

ENQUÊTE MOBILITÉ

2024-2025

RÉSULTATS ESSENTIELS

Juin 2026



Version finale 15 07 2026

BASSIN SUD ALSACE LES GRANDS CHIFFRES CLES



SYNTHESE

Bassin Sud Alsace : chiffres clés

L'aire d'enquête couvre le Bassin de Mobilité de Haute-Alsace (le Haut-Rhin sans le Val d'Argent), désignée sous l'abréviation « **Bassin Sud** » ou « Bassin Sud Alsace » dans le reste du document (tableaux, graphiques et commentaires). Pour ce territoire de 741 700 habitants, les chiffres clés suivants sont à relever :

Les déplacements

- **3,5** déplacements par jour et par personne.
- **10 %** d'immobiles.
- **2 454 200** déplacements par jour réalisés par les habitants.
- **35 km** : budget distance quotidien / habitant.
- **20 955 000 km** générés par les déplacements.
- **64 min** : budget temps quotidien / habitant.
- **17 %** d'actifs télé-travaillant au moins 1 X / mois => une pratique restant relativement modeste.

Les motifs de déplacement

- **22 %** : motif travail.
- **13 %** : motif école / étudée.
- **19 %** : motif achats et **15 %** : accompagnement.

Les motifs travail et école / études représentent « **seulement** » **35 %** des déplacements.

L'équipement des ménages

Avec **1,4** voitures et **1,6** vélos par ménage, le taux d'équipement est similaire, mais l'usage de la voiture est **14 fois plus important** que celui du vélo.

Les caractéristiques des déplacements

- **58 %** des déplacements en voiture, **30 %** à pied, **6 %** en TC et **4 %** à vélo => la **voiture demeure le mode de déplacement dominant**. Le vélo affiche une pratique honorable à l'échelle du Bassin Sud Alsace.
- **81 %** des kilomètres en voiture, **2 %** à pied, **14 %** en TC et **1 %** à vélo :
 - La marche est le deuxième mode de déplacement, mais elle ne représente qu'environ 2 % des distances parcourues.
 - Les TC sont sur la troisième marche avec une part modale de 6 % mais présentent une part modale kilométrique significative de 14 %.
- **50 %** des déplacements sont < 3 km : un **potentiel de développement pour la marche et le vélo**.
- **84 000** déplacements avec la Suisse (64 400) et l'Allemagne (18 800) : des flux transfrontaliers trois fois plus importants vers la Suisse.

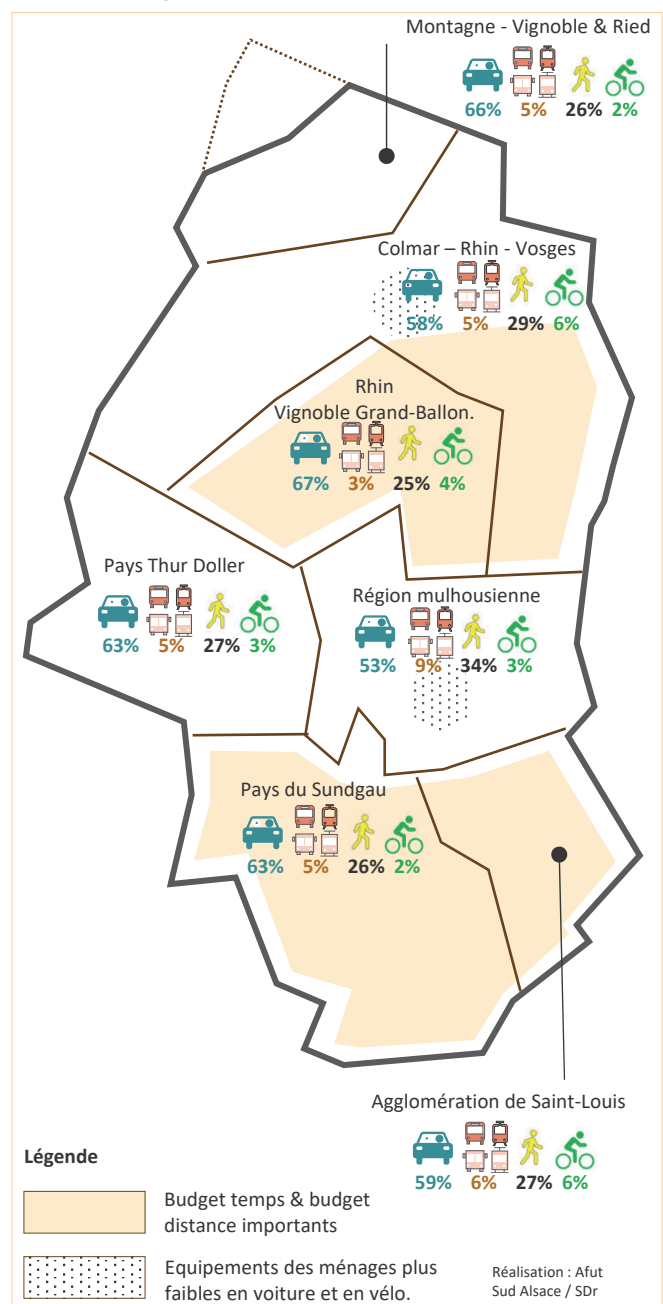
Les principaux résultats du Bassin Sud Alsace se situent **dans les ordres de grandeur de la mobilité** pouvant être observés à l'échelle nationale.

Des spécificités territoriales

Des différences entre les territoires de SCOT existent en matière de pratiques de mobilité. Elles sont liées à des **caractéristiques locales** telles que la densité urbaine, l'offre de mobilité alternative à la voiture (réseau TC, cyclable, place de la voiture) ou les **caractéristiques socio-économiques des habitants**.

La carte ci-dessous illustre les différences de pratiques de déplacement (parts modales, budgets temps et distance) et d'équipements vélos / voitures.

Schéma de synthèse Bassin Sud Alsace





SOMMAIRE

Synthèse.....2

Introduction.....4

1. Qui sont les habitants ?.....7

Le nombre de ménages et d’habitants.....8

L’âge moyen de la population.....9

L’occupation principale des habitants.....10

2. Combien de déplacements effectuent-ils ? 13

La mobilité des personnes.....14

Les immobiles et les hypermobiles.....15

Le nombre de déplacements du territoire.....16

Les distances parcourues par les habitants.....18

Les distances générées par l’aire d’enquête.....19

Le budget temps de déplacement des personnes.....20

Le télétravail.....22

3. Pourquoi se déplacent-ils ?.....23

Les motifs de déplacement.....24

L’évolution de la mobilité suivant l’âge.....26

L’évolution de la mobilité suivant l’âge et le genre.....26

4. Comment se déplacent-ils ?.....27

Le taux de possession d’un abonnement TC.....29

Le taux de possession du permis de conduire.....29

L’équipement voitures des personnes et des ménages.....30

L’équipement vélos des personnes et ménages.....31

Les parts modales de déplacement.....32

Les parts modales kilométriques.....35

Tranches de distance : nb. de déplacements.....38

Tranches de distance : parts modales déplacements.....39

Tranches de distance : parts modales kilométriques.....40

Les parts modales selon les motifs.....41

Les parts modales selon le genre.....42

Les parts modales selon l’âge.....43

L’âge suivant les modes.....44

Les motifs d’utilisation des modes de déplacement.....45

Le nombre moyen de personnes par voiture.....46

5. Où et quand se déplacent-ils ?.....47

Les déplacements au cours de la journée.....48

Les parts modales au cours de la journée.....49

Les flux transfrontaliers.....51

Les liens avec l’agglomération mulhousienne.....52

Annexes.....53

Annexe n° 1 : situation avant EMC2 2025.....54

Annexe n° 2 : déroulement de l’enquête.....55

Annexe n° 3 : note méthodologique EMC2.....56

Annexe n° 4 : glossaire.....59



INTRODUCTION

Rapport résultats essentiels Bassin Sud Alsace

Objectifs

Le présent rapport, **réalisé par l'Afut Sud Alsace**, fournit les premiers et principaux résultats de cette enquête à l'échelle du **Bassin Sud Alsace** en descendant à la maille des SCOT. Il propose une analyse systématique de la **situation 2025** des principaux indicateurs en répondant aux 5 questions suivantes :

1. Qui sont les habitants ?

2. Combien de déplacements effectuent ils ?

3. Pourquoi se déplacent-ils ?

4. Comment se déplacent-ils ?

5. Où et quand se déplacent-ils ?

Pour faciliter la lecture, chacune des questions ci-dessus est associée à une **partie** disposant de son propre **code couleur**.

L'EMC2 Bassin Sud Alsace 2025 en chiffres :

- **15 semaines de collecte** : janvier à mai 2025.
- **50 secteurs de tirage** : **361 communes** et **741 700 habitants**
- **5 671 ménages** enquêtés.
- **8 238 personnes** interrogées soit **1,1 %** de la population.
- **28 774 déplacements** décrits.

Deux échelles d'analyse

Dans le rapport « Résultats essentiels – Bassin Sud Alsace », les résultats sont analysés à deux échelles :

□ Echelle n° 1 : Bassin Sud Alsace

Le périmètre d'enquête correspond au Bassin de Mobilité de Haute-Alsace (le Haut-Rhin sans le Val d'Argent). Dans la suite du document, il est abrégé « **Bassin Sud** » ou « Bassin Sud Alsace » dans les tableaux, les graphiques et les commentaires.

Le premier niveau d'analyse s'effectue donc à cette échelle globale, qui regroupe 50 secteurs de tirage.

Précision : la Communauté de communes du Val d'Argent a été enquêtée en 2024. Les données de ce territoire sont analysées dans le rapport « Résultats essentiels – Bassin Nord Alsace ».

□ Echelle n° 2 : sept SCOT du Bassin Sud Alsace

Les données ne sont pas statistiquement représentatives à l'échelle d'un seul secteur de tirage. C'est pourquoi l'analyse est également réalisée à l'échelle des 7 SCOT du Bassin Sud Alsace :

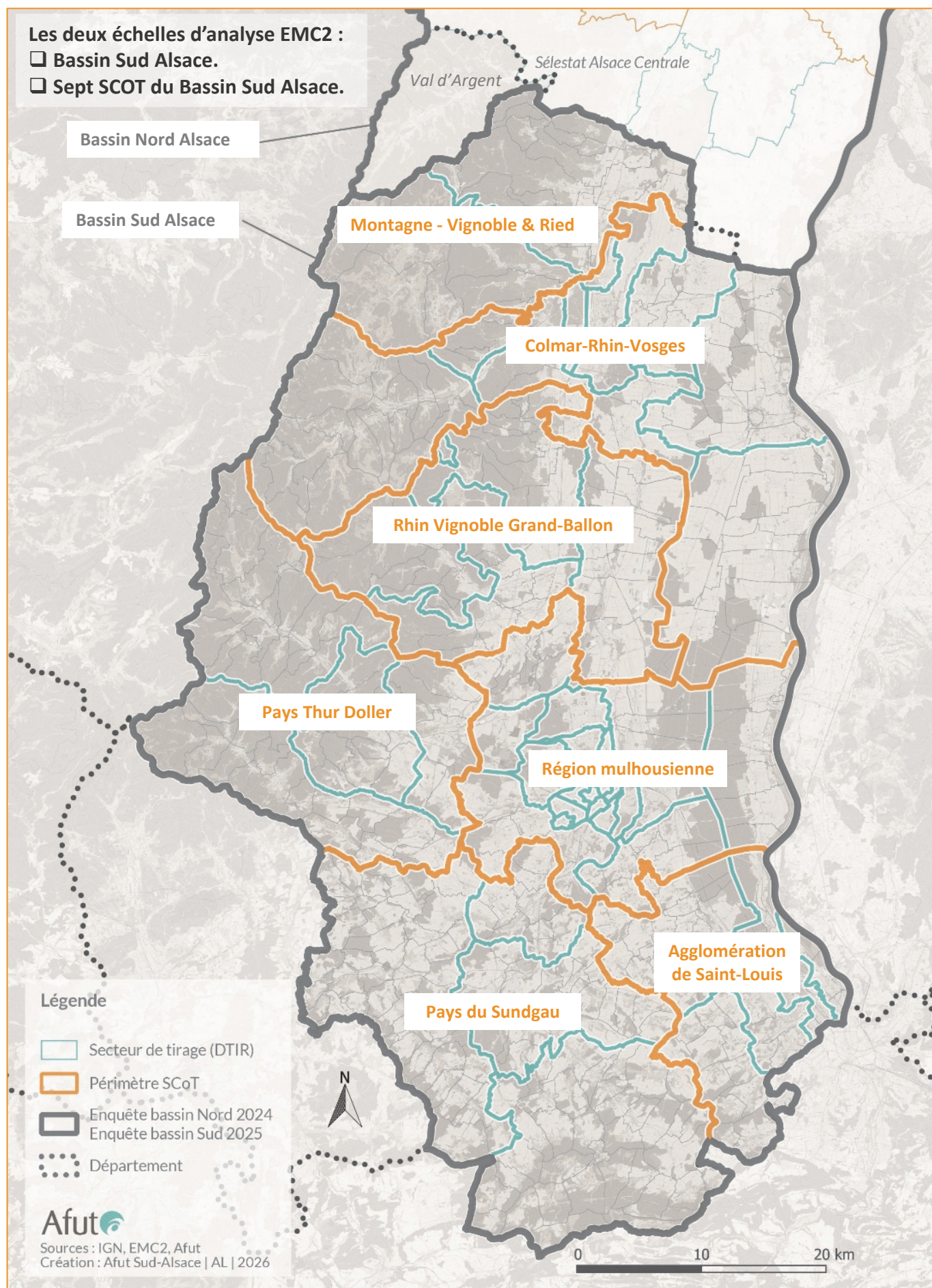
- ✓ **Montagne - Vignoble & Ried.**
- ✓ **Colmar-Rhin-Vosges.**
- ✓ **Rhin Vignoble Grand-Ballon.**
- ✓ **Pays Thur Doller.**
- ✓ **Région mulhousienne.**
- ✓ **Pays du Sundgau.**
- ✓ **Agglomération de Saint-Louis.**

Les SCOT regroupent au minimum 3 secteurs de tirage ce qui est statistiquement représentatif.





INTRODUCTION





INTRODUCTION

Rappel du contexte général de l'enquête

L'enjeux de l'échelle du Bassin Sud Alsace

Compte tenu de leurs natures diverses, de leurs périmètres et de leur échelonnement dans le temps, les enquêtes mobilité réalisées à l'échelle du Sud Alsace au cours de la période 2000-2019 ne permettent pas d'avoir une vision complète et homogène de la mobilité des résidents.

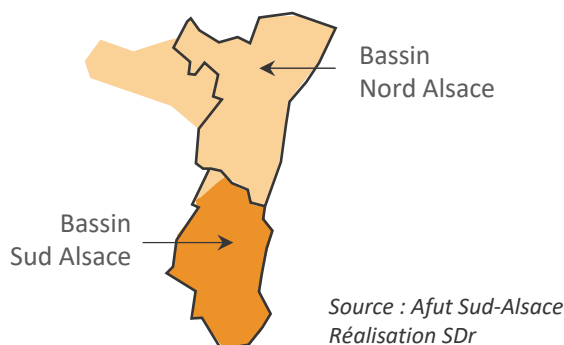
→ Pour en savoir plus cf. annexe n°1 P 54.

Les territoires ont un besoin majeur de disposer de données de déplacement couvrant l'ensemble de leur bassin de vie. **L'Enquête Mobilité Certifiée CEREMA (EMC2)** est l'outil le plus adapté pour répondre à cet objectif. Elle permet d'alimenter les actions des politiques publiques mobilité et transport (TC, vélo, projet de SERM etc.) ainsi que les documents de planification : SCOT, PLUi, PCAET, PdM, PdMS, etc.

Un périmètre alsacien et Sud Moselle

Ainsi **l'EMC2 2024-2025** est le résultat d'une ambitieuse collaboration de l'ensemble des acteurs publics alsaciens pour connaître les pratiques de mobilité à l'échelle des **bassins de mobilité Nord-Alsace et Sud-Alsace**. Elle s'inscrit dans le cadre d'une méthodologie définie, contrôlée et certifiée par le CEREMA, permettant une comparaison tant géographique que temporelle des résultats.

Elle a été financée par l'Etat au travers de la Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités, l'ADEME, la Région Grand Est, la Collectivité européenne d'Alsace, l'Eurométropole de Strasbourg, Mulhouse Alsace Agglomération et le Pôle métropolitain d'Alsace.



Une enquête réalisée en deux temps

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

La deuxième partie : **bassin de mobilité Sud Alsace** a couvert le département du Haut-Rhin à l'exception du Val d'Argent. Elle s'est déroulée de **janvier à mai 2025** auprès d'un échantillon représentatif d'habitants.

→ Pour la première fois dans le Sud Alsace, une enquête offre une base de connaissances complète sur les déplacements à l'échelle du bassin de vie. Elle permet une description précise de l'ensemble du programme d'activités des habitants du périmètre d'enquête sur un jour type de semaine.

Pilotage : Adeus & Copilotage : Afut Sud Alsace

L'**Adeus**, agence d'urbanisme de Strasbourg Rhin supérieur, a assuré le **pilotage général** de l'Enquête Mobilité Certifiée CEREMA (EMC2) à l'échelle alsacienne et Sud Moselle. L'Agence de Fabrique Urbaine et Territoriale : **Afut Sud Alsace** en a assuré le **copilotage** pour la **partie Sud Alsace**.

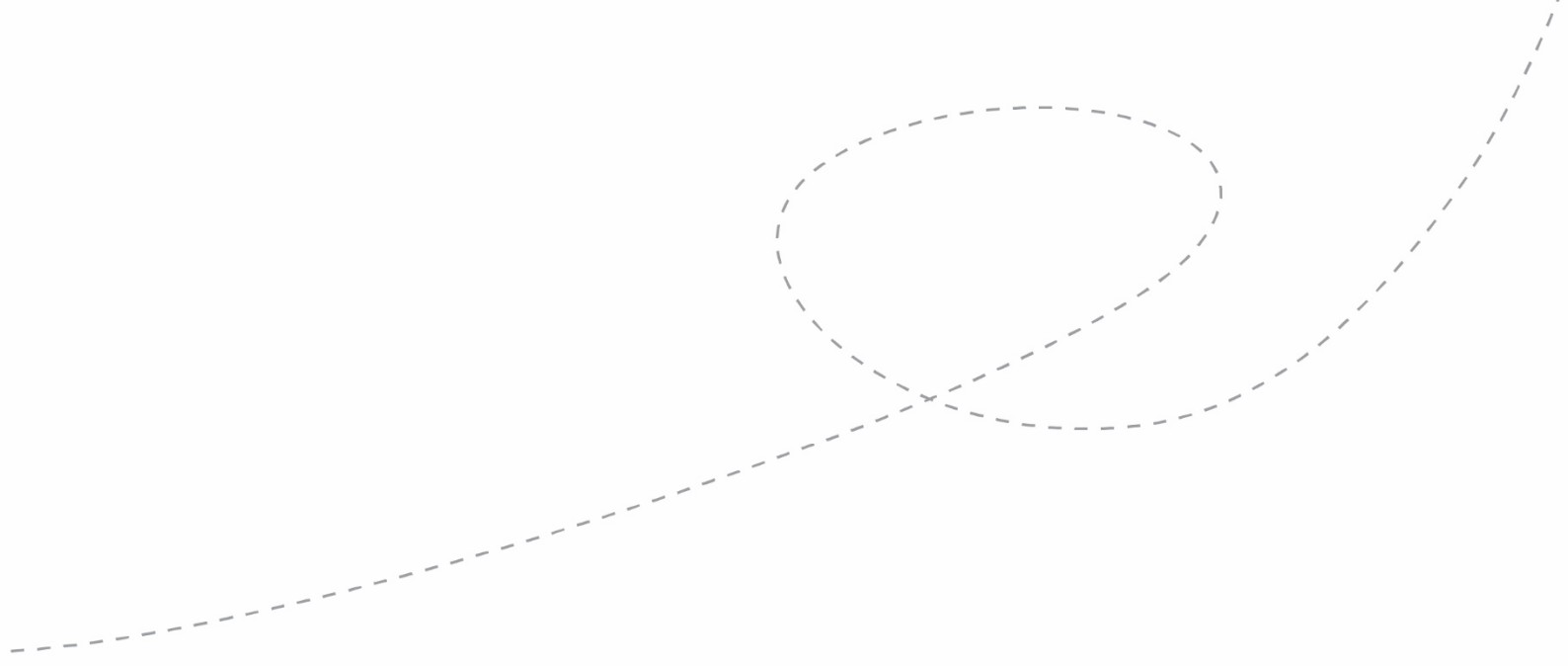
CEREMA : garant de la méthodologie

Le travail des deux agences a été réalisé en **étroite collaboration avec le CEREMA** dans son rôle d'expertise et de garant de la méthodologie.

→ Pour en savoir plus cf. annexes n°2 et 3 P 55 à 57.

ALYCE : administration de l'enquête

L'administration de l'enquête en tant que telle a été confiée à la **société ALYCE**. Les enquêteurs de cette société ont réalisé les enquêtes soit en face en face soit par téléphone.



1. Qui sont les habitants ?





1. QUI ?

Nombre de ménages

	2025
Montagne-Vignoble & Ried	15 279
Colmar-Rhin-Vosges	73 946
Rhin Vignoble Grand-Ballon	28 615
Pays Thur Doller	28 855
Région mulhousienne	120 548
Pays du Sundgau	29 761
Agglomération de Saint-Louis	36 762
Total Bassin Sud	333 766

Source : Adeus, EMC² 2025 - Exploitation Afut Sud-Alsace

Définition ménage : ensemble des personnes occupant un même logement.

L'aire d'enquête compte près de 333 800 ménages, dont 120 500 pour la région mulhousienne, 73 900 pour le SCOT Colmar-Rhin-Vosges et 36 800 à Saint-Louis Agglomération.

Les trois principales unités urbaines du sud de l'Alsace regroupent **68 % des ménages** de l'aire d'enquête.

333 800

ménages



Nombre d'habitants

	2025
Montagne-Vignoble & Ried	33 390
Colmar-Rhin-Vosges	160 081
Rhin Vignoble Grand-Ballon	64 727
Pays Thur Doller	64 220
Région mulhousienne	268 042
Pays du Sundgau	69 045
Agglomération de Saint-Louis	82 201
Total Bassin Sud	741 705

Source : Adeus, EMC² 2025 - Exploitation Afut Sud-Alsace

Précision : nombre d'habitants résidents dans l'aire d'enquête, y compris les 5 ans et plus.

Les 741 700 habitants du Bassin Sud se concentrent à près de **70 %** dans les secteurs mulhousien, colmarien et ludovicien.

741 700

habitants



1. QUI ?

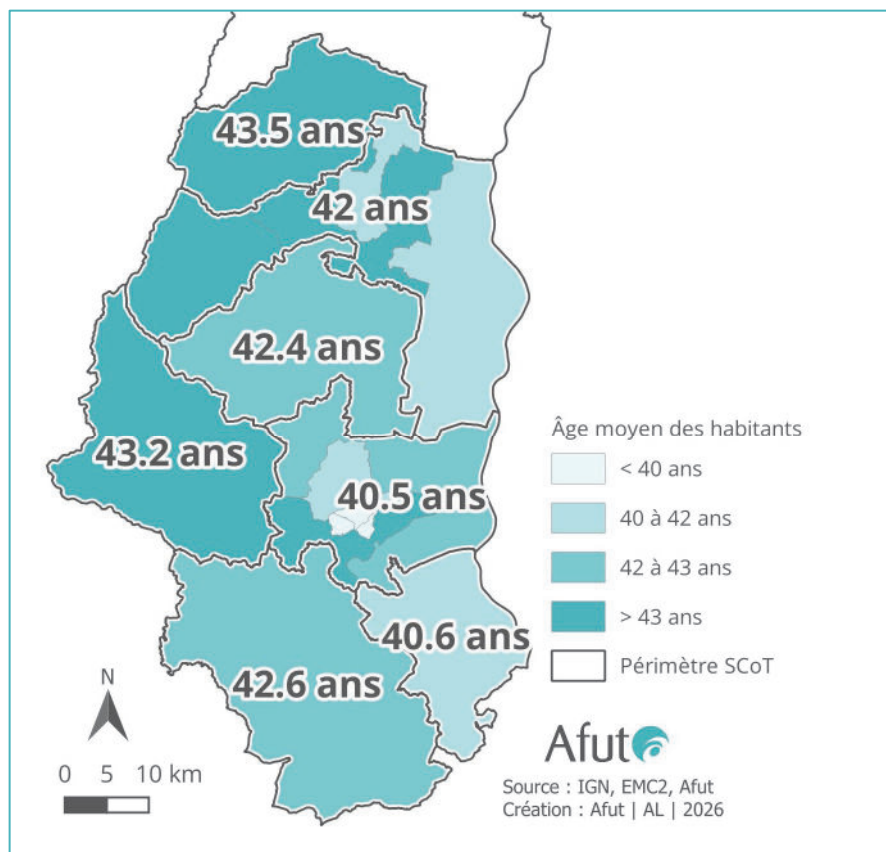
Age moyen des habitants

	2025
Montagne-Vignoble & Ried	43,5 ans
Colmar-Rhin-Vosges	42,0 ans
Rhin Vignoble Grand-Ballon	42,4 ans
Pays Thur Doller	43,2 ans
Région mulhousienne	40,5 ans
Pays du Sundgau	42,6 ans
Agglomération de Saint-Louis	40,6 ans
Total Bassin Sud	41,6 ans

Source : Adeus, EMC² 2025 - Exploitation Afut Sud-Alsace

L'âge moyen de l'ensemble des habitants du Bassin Sud Alsace s'élève à 41,6 ans. Avec un âge moyen **proche de 40 ans**, Saint-Louis Agglomération et la région mulhousienne se distinguent comme des territoires «jeunes». Pour Saint-Louis Agglomération, cela s'explique en partie par la forte croissance démographique portée par l'augmentation du nombre d'actifs. Mulhouse est l'une des villes les plus jeunes de France, faisant de la jeunesse un véritable atout pour l'agglomération.

Age moyen des habitants dans les SCOT du Bassin Sud - 2025



Seuls les secteurs mulhousiens présentent une population dont l'âge moyen est **inférieur à 40 ans**. Rhin-Brisach, Saint-Louis Agglomération et la ville de Colmar affichent des âges moyens légèrement supérieurs à 40 ans. Les secteurs de vallée sont ceux où l'âge moyen est le plus élevé en dépassant les 43 ans.

41,6 ans
d'âge moyen





1. QUI ?

L'occupation principale des habitants en 2025

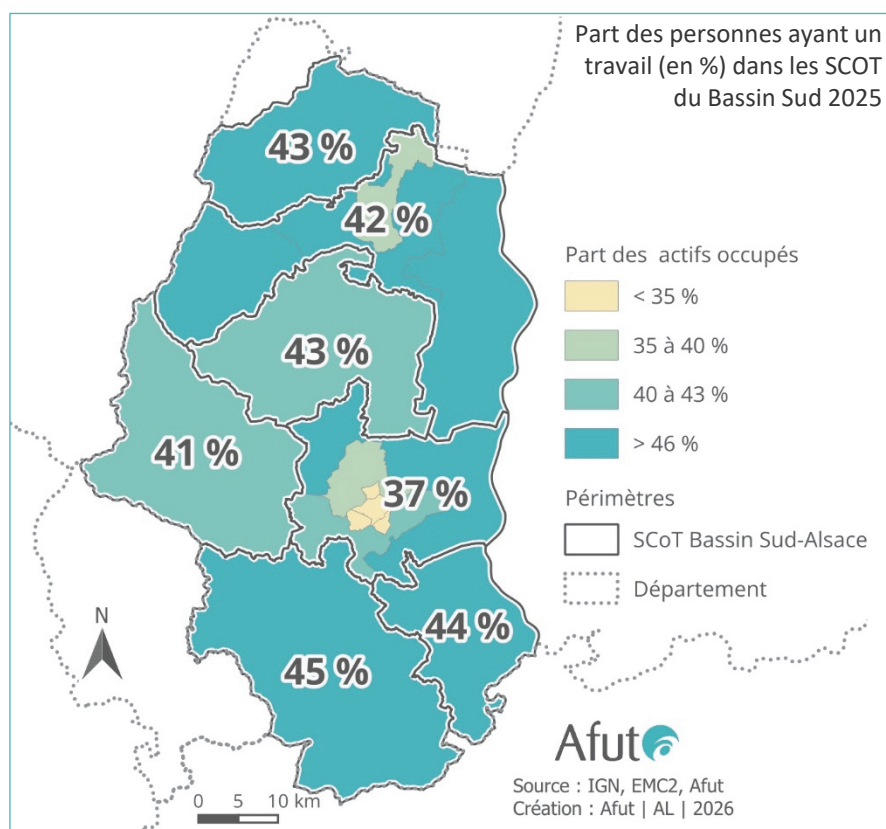
	Travail	Etudes	Chômeurs	Retraités	Reste au foyer	Autres occupations
Montagne-Vignoble & Ried	43%	18%	5%	26%	2%	6%
Colmar-Rhin-Vosges	42%	19%	4%	24%	4%	7%
Rhin Vignoble Grand-Ballon	43%	20%	3%	24%	3%	7%
Pays Thur Doller	41%	19%	4%	26%	3%	7%
Région mulhousienne	37%	21%	7%	22%	5%	9%
Pays du Sundgau	45%	20%	4%	24%	2%	6%
Agglomération de Saint-Louis	44%	20%	5%	21%	3%	8%
Total Bassin Sud	41%	20%	5%	23%	4%	7%

Source : Adeus, EMC² 2025 - Exploitation Afut Sud-Alsace

Le Bassin Sud Alsace compte **41 %** de personnes ayant un travail, **20 %** de scolaires / étudiants, **5 %** de chômeurs, **23 %** de retraités, **4 %** de personnes au foyer et **7 %** ayant une autre occupation.

Les territoires de SCOT présentent des différences concernant l'occupation principale de leur population. Or, l'occupation principale des habitants structure **leurs pratiques de déplacement**.

Les personnes ayant un travail



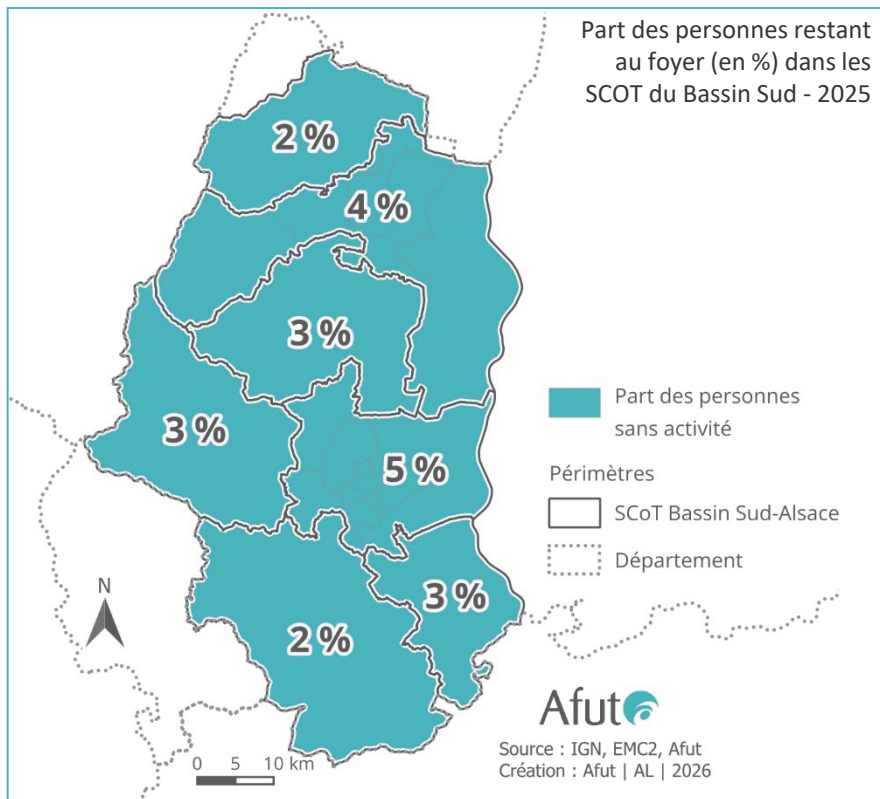
La part des personnes ayant un travail atteint **45%** dans le Sundgau, **44%** dans Saint-Louis. Elle n'est que de **37 %** dans la région mulhousienne, en raison d'une proportion de personnes travaillant d'environ **30 %** dans la ville-centre.

41 % de personnes ayant un travail



1. QUI ?

Les personnes restant au foyer

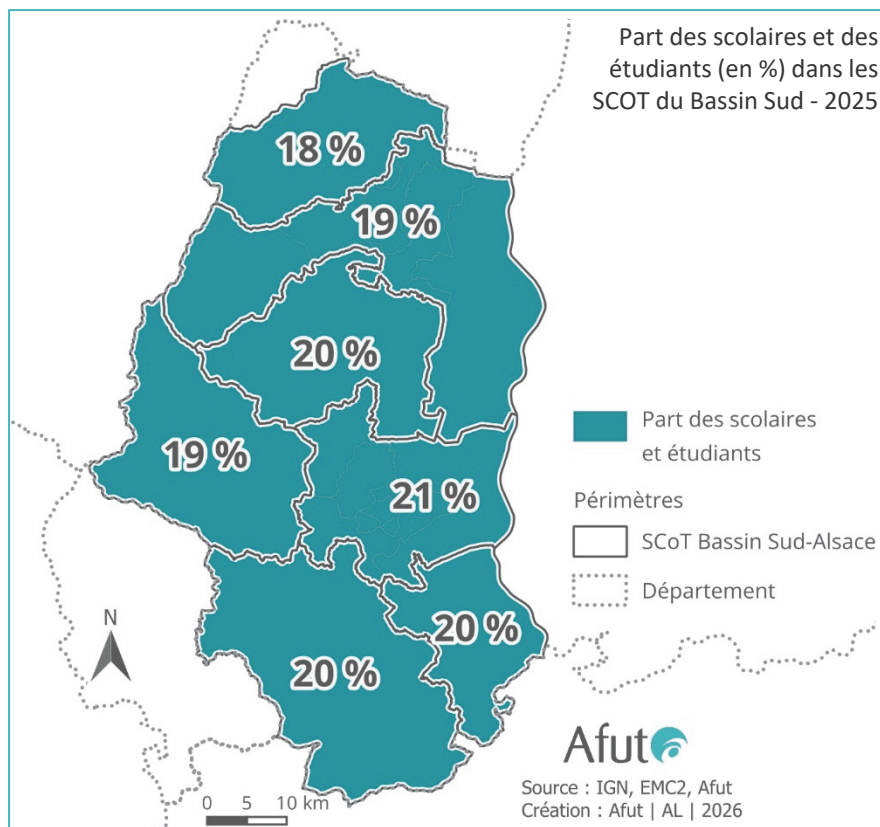


La part des personnes restant au foyer se situe entre **3 %** et **5 %**. La seule exception est le centre de Mulhouse, où elle atteint **8 %**.

4 % des personnes restent au foyer



Les scolaires et les étudiants



La part des scolaires et des étudiants est d'environ **20 %**. La seule exception est la ville-centre de Mulhouse, où elle atteint **25 %**.

20 % de scolaires et d'étudiants





2 ● Combien de déplacements effectuent les habitants ?





2. COMBIEN ?

Nombre de déplacements par jour et par personne

La mobilité dans les SCOT du Bassin Sud

	2025
Montagne-Vignoble & Ried	3,5
Colmar-Rhin-Vosges	3,5
Rhin Vignoble Grand-Ballon	3,8
Pays Thur Doller	3,6
Région mulhousienne	3,4
Pays du Sundgau	3,4
Agglomération de Saint-Louis	3,6
Total Bassin Sud	3,5

Source : Adeus, EMC² 2025 - Exploitation Afut Sud-Alsace

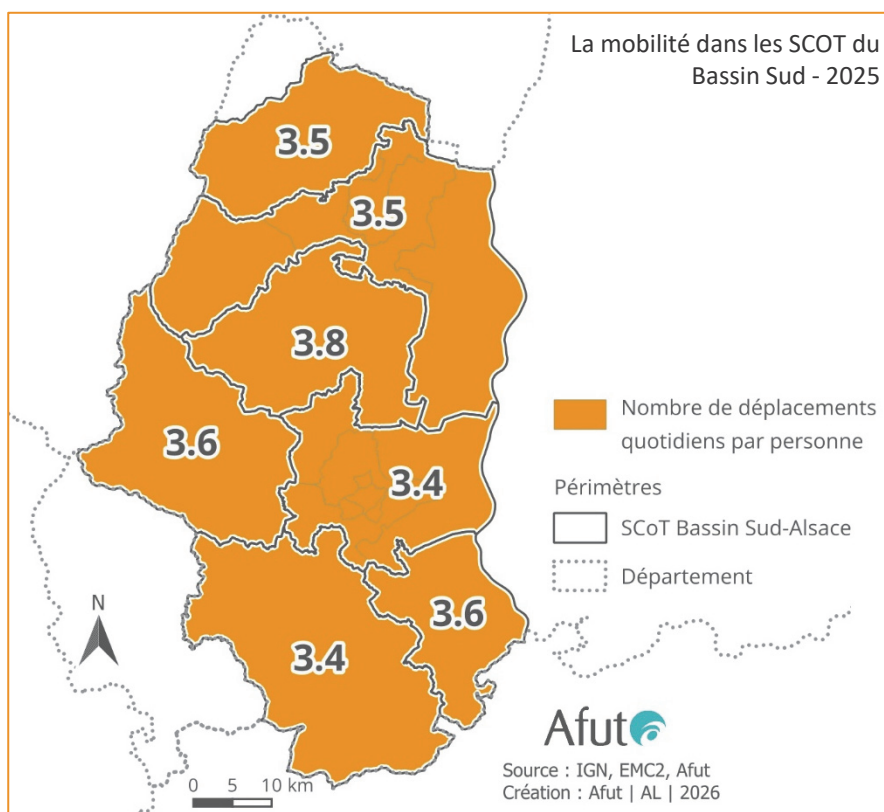
Définition déplacement : action de se rendre d'un lieu (origine) à un lieu (destination) pour y réaliser une activité (motif) en utilisant un ou plusieurs modes de transport. Un déplacement implique de fréquenter l'espace public (ainsi, se déplacer d'un magasin à un autre dans une galerie commerciale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

Définition mobilité : nombre moyen de déplacements quotidiens, par personne, réalisés au cours d'un jour ouvrable.

Précision : mobilité calculée sur la population âgée de 5 ans et plus, en intégrant à la fois les déplacements internes et ceux réalisés en échange.

Les habitants de l'aire d'enquête réalisent en moyenne **3,5 déplacements par jour et par personne**. Les SCOT Vignoble Grand-Ballon, Thur Doller et de Saint-Louis Agglomération se caractérisent par une mobilité légèrement plus élevée.

À l'inverse, la région mulhousienne constitue une exception avec une mobilité plus faible : **3,4**. Cela pourrait s'expliquer en partie par une proportion plus faible d'actifs occupés et une proportion plus élevée de chômeurs, un phénomène toutefois compensé par la jeunesse de la population et le poids des scolaires.



Même si des écarts existent, comme une mobilité plus faible dans l'agglomération mulhousienne, le Bassin Sud Alsace se **situe dans les moyennes nationales**, avec une mobilité comprise entre 3,4 et 3,8 déplacements par jour et par personne.

3,5 déplacements par jour et par personne



2. COMBIEN ?

Part des personnes immobiles

	2025
Montagne-Vignoble & Ried	10%
Colmar-Rhin-Vosges	10%
Rhin Vignoble Grand-Ballon	9%
Pays Thur Doller	11%
Région mulhousienne	10%
Pays du Sundgau	10%
Agglomération de Saint-Louis	10%
Total Bassin Sud	10%

Source : Adeus, EMC² 2025 - Exploitation Afut Sud-Alsace

Définition immobile : personne de cinq ans et plus ne s'étant pas déplacée le jour de l'enquête.

Environ **une personne sur dix** ne se déplace pas lors d'un jour courant de semaine. Elles restent dans leur logement. A l'échelle nationale, le même taux peut être observé.

L'immobilité est **homogène** quel que soit le territoire.

10 % d'immobiles



Part des personnes hypermobiles

	2025
Montagne-Vignoble & Ried	2%
Colmar-Rhin-Vosges	3%
Rhin Vignoble Grand-Ballon	5%
Pays Thur Doller	4%
Région mulhousienne	3%
Pays du Sundgau	3%
Agglomération de Saint-Louis	5%
Total Bassin Sud	3%

Source : Adeus, EMC² 2025 - Exploitation Afut Sud-Alsace

Définition hypermobile : personne de cinq ans et plus qui a réalisé au moins neuf déplacements le jour de l'enquête.

Avec une part de 3 % d'hypermobiles, leur poids dans l'ensemble de la population reste **relativement faible**.

3 % d'hypermobiles





2. COMBIEN ?

Nombre de déplacements réalisés par jour dans les SCOT

	2025
Montagne-Vignoble & Ried	111 472
Colmar-Rhin-Vosges	535 478
Rhin Vignoble Grand-Ballon	230 564
Pays Thur Doller	219 008
Région mulhousienne	856 492
Pays du Sundgau	223 752
Agglomération de Saint-Louis	277 401
Total Bassin Sud	2 454 166

Un jour moyen de semaine, du lundi au vendredi hors vacances scolaires, les habitants du Bassin Sud Alsace effectuent 2,45 millions de déplacements, dont **0,86 million** pour les seuls habitants de la région mulhousienne.

Source : Adeus, EMC² 2025 - Exploitation Afut Sud-Alsace

Zoom



=



X



Volume de déplacements

Mobilité individuelle

Population

Précision : nombre de déplacements internes à l'aire d'enquête et en échanges avec l'extérieur.

2 454 200

déplacements
quotidiens



Principaux flux

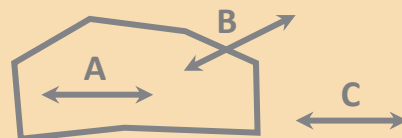
Matrice origine / destination des déplacements des SCOT - 2025

	MVR	CRV	RVGB	PTD	RM	Sundgau	SLA	Externe	Total
MVR	73 080	15 295	579	122	1 005	-	65	4 041	94 187
CRV	15 292	479 528	15 862	2 251	12 372	1 134	2 212	13 432	542 083
RVGB	711	16 493	156 293	2 920	21 049	1 105	736	4 155	203 462
PTD	-	2 056	3 369	169 903	24 718	4 723	1 448	2 983	209 200
RM	1 005	12 472	22 375	24 460	770 413	13 435	19 263	15 247	878 671
Sundgau	-	870	980	5 181	13 441	157 248	6 231	10 551	194 502
SLA	65	2 192	895	1 298	18 785	6 604	211 748	18 805	260 391
Externe	4 146	14 476	3 536	3 276	17 379	9 802	19 055	-	71 671
Total	94 300	543 382	203 888	209 412	879 162	194 051	260 757	69 214	2 454 166

Source : Adeus, EMC² 2025 - Exploitation Afut Sud-Alsace

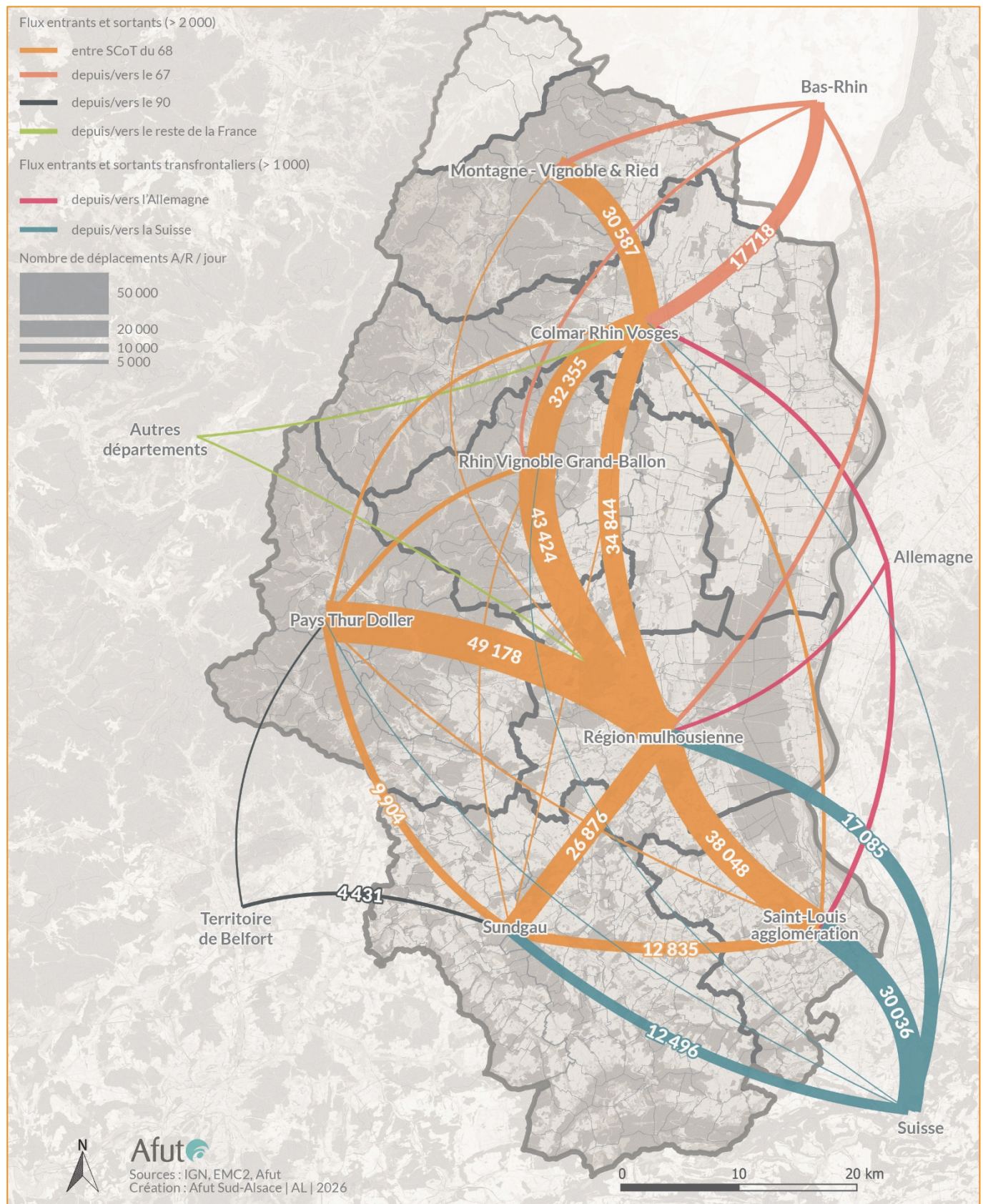
Le tableau montre que **60 à 80 %** des déplacements s'effectuent à l'intérieur des périmètres de SCOT. Cette forte proportion s'explique par le fait que la majorité des trajets font moins de 3 km.

Définition flux : ensemble des déplacements réalisés entre un lieu et un autre. Ils peuvent être internes à l'aire d'enquête (A), en échange (B) où s'effectuant en dehors de l'aire d'enquête (C). Le présent rapport prend uniquement en compte les déplacements interne (A) et en échanges (B).



2. COMBIEN ?

Les flux de déplacements entre les SCOT et les territoires voisins - 2025



Pour les flux d'échanges entre les SCOT et les territoires voisins, le rayonnement des **agglomérations mulhousienne, colmarienne** et de **Saint-Louis Agglomération / Suisse** est particulièrement marqué. Les déplacements avec l'Allemagne restent faibles. Ceux vers la Suisse sont importants. Ils s'expliquent par l'importance des flux liés au travail vers la l'agglomération de Bâle.



2. COMBIEN ?

Distance moyenne d'un déplacement

	2025
Montagne-Vignoble & Ried	10,5 km
Colmar-Rhin-Vosges	9,0 km
Rhin Vignoble Grand-Ballon	10,9 km
Pays Thur Doller	10,4 km
Région mulhousienne	7,6 km
Pays du Sundgau	12,4 km
Agglomération de Saint-Louis	11,5 km
Total Bassin Sud	9,5 km

Source : Adeus, EMC² 2025 - Exploitation Afut Sud-Alsace

Définition longueur d'un déplacement : il s'agit de la longueur parcourue par une personne mobile dans le cadre d'un déplacement pour se rendre d'un lieu (origine) à un autre lieu (destination).

Précision : les longueurs prennent uniquement en compte les distances des déplacements internes et en échange, inférieures à 250 km, hors tournées professionnelles et promenades.

La distance moyenne d'un déplacement est d'environ 9,5 km dans le Bassin Sud Alsace. Elle est plus faible dans les agglomérations de Colmar et de Mulhouse avec respectivement **7,6** et **9,0 km**.

9,5 km parcourus
en moyenne par
déplacement



Budget distance moyen quotidien d'un habitant

	2025
Montagne-Vignoble & Ried	38 km
Colmar-Rhin-Vosges	33 km
Rhin Vignoble Grand-Ballon	43 km
Pays Thur Doller	39 km
Région mulhousienne	27 km
Pays du Sundgau	44 km
Agglomération de Saint-Louis	43 km
Total Bassin Sud	35 km

Source : Adeus, EMC² 2025 - Exploitation Afut Sud-Alsace

Le budget distance quotidien des habitants du bassin Sud est de 35km. **D'importantes disparités territoriales** sont à relever.

35 km parcourus
en moyenne chaque
jour par habitant



Zoom



Budget
distance



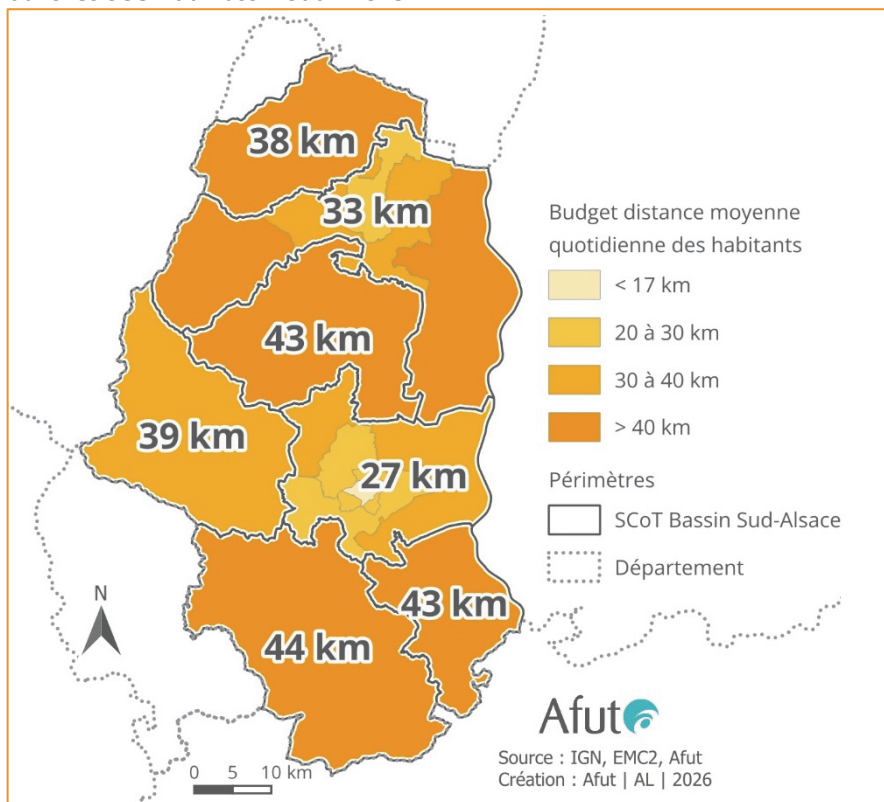
Mobilité
individuelle



Distance
moyenne

2. COMBIEN ?

Budget distance moyen quotidien d'un habitant (km)
dans les SCOT du Bassin Sud - 2025



Les habitants du Sundgau, de Saint-Louis Agglomération et de Rhin Brisach effectuent les déplacements les plus longs : **> à 40 km par jour**. Ils parcourent de grands trajets pour se rendre au travail ou pour leurs activités quotidiennes. Dans les secteurs de Colmar et de Mulhouse, les équipements sont davantage à portée de main d'où un budget distance quotidien plus faible : **27 km** pour la région mulhousienne et **33 km** pour Colmar-Rhin-Vosges.

Total des distances parcourues chaque jour par les habitants

	2025
Montagne-Vignoble & Ried	1 010 000 km
Colmar-Rhin-Vosges	4 383 000 km
Rhin Vignoble Grand-Ballon	2 276 000 km
Pays Thur Doller	1 997 000 km
Région mulhousienne	5 935 000 km
Pays du Sundgau	2 484 000 km
Agglomération de Saint-Louis	2 869 000 km
Total Bassin Sud	20 955 000 km

Source : Adeus, EMC² 2025 - Exploitation Afut Sud-Alsace

Chaque jour de la semaine, les habitants du Bassin Sud Alsace réalisent près de 21 millions de kilomètres. Cette distance colossale correspond à 55 fois la distance entre la Terre et la Lune !

20 955 000 km
parcours chaque jour
par les habitants



Zoom

Total **KM** = Mobilité individuelle X Distance moyenne X Population

Précision : longueur des déplacements internes à l'aire d'enquête du Bassin Sud Alsace et en échange avec l'extérieur.



2. COMBIEN ?

Durée moyenne d'un déplacement

	2025
Montagne-Vignoble & Ried	18 min
Colmar-Rhin-Vosges	17 min
Rhin Vignoble Grand-Ballon	18 min
Pays Thur Doller	18 min
Région mulhousienne	16 min
Pays du Sundgau	20 min
Agglomération de Saint-Louis	19 min
Total Bassin Sud	17 min

Source : Adeus, EMC² 2025 - Exploitation Afut Sud-Alsace

Définition durée d'un déplacement : il s'agit du temps mis par une personne mobile dans le cadre d'un déplacement pour se rendre d'un lieu (origine) à un autre lieu (destination).

Précision : les durées prennent uniquement en compte les déplacements internes et en échanges, inférieurs à 250km, hors tournées professionnelles et promenades.

La durée moyenne d'un déplacement est reconstruite grâce aux heures de départ et d'arrivée des déplacements renseignés par les enquêtés.

Celle-ci est **relativement homogène** dans tous les territoires : 17 min.

17 min pour un déplacement



Budget temps moyen quotidien par personne

	2025
Montagne-Vignoble & Ried	67 min
Colmar-Rhin-Vosges	64 min
Rhin Vignoble Grand-Ballon	69 min
Pays Thur Doller	68 min
Région mulhousienne	57 min
Pays du Sundgau	71 min
Agglomération de Saint-Louis	72 min
Total Bassin Sud	64 min

Source : Adeus, EMC² 2025 - Exploitation Afut Sud-Alsace

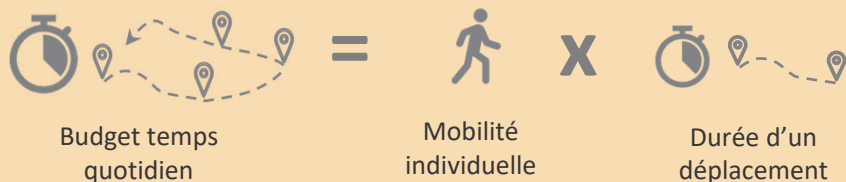
Les habitants du Bassin Sud Alsace consacrent en moyenne 64 minutes à leurs déplacements quotidiens..

En France, les personnes passent en moyenne **une heure** par jour à effectuer leurs trajets. Ce chiffre est donc **proche des « standards »**.

64 min de budget temps quotidien

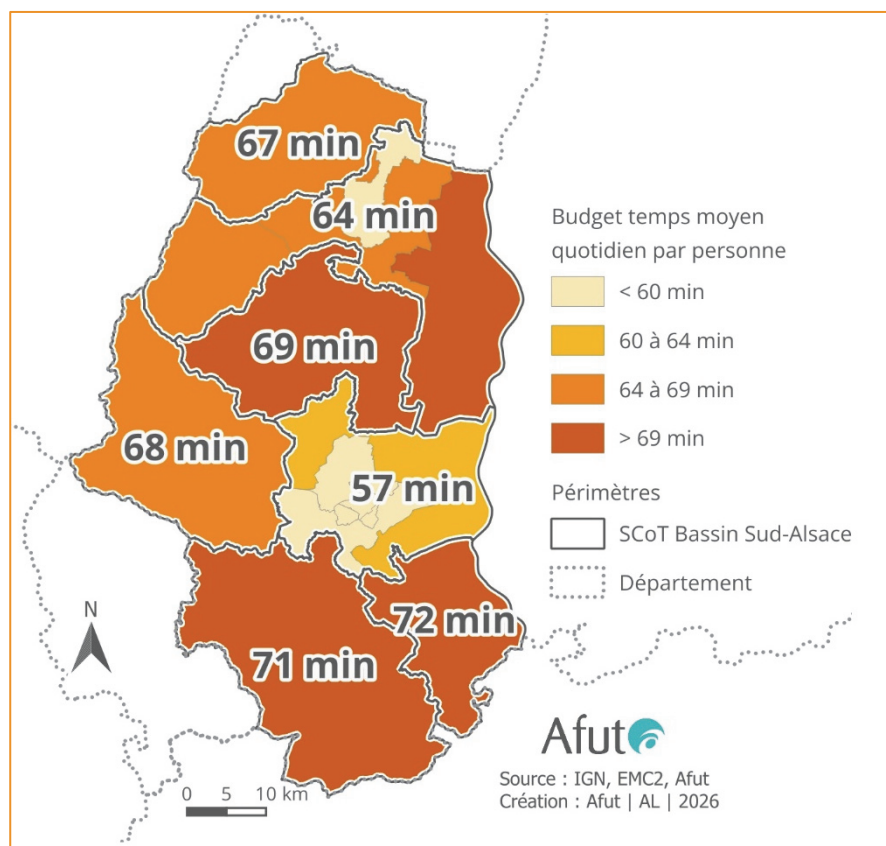


Zoom



2. COMBIEN ?

Budget temps moyen quotidien (min) des habitants mobiles
dans les SCOT du Bassin Sud - 2025



Avec plus de **70 minutes par jour et par personne**, les habitants de Saint-Louis Agglomération et du Sundgau sont ceux qui consacrent le plus de temps à leurs déplacements.

Cela s'explique notamment par la longueur des trajets domicile-travail à destination de la Suisse. De manière générale, plus on s'éloigne des agglomérations de Colmar et de Mulhouse, plus le budget-temps quotidien alloué aux déplacements augmente.



Les déplacements dépendent de plusieurs facteurs



Mobilité



Durée



Vitesse



Longueur



Numérique

Les déplacements dépendent de plusieurs facteurs : une mobilité comprise entre **3 et 4 déplacements** par jour et par personne, un budget temps quotidien d'environ **1 heure**, ainsi que de la **vitesse de déplacement**.

Cette dernière a fortement augmenté depuis le XIX^e siècle, puis après 1945 avec la généralisation de la voiture. Elle a entraîné un allongement des distances parcourues, modifiant ainsi les périmètres de vie et influençant l'urbanisation. Il est important de noter que le budget temps quotidien consacré à la mobilité reste stable depuis des décennies : **ce qui évolue, c'est la vitesse, donc les distances parcourues.**



2. COMBIEN ?

Les personnes ayant télétravaillé la veille de l'enquête

	Part des personnes qui travaillent	Part des personnes ayant télétravaillé la veille de l'enquête par rapport à l'ensemble des habitants qui travaillent	Part des personnes ayant télétravaillé la veille par rapport à la population totale
Montagne-Vignoble & Ried	43%	3%	1%
Colmar-Rhin-Vosges	42%	2%	1%
Rhin Vignoble Grand-Ballon	43%	4%	2%
Pays Thur Doller	41%	3%	1%
Région mulhousienne	37%	3%	1%
Pays du Sundgau	45%	3%	1%
Agglomération de Saint-Louis	44%	4%	2%
Total Bassin Sud	41%	3%	1%

Source : Adeus, EMC² 2025 - Exploitation Afut Sud-Alsace

À la suite de la crise de la Covid-19, le télétravail s'est largement diffusé. Pourtant, il n'est pas devenu la norme parmi les personnes qui travaillent. La veille de l'enquête, dans le Bassin Sud Alsace seuls **3 %** de ces derniers avaient télétravaillé, ce qui représente à peine **1 %** de l'ensemble de la population.

3 % des actifs ont télétravaillé la veille de l'enquête

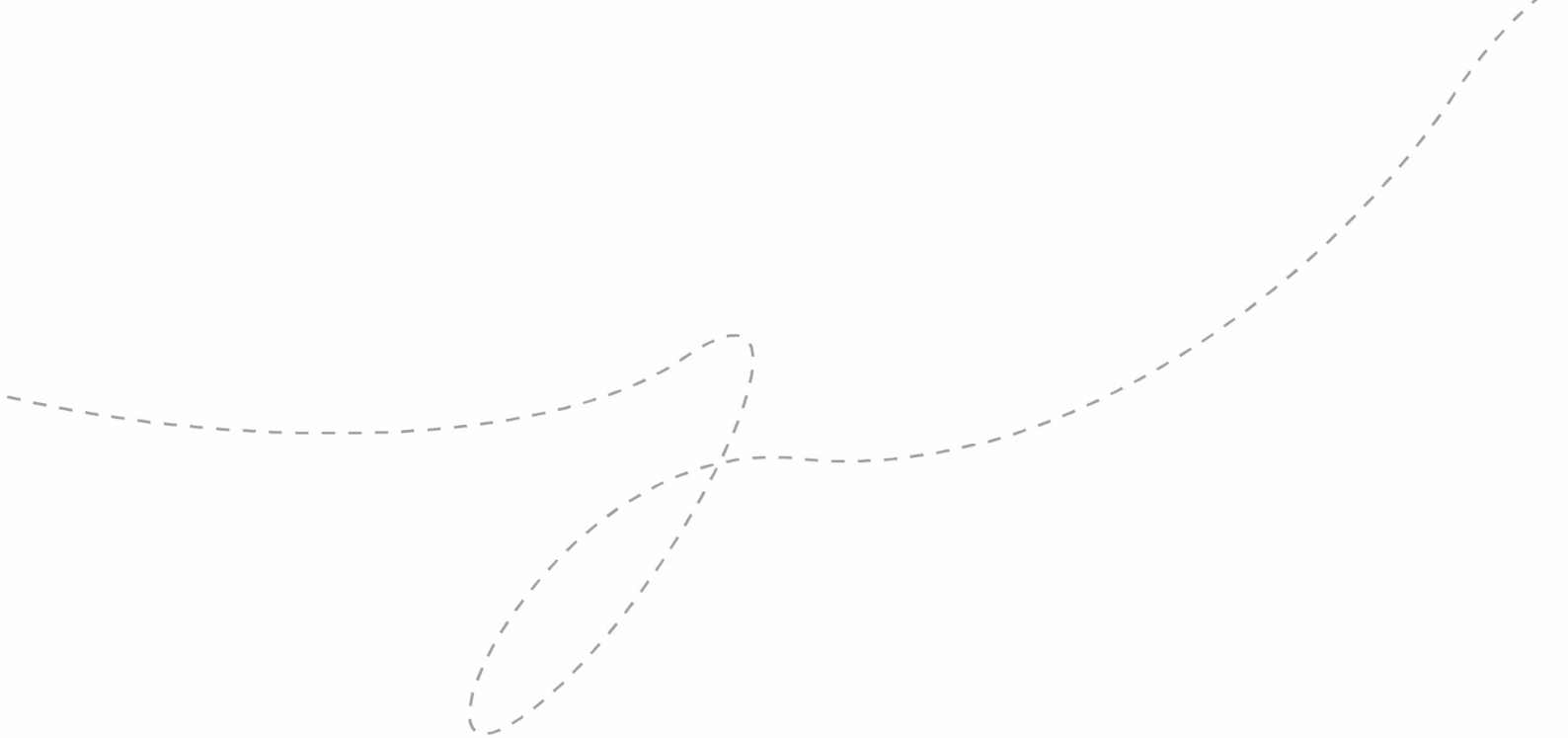
Fréquence de télétravail déclarée

	Non, jamais	Oui, un ou plusieurs jours par semaine	Oui, plusieurs jours par mois	Oui, occasionnellement
Montagne-Vignoble & Ried	78%	9%	2%	12%
Colmar-Rhin-Vosges	77%	13%	3%	7%
Rhin Vignoble Grand-Ballon	72%	11%	8%	9%
Pays Thur Doller	81%	7%	3%	9%
Région mulhousienne	79%	13%	2%	5%
Sundgau	78%	10%	5%	7%
Saint-Louis Agglomération	68%	18%	5%	9%
Total Bassin Sud	77%	13%	4%	7%

Source : Adeus, EMC² 2025 - Exploitation Afut Sud-Alsace

17 % des personnes travaillant du Bassin Sud Alsace déclarent avoir télétravaillé au moins une fois dans le mois. Cette proportion est globalement similaire dans l'ensemble des territoires. La seule exception est Saint-Louis- Agglomération avec une part de **23 %**. Cela pourrait s'expliquer par une pratique plus fréquente du télétravail chez les frontaliers suisses, même si celle-ci est encadrée : au maximum deux jours de télétravail par semaine.

17 % des actifs télétravaillent au moins une fois par mois



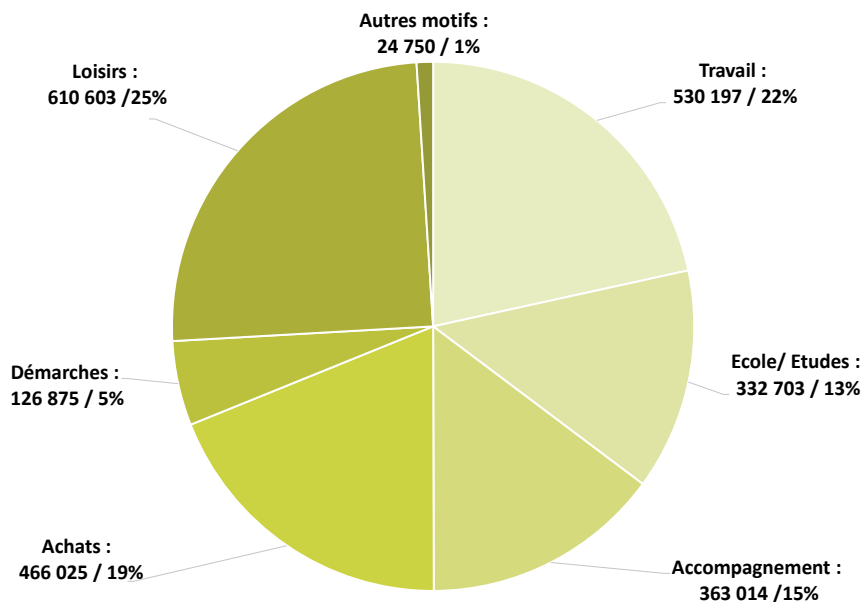
3. Pourquoi les habitants se déplacent-ils?



3. POURQUOI ?

Motifs de déplacement : échelle Bassin Sud Alsace

Répartition des motifs de déplacement à destination
Bassin Sud Alsace - 2025



Source : Adeus, EMC² 2025 - Exploitation Afut Sud-Alsace

Les motifs de déplacement traduisent le programme d'activités des habitants du territoire d'enquête. Ceux-ci restent relativement stables dans le temps et dans l'espace, les programmes d'activités des habitants ne changeant pas fondamentalement. Dans le Bassin Sud Alsace, le motif travail pèse 22 % et école / études : 13 %.

22 % motifs
travail



❑ **Définition motif de déplacement** : activité qui amène à effectuer un déplacement. Il peut s'agir d'activités telles que le travail, les études, les achats, l'accompagnement d'une personne ou encore le retour au domicile.

❑ **Motifs analysés :**

Travail : sur le lieu de travail déclaré, sur un autre lieu, en télétravail.

Scolaire / études : être gardé (nourrice), maternelle, primaire, collège, lycée, universités, grandes écoles.

Achats : visite d'un magasin sans faire d'achat, réaliser plusieurs achats dans un centre commercial, faire des achats en supermarché / hypermarché et leurs galeries marchandes, réaliser des achats dans les petits commerces, drive et marchés.

Démarches : rdv médical, recherche d'emploi, autres démarches (administration etc.).

Loisirs : pratiquer une activité sportive, faire une promenade, « lèche vitrine », aller au restaurant, rendre visite à la famille / amis, participer à des loisirs, assister à des activités sportives / culturelles.

Accompagnement : emmener ou aller chercher une personne (par exemple son enfant à l'école où un individu à un mode de transport : train, avion).

Autres : tournées professionnelles, de magasins sans achat, autres motifs.

❑ **Précision** : prise en compte des déplacements internes à l'aire d'enquête Haute-Alsace et en échange avec l'extérieur.

3. POURQUOI ?

Motifs de déplacement : échelle des SCOT

Répartition des motifs de déplacements à destination – SCOT – 2025

	Travail	Etudes & Ecole	Accompagnement	Achats	Démar ches	Loisirs	Autres
Montagne-Vignoble & Ried	25%	9%	15%	18%	5%	27%	1%
Colmar-Rhin-Vosges	24%	13%	15%	19%	5%	24%	1%
Rhin Vignoble Grand-Ballon	22%	12%	13%	22%	6%	24%	1%
Pays Thur Doller	22%	12%	15%	16%	6%	28%	1%
Région mulhousienne	20%	15%	15%	20%	5%	24%	1%
Pays du Sundgau	22%	14%	13%	17%	5%	28%	1%
Agglomération de Saint-Louis	18%	13%	16%	19%	6%	27%	1%
Total Bassin Sud	22%	14%	15%	19%	5%	25%	1%

Source : Adeus, EMC² 2025 - Exploitation Afut Sud-Alsace

Selon le territoire, il existe quelques légères différences (de l'ordre de 1 à 2 points) dans la répartition des motifs. Cela traduit avant tout les caractéristiques d'occupation des habitants (cf. tableau ci-dessous).

Comment l'expliquer ?

Occupation principale des habitants – SCOT – 2025

	Travail & chômeurs	Scolaires & Etudiants	Retraités & Population inactive
Montagne-Vignoble & Ried	48%	18%	33%
Colmar-Rhin-Vosges	47%	19%	34%
Rhin Vignoble Grand-Ballon	46%	20%	34%
Pays Thur Doller	45%	19%	36%
Région mulhousienne	44%	21%	35%
Pays du Sundgau	48%	20%	32%
Agglomération de St-Louis	49%	20%	32%
Total Bassin Sud	46%	20%	34%

Source : Adeus, EMC² 2025 - Exploitation Afut Sud-Alsace

La plus faible part des déplacements liés aux études ou à l'école dans Montagne – Vignobles & Ried pourrait s'expliquer par une proportion plus faible de scolaires dans la population et par peu de retours à midi à domicile pour déjeuner (en raison de déplacements plus longs).

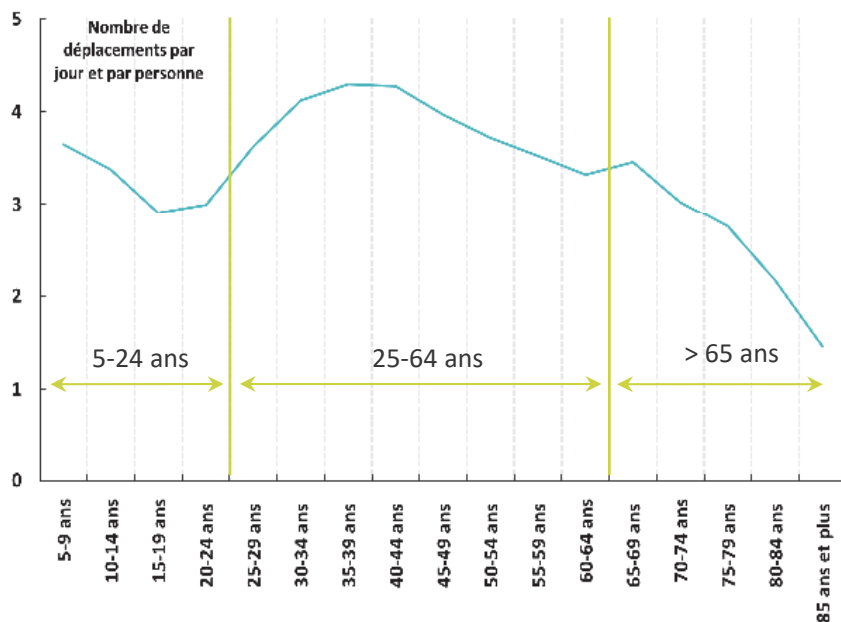
Dans la région mulhousienne, la part des déplacements liés aux études ou à l'école atteint 15 %. Cela s'explique par une plus forte concentration de scolaires et d'étudiants, qui représentent 21 % de la population. L'agglomération mulhousienne présente seulement 20 % de déplacements liés au travail, en raison d'une population travaillant un peu plus faible : 44 % (y compris la part des personnes au chômage).



3. POURQUOI ?

Mobilité par âge

Différentiel de mobilité par âge – Bassin Sud Alsace – 2025



Source : Adeus, EMC² 2025 - Exploitation Afut Sud-Alsace

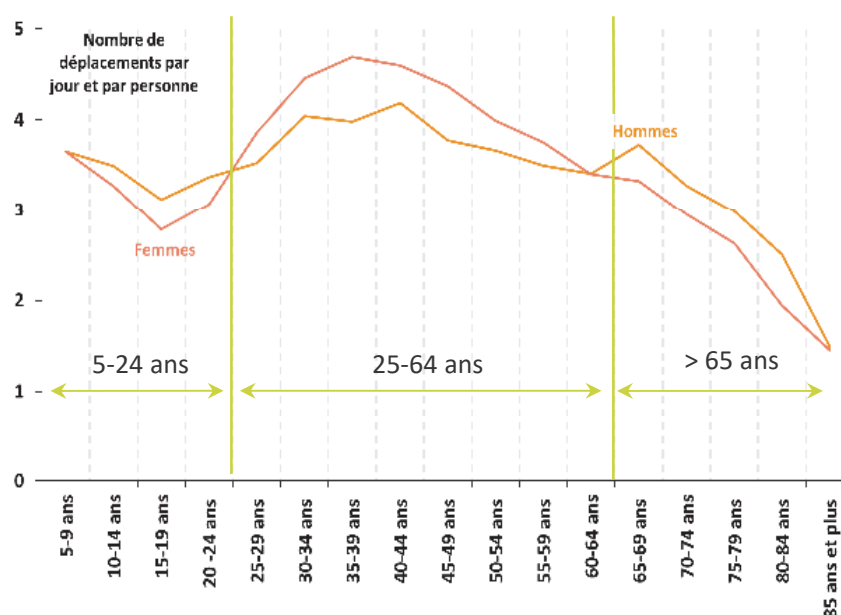
La mobilité évolue fortement selon l'âge et les étapes de vie.

Dans l'enfance, elle dépend des parents, puis l'autonomie augmente progressivement.

À partir de 25 ans, l'entrée dans la vie active et l'arrivée d'enfants accroissent les déplacements, surtout pour les femmes qui gèrent souvent les trajets des enfants. Quand ceux-ci deviennent autonomes, la mobilité des parents diminue, puis baisse encore à la retraite avec la fin des déplacements professionnels. Après 75 ans, les problèmes de santé limitent fortement les sorties, qui se réduisent en moyenne à une par jour.

Mobilité par âge & genre

Différentiel de mobilité hommes et femmes – Bassin Sud Alsace – 2025



Source : Adeus, EMC² 2025 - Exploitation Afut Sud-Alsace

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

Les femmes intègrent davantage les déplacements liés aux enfants, ce qui **accroît leur mobilité à partir de 30 ans**. En dehors de cette période, les comportements de mobilité des hommes et des femmes restent proches jusqu'à 70 ans. Après cet âge, les hommes se déplacent davantage.

4. Comment se déplacent les habitants ?





4. COMMENT ?

Méthode

L'analyse de la partie « 4. Comment ? » s'appuie sur les indicateurs suivants :

☐ Equipements des personnes et des ménages :

- Possession d'un abonnement TC et du permis de conduire.
- Equipement en voitures et en vélos.

☐ Usages des modes de transport suivant plusieurs entrées :

- **Part modale déplacement** : répartition des déplacements par mode.
- **Part modale kilométrique** : répartition des km générés par mode.
- **Tranches de distance** = 0-1 km, 1-3 km etc. : répartition du nombre de déplacements.
- **Tranches de distance** = 0-1 km, 1-3 km etc. : part modale déplacement.
- **Tranches de distance** = 0-1 km, 1-3 km etc. : part modale kilométrique.
- **Part modale** suivant le **motif**.
- **Part modale** selon le **genre**.
- **Part modale** selon l'**âge**.
- Profils par **âge** des **utilisateurs des modes**.
- **Motifs** d'utilisation des **modes**.
- **Taux d'occupation** des voitures.

☐ Modes de déplacement analysés : regroupement CEREMA.



MAP : marche à pied.



VPC : conducteur de voiture particulier.



Vélos, y compris vélos-électriques et en libre-service.



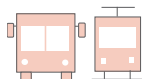
VPP : passager de voiture particulière.



TCU : Transports en Commun Urbain (bus, tramway, tram-train, TAD).



2RM : deux - roues motorisés (motos, scooters etc.).



Autres TC : TER Fluo, TGV, autocars employeurs, autocars longues distances, autocars Fluo.

Autres modes

Taxi, VTC, camionnette, camion, fourgon, petits engins électriques, roller, skate, fauteuil roulant, avion, transport fluvial etc.

4. COMMENT ?

Taux de possession d'un abonnement TC

Part de la population disposant d'un abonnement TC valable le jour de l'enquête

	2025
Montagne-Vignoble & Ried	13%
Colmar-Rhin-Vosges	15%
Rhin Vignoble Grand-Ballon	11%
Pays Thur Doller	12%
Région mulhousienne	20%
Pays du Sundgau	13%
Agglomération de Saint-Louis	17%
Total Bassin Sud	17%

Source : Adeus, EMC² 2025 - Exploitation Afut Sud-Alsace

Précision : disposer d'un abonnement TC n'implique pas forcément d'utiliser les transports collectifs au quotidien.

Dans le Bassin Sud Alsace, **moins d'un habitant sur cinq** dispose d'un abonnement transports en commun. Avec une part de **20 %** dans la région mulhousienne, **17 %** à Saint-Louis Agglomération et **15 %** à Colmar Rhin-Vosges, le taux de possession est plus élevé dans les principales agglomérations. Cela s'explique par la présence de réseaux de transports en commun urbains (Soléa, Distribus, Trace).

17 % de personnes
abonnées TC



Taux de possession du permis de conduire

Part de la population de 18 ans et plus disposant du permis de conduire

	2025
Montagne-Vignoble & Ried	93%
Colmar-Rhin-Vosges	89%
Rhin Vignoble Grand-Ballon	93%
Pays Thur Doller	91%
Région mulhousienne	84%
Pays du Sundgau	93%
Agglomération de Saint-Louis	93%
Total Bassin Sud	89%

Source : Adeus, EMC² 2025 - Exploitation Afut Sud-Alsace

Définition taux de possession du permis de conduire : il s'agit du rapport entre le nombre de personnes disposant du permis de conduire et la population âgée de 18 ans ou plus.

Près de **neuf personnes majeures sur dix** possèdent le permis de conduire dans l'aire d'enquête. Avoir le permis n'implique pas nécessairement de disposer d'une voiture, notamment chez les plus jeunes, les personnes âgées et celles se déplaçant peu en voiture ou ayant peu de moyens financiers. Le taux de possession est plus faible dans la région mulhousienne : **84 %** et Colmar Rhin-Vosges : **89%**.

89 % des habitants
ont le permis





4. COMMENT ?

Équipement automobile des personnes

Nombre moyen de voitures par personne majeure

	2025
Montagne-Vignoble & Ried	0,9 voiture/pers.
Colmar-Rhin-Vosges	0,8 voiture/pers.
Rhin Vignoble Grand-Ballon	0,9 voiture/pers.
Pays Thur Doller	0,9 voiture/pers.
Région mulhousienne	0,7 voiture/pers.
Pays du Sundgau	0,9 voiture/pers.
Agglomération de Saint-Louis	0,8 voiture/pers.
Total Bassin Sud	0,8 voiture/pers.

Source : Adeus, EMC² 2025 - Exploitation Afut Sud-Alsace

Avec **0,7 voiture** par personne dans la région mulhousienne et **0,8** dans Colmar Rhin-Vosges et Saint-Louis Agglomération, le taux d'équipement est plus faible dans les principales unités urbaines que dans les secteurs périurbains, où il atteint **0,9** véhicules par personne. En périphérie, en raison d'une offre TC limitée, la voiture est souvent une nécessité pour rejoindre les services, équipements, emplois.

Définition équipement automobile des personnes majeures : il s'agit du nombre moyen de voitures disponibles pour les personnes de 18 ans et plus.

0,8 voiture par
personne



Équipement automobile des ménages

Nombre moyen de voitures par ménage

	2025
Montagne-Vignoble & Ried	1,5 voiture/mén.
Colmar-Rhin-Vosges	1,4 voiture/mén.
Rhin Vignoble Grand-Ballon	1,5 voiture/mén.
Pays Thur Doller	1,5 voiture/mén.
Région mulhousienne	1,3 voiture/mén.
Pays du Sundgau	1,7 voiture/mén.
Agglomération de Saint-Louis	1,5 voiture/mén.
Total Bassin Sud	1,4 voiture/mén.

Source : Adeus, EMC² 2025 - Exploitation Afut Sud-Alsace

L'équipement automobile des ménages suit la même logique que le taux d'équipement par personne.

Définition équipement automobile des ménages : il s'agit du nombre moyen de voitures disponibles pour un ménage.

1,4 voiture par
ménage



4. COMMENT ?

Equipement en vélos des personnes

Nombre moyen de vélos par personne

	2025
Montagne-Vignoble & Ried	0,7 vélo/prs
Colmar-Rhin-Vosges	0,8 vélo/prs
Rhin Vignoble Grand-Ballon	0,8 vélo/prs
Pays Thur Doller	0,8 vélo/prs
Région mulhousienne	0,6 vélo/prs
Pays du Sundgau	0,8 vélo/prs
Agglomération de Saint-Louis	0,8 vélo/prs
Total Bassin Sud	0,7 vélo/prs

Source : Adeus, EMC² 2025 - Exploitation Afut Sud-Alsace

Définition équipement vélos: il s'agit du nombre moyen de vélos disponibles par personne de 5 ans et plus.

Dans le Bassin Sud Alsace, les habitants disposent en moyenne de **0,7 vélo par personne**. Dans la région mulhousienne, ce taux descend à **0,6**. Ces chiffres se rapprochent du taux d'équipement automobile alors que le vélo est beaucoup moins encombrant et très peu coûteux.

0,7 vélo par
personne



Equipement en vélos des ménages

Nombre moyen de vélos par ménage

	2025
Montagne-Vignoble & Ried	1,6 vélo/mén.
Colmar-Rhin-Vosges	1,7 vélo/mén.
Rhin Vignoble Grand-Ballon	1,8 vélo/mén.
Pays Thur Doller	1,8 vélo/mén.
Région mulhousienne	1,3 vélo/mén.
Pays du Sundgau	1,8 vélo/mén.
Agglomération de Saint-Louis	1,8 vélo/mén.
Total Bassin Sud	1,6 vélo/mén.

Source : Adeus, EMC² 2025 - Exploitation Afut Sud-Alsace

Définition équipement vélo des ménages: il s'agit du nombre moyen de vélos disponibles pour un ménage.

L'équipement vélo des ménages suit la même logique que le taux d'équipement par personne.

Disposer d'un vélo n'implique pas forcément une utilisation quotidienne, **mais l'absence de vélo dans le foyer constitue un frein évident à une pratique régulière.**

1,6 vélos par
ménage





4. COMMENT ?

Part modale déplacement

Par rapport aux différents modes de transport, l'analyse permet d'identifier la **mobilité individuelle par mode** (entrée n° 1), de mesurer le **nombre de déplacements par mode** (entrée n° 2) et d'en déduire la **part modale de déplacement** (entrée n°3).

Cette approche offre ainsi une lecture à trois niveaux.

► Entrée n° 1 => la **mobilité individuelle par mode** – SCOT – 2025

	 MAP	 Vélo	 TCU	 Autres TC	 VPC	 VPP	 2RM	Autres modes	Total
Montagne-Vignoble & Ried	0,89	0,07	0,00	0,17	1,89	0,41	0,04	0,03	3,50
Colmar-Rhin-Vosges	1,03	0,20	0,08	0,09	1,62	0,41	0,01	0,08	3,53
Rhin Vignoble Grand-Ballon	0,94	0,15	0,00	0,12	2,06	0,45	0,01	0,04	3,76
Pays Thur Doller	0,95	0,10	0,02	0,17	1,84	0,43	0,02	0,05	3,59
Région mulhousienne	1,16	0,10	0,23	0,06	1,44	0,36	0,01	0,04	3,40
Pays du Sundgau	0,89	0,07	0,00	0,20	1,78	0,39	0,01	0,06	3,40
Agglomération de Saint-Louis	0,97	0,21	0,11	0,11	1,74	0,38	0,02	0,04	3,58
Total Bassin Sud	1,03	0,13	0,11	0,11	1,65	0,39	0,01	0,05	3,50

Source : Adeus, EMC² 2025 - Exploitation Afut Sud-Alsace

Précision: déplacements internes à l'aire d'enquête Bassin Sud Alsace et en échange avec l'extérieur.

► Entrée n° 2 => le **nombre de déplacements par mode** – SCOT – 2025

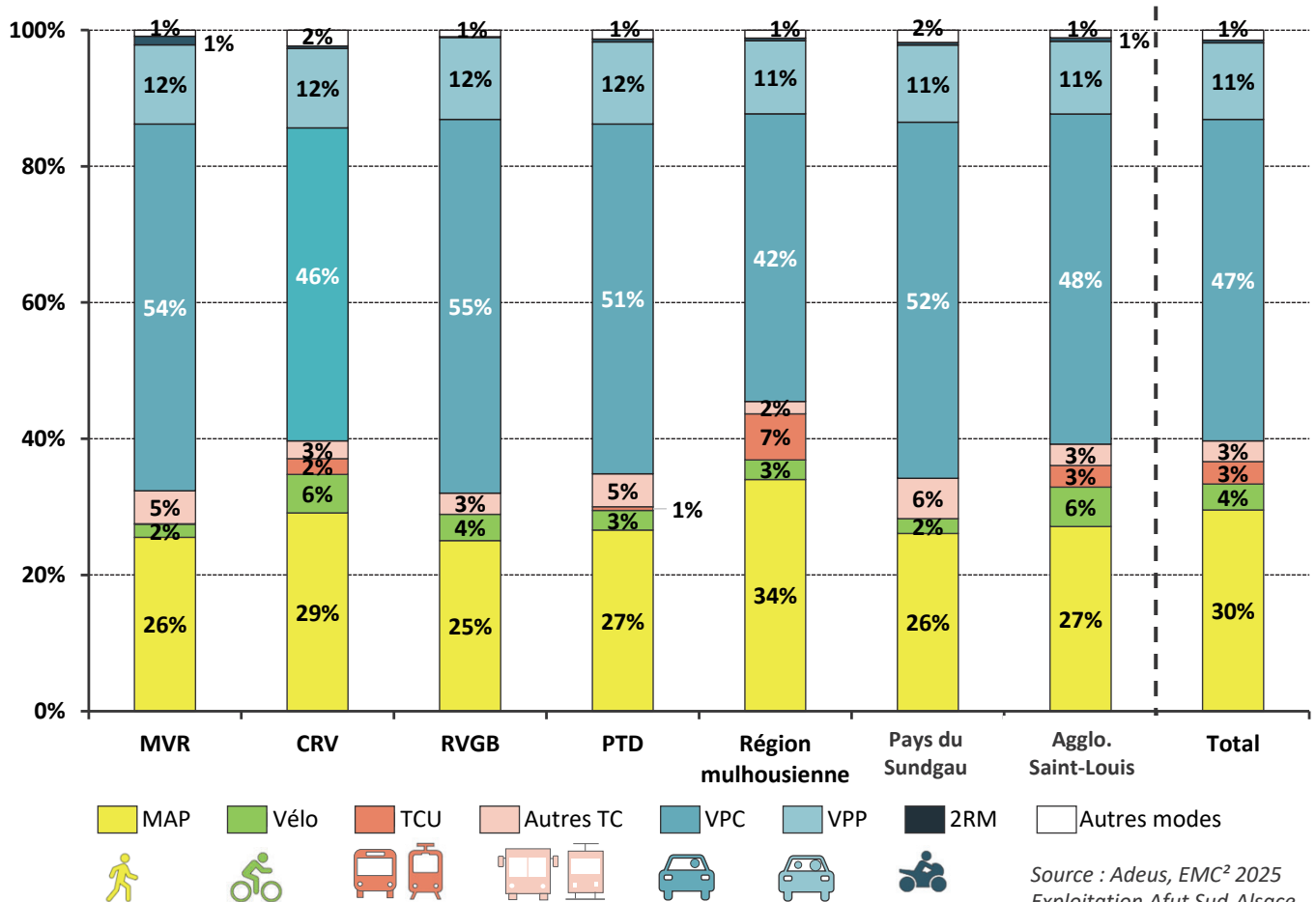
	 MAP	 Vélo	 TCU	 Autres TC	 VPC	 VPP	 2RM	Autres modes	Total
Montagne-Vignoble & Ried	28 452	2 140	61	5 400	60 067	12 945	1 404	1 003	111 472
Colmar-Rhin-Vosges	155 801	30 375	12 348	13 864	246 299	62 305	2 037	12 449	535 478
Rhin Vignoble Grand-Ballon	57 720	8 965	0	7 149	126 476	27 715	352	2 187	230 564
Pays Thur Doller	58 258	6 293	1 158	10 648	112 479	26 294	1 019	2 859	219 008
Région mulhousienne	291 343	24 588	57 973	15 500	361 811	91 965	3 133	10 180	856 492
Pays du Sundgau	58 382	4 872	0	13 265	116 972	25 325	873	4 063	223 752
Agglomération de Saint-Louis	75 152	16 097	8 813	8 692	134 443	29 558	1 570	3 076	277 401
Total Bassin Sud	725 108	93 329	80 353	74 518	1 158 547	276 108	10 387	35 816	2 454 166

Source : Adeus, EMC² 2025 - Exploitation Afut Sud-Alsace

Précision: déplacements internes à l'aire d'enquête Bassin Sud Alsace et en échange avec l'extérieur.

4. COMMENT ?

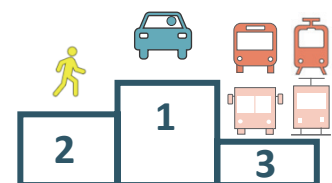
Entrée n° 3 => les **parts modales de déplacement** (en %) – SCOT – 2025



Au sein de l'ensemble des territoires du SCOT, la part modale de la voiture est en moyenne de **58 %**, ce qui en fait le premier mode de déplacement. La marche à pied arrive en deuxième position, avec des niveaux compris entre **25 %** et **34 %**. Les transports collectifs représentent entre **3 %** et **9 %**, tandis que le vélo occupe la quatrième place avec une part d'environ **3 %**.

Le graphique met en évidence une part plus élevée de la marche à pied dans les agglomérations de Colmar (29 %) et de Mulhouse (34 %). Le vélo est particulièrement utilisé dans les secteurs colmariens et ludoviens, où il atteint une part modale notable de **6 %**. L'agglomération mulhousienne se distingue par une part modale de la voiture limitée à **53 %**, contre **46 %** pour les modes alternatifs : marche, vélo et transports collectifs.

30 % des déplacements à pied



Définition part modale : il s'agit du rapport entre le nombre de déplacements réalisés avec un mode de transport donné (voiture, vélo etc.) et l'ensemble des déplacements tous modes. Elle est exprimée en %.

Précision: déplacements internes à l'aire d'enquête Bassin Sud Alsace et en échange avec l'extérieur.

4. COMMENT ?

Zoom

Le détail des **parts modales déplacement** (en %) – SCOT – 2025



Part modale déplacement marche

	Marche
MVR	26%
CRV	29%
RVGB	25%
PTD	27%
Région mulhousienne	34%
Pays du Sundgau	26%
Agglo St-Louis	27%
Bassin Sud	30%

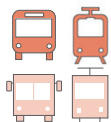
Source : Adeus, EMC² 2025 - Exploitation Afut Sud-Alsace



Part modale déplacement vélo

	Vélo
MVR	2%
CRV	6%
RVGB	4%
PTD	3%
Région mulhousienne	3%
Pays du Sundgau	2%
Agglo St-Louis	6%
Bassin Sud	4%

Source : Adeus, EMC² 2025 - Exploitation Afut Sud-Alsace



Part modale déplacement transports en commun : TCU & autres TC

	Tous TC
MVR	5%
CRV	5%
RVGB	3%
PTD	5%
Région mulhousienne	9%
Pays du Sundgau	6%
Agglo St-Louis	6%
Bassin Sud	6%

Source : Adeus, EMC² 2025 - Exploitation Afut Sud-Alsace



Part modale déplacement voiture : conducteur & passagers

	Voiture
MVR	65%
CRV	58%
RVGB	67%
PTD	63%
Région mulhousienne	53%
Pays du Sundgau	64%
Agglo St-Louis	59%
Bassin Sud	58%

Source : Adeus, EMC² 2025 - Exploitation Afut Sud-Alsace

Précision: déplacements internes à l'aire d'enquête Bassin Sud Alsace et en échange avec l'extérieur.

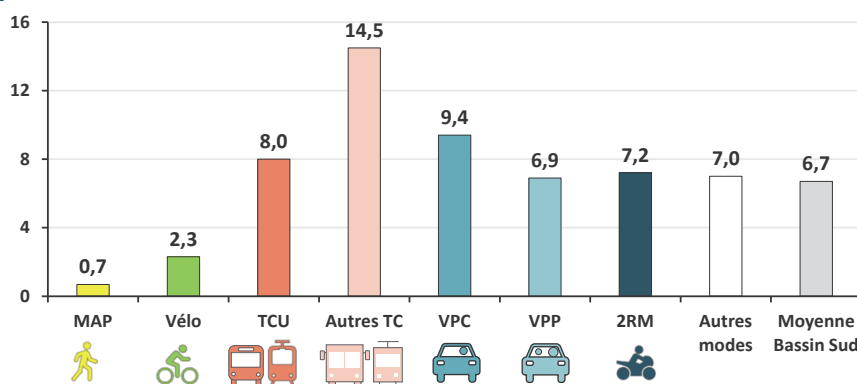
4. COMMENT ?

Part modale kilométrique

L'approche présente la **longueur moyenne d'un déplacement par mode** (entrée n°1), les **distances parcourues par mode** (entrée n°2), pour en déduire les **parts modales kilométriques** (entrée n°3).

La part modale kilométrique permet d'évaluer la contribution de chaque mode de transport à la production kilométrique totale. Cela donne ainsi une meilleure idée de leurs impacts respectifs en matière de consommation d'énergie et de qualité de l'air.

Entrée n° 1 => la **longueur moyenne d'un déplacement par mode (en km)** - Bassin Sud - 2025



Les déplacements effectués à vélo dépassent rarement 3 km, tandis que ceux réalisés à pied sont généralement inférieurs à 1 km. La voiture permet quant à elle des déplacements d'une portée comprise entre 7 et 9 km. Seuls les autres transports collectifs (autocars Fluo et trains TER), dépassent les 10 km.

Source : Adeus, EMC² 2025 - Exploitation Afut Sud-Alsace

Précision : déplacements internes à l'aire d'enquête du bassin Sud. Les déplacements en lien avec une tournée professionnelle ou une promenade ont été retirés.

Entrée n° 2 => les **distances parcourues par mode (en km)** – SCOT – 2025

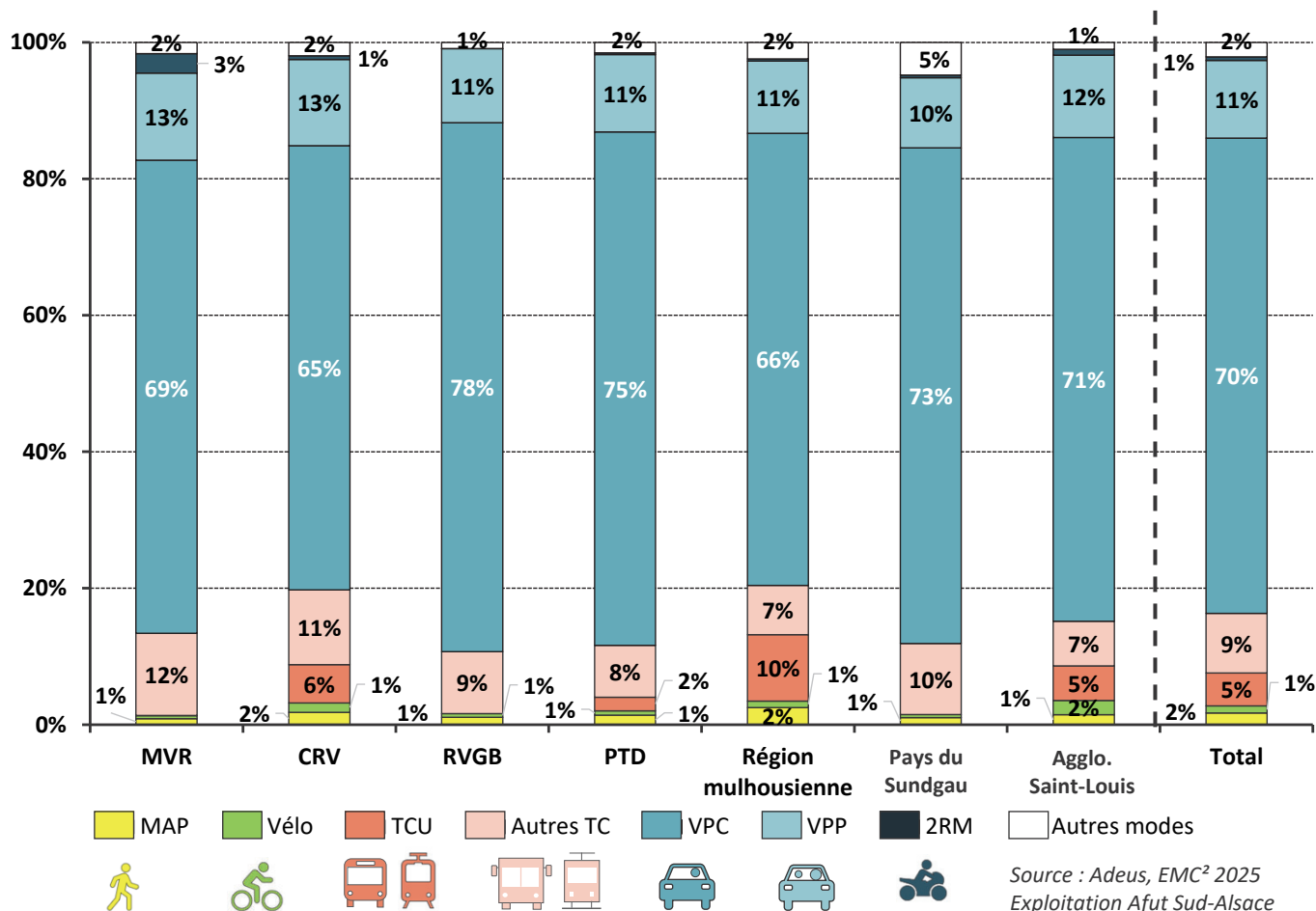
	MAP	Vélo	TCU	Autres TC	VPC	VPP	2RM	Autres modes	Total
Montagne-Vignoble & Ried	9 000	5 000		121 000	701 000	129 000	29 000	17 000	1 010 000
Colmar-Rhin-Vosges	79 000	62 000	245 000	480 000	2 853 000	555 000	23 000	86 000	4 383 000
Rhin Vignoble Grand-Ballon	25 000	12 000		207 000	1 764 000	246 000	1 000	20 000	2 276 000
Pays Thur Doller	28 000	13 000	40 000	152 000	1 502 000	226 000	5 000	31 000	1 997 000
Région mulhousienne	148 000	58 000	577 000	429 000	3 932 000	630 000	18 000	143 000	5 935 000
Pays du Sundgau	26 000	11 000		259 000	1 804 000	256 000	9 000	119 000	2 484 000
Agglomération de Saint-Louis	42 000	61 000	145 000	188 000	2 034 000	347 000	24 000	29 000	2 869 000
Total Bassin Sud	356 000	220 000	1 007 000	1 836 000	14 590 000	2 389 000	110 000	446 000	20 955 000

Source : Adeus, EMC² 2025 - Exploitation Afut Sud-Alsace

Précision : déplacements internes à l'aire d'enquête du Bassin Sud et en échange avec l'extérieur, inférieurs à 250km. Les déplacements en lien avec une tournée professionnelle ou une promenade ont été retirés.

4. COMMENT ?

Entrée n° 3 : les **parts modales kilométriques** (%) – SCOT – 2025

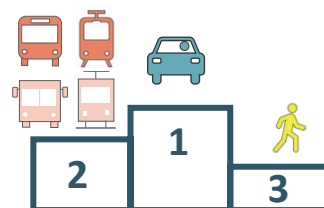


Les déplacements à pied, bien que nombreux, s'effectuent sur des distances réduites (700 m en moyenne), ce qui limite mécaniquement la part modale kilométrique de la marche. Celle-ci pèse seulement **1 %** et peut atteindre les **2 %** dans les agglomérations de Colmar et de Mulhouse, où la pratique de la marche est plus importante.

Les kilomètres parcourus par les usagers des autres transports collectifs (autocars Fluo et trains TER) sont relativement élevés, entre **7 et 12 %**, en raison des distances généralement plus longues effectuées avec ces modes (14,5 km). Pour les réseaux urbains (TCU Trace, Soléa et Distribus), les parts modales kilométriques restent significatives, comprises entre **5 et 10 %**.

Les déplacements en voiture, plus longs et plus fréquents, représentent logiquement environ **80 %** des kilomètres parcourus.

2 % des km générés
par la marche à pied



Définition part modale kilométrique : il s'agit du rapport entre les distances (km) réalisées avec un mode de transport donné (voiture, vélo etc.) et l'ensemble des distances (km) tous modes. Elle est exprimée en %.

Précision : déplacements internes à l'aire d'enquête Bassin Sud et en échange avec l'extérieur, inférieurs à 250km. Les déplacements en lien avec une tournée professionnelle ou une promenade ont été retirés.

4. COMMENT ?

Zoom

Le détail des **parts modales kilométriques (%)** – SCOT – 2025



Part modale kilométrique marche

	Marche
MVR	1%
CRV	2%
RVGB	1%
PTD	1%
Région mulhousienne	2%
Pays du Sundgau	1%
Agglo St-Louis	1%
Bassin Sud	2%

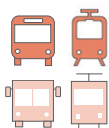
Source : Adeus, EMC² 2025 - Exploitation Afut Sud-Alsace



Part modale kilométrique vélo

	Vélo
MVR	0%
CRV	1%
RVGB	1%
PTD	1%
Région mulhousienne	1%
Pays du Sundgau	0%
Agglo St-Louis	2%
Bassin Sud	1%

Source : Adeus, EMC² 2025 - Exploitation Afut Sud-Alsace



Part modale kilométrique transports en commun : TCU & autres TC

	Tous TC
MVR	12%
CRV	17%
RVGB	9%
PTD	10%
Région mulhousienne	17%
Pays du Sundgau	10%
Agglo St-Louis	12%
Bassin Sud	14%

Source : Adeus, EMC² 2025 - Exploitation Afut Sud-Alsace



Part modale kilométrique voiture : Conducteurs & passagers

	Voiture
MVR	82%
CRV	78%
RVGB	88%
PTD	87%
Région mulhousienne	77%
Pays du Sundgau	83%
Agglo St-Louis	83%
Bassin Sud	81%

Source : Adeus, EMC² 2025 - Exploitation Afut Sud-Alsace

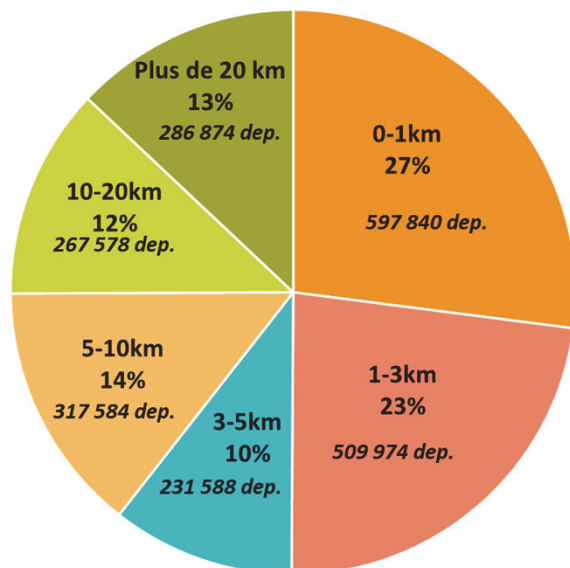
Précision : : déplacements **internes** à l'**aire d'enquête** Bassin Sud et en échange avec l'**extérieur**, inférieurs à 250km. Les déplacements en lien avec une tournée professionnelle ou une promenade ont été retirés.



4. COMMENT ?

Tranches de distances : déplacements

Nombre et répartition (%) des déplacements par tranches de distance
Bassin Sud Alsace - 2025



Dans le Bassin Sud Alsace, **30 %** des déplacements font moins de 1 km, **20 %** se situent entre 1 et 3 km, et **50 %** dépassent les 3 km.

50 % des déplacements
< à 3 km

Source : Adeus, EMC² 2025 - Exploitation Afut Sud-Alsace

Répartition (%) des déplacements par tranches de distance SCOT - 2025

	0-1km	1-3km	3-5km	5-10km	10-20km	> 20 km
Montagne-Vignoble & Ried	23%	14%	12%	18%	18%	14%
Colmar-Rhin-Vosges	27%	26%	12%	13%	10%	12%
Rhin Vignoble Grand-Ballon	28%	19%	9%	12%	14%	18%
Pays Thur Doller	26%	18%	10%	16%	15%	15%
Région mulhousienne	29%	27%	10%	14%	10%	9%
Pays du Sundgau	25%	14%	10%	18%	15%	19%
Agglomération de St-Louis	24%	22%	10%	16%	13%	16%
Total	27%	23%	10%	14%	12%	13%

Source : Adeus, EMC² 2025 - Exploitation Afut Sud-Alsace

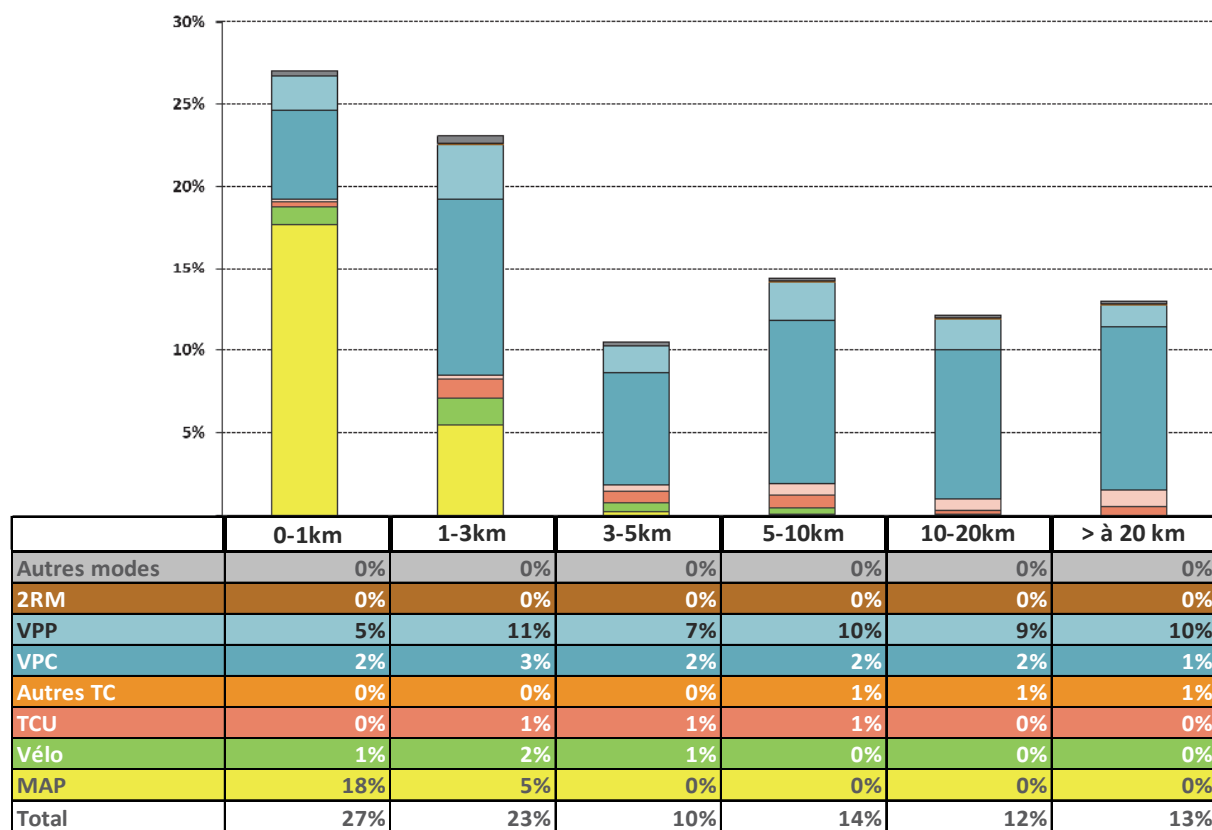
La région mulhousienne se distingue par une forte proportion de déplacements < à 3 km : **56 %**. Cette part est inférieure à **40 %** dans les SCOT Sundgau et MVR.

Précision : : déplacements **internes à l'aire d'enquête** Bassin Sud et en échange avec **l'extérieur**, inférieurs à 250km. Les déplacements en lien avec une tournée professionnelle ou une promenade ont été retirés.

4. COMMENT ?

Tranches de distances : part modale déplacement

Part modale des déplacements par tranches de distance – Bassin Sud Alsace – 2025



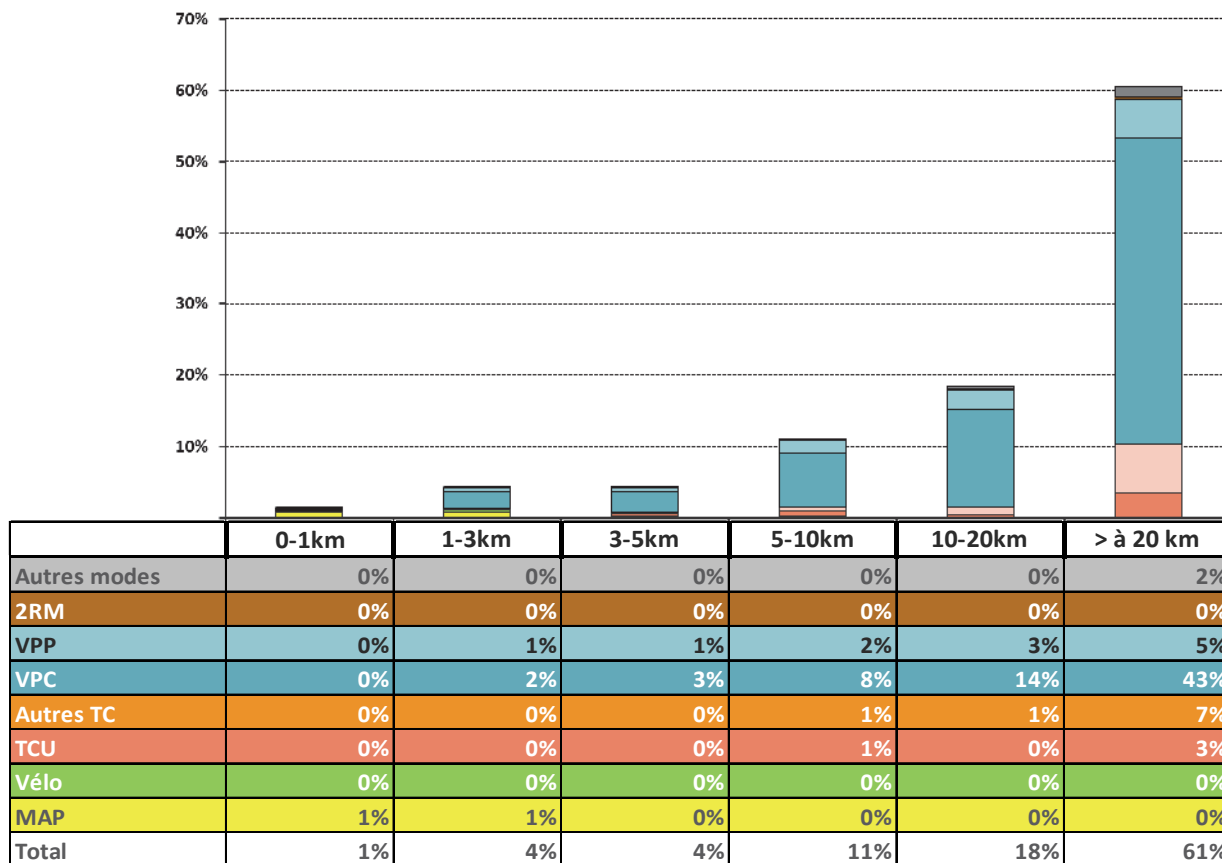
Source : Adeus, EMC² 2025 - Exploitation Afut Sud-Alsace

Précision : : déplacements **internes à l'aire d'enquête** Bassin Sud et en échange avec l'**extérieur**, inférieurs à 250km. Les déplacements en lien avec une tournée professionnelle ou une promenade ont été retirés.

4. COMMENT ?

Tranches de distances : part modale kilométrique

Part modale kilométrique par tranches de distance – Bassin Sud Alsace – 2025



Source : Adeus, EMC² 2025 - Exploitation Afut Sud-Alsace

Les modes utilisés varient selon les classes de distance. La zone de pertinence des modes actifs se situe statistiquement **en-dessous de 3 km**.

À l'échelle du Bassin Sud Alsace, la majorité des déplacements sont de courte portée : **50 %** font moins de 3 km et **60%** moins de 5 km, mais ils ne représentent qu'une faible part des kilomètres parcourus : seulement **10 %**. À l'inverse, une minorité de déplacements génère la grande majorité des distances parcourues. En effet, **79 %** des kilomètres sont produits par seulement **25 %** des déplacements faisant plus de 10 km.

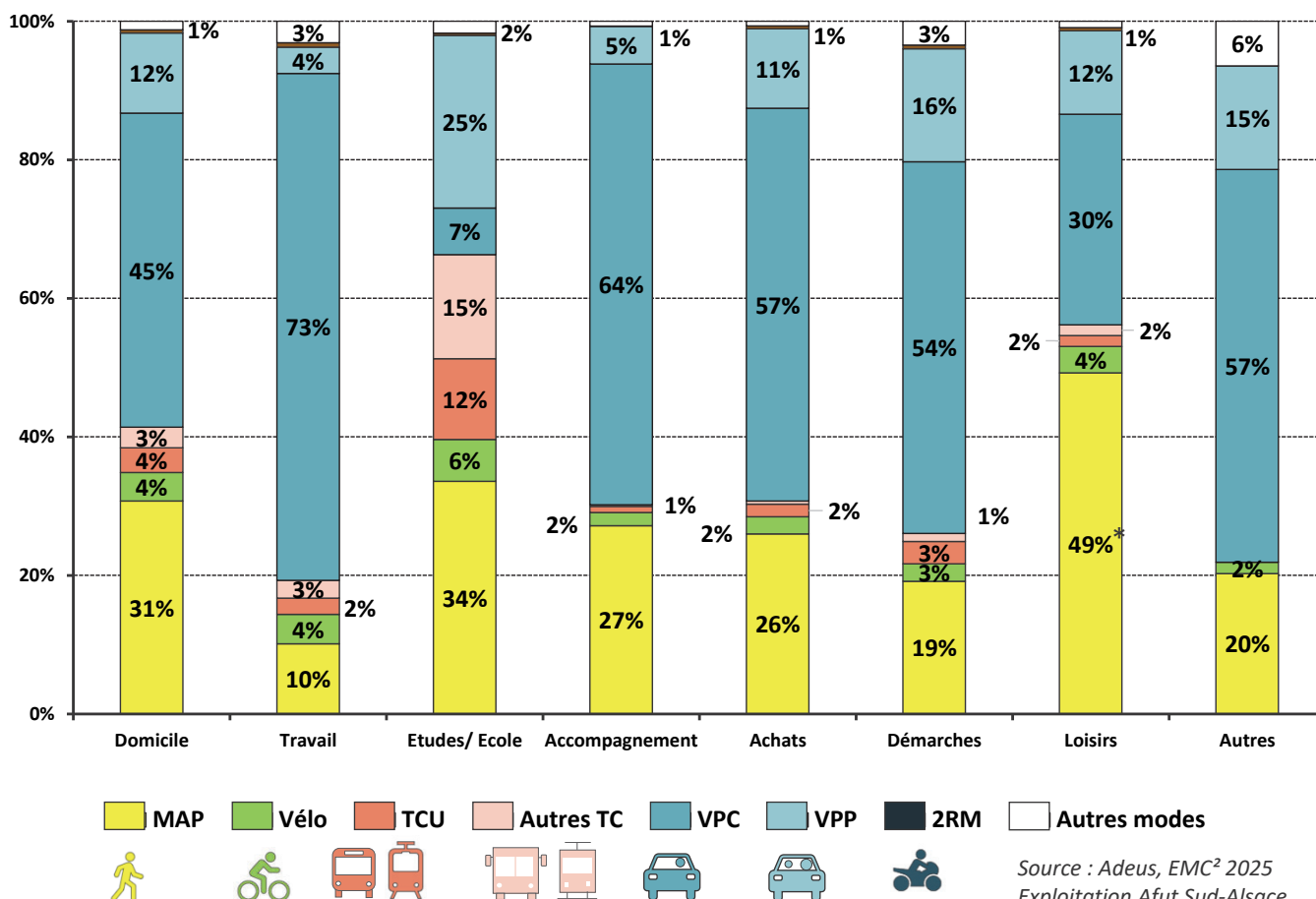
Précision : : déplacements **internes à l'aire d'enquête** Bassin Sud et en échange avec l'**extérieur**, inférieurs à 250km. Les déplacements en lien avec une tournée professionnelle ou une promenade ont été retirés.



4. COMMENT ?

Part modale suivant le motif

Bassin Sud Alsace - 2025



L'analyse des parts modales selon les motifs revient à analyser les modes utilisés en fonction des activités réalisées. Pour les habitants du Bassin Sud Alsace, la voiture se révèle être le mode le plus utilisé pour la plupart des déplacements, en particulier ceux **contraints** : travail, démarches, achats, accompagnement.

Le motif travail, motif qui structure les déplacements de la journée, est réalisé à **77 % en voiture**. Les modes alternatifs pèsent seulement **19 % des déplacements**.

Dans un autre registre les déplacements études / scolaires sont réalisés à **67 % en modes alternatifs** et « seulement » à **32 % en voiture**, dont **25 % en tant que passager**.

Le vélo est davantage utilisé pour les motifs travail : **4 %** et études / écoles : **6 %**.

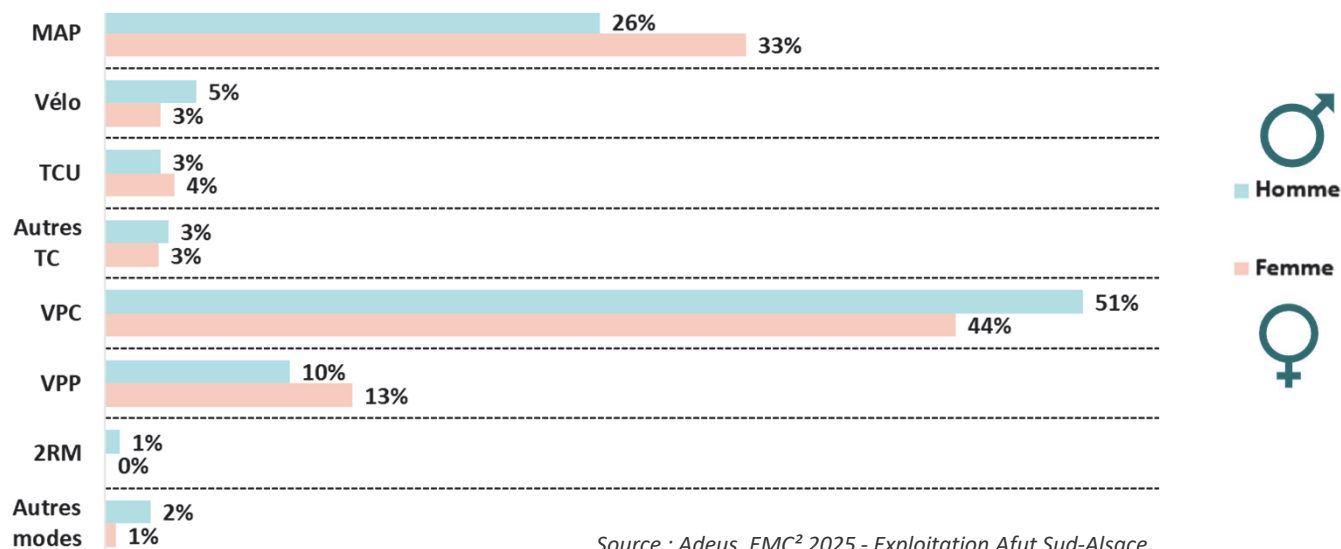
(*) La part importante de la marche s'explique par la diversité du motif loisirs : activité sportive, promenade, « lèche vitrine », restaurant, visite à la famille / amis, assister à des activités sportives / culturelles.

Précision : déplacements internes à l'aire d'enquête Bassin Sud et en échange avec l'extérieur.

4. COMMENT ?

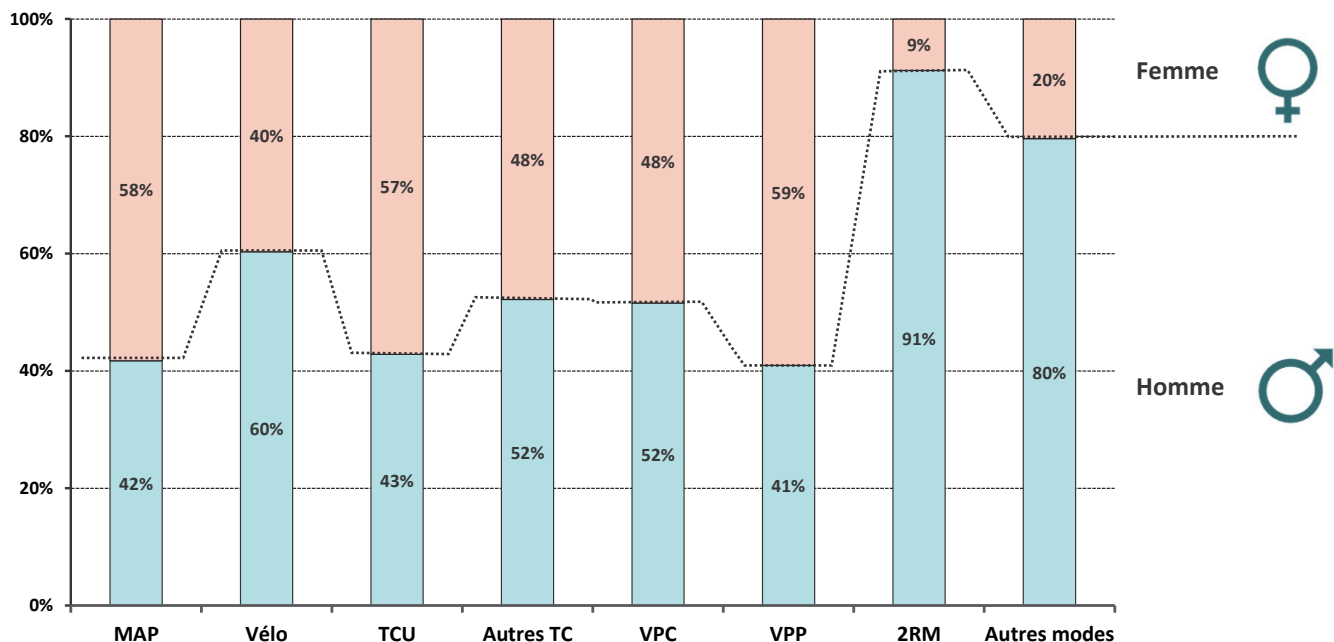
Part modale selon le genre

Part modale et nombre de déplacements selon le genre – Bassin Sud Alsace – 2025



Dans le Bassin Sud, la voiture est le mode privilégié aussi bien chez les hommes : **61 %** que chez les femmes : **57 %**. Toutefois, les femmes l'utilisent légèrement moins. Elles se déplacent davantage à pied : **33 %** que les hommes : **26 %**. À l'inverse, les hommes utilisent plus le vélo : **5 %** que les femmes : **3 %**. Les pratiques diffèrent donc selon le sexe.

Genre selon les modes – Bassin Sud Alsace – 2025



L'analyse des genres en fonction des modes confirme les constats précédents. Les femmes se déplacent davantage à pied et en transports collectifs urbains. Les hommes utilisent plus souvent la voiture et sont rarement passagers. Ils sont également ultra-majoritaires dans les déplacements en deux-roues motorisés : 91 %.

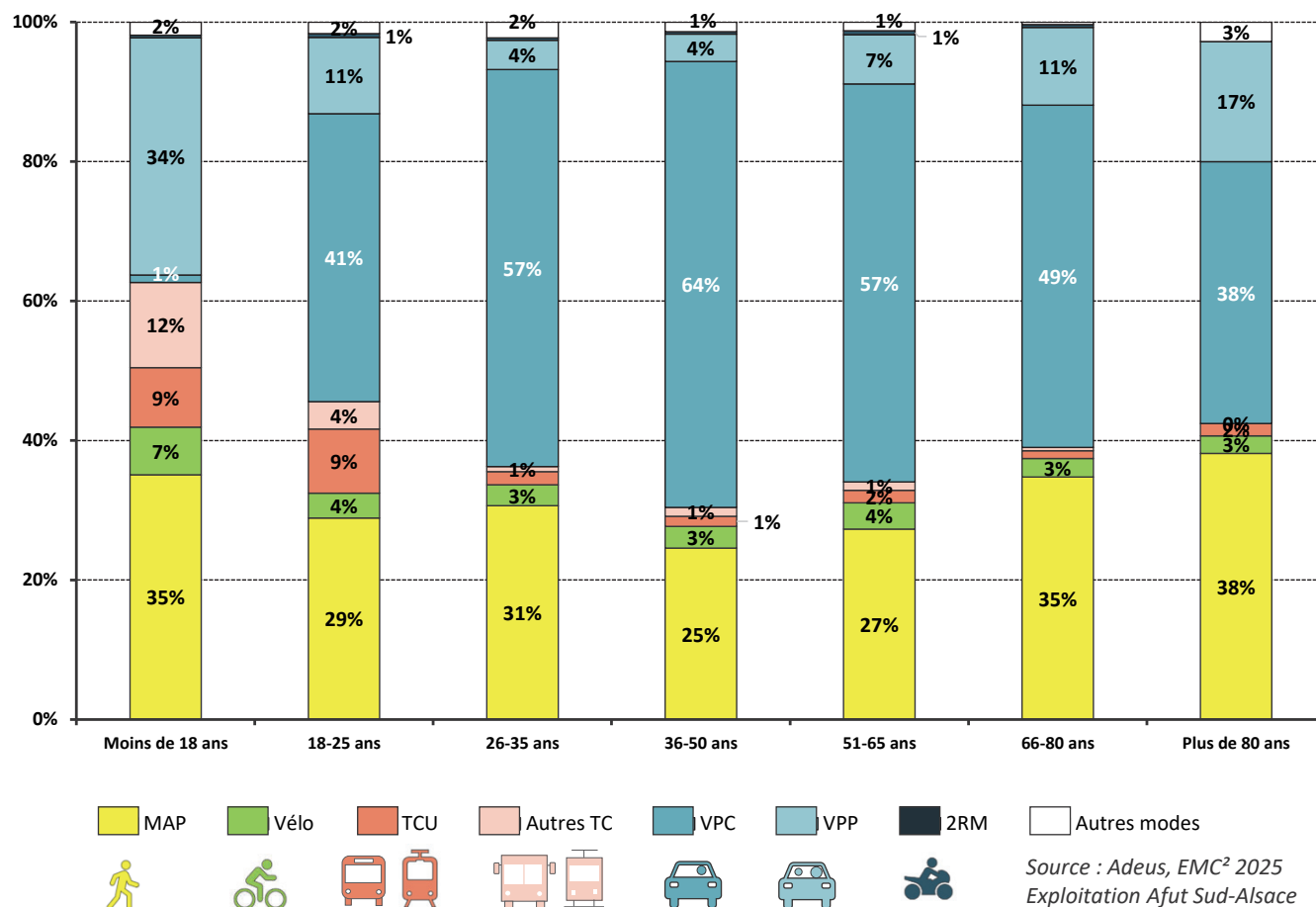
Précision : déplacements internes à l'aire d'enquête Bassin Sud et en échange avec l'extérieur.



4. COMMENT ?

Part modale selon l'âge

Part modale par tranche d'âge – Bassin Sud Alsace – 2025



A l'échelle du Bassin Sud Alsace, l'analyse des parts modales en fonction des âges permet de mettre en évidence plusieurs caractéristiques :

- Les moins de 18 ans se déplacent à **63 %** en modes actifs ou en transports collectifs. Ils constituent également la tranche d'âge la plus utilisatrice du vélo : **7 %** et de l'ensemble des transports collectifs : **21 %**.
- Pour les 18-65 ans, la voiture devient majoritaire, tandis que l'usage des transports collectifs est faible, entre **3 % et 4 %**.
- À la retraite, la pratique de la marche progresse à nouveau, tout comme les déplacements en tant que passager en voiture, notamment pour les âges avancés où certains ne peuvent plus conduire.

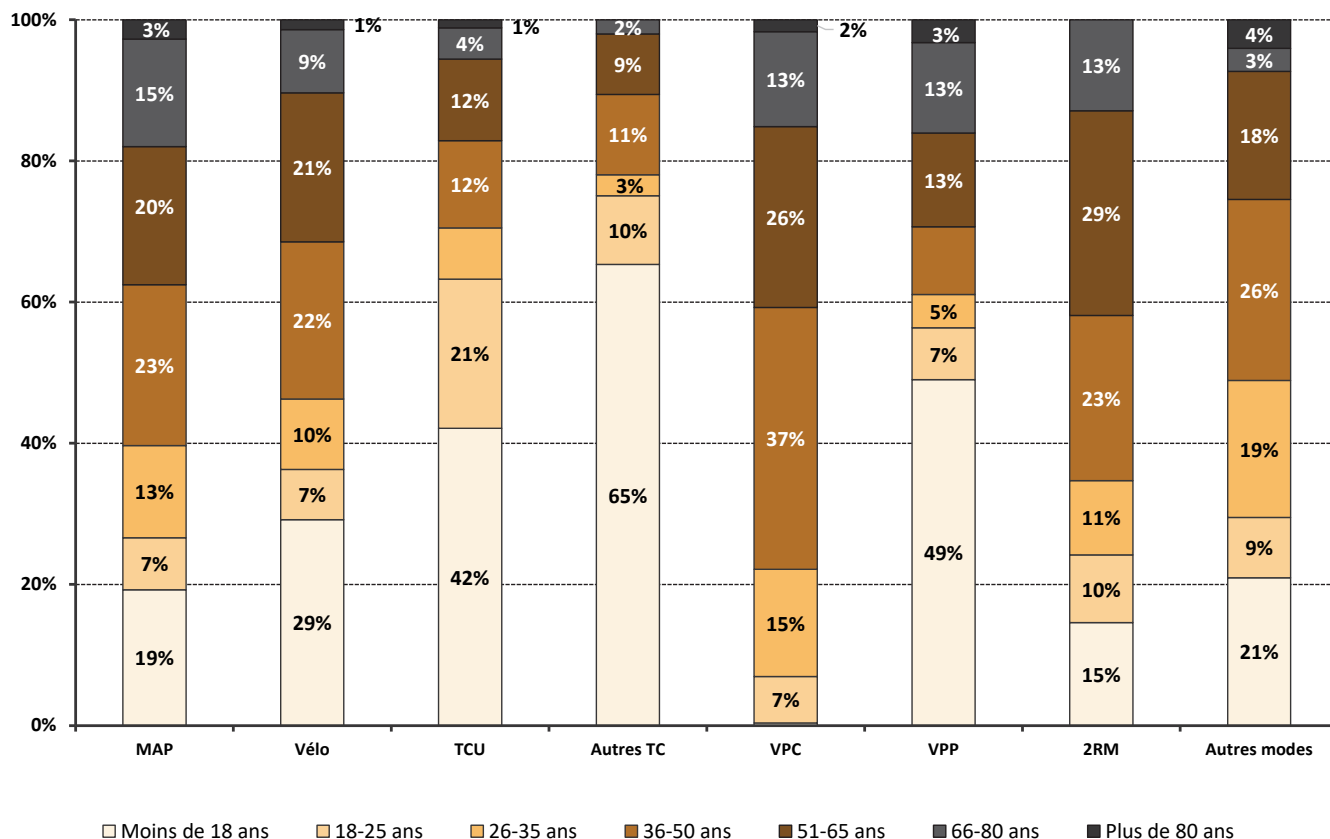
Précision : déplacements internes à l'aire d'enquête Bassin Sud et en échange avec l'extérieur.



4. COMMENT ?

Profils par âge des utilisateurs des modes

Age selon les modes – Bassin Sud Alsace



Source : Adeus, EMC² 2025 - Exploitation Afut Sud-Alsace

L'analyse de la répartition par âge des usagers des modes de transport permet de mettre en évidence plusieurs caractéristiques dans le Bassin Sud Alsace :

- La **marche**, et dans une moindre mesure le vélo, se distinguent par une **certaine diversité de leurs usagers**.
- L'ensemble des réseaux de **transports collectifs** est utilisé majoritairement par les **moins de 25 ans**.
- Les **conducteurs de voitures** présentent une **répartition par âge similaire à celle de la population**, à l'exception des moins de 18 ans, qui ne conduisent pas.
- Les passagers de voitures sont majoritairement **des personnes de moins de 18 ans, donc sans permis**.

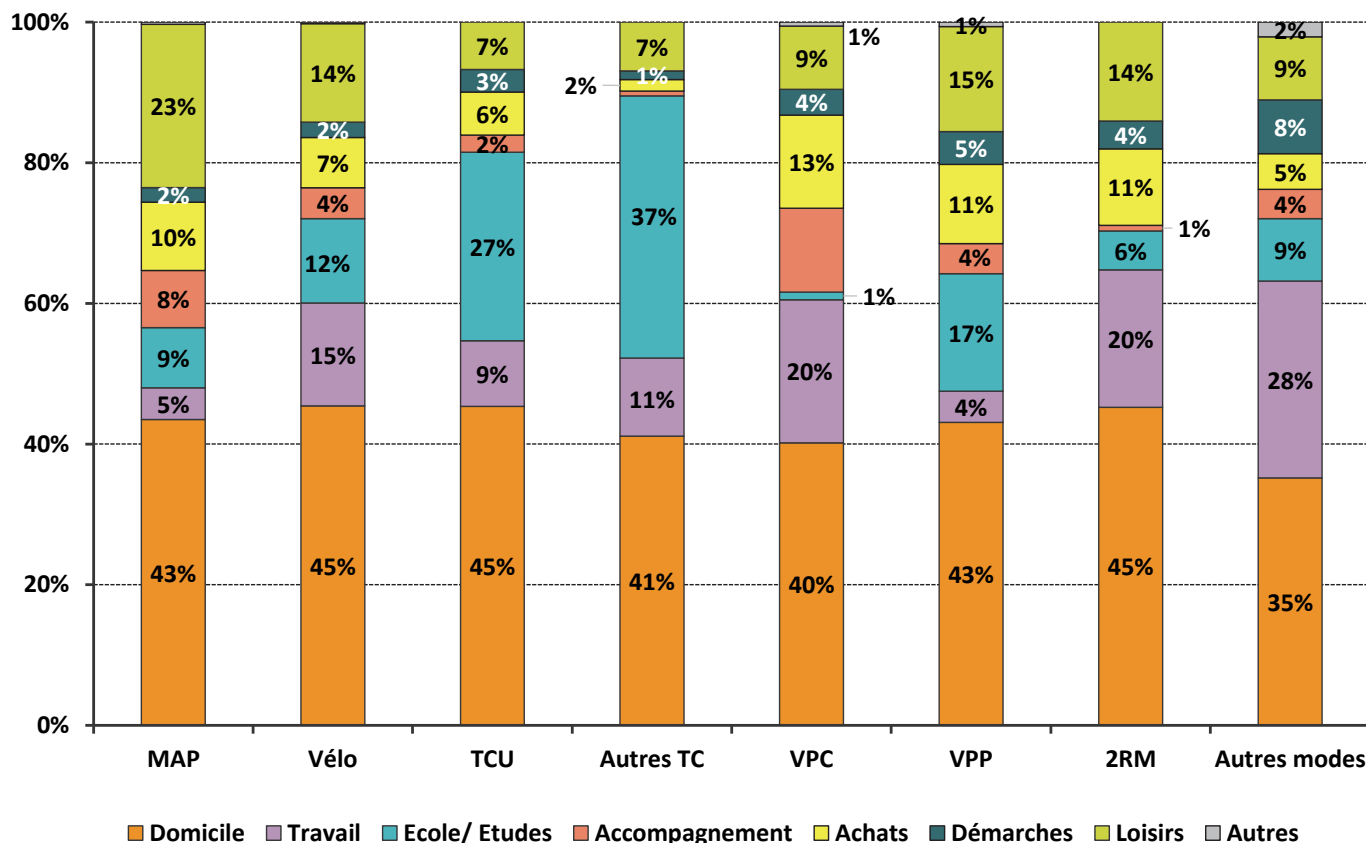
Précision : déplacements internes à l'aire d'enquête Haute-Alsace et en échange avec l'extérieur.



4. COMMENT ?

Motifs d'utilisation des modes

Motif par modes de transport – Bassin Sud Alsace – 2025



Source : Adeus, EMC² 2025 - Exploitation Afut Sud-Alsace

Dans le Bassin Sud Alsace, l'analyse des motifs selon les modes revient à répondre à la question : que fait-on lorsque l'on se déplace avec tel ou tel mode ? Cette approche met en lumière plusieurs caractéristiques :

- Les transports en commun (TCU et autres TC) sont majoritairement utilisés pour les **déplacements scolaires / études** ainsi que pour les trajets liés au **travail**.
- Le vélo est également mobilisé pour ces deux motifs, mais dans des proportions moindres.
- La marche et la voiture présentent un **degré de spécialisation plus faible selon les motifs**, même si la voiture, en raison de son usage généralisé, apparaît dans l'ensemble des catégories de déplacement.

Précision : déplacements internes à l'aire d'enquête Bassin Sud et en échange avec l'extérieur.

4. COMMENT ?

Taux d'occupation des voitures

Le nombre moyen de personnes par voiture

	2025
Montagne-Vignoble & Ried	1,33 pers/voiture
Colmar-Rhin-Vosges	1,30 pers/voiture
Rhin Vignoble Grand-Ballon	1,38 pers/voiture
Pays Thur Doller	1,42 pers/voiture
Région mulhousienne	1,32 pers/voiture
Pays du Sundgau	1,31 pers/voiture
Agglomération de Saint-Louis	1,39 pers/voiture
Total Bassin Sud	1,34 pers/voiture

Source : Adeus, EMC² 2025 - Exploitation Afut Sud-Alsace

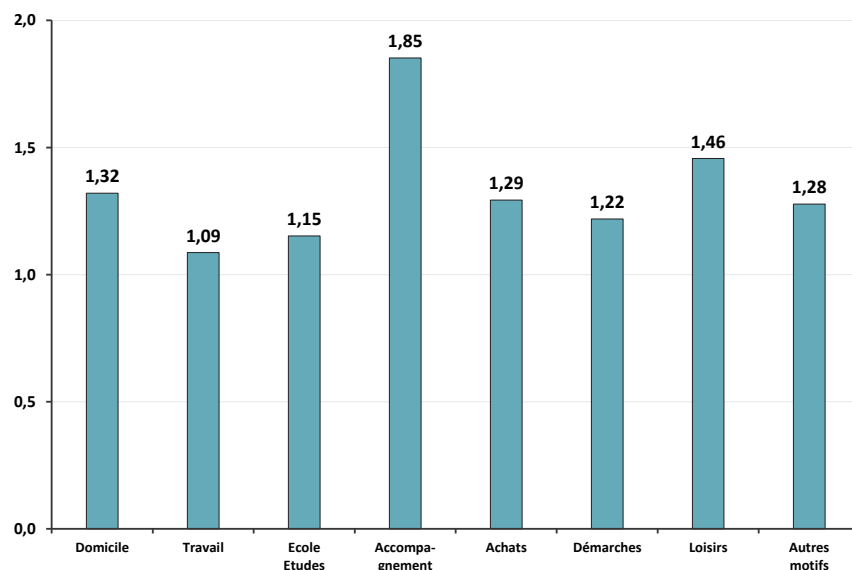
Le nombre moyen de personnes par voiture est relativement **homogène, quel que soit le territoire**. La valeur de **1,34** est cohérente avec ce qui est observé à l'échelle nationale.

1,34 personne
par voiture



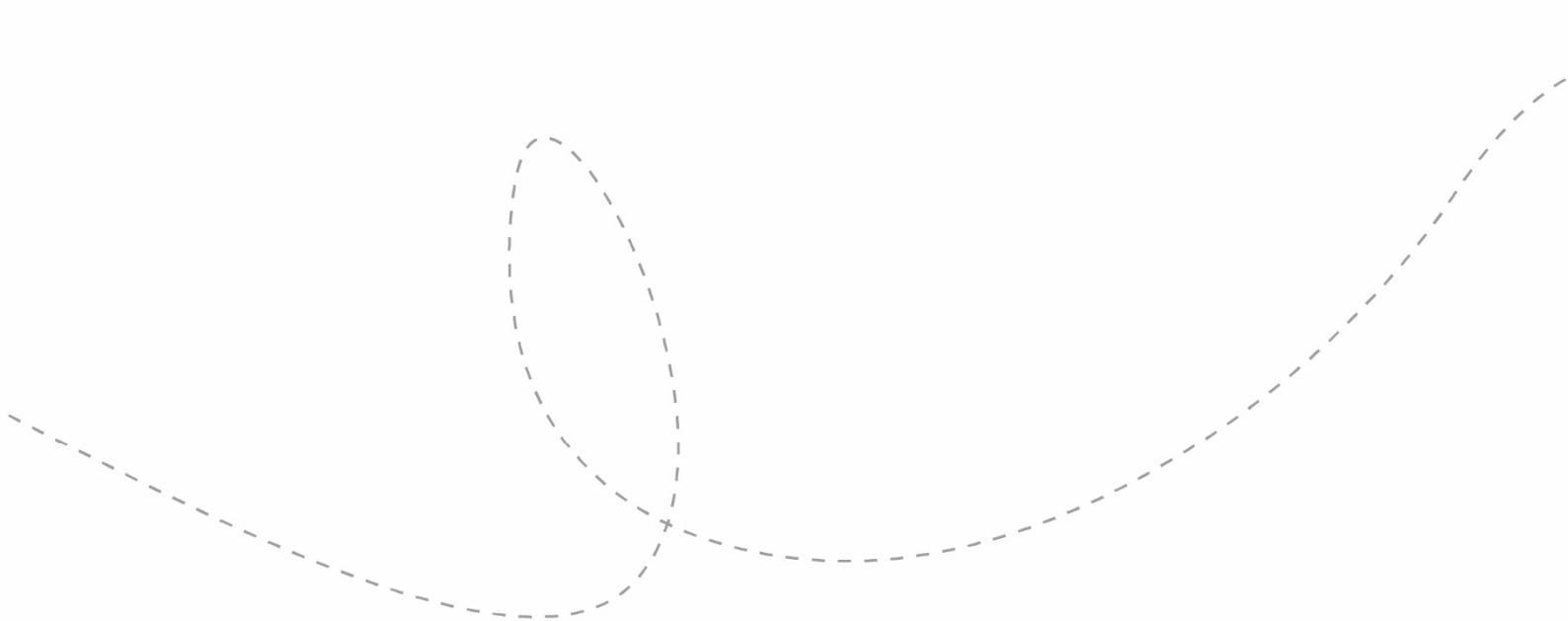
Taux d'occupation des voitures par motifs

Le nombre moyen de personnes par voiture suivant les motifs
Bassin Sud Alsace - 2025



Source : Adeus, EMC² 2025 - Exploitation Afut Sud-Alsace

C'est pour le motif accompagnement que l'on compte le plus de personnes par voiture, avec une moyenne de **1,85**. Pour le motif « travail », on observe au contraire une moyenne à **1,09** personne par voiture : **autosolisme**.



5. Où et quand se déplace-t-on ?

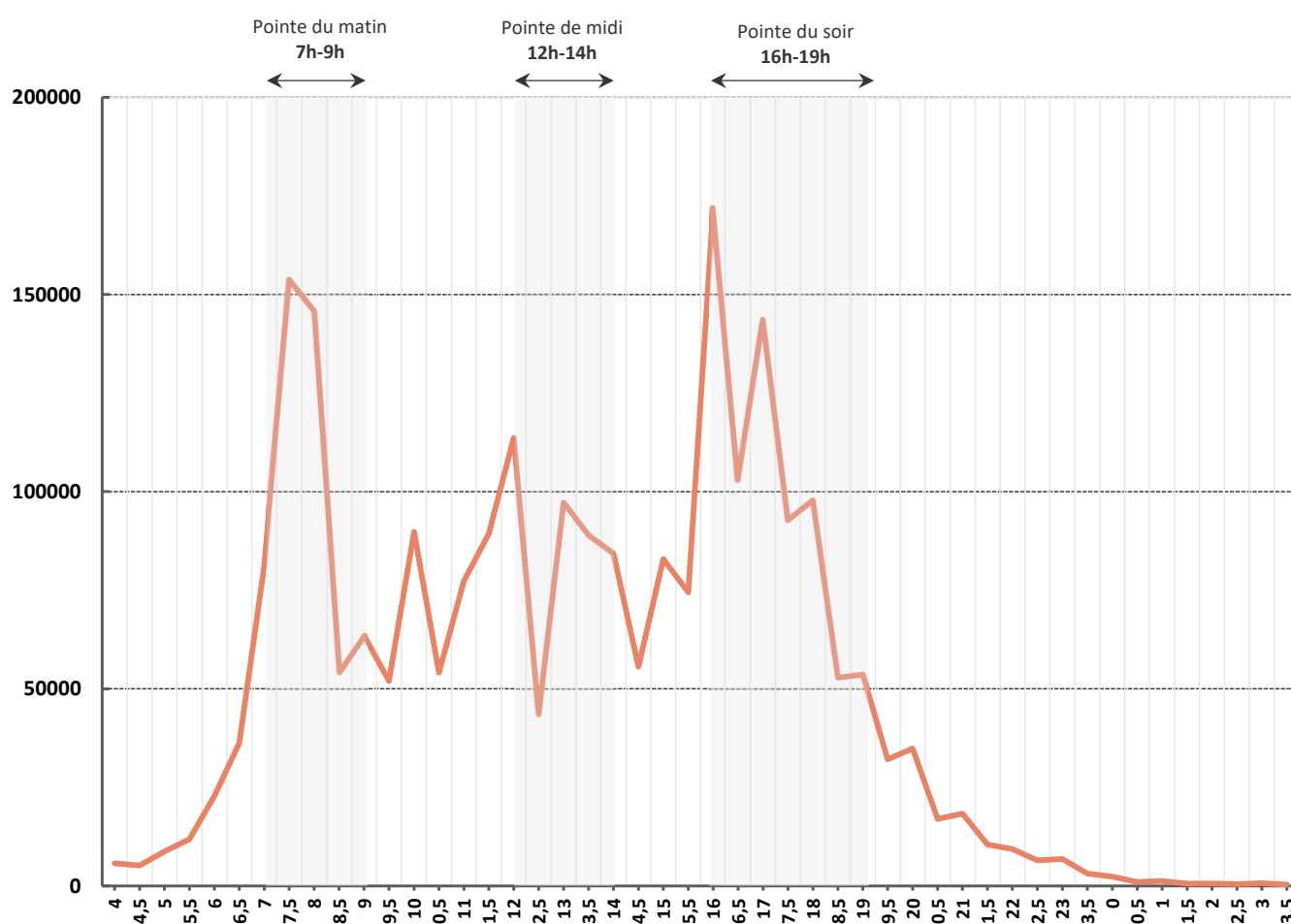




5. OU & QUAND ?

Répartition des déplacements sur 24h

Nombre de déplacements par tranches de 30 min – Bassin Sud Alsace – 2025



Source : Adeus, EMC² 2025 - Exploitation Afut Sud-Alsace

Pour l'ensemble du Bassin Sud Alsace, le graphique met en évidence **trois pics de déplacement** au cours de la journée : le matin entre 7 h et 9 h, à midi (même si ce pic est peu marqué) et le soir entre 16 h et 19 h.

La pointe de 12 h à 14 h tend à s'atténuer, car les actifs rentrent de moins en moins à leur domicile pour déjeuner. La pointe du matin est particulièrement marquée et concentrée entre 7 h et 8 h, tandis que celle du soir est plus étalée, de 16 h à 18 h.

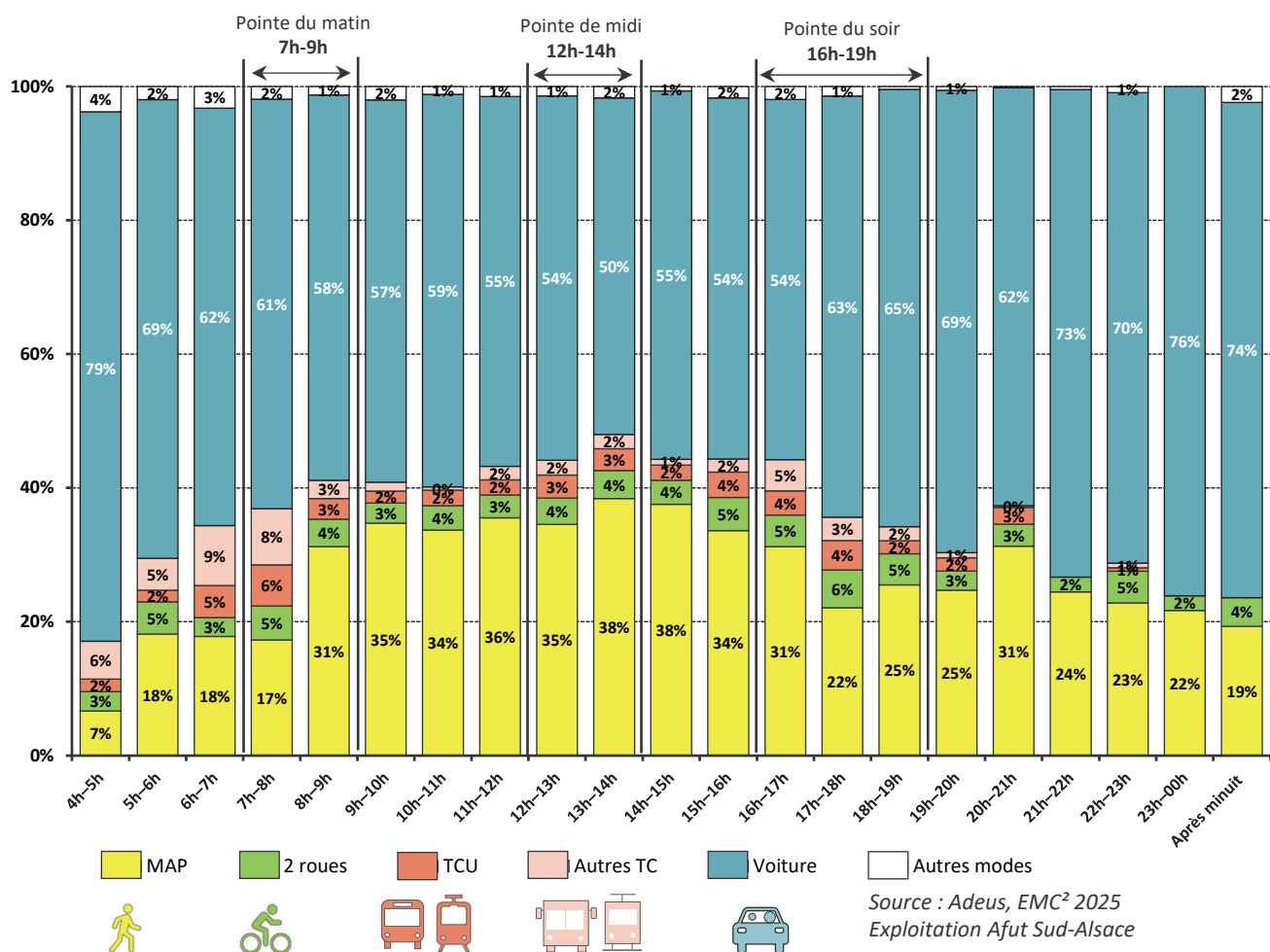
Les heures de pointe constituent un **enjeu stratégique majeur pour les mobilités**. Ce sont elles qui dimensionnent les infrastructures de transport : voirie, réseaux de transport en commun, etc.

59 % des
déplacements de la
journée lors des pointes

5. OU & QUAND ?

Répartition des parts modales sur 24h

Répartition des parts modales de déplacement par tranches horaires de départ – Bassin Sud Alsace – 2025



La part modale des transports collectifs est la plus élevée entre 6 h et 8 h, avec **14 %**. Elle diminue en fin de journée, entre 16 h et 18 h, où elle se situe entre **7 % et 9 %**. La pratique de la marche est particulièrement forte en milieu de journée, entre 10 h et 16 h : **> à 34 %**.

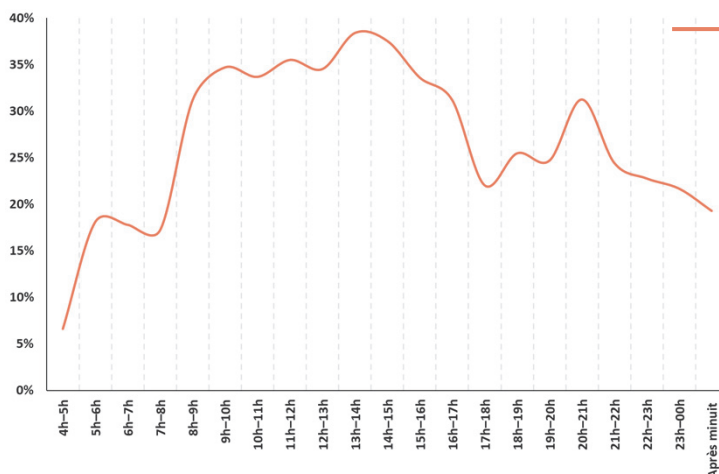
La part du vélo reste relativement constante au cours de la journée, oscillant entre **3 % et 6 %**. Elle est même assez élevée durant la nuit : **4 %**. Le vélo est souvent utilisé en l'absence de desserte en transports collectifs nocturnes, notamment par les personnes ne disposant pas de voiture. C'est en soirée et durant la nuit que la voiture est la plus utilisée.

5. OU & QUAND ?

Zoom

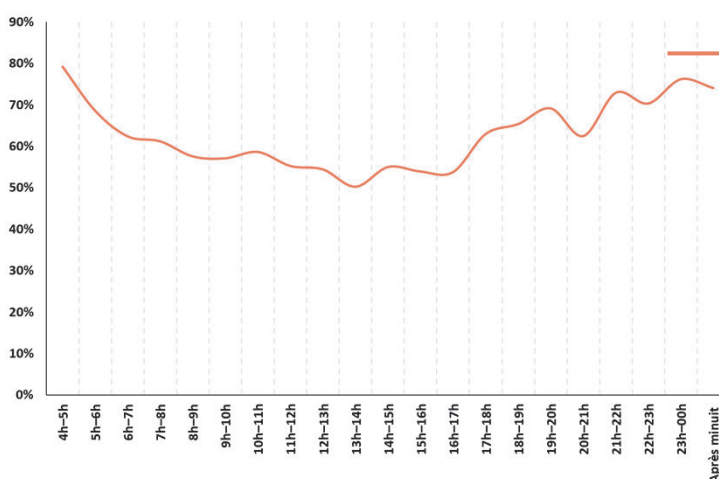
La répartition des parts modales des déplacements par tranches horaires de départ – Bassin Sud Alsace – 2025

Marche



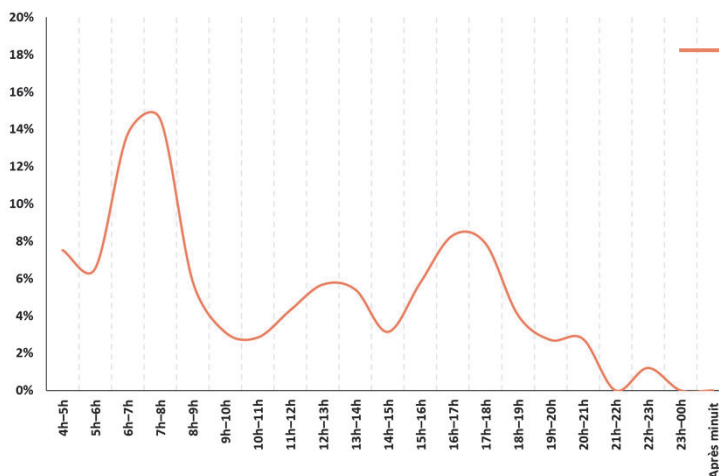
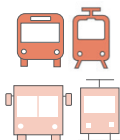
Une pratique forte en milieu de journée : > 35 %, faible la nuit : < à 10 %.

Voiture



Une utilisation importante tout au long de la journée et très forte la nuit : > à 70 %.

Tous TC



Des TC surtout utilisés lors de la pointe du matin et du soir.

Source : Adeus, EMC² 2025
Exploitation Afut Sud-Alsace



5. OU & QUAND ?

Transfrontalier : les flux

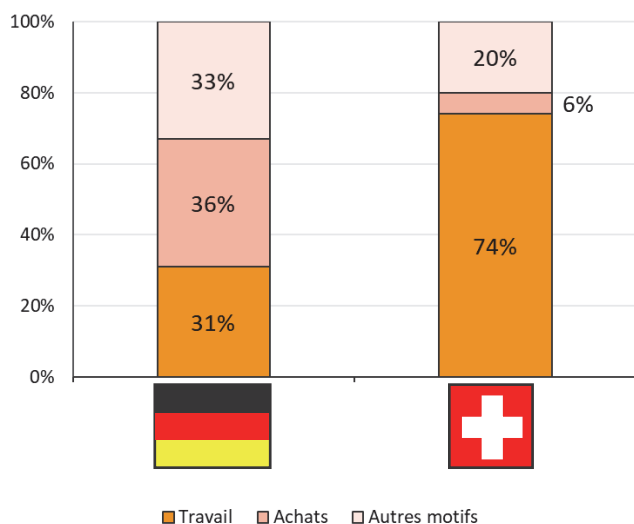
Nombre de déplacements transfrontaliers – SCOT – 2025

	Nombre & part des déplacements vers l'Allemagne 		Nombre & part des déplacements vers la Suisse 	
Montagne - Vignoble & Ried	205	35%	377	65%
Colmar-Rhin-Vosges	5 488	78%	1 573	22%
Rhin Vignoble Grand-Ballon	742	36%	1 320	64%
Pays Thur Doller	601	29%	1 503	71%
Région Mulhousienne	4 632	21%	17 085	79%
Pays du Sundgau	835	6%	12 497	94%
Agglomération de Saint-Louis	6 323	17%	30 035	83%
Total Bassin Sud	18 826	23%	64 390	77%

Avec **64 000 déplacements** en échange avec la **Suisse** et **19 000 avec l'Allemagne**, l'attraction exercée par la Confédération Helvétique est trois fois plus forte que celle de l'Allemagne. Au sud de l'agglomération de Colmar, les flux transfrontaliers sont majoritairement orientés vers la Suisse. Avec **30 000 déplacements par jour**, les échanges entre Saint-Louis Agglomération et la Suisse sont particulièrement importants.

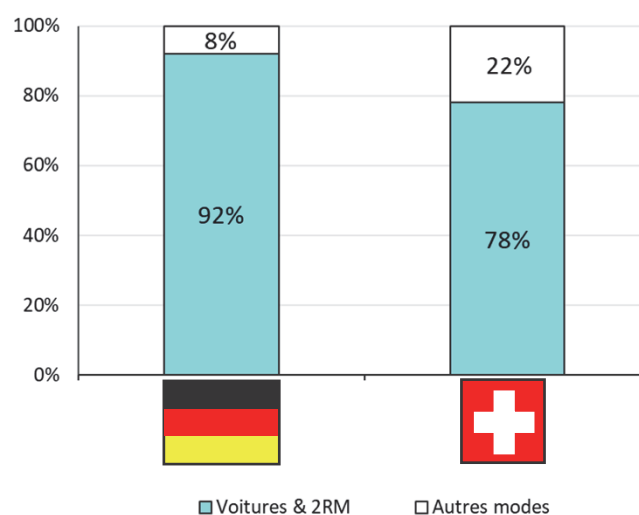
Transfrontalier : motifs et modes

Motifs des déplacements transfrontaliers
Bassin Sud Alsace - 2025



A l'échelle du Sud Alsace, les déplacements vers la Suisse sont principalement liés au travail : **74 %**. Ceux à destination de l'Allemagne sont motivés à la fois par le travail : **31 %** et par les achats : **36 %**.

Part modale des déplacements transfrontaliers
Bassin Sud Alsace - 2025



Les déplacements vers la Suisse et l'Allemagne sont majoritairement réalisés en voiture. Les alternatives à la voiture représentent toutefois **22 %** des déplacements à destination de la Suisse.

Précision : déplacements internes à l'aire d'enquête Haute-Alsace et en échange avec l'extérieur.



5. OU & QUAND ?

Quels sont les liens avec l'agglomération mulhousienne ?

Jusqu'à présent, les analyses se concentraient sur le lieu de résidence des habitants. Mais il est également pertinent d'étudier les échanges entre le Bassin Sud Alsace et l'agglomération mulhousienne afin d'apprécier l'attractivité de cette dernière.

Fréquence déclarée de fréquentation de l'agglomération mulhousienne dans le Bassin Sud (hors hab. de l'agglo.)

	3 X par semaine ou plus	2 X par semaine	1 X par semaine	Environ 1 X par mois	Rarement : - de 5 X par an	Jamais	Total
Bassin Sud hors agglo. mulhousienne	41 058	16 628	31 296	84 657	119 318	93 873	386 830
	11%	4%	8%	22%	31%	24%	100%

45 % des habitants du Bassin Sud Alsace, hors agglomération mulhousienne, déclarent fréquenter au moins une fois par mois la plus grande localité du Haut-Rhin .

Mode principal déclaré de fréquentation de l'agglomération mulhousienne m2A dans le Bassin Sud (hors hab. agglo.)

	En vélo	En train	En autocar	En deux roues motorisés	En voiture	Autre	Total général
Bassin Sud hors agglo. mulhousienne	1 251	30 965	940	1 844	254 219	3 738	292 957
	0%	11%	0%	1%	87%	1%	100%

Avec une part de la voiture à **87 %**, l'écrasante majorité des personnes rejoignent l'agglomération mulhousienne en automobile. Avec une part de **11 %**, le train représente un mode de déplacement non négligeable.

Motif principal déclaré de fréquentation de l'agglomération mulhousienne dans le Bassin Sud (hors hab. de l'agglo.)

	Travail	Etudes	Accompagnement	Achats	Démarches santé	Autres démarches	Visite	Loisirs	Autre	Total général
Bassin Sud hors agglo. mulhousienne	48 747	6 230	2 758	115 927	42 648	12 130	25 017	38 511	990	292 957
	17%	2%	1%	40%	15%	4%	9%	13%	0%	100%

Les habitants du Bassin Sud Alsace, hors agglomération mulhousienne, fréquentent la plus grande localité du Haut-Rhin principalement pour des motifs d'achats : **40 %** avant même le motif travail : **17 %**, puis en troisième position pour la santé : **15 %**.

Source : Adeus, EMC² 2025 Exploitation Afut Sud-Alsace

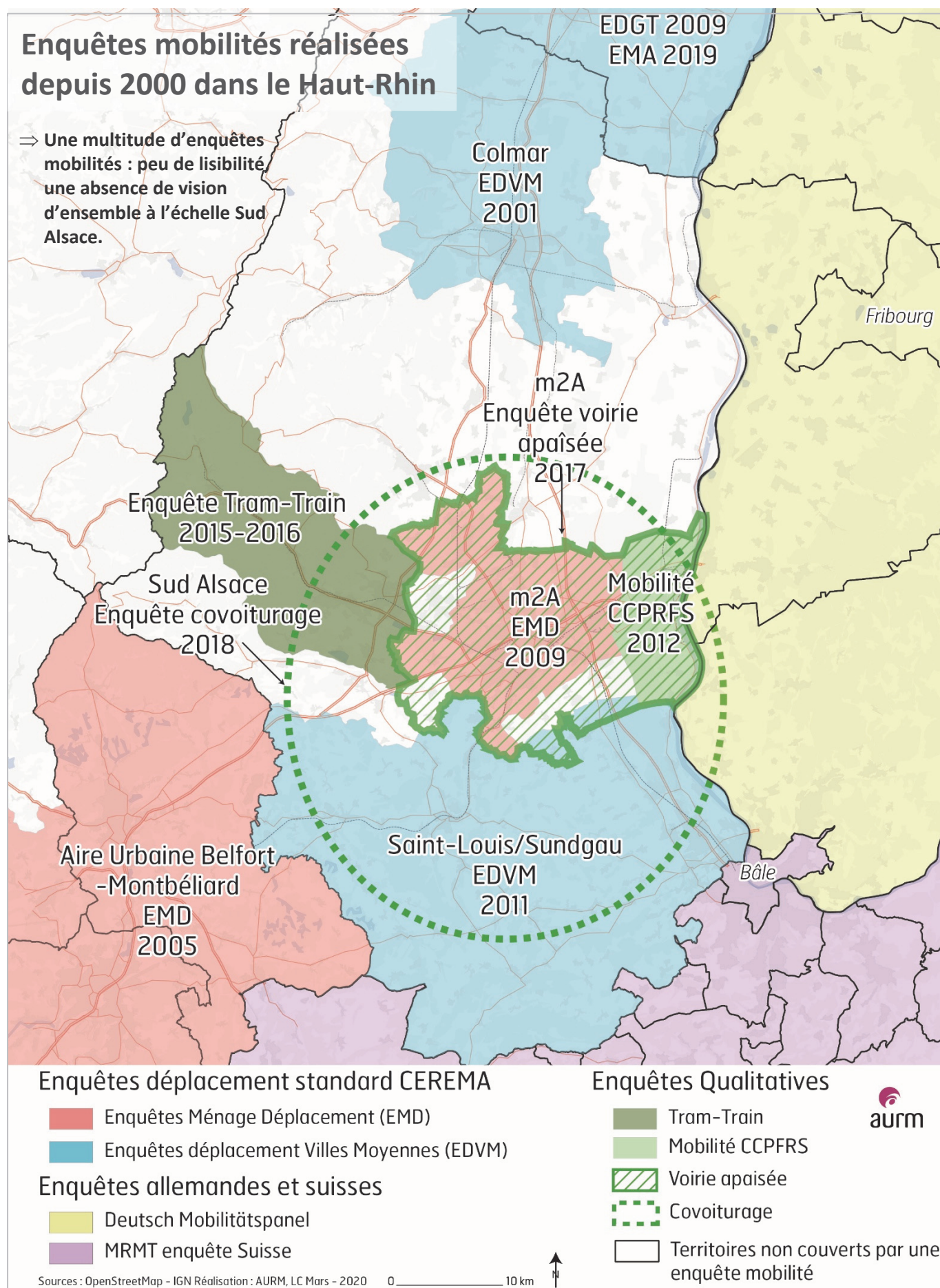
Précision : personnes de 5 ans et plus.



Annexes

- ❑ Annexe n° 1 : situation avant EMC2 2025
- ❑ Annexe n° 2 : déroulement de l'enquête
- ❑ Annexe n° 3 : note méthodologique EMC2
- ❑ Annexe n° 4 : Glossaire.

ANNEXE N° 1 : situation avant EMC2 2025





ANNEXE N° 2 : déroulement de l'enquête

Les grands principes de réalisation de l'EMC2 sont les suivants :

- ❑ Des **entretiens réalisés du mardi au samedi** par des enquêteurs spécialement formés.
- ❑ L'enquête ne porte que sur les déplacements réalisés pendant les jours ouvrés, du **lundi au vendredi**. Elle se concentre également sur la période «de plein fonctionnement du territoire», hors week-end, vacances scolaires, jours fériés et conditions anormales de déplacement (fortes intempéries...).
- ❑ Le questionnaire est basé sur des **questions standardisées pour l'ensemble des enquêtes** «Standards» à l'échelle nationale auxquelles ont été ajoutées quelques questions d'intérêt local.
- ❑ Le questionnaire comprend une **fiche «Ménage»** (caractéristiques du ménage), une **fiche «Personne»** (caractéristiques de la personne), et une **fiche «Déplacements»** (caractéristiques des déplacements), remplies pour chaque personne enquêtée.

- ❑ **L'intégralité des déplacements réalisés par les personnes interrogées la veille du jour d'enquête ont** été recensés, quel que soit leur motif ou le mode de déplacement utilisé. Les caractéristiques de ces déplacements (motifs, modes, origine et destination, heures de départ et d'arrivée, etc.) ont été renseignées de manière précise. Au total, 28 774 déplacements ont ainsi été détaillés au cours des quinze semaines d'enquête.
- ❑ Au total, **50 «secteurs de tirage»** ont été définis sur le périmètre d'enquête bassin Sud Alsace. La méthodologie fixe pour objectif d'enquêter un échantillon minimal de **160 personnes** (enquêtes validées, hors rebuts et refus) dans chaque secteur de tirage. Trois secteurs de tirage ont été sur-échantillonnés, avec 200 personnes enquêtées.
- ❑ Seules les **personnes de cinq ans et plus** ont été enquêtées.
- ❑ **Précision** : ce type d'enquête ne permet pas de recueillir des informations sur les déplacements des personnes résidant en dehors de l'aire d'étude et qui viendraient sur le territoire, ni sur les flux transitant par le territoire, ni sur le transport de marchandises.

Les 3 grandes fiches du questionnaire



Fiche ménage
Composition, logement, motorisation...



Fiche Personne
Age, occupation, permis de conduire, abonnement...



Fiche Déplacements
Origine & destination, motifs, modes, durée...





ANNEXE N° 3 : note méthodologique EMC2

L'EMC2 est un dispositif d'observation des pratiques de mobilité, conçu pour collecter des données fiables et comparables sur les déplacements quotidiens des ménages d'un territoire.

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

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

Une mise à jour de ces données s'avère nécessaire. Cette enquête réalisée en Nord Alsace en 2024 et en Sud Alsace en 2025 offre une remise à niveau de la connaissance des pratiques de mobilité.

Rappel général sur la méthodologie de l'EMC²

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

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

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

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

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

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

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



ANNEXE N° 3 : note méthodologique EMC2

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

Le redressement

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

Il se déroule en deux phases :

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

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

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

La précision des données et les intervalles de confiances

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

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

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

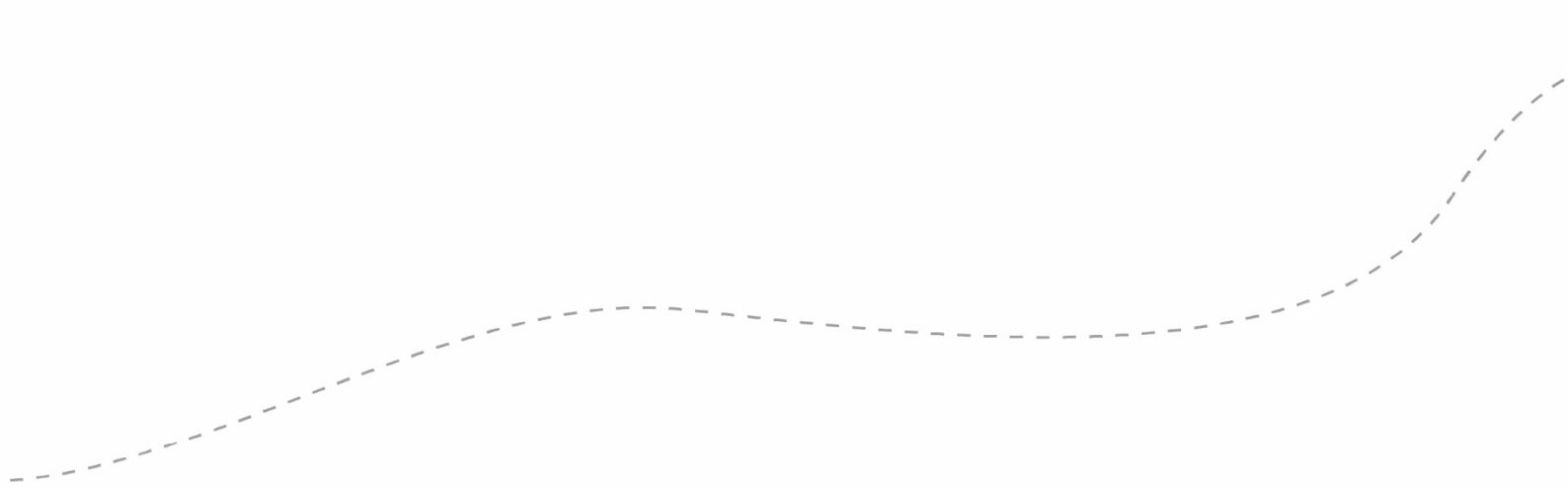
Avant d'interpréter des données, il est important de bien comprendre ce que chaque jeu de données représente.

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

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

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

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





ANNEXE N° 4 : Glossaire

ADEME	Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie
2RM	2 Roues Motorisé
ADEUS	Agence d'Urbanisme de Strasbourg Rhin Supérieur
Afut	Agence de fabrique urbaine et territoriale (Afut) du Sud-Alsace
CA	Communauté d'Agglomération
CC	Communauté de Communes
CEA	Collectivité Européenne d'Alsace
CEREMA	Centre d'Etudes et d'expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement
COM	Contrat Opérationnel de Mobilité
CRV	Colmar-Rhin-Vosges
DEEM	Diagnostic Energie Emissions des Mobilités
DGFIP	Direction Générale des Finances Publiques
DREAL	Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
EMC2	Enquête Mobilité Certifiée Cerema
EMD	Enquête Ménage-Déplacement
EMS	Eurométropole de Strasbourg
EPCI	Etablissement Public de Coopération Intercommunale
IGN	Institut National de l'information Géographique et forestière
INSEE	Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques
m2A	Mulhouse Alsace Agglomération
MAP	Marche A Pied

MVR	Montagne - Vignoble & Ried
OD	Origine-Destination
PCAET	Plan Climat-Air-Energie Territorial
PETR	Pôle d'Equilibre Territorial et Rural
PdM	Plan de Mobilité
PdMS	Plan de Mobilité Simplifié
PLUi	Plan Local d'Urbanisme intercommunal
PTD	Pays Thur Doller
RGE	Region Grand Est
RM	Région Mulhousienne
RP	Recensement de la Population
RVGB	Rhin Vignoble Grand-Ballon
SCOT	Schéma de Cohérence Territoriale
SLA	Saint-Louis Agglomération
TC	Transport en Commun
TCU	Transport en Commun Urbain
TER	Transport Express Régional
TGV	Train à Grande Vitesse
VPC	Véhicule Particulier Conducteur
VPP	Véhicule Particulier Passager
VTC	Voiture de Transport avec Chauffeur





CONTACT

Afut Sud-Alsace
33 avenue de Colmar
68200 MULHOUSE

www.afut-sudalsace.org

Direction de la publication

Viviane BEGOC, directrice de l'Agence

Conception et rédaction

Stéphane DREYER, chef de projet de la mission
stephane.dreyer@afut-sudalsace.org – tel : 03 69 77 60 81
Klervi ANTHOINE, co-cheffe de projet / référente statistique.
klervi.anthoine@afut-sudalsace.org – tel : 03 69 77 60 81

Données

Source : Adeus, EMC² 2025 - Exploitation Afut Sud-Alsace

Cartographie

Anne LICHTLÉ

Iconographie page de garde / bandeaux

Adeus

Toute reproduction autorisée avec mention précise de la source et référence exacte.