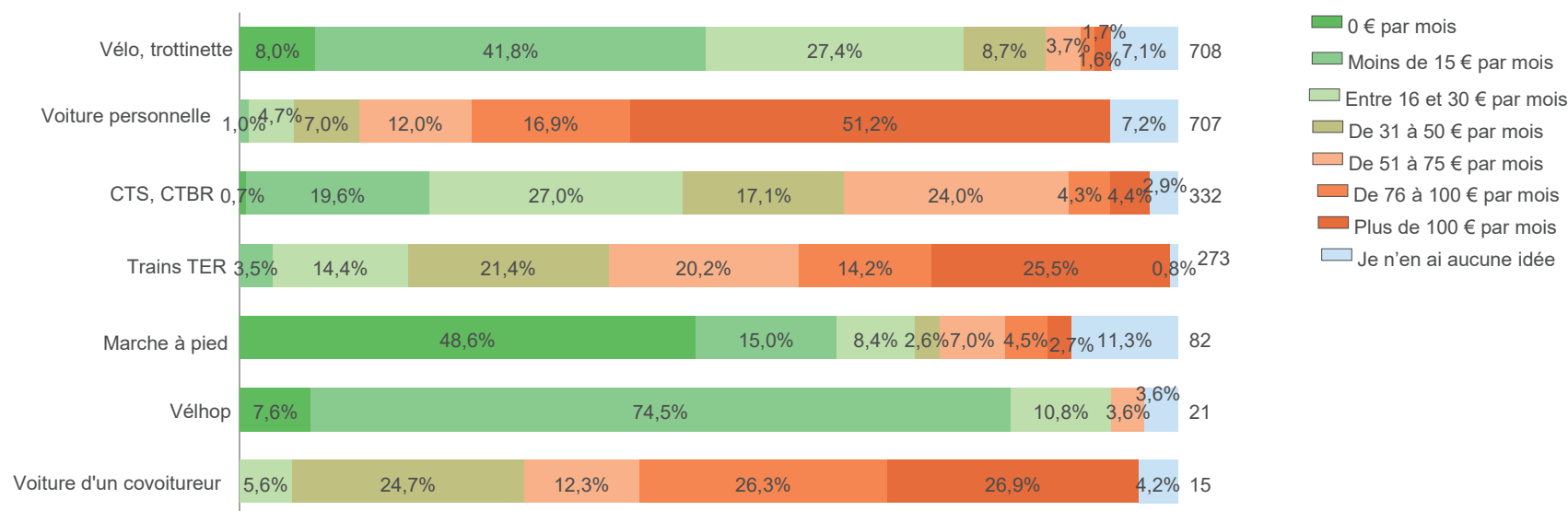


Comme en 2021, **41%** des agent-e-s dépensent **jusqu'à 30€ par mois** pour se rendre sur leur lieu de travail. Mais on constate une hausse des hauts budgets, avec 21,5% qui dépensent plus de 100€, contre 17% en 2021.

Si on exclue la marche à pied, le mode le moins onéreux est le vélo (moins de 30€ pour 77% des usagers) ; c'est toutefois un poste budgétaire en hausse (69% dépensaient moins de 15€, contre 50% aujourd'hui) et peut s'expliquer par l'introduction des VAE. De même, en 2021, 1/3 des automobilistes déclaraient un coût supérieur à 100€, et cela concerne maintenant plus de la moitié des automobilistes.

Être covoituré comme prendre le TER entraînent des budgets variables mais avec tout de même plus d'1/4 des usagers dépensant plus de 100€ / mois.

## Coût mensuel selon le mode principal



04

# Les modes de déplacements occasionnels pour venir au travail

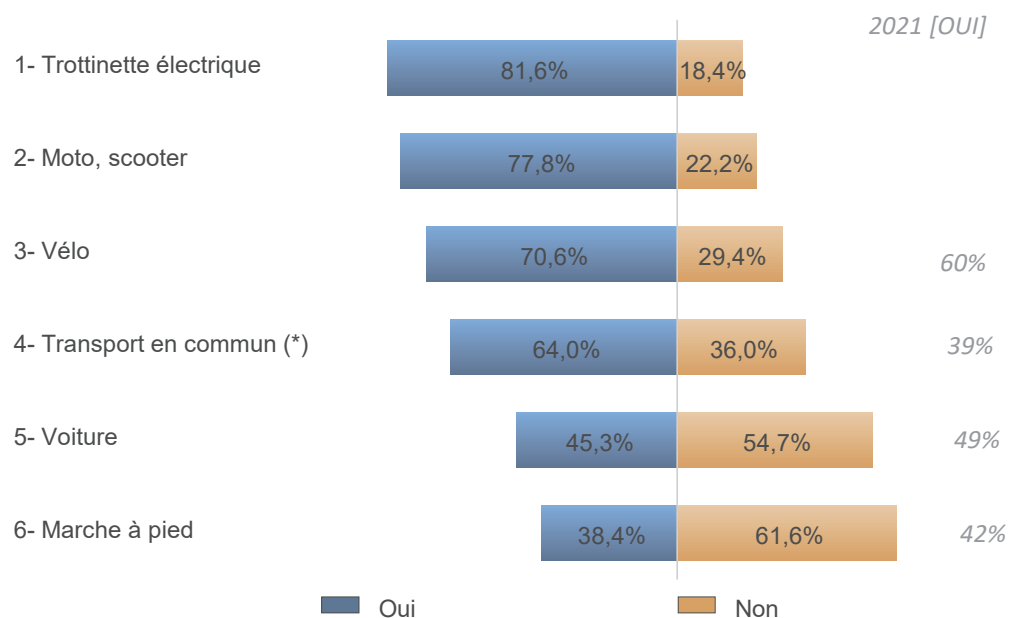


# Le mode de déplacement occasionnel

**59,1%** des répondants ont utilisé au cours des 2 dernières années un autre mode que celui utilisé habituellement, pour venir au travail.

Diversifier son mode de déplacement devient plus fréquent (49% en 2021).

## Part de modification en fonction du mode principal habituel



La trottinette et les 2 roues motorisés peuvent être plus fréquemment substitués par un autre mode. Ceux qui ont l'habitude de venir à pied ou en voiture sont assez fidèles à ces modes de déplacement, comme ils l'étaient en 2021.

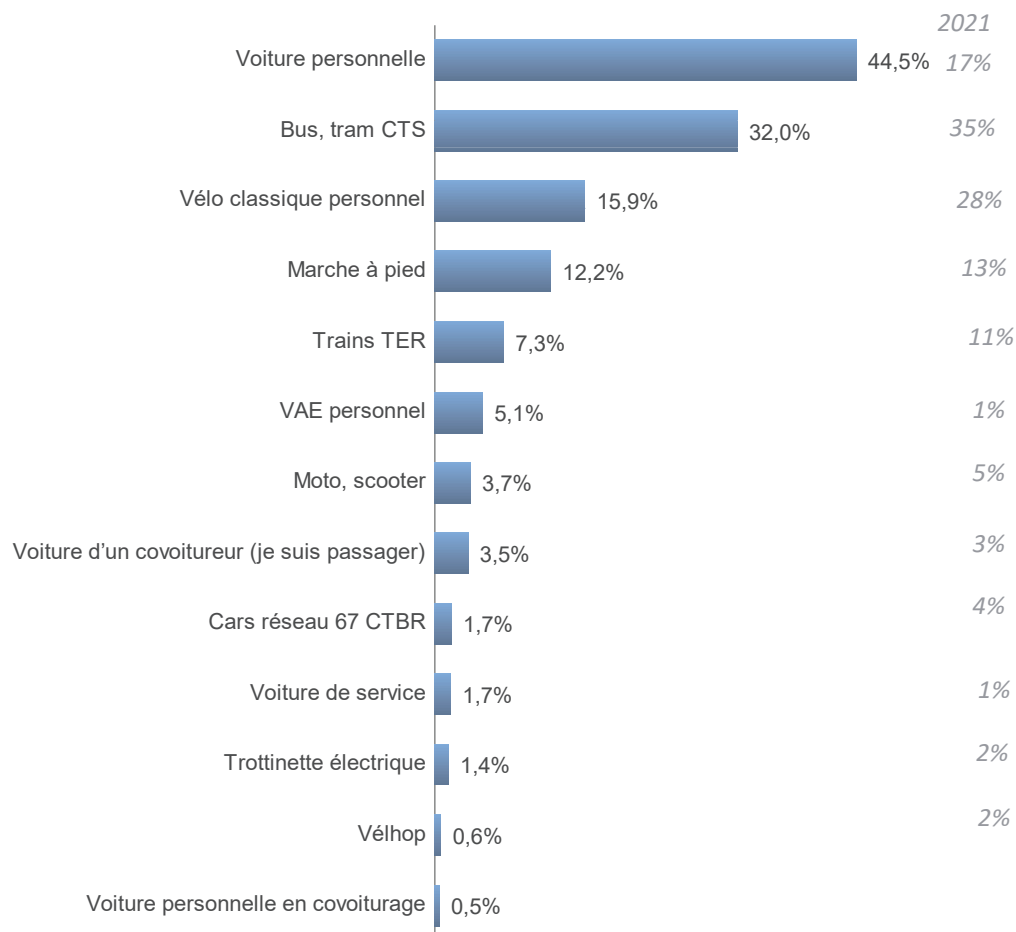
En revanche, les usagers du vélo et surtout des transports en commun sont devenus plus versatile. En effet, toutes les études de marché auprès des réseaux de transports urbains montrent que, depuis la période Covid, si les parts de marché sont peu impactées, les fréquences baissent et les clients se tournent vers des modes complémentaires.

(\*) avec des comportements différents selon le service : les modifications sont importantes pour les usagers CTBR (80%) et TER (78%), et plutôt modérées avec CTS (50%).

# Le mode de déplacement occasionnel

**Q15. Quel(s) moyen(s) de transport avez-vous alors utilisé ? » (mode sur la plus longue distance)**

*Base : 1280 reports modal*



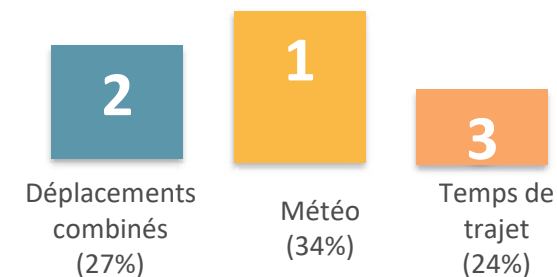
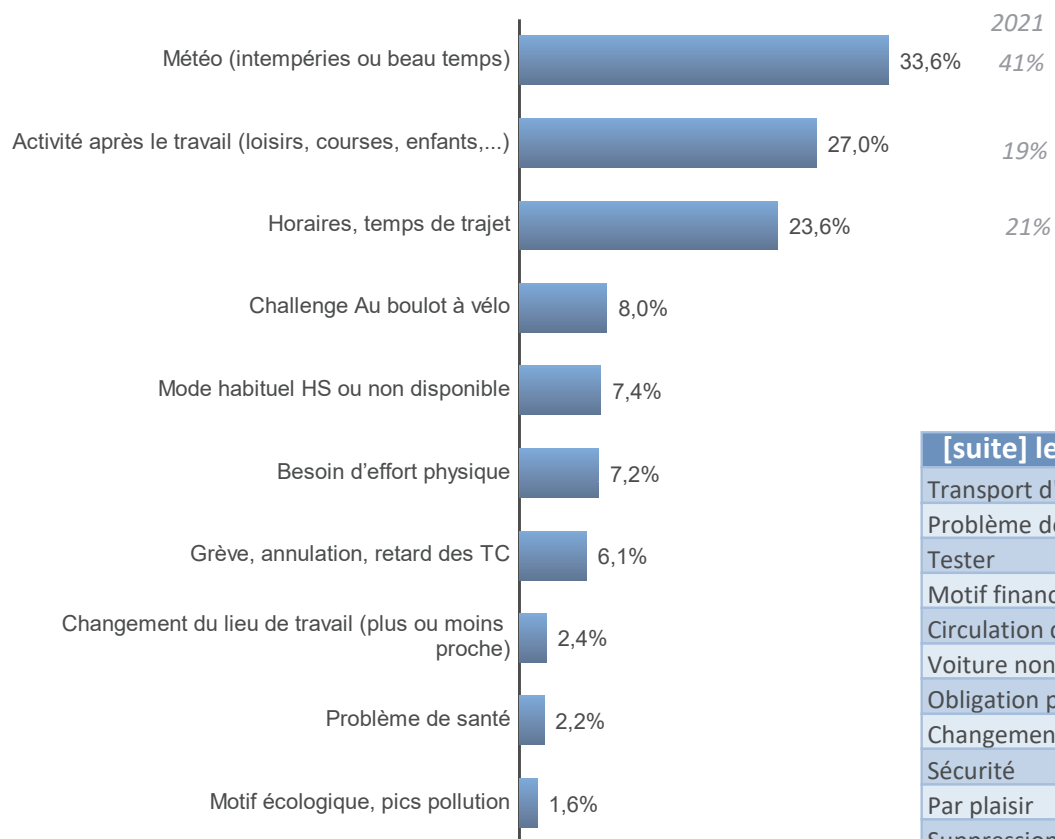
La voiture comme mode habituel ayant perdu de sa part de marché, elle devient forcément plus importante comme mode occasionnel. Le même raisonnement s'applique au vélo (davantage utilisé comme mode principal, il est moins fréquent de le prendre occasionnellement). D'ailleurs voiture et vélo peuvent fréquemment se substituer l'un à l'autre.

Les transports CTS restent un mode occasionnel auquel les agent-e-s peuvent avoir recours. Ils remplacent notamment les trajets en voiture et à vélo.

Mode principal	Taux de report	Modes occasionnels
Voiture	45%	TC (38%) Vélo (32%)
Transports en commun	64%	Voiture (67%)
Vélo	71%	TC (39%) Voiture (39%) Marche ou trottinette (15%)

# Motivation envers le mode occasionnel

Q14. Pour quelle(s) raison(s) avez-vous changé de mode ?



[suite] les autres motifs :	Effectifs	%
Transport d'objets	10	0,8%
Problème de stationnement	10	0,8%
Tester	7	0,6%
Motif financier	7	0,6%
Circulation difficile (manifestation, travaux...)	6	0,5%
Voiture non nécessaire (rien à prendre ou personne à emmener)	6	0,5%
Obligation professionnelle de se déplacer avec un mode au cours de la journée	4	0,3%
Changement horaire de travail	2	0,2%
Sécurité	1	0,1%
Par plaisir	1	0,1%
Suppression du local à vélo sur le lieu de travail	1	0,0%

Ces résultats confirment l'influence de la météo, déjà constatée en 2021. Le fait de profiter du déplacement domicile-travail pour combiner une autre activité est largement évoqué par rapport à 2021, et au contraire, le « besoin d'efforts physiques » devient beaucoup plus marginal (23% en 2021).

# Motivation envers le mode occasionnel

## Motifs de changement selon le mode principal

	Météo		Activité après le travail		Horaires, temps de trajet		Challenge Au boulot à vélo		Mode habituel HS ou non disponible		Besoin d'effort physique		Annulation, retard des TC		Changement du lieu de travail		Problème de santé		Motif écologique, pics pollution		Total
Vélo	278 (+++)	55,6%	163 (+++)	32,5%	58	11,6%			41	8,2%	15	2,9%			5	1,1%	23 (+++)	4,6%	5	0,9%	500
Transport en commun	53	13,5%	144 (+++)	37,1%	155 (+++)	39,8%	35	8,9%	6	1,6%	36	9,3%	71 (+++)	18,2%	7	1,9%	4	0,9%	6	1,6%	388
Voiture	67	20,7%	20	6,1%	74	22,7%	51 (+++)	15,7%	48 (+++)	14,8%	37 (+++)	11,5%			17 (+++)	5,1%			10 (++)	2,9%	324
Marche à pied	12	36,7%	17 (+++)	50,9%	13	40,1%	2	5,2%							1	3,7%	2	5,2%			33
Total	431	33,7%	346	27,1%	301	23,6%	102	8,0%	95	7,4%	92	7,2%	77	6,0%	31	2,4%	29	2,2%	20	1,6%	1 279

## Motifs de changement selon le mode occasionnel

	Météo		Activité après le travail		Horaires, temps de trajet		Challenge Au boulot à vélo		Mode habituel HS ou non disponible		Besoin d'effort physique		Annulation, retard des TC		Changement du lieu de travail		Problème de santé		Motif écologique, pics pollution		Total
Voiture (occas)	190	28,8%	255 (+++)	38,8%	175 (+++)	26,6%			20	3,0%			68 (+++)	10,3%	14	2,1%	13	1,9%			658
TC (occas)	213 (+++)	44,9%	99	20,8%	103	21,6%			62 (+++)	13,1%	24	5,0%			18	3,7%	19 (+++)	3,9%	13 (+++)	2,8%	476
Vélo (occas)	94	34,5%	42	15,5%	54	19,8%	88 (+++)	32,0%	13	4,8%	66 (+++)	24,1%	4	1,5%	4	1,5%	1	0,2%	6	2,1%	273
Marche + trottinette (occas)	74 (+++)	42,7%	30	17,2%	33	19,1%	9	5,1%	22 (+++)	13,0%	21 (+++)	12,3%	11	6,6%	3	1,9%	3	1,7%	8 (+++)	4,8%	173
Total	431	33,6%	346	27,0%	301	23,6%	102	8,0%	95	7,4%	92	7,2%	78	6,1%	31	2,4%	29	2,2%	20	1,6%	1 280

Selon les **conditions météorologiques**, le vélo peut être fortement délaissé. En cas de mauvais temps, les usagers se reportent alors sur les transports en commun. A l'inverse, en cas de beau temps, la marche peut être privilégiée par rapport à d'autres modes de déplacement.

Les modes doux et le transport collectif sont facilement délaissés dans le cas des **pratiques d'activités extra-professionnelles**, et cela se fait au profit de la voiture. La voiture est aussi le mode de substitution des transports en commun dans le cas de **contraintes horaires**.

Le **challenge « au boulot en vélo »** permet à 16% d'automobilistes de troquer leur véhicule au profit du vélo.

Quand leur **mode habituel est hors service**, notamment la voiture, les usagers se reportent sur les transports en commun et la marche.

En cas **d'annulation des transports en commun**, le choix va se reporter davantage vers la voiture que vers d'autres solutions.

La gratuité des transports en commun peut être un élément motivant lors des **pics de pollution**.

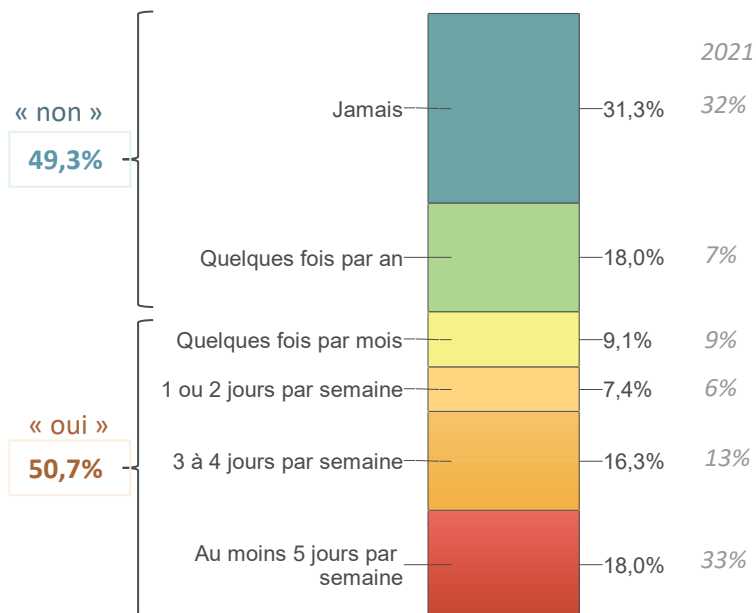
05

# L'usage de la voiture pour venir au travail

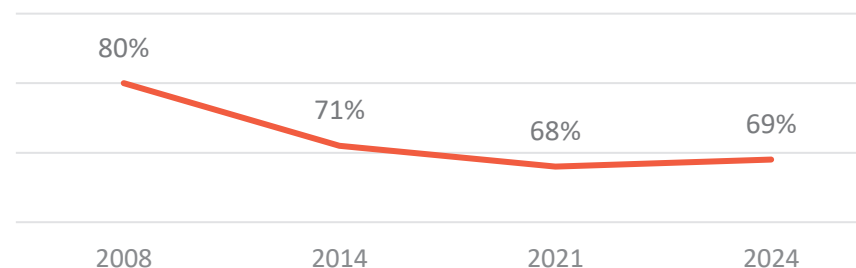


# L'usage de la voiture

**Q16. En général à quelle fréquence utilisez-vous votre voiture personnelle pour vos trajets domicile-travail (même sur une partie du trajet seulement) ?**



**68,7%** des répondants peuvent être amenés à prendre leur voiture personnelle pour aller au travail, une courbe qui peine à fléchir sur les 3 dernières années :



Toutefois, si on inclue les déplacements exceptionnels, près de la moitié des agent-e-s ne prend jamais ou quasiment jamais sa voiture pour venir sur son lieu de travail, un taux en progression de 10 points par rapport à 2021. La part des usages quotidiens de la voiture passe de 33% à 18% (pour rappel, il était de 37% en 2018), au profit des usages exceptionnels (18% quelques fois par an, contre 7%).

Les non-automobilistes ont choisi comme mode principal de déplacement (et bien plus fortement que les automobilistes) :

- Le vélo musculaire (43%), et le VAE (8%)
- Les transports CTS (21%).

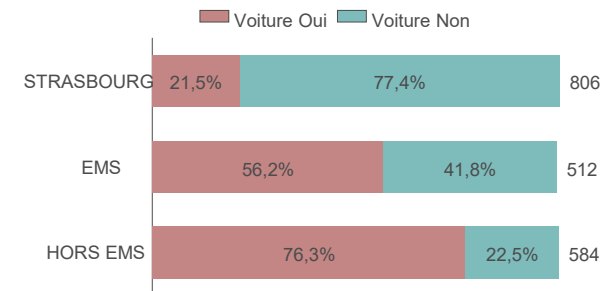
Ces taux de report sont identiques à 2021.

# L'usage de la voiture

## Tris croisés sur l'usage de la voiture personnelle pour les trajets domicile-travail

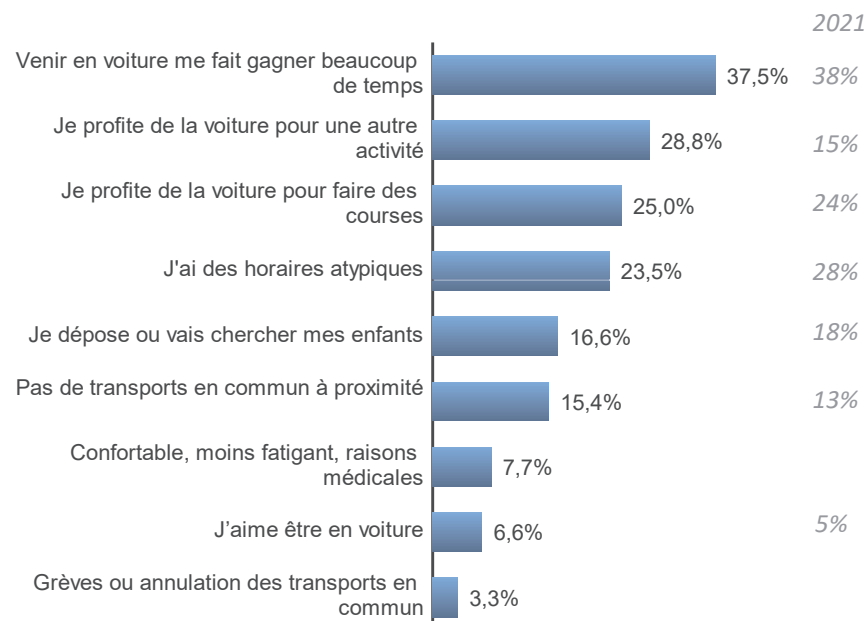
Plusieurs variables sont discriminantes sur l'usage ou non de la voiture :

- **le genre** : 53% des femmes ne prennent jamais ou quasiment jamais leur voiture, contre 43% des hommes.
- **l'ancienneté** : les plus anciens (+ de 10 ans) sont davantage utilisateurs : 55%, alors que 61% des actifs de moins de 5 ans à l'EMS se déplacent sans véhicule. De même, les comportements sont différents selon l'âge : les « 36-45 ans » peuvent prendre leur voiture (56%), alors que 58% des plus jeunes (26-35 ans) ont banni la voiture.
- **Le service** : Les filières les plus utilisatrices sont les filières technique, sportive et sécurité. Le seul **site** faisant exception avec un usage plus fort de la voiture est « Fédération » (73%).
- **Le contrat** : 57% de la catégorie C se déplacent en voiture, alors que le taux de non-usage est de 62% en catégorie A. De même, 53% des titulaires peuvent prendre leur voiture, et à l'inverse, 64% des contractuels s'en passent.
- **Le domicile** : plus la personne est éloignée de Strasbourg, plus la voiture devient habituelle.
- 60% des personnes travaillant sur des **horaires ou jours atypiques** peuvent être amenés à prendre plus souvent leur voiture.



# Motivation à venir en voiture

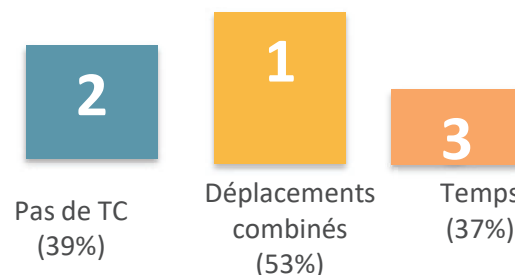
## Q17. Pourquoi prenez-vous votre voiture pour venir au travail ?



(suite) autres motifs	Effectifs	%
Charges à transporter	28	1,9%
Moyen de déplacements professionnels en journée	19	1,3%
Horaires des transports en commun non adaptés	17	1,2%
Meilleur respect des temps de trajet	16	1,1%
Ecologique (voiture électrique, covoiturage)	13	0,9%
Plus sécurisant	13	0,9%
Plus économique	6	0,4%
Mode habituel hors service ou non disponible	5	0,4%
Plus indépendant	2	0,1%
Faire rouler le véhicule qui ne roule pas régulièrement	1	0,0%

Si l'optimisation du temps de parcours est un critère essentiel pouvant figurer comme la première motivation à la voiture, 2 autres aspects sont à considérer encore plus fortement :

- la possibilité de combiner son trajet domicile-travail avec une autre activité ou en profiter pour transporter les enfants,
- l'offre des transports en commun pas toujours compatible en termes de dessertes (de son domicile ou du lieu d'activité) et d'horaires (fréquence insuffisante ou horaires atypiques de l'agent).



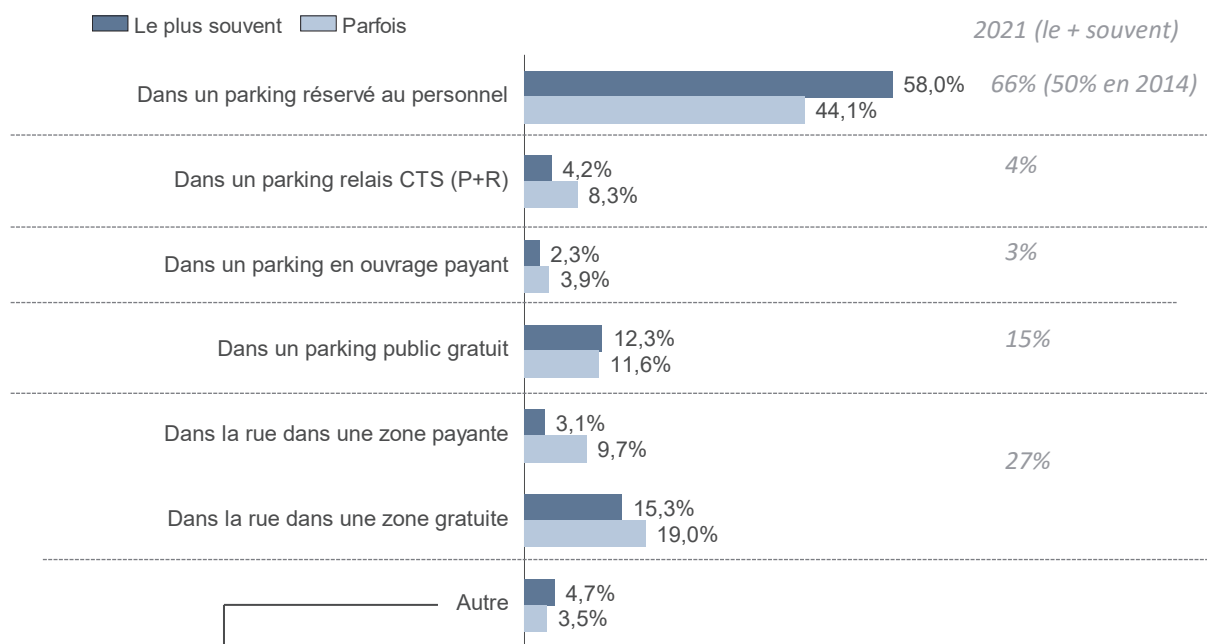
Plus de la moitié de ceux venant régulièrement en voiture expliquent gagner du temps en voiture.

26% des déplacements hebdomadaires (1 à 4 jours par semaine) s'expliquent par le fait de transporter les enfants.

Les déplacements plus occasionnels (mensuels) sont liés à des activités extra-professionnelles et à des moments où la voiture devient plus confortable.

# Lieu de stationnement

Q20. Lorsque vous allez travailler, où garez-vous votre voiture ?



Le parking réservé au personnel reste l'emplacement le plus fréquent même si le taux baisse par rapport à 2021 (-8 pts). Mais c'est surtout l'emplacement dans la rue qui devient moins fréquent : 18% contre 27% en 2021.

## Autres emplacements :

	Effectifs	%
Parking de la gare	24	22,4%
Location parking, place de stationnement, garage	21	19,6%
Parking sur le lieu de travail (cour, école...)	13	12,1%
Variable, là où c'est possible	9	8,4%
Pas de stationnement, dépose par un proche	8	7,5%
Parking de résidence	7	6,5%
P+R CTBR	5	4,7%
Parking d'un commerce	5	4,7%
<b>Total personnes concernées</b>	<b>107</b>	

## Principaux parkings du personnel :

	Effectifs	%
CA P2	429	32,5%
Fédération	147	11,1%
38RH	79	6,0%
CA P1	71	5,4%
PVA	33	2,5%
Ferme Bussières	13	1,0%
<b>Total personnes concernées</b>	<b>1 319</b>	

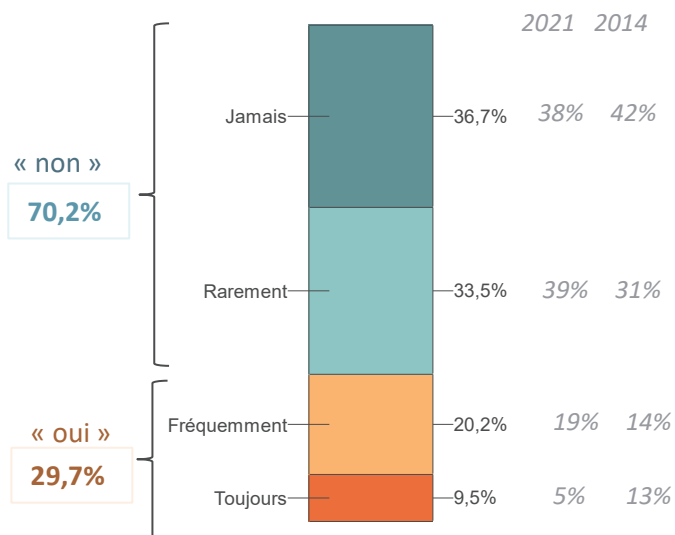
2021 : Centre administratif = 41%  
Fédération = 13%  
38RH = 9%

## Principaux P+R CTS :

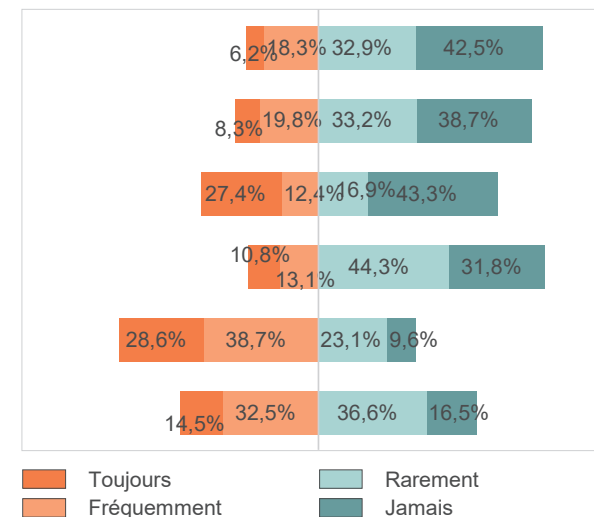
	Effectifs	%
Duc d'Alsace	24	15,8%
Hoenheim	24	15,8%
Baggersee	20	13,2%
Rotonde	17	11,2%
Parc des Romains	11	7,2%
Poteries	10	6,6%
Rives de l'Aar	7	4,6%
Elsau	5	3,3%
Campus d'illkirch	4	2,6%
Boecklin	4	2,6%
Espace européen	3	2,0%
Alouettes Lingolsheim	2	1,3%
Krimmeri	2	1,3%
Cronembourg	2	1,3%
<b>Total personnes concernées</b>	<b>152</b>	

# Facilité du stationnement

Q21. Et, rencontrez-vous des difficultés pour vous garer ?



- Dans un parking réservé au personnel
- Dans un parking relais CTS (P+R)
- Dans un parking en ouvrage payant
- Dans un parking public gratuit
- Dans la rue dans une zone payante
- Dans la rue dans une zone gratuite



Même si **70%** des automobilistes se garent facilement, dont 37% qui n'ont jamais de difficultés, cette aisance est moindre par rapport à 2021 (77%). Il est vrai que la possibilité de se stationner dans la rue est devenue moins fréquente et que c'est ce lieu qui génère beaucoup, et de plus en plus, de difficultés (57% contre une perception de 41% en 2021).

Les difficultés vont dépendre de l'heure d'arrivée. Ainsi, avant 7h, 13% se garent difficilement. Les difficultés sont de 27% entre 7h et 8h, pour finir à 44% entre 8h et 9h.

Comme les années précédentes, **la difficulté est renforcée sur le site 38RH (58%)**. 38% des personnes ayant choisi de se stationner souvent au P2 sont aussi confrontées à des difficultés.

Malgré le faible effectif de répondants, le parking relais Baggersee accuse un plus fort pourcentage de difficultés.

# La vignette Crit'Air

Q18. Quelle est la vignette Crit'Air apposée sur votre véhicule ?



Je n'ai pas apposé de vignette : **1,5%**

Pourquoi ?	Effectifs
Non obligatoire dans ses lieux de déplacement	4
Contre ce dispositif	4
Politique ZFE	2
N'a pas pris le temps de le faire	2
Non adapté à mon véhicule	1
Véhicule neuf	1
Non intéressé	1
Non précisé	6
Total	22

Depuis le 1er janvier 2024, les véhicules doivent avoir au moins le niveau Crit'Air 3 pour circuler sur les 33 communes de l'Eurométropole de Strasbourg. De nouveaux automobilistes se sont donc mis aux normes de la ZFE. 75% d'entre eux sont équipés pour les nouvelles normes 2027 avec un véhicule classé en vignette 1 ou 2 ou électriques (contre 64% en 2021).

Toutefois, 17,5% des salariés venant au travail en voiture seront « hors normes » lors de la phase d'interdiction des vignettes Crit'Air 3 au 1<sup>er</sup> janvier 2017. Dans ce groupe, 10% ont déjà décidé de changer de voiture, 28% sont encore indécis et 62% n'ont pas d'intention d'achat.

Il n'y a pas de relation entre le niveau de vignette Crit'Air et la fréquence de venue au travail en voiture, ni selon le site de travail ou le domicile.

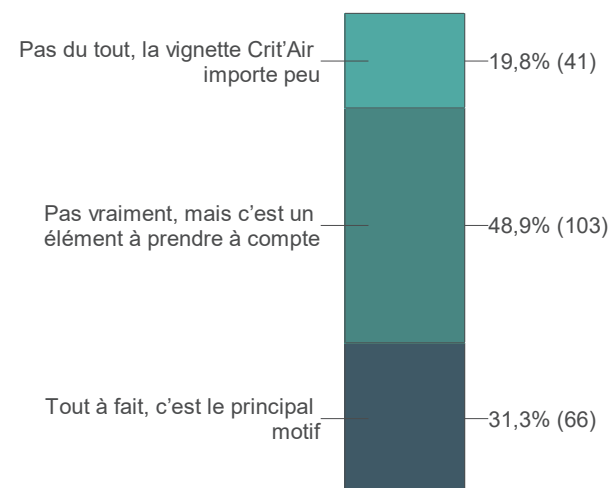
# La vignette Crit'Air

**Q19. Avez-vous l'intention de vous séparer de votre véhicule actuel dans les 2 prochaines années ?**

	Effectifs	%
Oui pour la renouveler	217	14,5%
Oui et je n'ai pas l'intention d'en avoir une autre	23	1,5%
Non je garde ma voiture actuelle	1 016	67,9%
Je ne sais pas	204	13,6%
Non précisé	37	2,5%
Total	1 497	100,0%

*Intention de changer de voiture en 2021 : 22% / Ne sait pas : 15%*

**Avez-vous décidé de changer de voiture pour être en conformité avec la ZFE-m ?**



Au global, **4,5%** des personnes venant en voiture **ont l'intention de renouveler leur véhicule essentiellement pour être en conformité avec la ZFE-m**. Le taux de renouvellement pour ce même motif était de 7% en 2021. Cela confirme que de plus en plus d'automobilistes sont en conformité, malgré des mesures plus strictes.

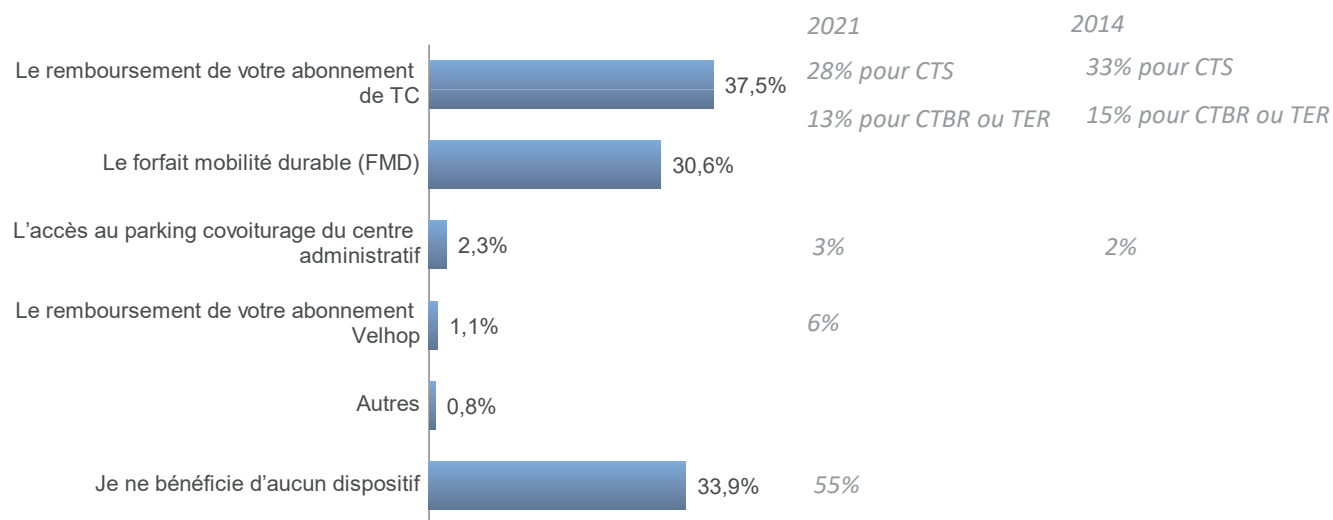
06

# Les dispositifs du plan de mobilité



# Le niveau d'utilisation des dispositifs

## Q22. Bénéficiez-vous d'un des dispositifs suivants proposés par la collectivité ?



Le taux de bénéficiaires d'un dispositif d'aide pour un mode alternatif à la voiture a largement augmenté, et s'explique en partie par la mise en place du nouveau dispositif FMD. Ainsi, **66%** des salariés bénéficient d'un des dispositifs mis en place par la collectivité, contre 45% en 2021.

Et 9% ont cumulé plusieurs dispositifs.

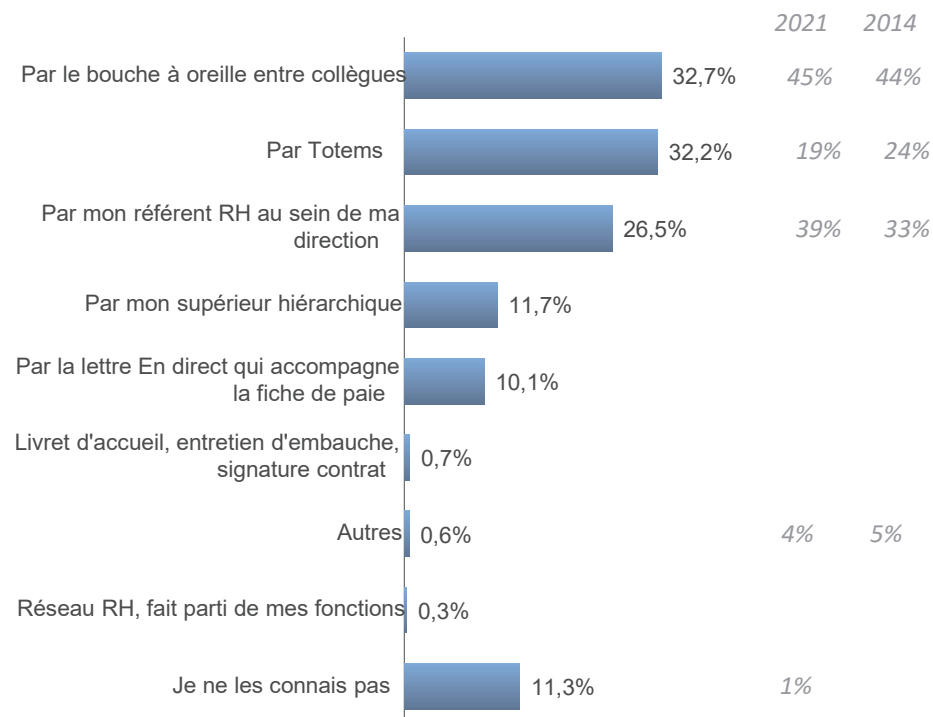
Au global, chez les cyclistes venant essentiellement au travail à vélo, le dispositif FMD concerne 70% d'entre-eux, avec une prédominance dans le cas du VAE (74%) et un taux moindre pour Vélhop (60%); et **18% des cyclistes ne bénéficient d'aucun dispositif**. A contrario, 4% des agents n'ayant déclaré aucun vélo ou trottinette ni en mode principal, ni en mode complémentaire, ni en mode occasionnel avouent bénéficier du FMD....

Le remboursement des abonnements de transports en commun profite à 93% des usagers de ces modes, et 3% n'ont aucun dispositif.

Enfin, ¼ des automobilistes qui profitent de leur voiture pour covoiturer accèdent au parking réservé.

# La source de notoriété des dispositifs

Q23 – Comment avez-vous eu connaissance des avantages proposés par l'EMS pour vos déplacements domicile-travail ?



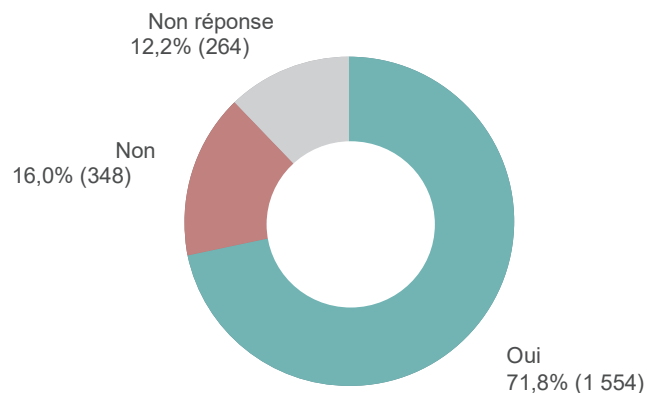
**11%** des agent-e-s déclarent **ne pas connaître les avantages proposés** par l'EMS, alors que quasiment tous en avaient connaissance en 2021. Ce taux de méconnaissance monte à 22% chez les personnes venant principalement en voiture ou 2 roues motorisées, et 19% pour les agents venant à pied. Alors que les avantages sont très connus par ceux qui peuvent en bénéficier (vélo, trottinette, transports en commun).

L'information par Totems a pris le relais de l'information traditionnellement fournie par le référent RH, mais il est surtout cité dans la connaissance du FMD. Les référents RH et supérieur hiérarchique informent aussi bien sur le remboursement des transports en commun que sur le FMD.

Les échanges entre collègues restent le premier canal mais il fonctionne aussi moins bien qu'en 2021 ; il permet surtout de divulguer l'existence du remboursement transport en commun.

# Impact des dispositifs

## Q24 – Trouvez-vous ces mesures incitatives ?



**72%** des agent-e-s considèrent que les dispositifs mis en place peuvent inciter à l'utilisation de modes alternatifs à la voiture. Exclusion faite des personnes sans avis, ce sont 81% d'avis positifs. En 2021, 90% des répondants se disaient satisfaits des mesures mises en place dans la collectivité.

### Incitation selon le dispositif utilisé

	Oui
Remboursement de l'abonnement Velhop	74,0%
L'accès au parking covoiturage	70,2%
Le forfait mobilité durable (FMD)	87,6%
Remboursement de l'abonnement transport en commun	86,1%
Je ne bénéficie d'aucun dispositif	48,0%

### Incitation selon le mode principal utilisé

	Oui	Eff. concerné
Voiture	50,6%	716
Vélo	81,9%	712
Transport en commun	86,7%	607
Moto, scooter	43,9%	19
Marche à pied (plus de 5 mn)	69,8%	85
Trottinette électrique	59,8%	23

48% des agent-e-s ne bénéficiant d'aucun dispositif les trouvent toutefois incitatifs.

87% des usagers des transports en commun et 82% des cyclistes se disent motivés par ces mesures.

Les opinions sont peu différentes selon le profil des agent-e-s : seules les femmes ont un plus favorables que les hommes (85% VS 78%).

# Impact des dispositifs

*Base : 348 avis négatifs*

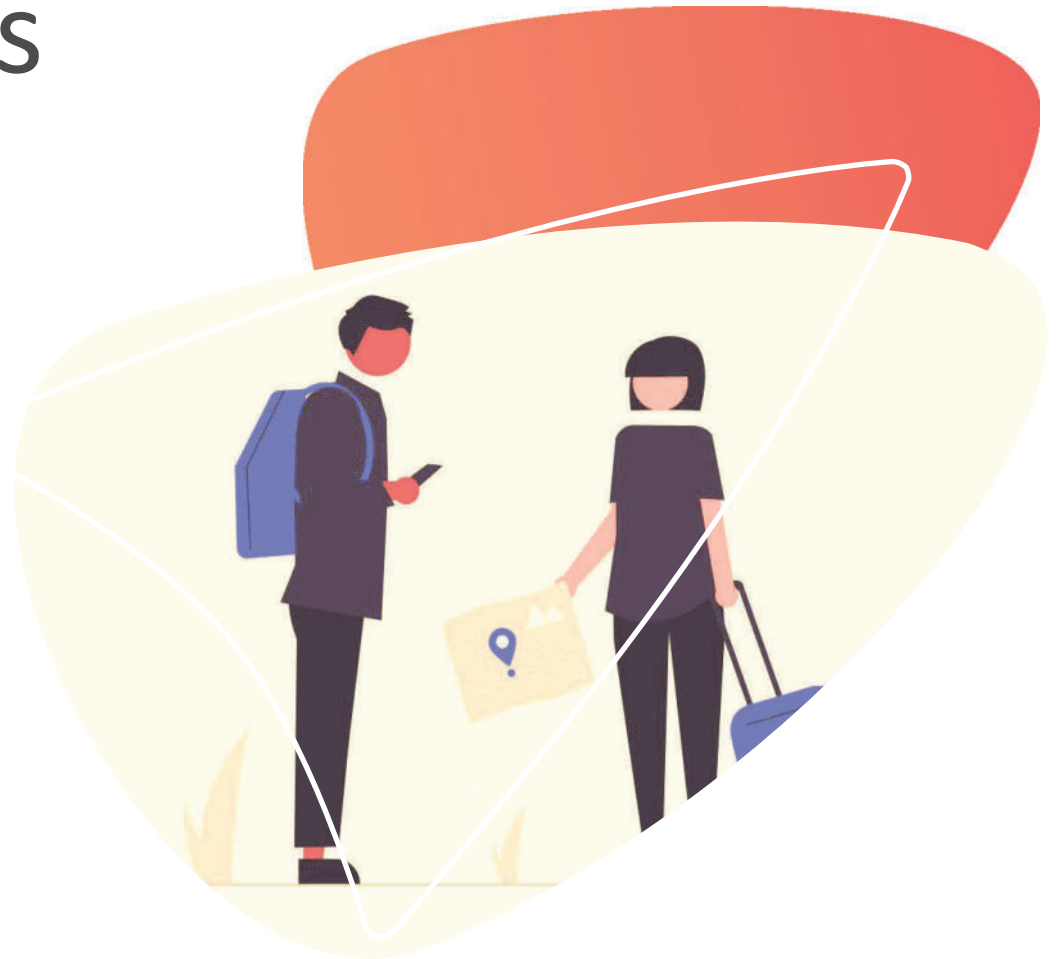
Mesures non incitatives : POURQUOI ?	Effectifs	%
Inutile pour moi, non concerné par ces dispositifs	76	28,1%
Montant insuffisant	39	14,4%
Mesures pas assez connues	26	9,6%
Autre mode de transport chronophage	22	8,1%
Absence d'aides quand la voiture est nécessaire (TC ou vélo impossible)	15	5,6%
Aucune solution pour ceux qui habitent loin, trajets longs	13	4,8%
Pas de mesures pour les agents qui habitent hors EMS	8	3,0%
Le problème est le déplacement, non le coût	8	3,0%
Complexe, trop de démarches	8	3,0%
N'aime pas les transports en commun	6	2,2%
Offre CTS (horaires, fréquence, desserte) non incitative	6	2,2%
Mettre une aide au stationnement	6	2,2%
Élargir la notion de covoiturage (passagers), trop d'exigences	4	1,5%
Pas d'aides pour les passagers covoiturage	3	1,1%
Aucune incitation à la marche comme mode de déplacement	3	1,1%
Non destiné aux personnes hors centre-ville	3	1,1%
La hiérarchie ne donne pas la priorité pour constituer les équipes	2	0,7%
Volonté de rester libre de son choix	2	0,7%
Non compatible avec les horaires atypiques	2	0,7%
1 seul dispositif autorisé donc contre la multi-modalité	2	0,7%
Insécurité des trajets en vélo	2	0,7%
Frais réels plus intéressants	2	0,7%
Inadaptés	2	0,7%
Aider à l'utilisation exceptionnelle de la voiture	1	0,4%
Absence de contrôle de ceux bénéficiant du FMD	1	0,4%
Aide financière pour l'achat d'une VAE soumis au plafond de revenus	1	0,4%
Avoir la gratuité des transports en commun	1	0,4%
Considérer le temps de trajet comme du temps de travail	1	0,4%
Proposer un stationnement vélo	1	0,4%
Offre train insuffisante	1	0,4%
Pas d'horaires fixes pour covoiturer	1	0,4%
Pas de mesure de financement de vélo cargo	1	0,4%
Injustice du FMD (même montant pour tous)	1	0,4%
Total réponses	270	100,0%

Les motifs d'insatisfaction et les attentes sont nombreux et concernent principalement des solutions pour les personnes qui considèrent ne pas avoir le choix (17% des motifs). Un critère résume cela : « *le problème n'est pas le coût, mais l'adaptation du mode* ».

15% des motifs concernent l'aspect financier.

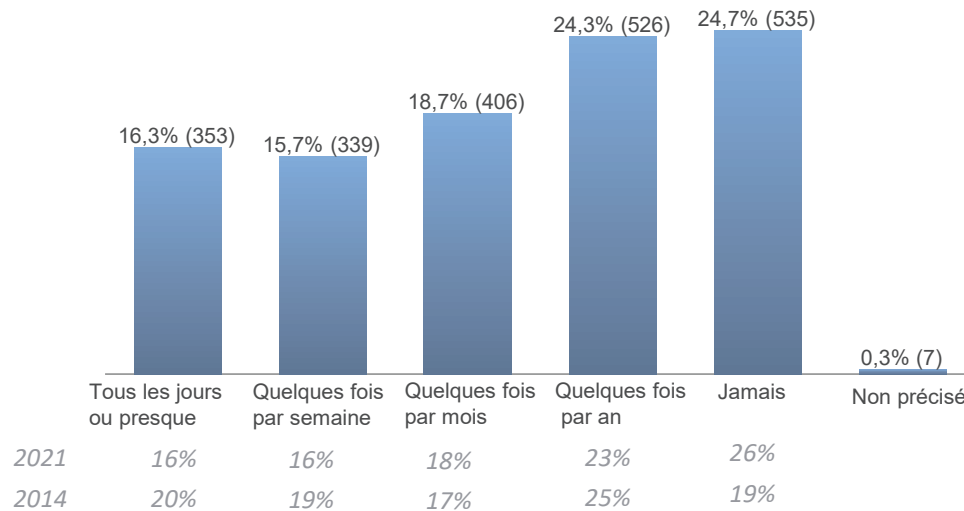
07

# Les déplacements professionnels



# Fréquence des déplacements professionnels

Q25 – Vous déplacez-vous pour des raisons professionnelles (réunion, chantiers...) pendant la journée ...



Il n’y a pas d’évolution dans le rythme des déplacements professionnels par rapport à 2021, et **75%** des agent-e-s peuvent être amené-e-s à se déplacer en cours de journée, dont 32% de façon assez régulière. Grâce au développement des outils de travail à distance, la part des agents n’ayant pas à se déplacer a augmenté en 10 ans ( 25% contre 19%).

Plusieurs variables sont discriminantes sur le rythme des déplacements professionnels avec **davantage de déplacements** pour :

- **Les hommes** : 44% d’entre-eux se déplacent au moins de façon hebdomadaire (contre 21% des femmes). En revanche, l’absence totale de déplacement concerne autant les hommes que les femmes.

- **Les filières Police et Technique**

Trois sites dénombrent une **part plus importante de sédentaires** : Cité Administrative, Fédération et Cité de la musique. Les salariés qui ont des horaires atypiques sont moins amenés à se déplacer (31% jamais de déplacement).

La variation des déplacements ne se fait pas selon l’âge ou l’ancienneté ; une seule exception : moins de déplacements chez les plus âgés (31% des +55 ans ne se déplacent jamais).

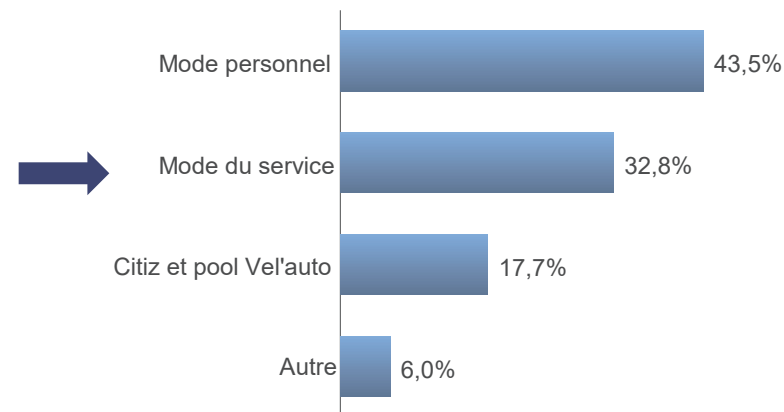
Au sein d’un même profil, il peut y avoir 2 situations opposées :

- Les **habitants hors Eurométropole** sont à la fois des sédentaires (28% sans déplacements professionnels) et ils ont en même temps le plus fort taux de déplacements quotidiens (21%).
- Le phénomène est le même pour **la catégorie C** où 35% ne se déplacent pas et en même temps, on compte 20% de déplacements quotidiens.

# Les modes de transports professionnels

Q26 – Quel(s) mode(s) de transports utilisez-vous pour effectuer ces déplacements professionnels sur le territoire de l’Eurométropole ?

	Effectifs	%	2021	2014
Mon vélo personnel ou mon velhop	539	33,5%	30%	
Mon abonnement de transport en commun personnel (CTS ou TER)	515	32,0%	27%	26%
Mon véhicule personnel (voiture, moto)	353	22,0%	23%	24%
Un véhicule du pool Vel’auto en libre-service	351	21,8%	20%	
Le(s) véhicule(s) affecté(s) dans mon service	349	21,7%	26%	20%
Un abonnement CTS du service ou de Vel’auto	259	16,1%	10%	17%
Mon véhicule de service attitré (voiture, camionnette, autre)	240	14,9%	14%	17%
Le(s) vélo(s) affecté(s) dans mon service	187	11,6%	11%	8%
Un vélo du pool de Vel’auto	137	8,5%	9%	
Un véhicule en autopartage Citiz	64	4,0%	0%	
Un vélo cargo de mon service	25	1,5%		
Un vélo cargo de Vel’auto	10	0,6%		
Autre	151	9,4%		
Total	1 609	100,0%		



	Effectifs	%
A pied	97	6,0%
Tickets CTS	32	2,0%
Covoiturage	8	
Trottinette	7	
train TER	1	

Les déplacements professionnels en cours de journée se font **en empruntant son mode personnel** (43,5% des modes de déplacement) et par l’utilisation d’un moyen partagé (50,5%).

Les modes de déplacement en journée ont peu évolué en 3 ans : on note le poids un peu plus important du vélo personnel (+3,5 points) et de CTS (+3 pts si on inclue les tickets). Pour les offres proposées par le service d’affectation, il y a eu un transfert important des véhicules (- 4 pts) au profit des abonnements CTS mis à disposition par la collectivité (+ 6 pts), mais ce sont les mêmes proportions que ce qui était constaté en 2014 (avant Covid).

La ½ des Strasbourgeois utilise un mode personnel (contre ¼ pour les personnes domiciliées hors Strasbourg). Les sites décentralisés font aussi davantage appel à des moyens personnels (47%). Il n’y a pas de différence selon la filière.

# Satisfaction générale des modes professionnels

Q28 – Etes-vous satisfait de votre (vos) mode(s) de transport professionnel ?

## 86,5%

### OUI



#### Les PLUS satisfaits :

- Les hommes : 86%
- Les résidents de Strasbourg : 88%
- Filières technique et administrative : 90%
- Site Cité Administrative : 89%

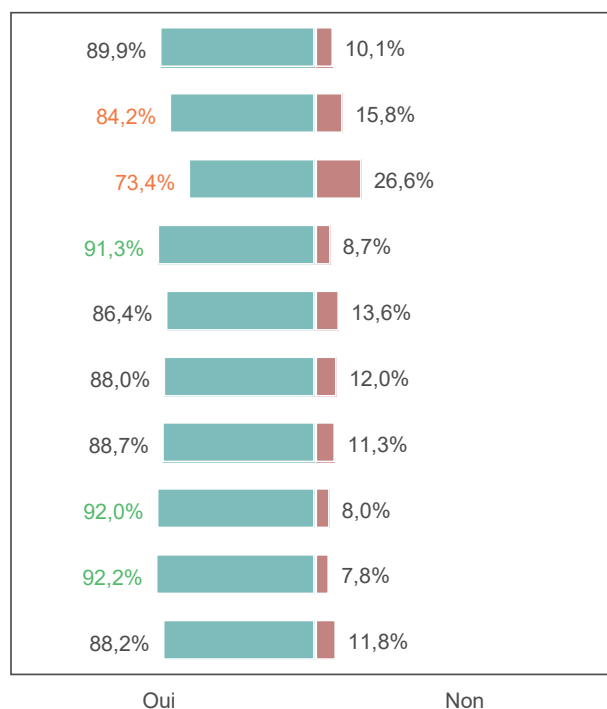
La satisfaction globale envers le mode de déplacement professionnel baisse de 5,5 points. Cette désaffection peut s'expliquer par la plus forte nécessité de prendre son mode de transport personnel.

#### Les MOINS satisfaits :

- Les femmes : 79%
- Moins de 25 ans : 68%
- La filière médico-sociale : 73%
- La filière sportive : 61%
- Les « autres sites / sites divers » : 75%



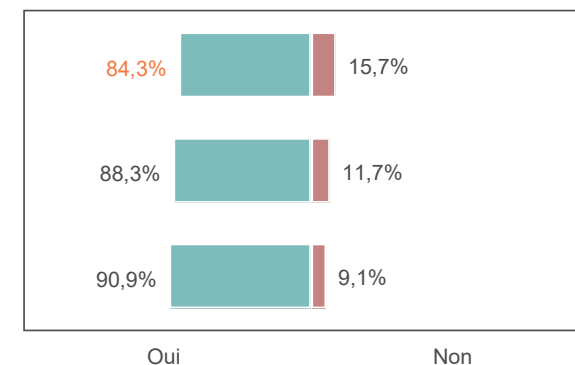
- Mon vélo personnel ou mon velhop
- Mon abonnement de transport en commun personnel
- Mon véhicule personnel (voiture, moto)
- Un véhicule du pool Vel'auto en libre-service
- Le(s) véhicule(s) affecté(s) dans mon service
- Un abonnement CTS du service ou de Vel'auto
- Mon véhicule de service attribué
- Le(s) vélo(s) affecté(s) dans mon service
- Un vélo du pool de Vel'auto
- Un véhicule en autopartage Citiz



#### Mode personnel

#### Mode du service

#### Citiz et pool Vel'auto



# Attentes envers les modes professionnels

Que faudrait-il améliorer ? *Base : 208 avis négatifs*

	Effectifs	%
Place de parking	45	18,4%
Plus de fréquence des transports en commun	17	7,0%
Etat des voitures	13	5,3%
Etat des vélos	12	4,9%
Prise en charge 100% des TC	11	4,5%
Plus de véhicule à disposition	10	4,1%
Qualité des transports en commun	8	3,3%
Fiabilité des TER	8	3,3%
Temps de trajet trop important	7	2,9%
Rétablir les indemnités kilométriques	7	2,9%
Plus de vélo à disposition	7	2,9%
Plus de VAE à disposition	7	2,9%
Desserte en transport en commun	7	2,9%
Confort, affluence et sécurité des trajets TC	6	2,5%
Proposer véhicules hybrides ou 100% électrique	5	2,0%
Plus de carte badgé	5	2,0%
Garages à vélo sécurisés	5	2,0%
Payer les temps de trajet	3	1,2%
Mise à disposition vélo cargo	3	1,2%
Meilleure information pour l'utilisation des véhicules de service	3	1,2%
Entretien des pistes cyclables	3	1,2%
Badégo nominative	3	1,2%
Autoriser les vélos dans les TER	3	1,2%
Véhicule mieux équipé (clim, boîte auto, Bluetooth)	2	0,8%
Véhicule au gaz pas pratique	2	0,8%
Trop polluant	2	0,8%
Trop de travaux	2	0,8%
Site de réunion plus accessible	2	0,8%
Prendre en charge les abonnements VAE	2	0,8%
Plus de parking relai (voiture et vélo)	2	0,8%
Plus de moyens pour les services décentralisés	2	0,8%
Penser aux horaires atypiques	2	0,8%

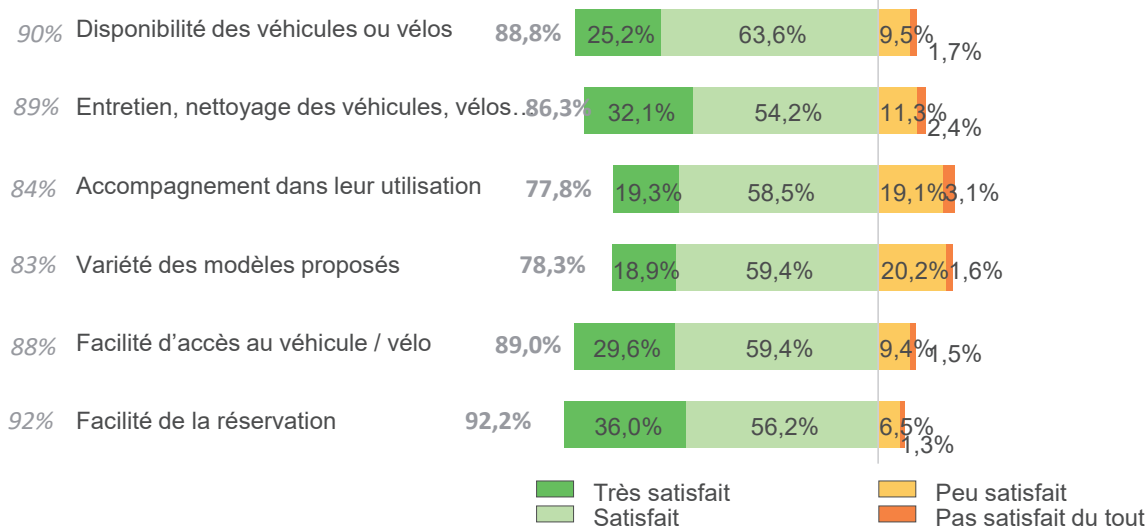
	Effectifs	%
Mise à disposition de camionnettes de service	2	0,8%
Mettre des tickets CTS à disposition	2	0,8%
Laisser des voitures à essence	2	0,8%
Ecouter plus les salariés	2	0,8%
Aides financières pour l'achat de VAE	2	0,8%
Voyages en train en 1ère classe	1	0,4%
Taxi pour relier la gare	1	0,4%
Simplifier la location des VAE	1	0,4%
Prise en charge des abonnements annulés en transport en commun	1	0,4%
Participation aux abonnements hebdo	1	0,4%
Ne pas être obligé de rendre le véhicule de service le soir	1	0,4%
Mutualisation des véhicules	1	0,4%
Mieux gérer les emplacements parking voiture	1	0,4%
Fiabilité des réservations	1	0,4%
Equipé les vélos cargo en cas de pluie	1	0,4%
Disponibilité des VHL	1	0,4%
Disponibilité de vélos sur plusieurs jours	1	0,4%
Diminuer port charges matériels professionnels	1	0,4%
Considérer le transport des enfants comme du covoiturage	1	0,4%
Chargement des batteries en autonomie (sans référent)	1	0,4%
Autoriser la voiture pour les réunions du soir	1	0,4%
Aide à l'acquisition d'équipements vélo	1	0,4%
Abonnement Citiz	1	0,4%
Total réponses	244	100,0%

# Satisfaction détaillée des véhicules partagés

**Q27 – Si vous utilisez des véhicules partagés en libre-service (vélos, Vélhop, VAE et véhicules de Vél’auto, carte CTS), quel est votre niveau de satisfaction pour les propositions suivantes ?**

*Base : 612 répondants*

2021



Plus de 20% des usagers de modes partagés sont insatisfaits de l'accompagnement dans l'utilisation du mode et des variétés des modèles proposés, des taux en hausse par rapport à 2021. Les autres critères sont satisfaisants et notamment, plus de 90% estiment qu'il est aisé de faire une réservation. A noter toutefois, une baisse de 3 points pour l'entretien des véhicules.

# Les agents en situation de mobilité réduite

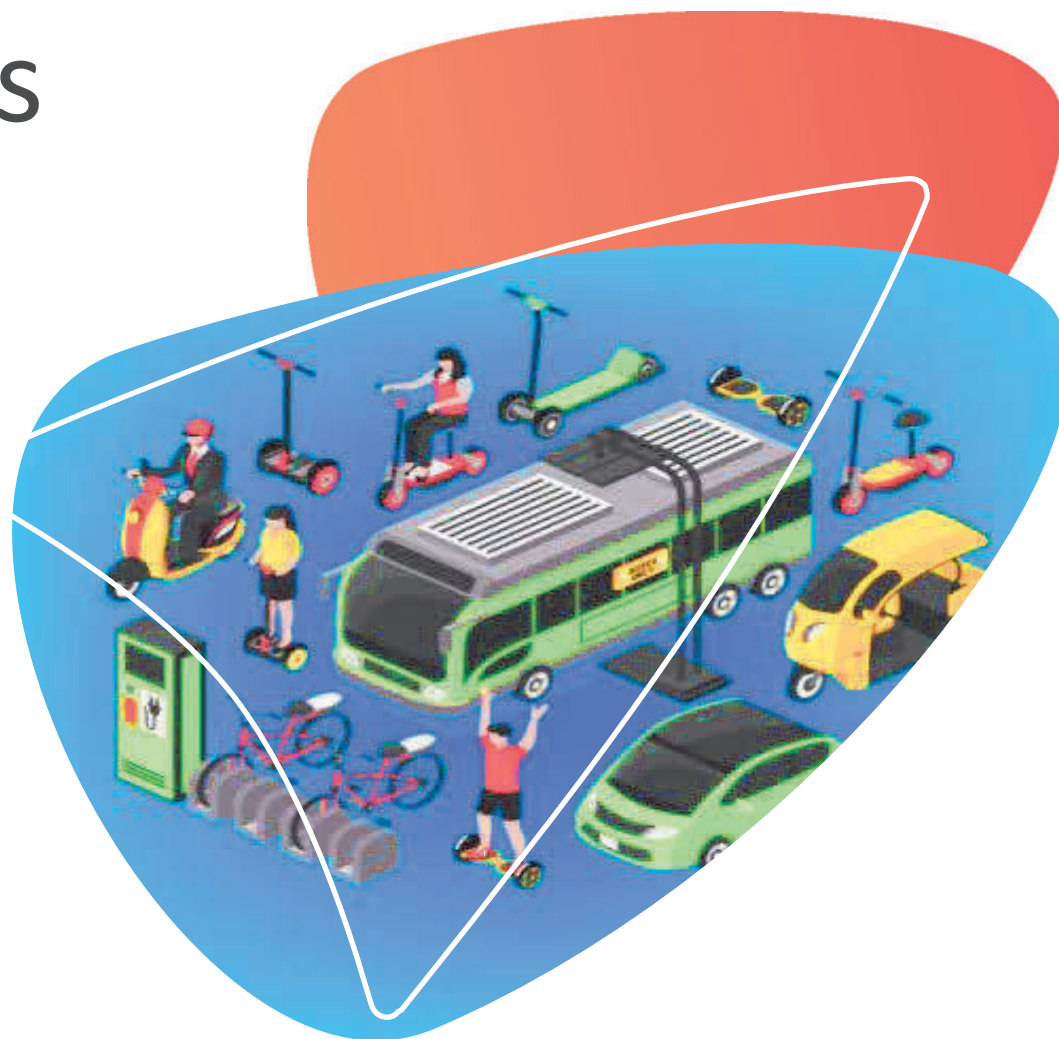
**1,5%** des agents de l'Eurométropole en situation de mobilité réduite et qui se déplacent pour raisons professionnelles éprouvent des difficultés (soit 30 personnes). La moitié d'entre eux en ont fait part à la médecine du travail.

Ces personnes rencontrent les difficultés suivantes :	Effectifs
Pas de place dans le bus	6
Pas de places de stationnement	3
Insécurité des pistes cyclables, appréhension	2
Ne possède pas de carte de priorité délivrée par la MDPH (pourcentage insuffisant)	2
Interdiction à la marche prolongée	1
Accueil dans les TC pour les handicap non visible	1
Impossibilité de faire du vélo et de prendre les transports en commun	1
Pas de stationnement à proximité	1
Ne supporte pas les trajets longs	1
Difficulté à se concentrer lors de bouchons sur l'autoroute	1
<b>Total réponses</b>	<b>19</b>

Et formulent ces propositions pour faciliter leur trajet professionnel :	Effectifs
Plus de places de stationnement dédiées à proximité	3
Plus de trams aux heures de pointe	2
Avoir un vélo électrique	2
Affectation totale d'un véhicule de service	1
Pouvoir venir en voiture au travail	1
Avoir une place dédiée	1
Améliorer les pistes cyclables	1
Plus de contrôles à bord des trams	1
Etre prévenu en amont des éventuels travaux	1
Respect du code de la route et du partage des espaces publics par les cyclistes	1
Infrastructures cyclables mieux "signalées" et dissociées des rues ou voies piétonnes	1
Plus de civilité de la part des agents	1
Bénéficier d'un véhicule de service à boîte automatique	1
Enlever la voie de covoiturage qui génère beaucoup trop de trafic	1
Terminer plus tôt pour éviter l'engorgement de l'autoroute	1
<b>Total</b>	<b>19</b>

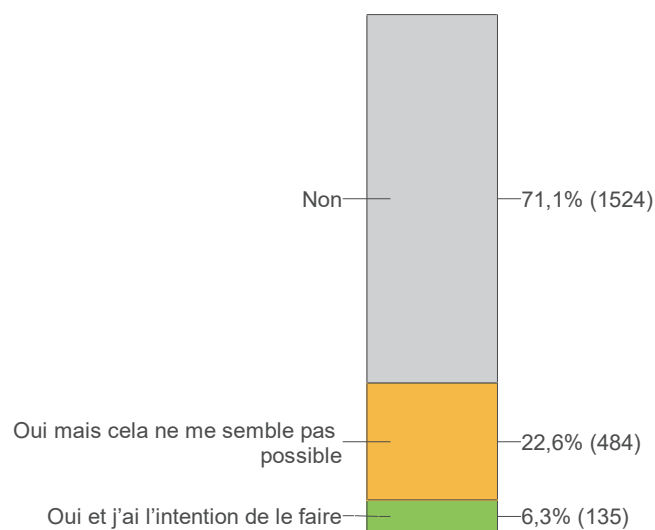


# Les intentions des agent-e-s

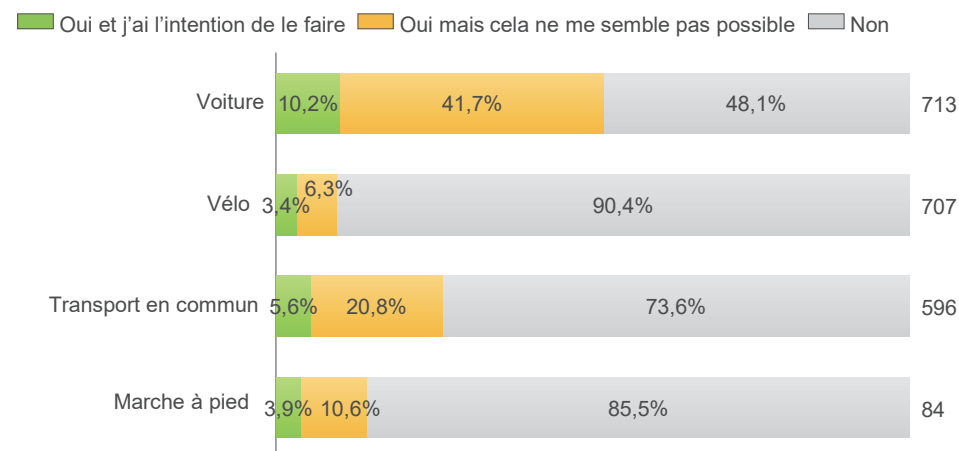


# Les intentions de changement

**Q30. Dans l'idéal, aimeriez-vous changer votre mode de transport habituel (pour les trajets domicile/travail et les trajets professionnels), ne serait-ce qu'occasionnellement ?**



## Taux de transformation selon le mode principal actuel



Près de 3 personnes sur 10 ne sont pas vraiment satisfaites de leur mode de déplacement et aimeraient changer, mais cela ne semble réellement envisageable que pour 6% d'entre eux. Le souhait de changer de mode de déplacement concerne plus de la moitié des automobilistes mais cela semble utopique pour 42% d'entre eux. Les personnes venant en transport en commun sont aussi dans une vision idéaliste de changement (26%), mais avec 21% qui n'envisagent pas d'autres solutions.

### Tris selon le profil des agent-e-s

Intention de changer	Souhait de changement mais non réalisable	Pas de changement souhaité
Moins de 25 ans (17%) Domicile sur l'EMS (11%) Site de travail : Fédération (11%) Principal mode pendulaire : voiture (10%)	Domicile hors EMS (38%) Filière Médico-Sociale (29%) Filière Police (55%) Horaires atypiques (28%) Principal mode pendulaire : voiture (42%)	Domicile Strasbourg (84%) Plus de 55 ans (77%) Site de travail Soleure (84%) Principal mode pendulaire : vélo (90%) ou marche (86%)

# Les intentions de changement

**Q31. Quel(s) mode(s) aimeriez-vous utiliser ?** Plusieurs réponses possibles

*Base : 619 souhaits de changements*

## Pour les déplacements domicile-travail

	Effectifs	%
Bus, tram CTS	160	27,0%
Train TER	146	24,8%
Voiture	128	21,6%
Vélo classique personnel	121	20,6%
VAE personnel	79	13,3%
Covoiturage en tant que passager	62	10,4%
Marche à pied	51	8,7%
Trottinette électrique	48	8,1%
Car du réseau CTBR	39	6,6%
Moto, scooter	26	4,5%
Vélhop	26	4,4%
Vélo cargo personnel	8	1,4%
Autre	12	2,0%
Total répondants	591	100,0%

	Effectifs
Véhicule de fonction	3
Voiture électrique ou hybride	3
Ne sait pas	2
Covoiturage en tant que conducteur	2
Navette fluviale depuis Saverne	1
Projet train-tram	1

## Pour les déplacements professionnels

	Effectifs	%
Bus, tram CTS	140	33,9%
Voiture	117	28,2%
Marche à pied	61	14,9%
Vélo classique personnel	58	14,0%
Vélhop	46	11,0%
Train TER	43	10,4%
VAE personnel	43	10,3%
Trottinette électrique	34	8,1%
Covoiturage en tant que passager	29	6,9%
Moto, scooter	15	3,5%
Car du réseau CTBR	10	2,5%
Vélo cargo personnel	5	1,1%
Autre	15	3,7%
Total répondants	414	100,0%

	Effectifs
VAE professionnel	6
Vélo professionnel	3
Vélo cargo professionnel	2
Véhicule électrique	2
Covoiturage en tant que conducteur	1
Train 1ère classe	1
Covoiturage conducteur ou passager	1
Navette fluviale depuis Saverne	1

Même si les transports collectifs sont les plus sollicités pour les déplacements pendulaires, 22% des intentions de changement le sont en faveur de la voiture. Le vélo arrive en troisième solution et 10% se disent intéressés par le covoiturage (qui représente moins de 1% des solutions actuellement choisies)

Pour les déplacements professionnels, le classement est le même : les transports urbains conservent leur 1<sup>ère</sup> position, suivis de nouveau par la voiture. Le vélo (classique + VAE + Vélhop) arrive en 3<sup>ème</sup> position, et 15% souhaiteraient pouvoir faire leur déplacement en journée à pied (6% le font actuellement).

# Les intentions de changement

## Modes de substitution souhaités pour les déplacements domicile-travail

Mode actuel	Bus, tram CTS		Train TER		Voiture		Vélo classique personnel		VAE personne		Covoiturage en tant que passager		Marche à pied		Trottinette électrique		Car du réseau CTBR		Moto, scooter		Vélohop		Total
Voiture personnelle	116	35,9%	115	35,6%			60	18,6%	41	12,7%	35	10,8%	21	6,3%	30	9,1%	32	9,8%	13	3,9%	11	3,4%	324
Bus, tram CTS			2	2,8%	20	24,4%	30	36,4%	15	18,7%	4	4,5%	14	17,0%	8	9,9%	1	0,7%	2	2,0%	6	7,1%	81
Trains TER	6	10,2%			31	49,5%	10	16,2%	3	4,6%	9	14,6%	4	7,2%	3	5,3%	1	2,0%	1	2,4%	1	2,3%	62
Vélo classique personnel	8	16,7%	3	7,2%	10	21,4%			9	20,5%	2	4,8%	7	15,1%	5	11,2%	1	1,8%	6	13,7%	2	5,3%	46
Voiture personnelle en covoiturage	7	27,4%	13	53,3%	2	9,1%	2	6,9%	1	4,5%	7	26,8%			1	3,1%	1	5,8%	2	6,9%			25
Vélo électrique personnel	4	28,8%	1	4,7%	6	45,8%					1	9,8%	1	6,9%	1	4,3%					3	24,5%	12
Marche à pied	5	38,4%			3	24,9%	3	27,3%			1	5,7%					2	17,8%			0	3,6%	12
Cars réseau 67 CTBR			1	16,3%	5	69,4%	1	9,9%	1	18,0%	1	19,4%	1	10,3%									7

Si ceux qui viennent travailler actuellement en voiture aimeraient pouvoir le faire en transport en commun (plus de 35%), la réciproque est aussi vraie ; plus de la moitié des voyageurs TER et CTBR aimeraient pouvoir venir en voiture. Les usagers CTS envisageraient un report sur le vélo (classique et VAE) et la marche à pied.

## Modes de substitution souhaités pour les déplacements professionnels

	Bus, tram CTS		Voiture		Marche à pied		Vélo classique personnel		Vélohop		VAE personnel		Train TER		Trottinette électrique		Covoiturage en tant que passager		Total
Abonnement personnel TC			23	18,5%	28	22,8%	25	20,3%	12	9,6%	6	5,3%	6	4,7%	14	11,7%	11	9,1%	
Mon véhicule personnel	49	46,6%	30	29,1%	14	13,2%	15	14,8%	11	10,3%	8	7,9%	8	8,1%	7	6,5%	5	4,4%	105
Véhicule du pool Vel'auto en L.S.	24	28,7%	28	33,8%	8	9,8%	13	15,7%	15	18,4%	13	15,6%	7	8,9%	6	7,7%	6	6,7%	83
Véhicule affecté au service	17	25,9%	26	38,2%	9	13,8%	7	10,7%	6	9,5%	6	9,5%	7	10,9%	7	9,9%	6	8,5%	67
Vélo personnel ou velhop	22	33,9%	10	15,6%	8	12,0%	20	30,4%	8	12,8%	7	11,2%	3	4,8%	1	2,1%	2	3,7%	66
Abonnement CTS du service			14	21,1%	7	10,3%	9	14,4%	10	15,7%	2	3,0%	8	11,8%	2	3,8%	1	2,0%	65
Véhicule de service attitré	15	27,5%	25	44,9%	3	5,8%	3	5,7%	5	9,3%	8	14,1%	10	17,9%	4	6,9%	1	1,0%	56
Vélo affecté au service	14	37,9%	7	19,9%	4	10,9%	3	9,5%	4	10,2%	9	25,5%	1	3,4%	3	8,2%	1	3,1%	37
Un vélo du pool de Vel'auto	9	25,4%	9	24,1%	2	6,8%	5	13,6%	8	20,7%	11	28,8%	4	10,7%	6	15,7%	2	5,8%	36
Véhicule Citiz	6	35,5%	7	42,7%	2	13,4%	1	7,8%	3	19,6%	3	16,9%	2	15,0%	2	14,5%	1	3,2%	16

Près de la moitié des personnes devant faire des déplacements professionnels avec leur propre véhicule préféreraient utiliser les transports en commun. Il ne semble pas y avoir de rejet dans l'utilisation de son propre vélo puisque lorsqu'un vélo partagé existe, l'idéal serait de conserver son propre vélo.

# Les intentions de changement

**Q32. Pour quelle(s) raison(s) changeriez-vous de mode ?**




	Effectifs
Non contraint par la météo	5
Plus sécurisant	3
Moins de fatigue	3
Plus adapté à ses problèmes de santé	1
Pratiquer une activité après le travail	1
Pouvoir être accompagné	1
Moins stressant	1
Plus pratique	1
Gagner du temps en évitant le multimodal	1

L'aspect financier est la première motivation pour changer de mode.

# Notoriété des offres de transport

Q33. Pensez-vous avoir une bonne connaissance de l'ensemble de l'offre de transport à votre disposition pour vous rendre sur votre lieu de travail ?

 **88,3%**  
OUI 2021 : 89%

Comme en 2021, les agent-e-s s'estiment bien informés.

Toutefois, le taux de connaissance descend à 78% chez les personnes qui aimeraient changer de mode de déplacement.



**Les MIEUX informés :**

- Plus de 55 ans (92%)
- Plus de 10 ans d'ancienneté (88%)
- Site de Soleure (96%)
- Usagers TER (92%)
- Informations par Totems (93%) et référent RH (94%)



**Les MOINS BIEN informés :**

- 36-45 ans (18%)
- Moins d'1 an d'ancienneté (21%)
- Catégorie C (13%)
- Horaires atypiques (16%)
- Automobilistes (17%)

 **11,7%**  
NON

**Comment voudriez-vous avoir l'information ?**

Base : 249 méconnaissances

	Effectifs	%
Mail	59	23,8%
Totems	19	7,7%
Réunion	14	5,5%
Courrier	13	5,3%
Référent RH	12	4,7%
Flyer, documentation	7	2,9%
Lettre d'information, note de service	7	2,8%
Avec bulletin de salaire	4	1,7%
Webinaire, présentation vidéo	4	1,6%
Livret accueil	3	1,2%
Par la Direction	2	0,8%
SMS	2	0,7%
Entretien avec un conseiller	2	0,7%
Fiche explicative	1	0,6%
En Direct	1	0,6%
Info par EMS	1	0,4%
Campagne de communication	1	0,3%
Site EMS	0	0,2%
Pas besoin, inutile	6	2,4%
Non précisé	109	43,7%
Total	249	100,0%

# Actions attendues pour favoriser le vélo

Q34 - Quelles sont les actions à proposer par votre employeur qui pourraient vous inciter à vous déplacer davantage à vélo ?



**41,2%**

60% des personnes venant habituellement en voiture n'ont aucune motivation pour venir à vélo.

**AUCUNE, je ne me déplacerais pas davantage à vélo**

	Effectifs	%
Plus de stationnement sécurisé	443	20,5%
Casiers pour effets personnels	223	10,3%
Douches	52	2,4%
Aide financière plus importante	46	2,1%
Entretien, aménager et sécuriser les pistes cyclables	28	1,3%
VAE de service, prêt de VAE	16	0,7%
Vestiaires	15	0,7%
Atelier réparation en interne	13	0,6%
Equipements offerts ou subventionnés	11	0,5%
Créer de nouvelles pistes cyclables	10	0,5%
Place de stationnement adapté, parking couvert	10	0,5%
Parking plus grand	8	0,4%
Accès facile à un Vélo cargo	8	0,4%
Plus grand parc de vélo à disposition	7	0,3%
Faciliter le transport du vélo dans les TC	6	0,3%
Prêt d'équipements	4	0,2%
Vélos de meilleure qualité	3	0,1%
VAE adapté aux PMR	3	0,1%
Un parking voiture ponctuellement	2	0,1%
Borne de recharge VAE	2	0,1%
Pouvoir cumuler les dispositifs	2	0,1%
Faire respecter les règles communes	2	0,1%
Prêt de vélo longue durée	2	0,1%
Formation, stage vélos	2	0,1%
Don VAE	2	0,1%

	Effectifs	%
Retrait des vélos "ventouses"	1	0,0%
Valorisation du ratio déplacement professionnel en mode doux	1	0,0%
Gratuité des stationnements à la gare	1	0,0%
Compter le temps de déplacement dans le temps de travail	1	0,0%
Révision annuelle offerte	1	0,0%
Mutation à proximité du domicile	1	0,0%
Mise à disposition d'un sèche-linge	1	0,0%
Parking vélo à proximité du domicile	1	0,0%
Maintenir les abonnements Velhop (après un an de location)	1	0,0%
FMD selon un barème kilométrique	1	0,0%
Plan de circulation pour sécuriser les déplacements sur site	1	0,0%
Eclairer la Vélostras	1	0,0%
Aménagement horaires	1	0,0%
Aucune, je ne me déplacerais pas davantage en vélo	893	41,2%
Je ne sais pas / Non précisé	592	27,3%
Total	2 166	100,0%

# Actions attendues pour favoriser le covoiturage

Q34 - Quelles sont les actions à proposer par votre employeur qui pourraient vous inciter à vous déplacer davantage en covoiturage ?



**56,9%**

**AUCUNE, je ne me déplacerais pas davantage en covoiturage**

49% des salariés venant avec leur voiture personnelle ne sont pas indifférents au covoiturage puisqu'ils émettent des propositions.

73% des personnes venant habituellement à vélo n'ont aucune motivation pour venir en covoiturage.

	Effectifs	%
Plus de facilité de stationnement	232	10,7%
Plus de flexibilité horaire	9	0,4%
Application plus efficace	8	0,4%
Indemnisation intéressante	5	0,2%
Plus de facilité à rencontrer d'autres personnes	5	0,2%
Meilleure communication	4	0,2%
Aménagements horaires	3	0,1%
Trouver un agent avec les mêmes horaires	3	0,1%
Constituer des binômes de travail	2	0,1%
Encourager les services	2	0,1%
Identifier les agents habitant à proximité	2	0,1%
Plus d'offres de covoitureurs	2	0,1%
Prioriser le covoiturage	2	0,1%
Actions par site de travail	2	0,1%
Pris en compte du covoiturage en famille	1	0,0%
Accompagnement à la conduite lors des premiers emprunts de véhicules	1	0,0%
Connaître les lieux de départ	1	0,0%
Pouvoir recharger la batterie pour voiture 100% électrique	1	0,0%
Assouplir les conditions d'accès au covoiturage	1	0,0%
Pouvoir se garer tardivement au P2	1	0,0%
Cumuler les aides pour tous les modes	1	0,0%
Inclure les habitants de Strasbourg	1	0,0%
Bourse au covoiturage	1	0,0%

	Effectifs	%
Obtenir un pass pour le parking	1	0,0%
Travailler en forfait horaire	1	0,0%
Trouver des personnes du même secteur	1	0,0%
Incitation pour un covoiturage avec des personnes extérieures à EMS	1	0,0%
Compter le covoiturage du domicile à la gare	1	0,0%
Aucune, je ne me déplacerais pas davantage en covoiturage	1 233	56,9%
Je ne sais pas/Non précisé	649	30,0%
Total	2 166	100,0%

09

# Les déplacements extra-professionnels

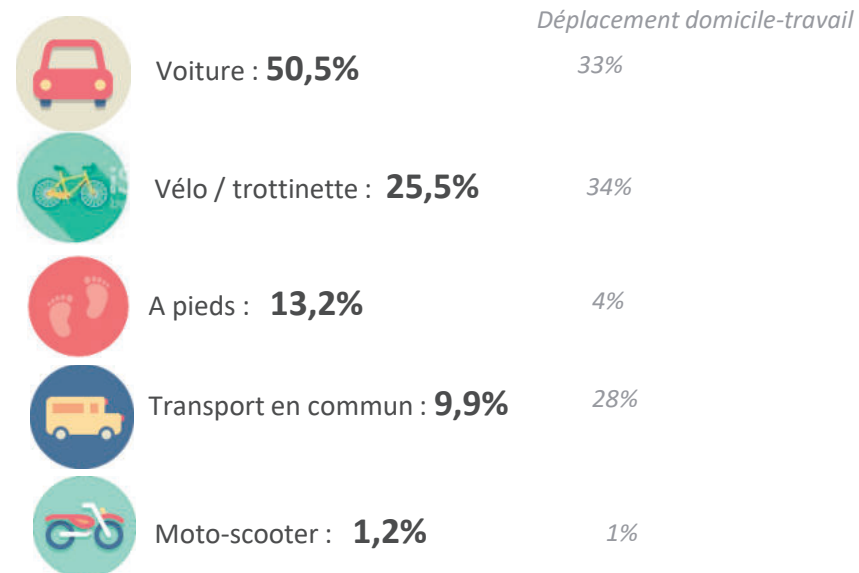


# Le mode de déplacement prioritaire

**Q37 - En dehors des déplacements liés à votre activité professionnelle, quel(s) sont les modes de déplacements que vous privilégiez pour vos autres activités de proximité (loisirs, courses, démarches administratives et médicales, visites à des proches ... dans un rayon d'environ 30 km).**

	Effectifs	%
Voiture	1 062	50,0%
Vélo classique personnel	409	19,3%
Marche à pied (plus de 5mn)	280	13,2%
Bus, tram CTS	187	8,8%
VAE personnel	82	3,9%
Moto, scooter	25	1,2%
Vélo cargo personnel	25	1,2%
Train TER	22	1,0%
Vélorhop	18	0,8%
Covoiturage en tant que passager	13	0,6%
Trottinette électrique	9	0,4%
Autopartage	2	0,1%
Car du réseau CTBR	2	0,1%
Total	2 125	100,0%

## Prioritairement (% utilisateurs) :



Si 1/3 des actifs allaient sur leur lieu de travail en voiture, ils sont la moitié à choisir prioritairement ce mode pour leurs activités extra-professionnelles.

*Selon l'enquête mobilité 2019 du Grand Est, la voiture était classée comme le premier mode de déplacement, mais avec une distance quotidienne qui ne cesse de baisser depuis 2009.*

L'activité physique reste importante grâce au poids de la marche. Quant aux transports collectifs, ils sont fortement délaissés (10%).

# Le mode prioritaire pour les déplacements extra-professionnels

## Selon l'équipement du foyer :

41% des personnes qui déclarent avoir une voiture au foyer vont effectivement l'utiliser prioritairement, mais 22% par exemple vont prendre un vélo et 12% vont marcher.

29% des propriétaires de vélo (qu'il soit musculaire ou électrique) s'en servent prioritairement pour tous types de déplacement.

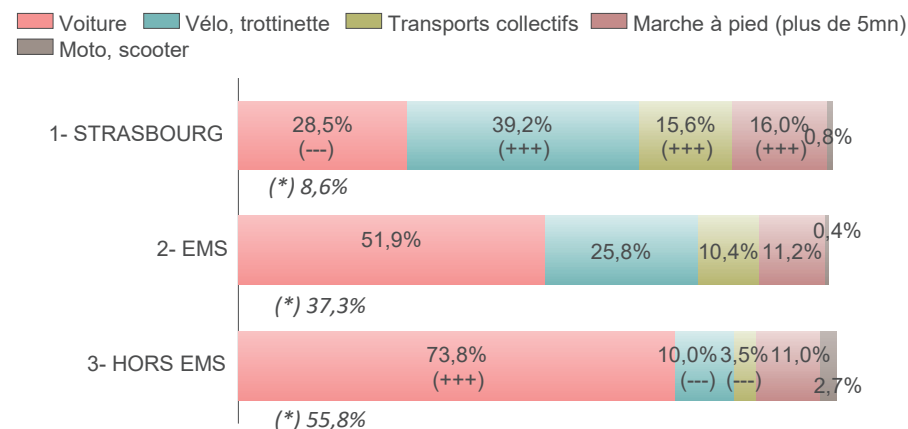
Ce sont essentiellement les foyers non équipés qui vont prendre les transports CTS (38%).

La voiture est davantage sollicitée dans les foyers composés d'un couple avec enfants (53%).

## Les disparités géographiques :

- La part modale de la voiture n'est que de 28% chez les Strasbourgeois, qui n'hésitent pas à se reporter sur tous les autres modes et notamment le vélo.

- Plus on s'éloigne de Strasbourg, plus la voiture est privilégiée (74% hors Eurométropole), et l'attrait pour les transports collectifs est très faible (3,5%).



(\*) Rappel de la part de la voiture comme mode principal des trajets domicile-travail

# Le mode de déplacement occasionnel

**Q37 - En dehors des déplacements liés à votre activité professionnelle, quel(s) sont les modes de déplacements que vous privilégiez pour vos autres activités de proximité (loisirs, courses, démarches administratives et médicales, visites à des proches ... dans un rayon d'environ 30 km).**

	Effectifs	%
Marche à pied (plus de 5mn)	530	24,5%
Voiture	494	22,8%
Bus, tram CTS	434	20,0%
Vélo classique personnel	430	19,9%
Train TER	214	9,9%
Covoiturage en tant que passager	96	4,4%
VAE personnel	90	4,2%
Moto, scooter	71	3,3%
Car du réseau CTBR	39	1,8%
Trottinette électrique	35	1,6%
Autre	15	0,7%
Vélohop	8	0,4%
Vélo cargo personnel	8	0,4%
Aucun	667	30,8%
<b>Total</b>	<b>2 166</b>	<b>100,0%</b>

	Effectifs
Autopartage	8
Bus Ritmo	1
velo cargo longtail de location (Velhop ou S'cargo)	1
Bus de ma ville	1
Trottinette classique	2
Skateboard	1
Autopartage Citiz	1

## Occasionnel (% utilisateurs) :



Voiture : **26,7%**



Vélo / trottinette : **24,8%**



Transport en commun : **26,4%**



A pieds : **24,5%**



Moto-scooter : **3,3%**

En second choix, tous les modes peuvent donner lieu à déplacements et il n'y a pas vraiment de moyens de transports qui sort du lot.