

ENQUÊTE MOBILITÉ

2024-2025

RÉSULTATS ESSENTIELS

Juin 2026



Version finale 15 07 2026

AGGLOMERATION DE SAINT-LOUIS & PAYS DU SUNDGAU LES GRANDS CHIFFRES CLES



SYNTHESE

Agglomération de Saint-Louis

Le périmètre de l'analyse principale correspond à l'agglomération de Saint-Louis (40 communes). Pour ce territoire de **82 200 habitants**, les chiffres clés de l'EMC2 2025 sont les suivants :

Les déplacements

- **3,6** déplacements par jour et par personne.
- **11 %** d'immobiles.
- **277 400** déplacements par jour réalisés par les habitants.
- **43 km** : budget distance quotidien / habitant.
- **2 869 000 km** générés par les déplacements.
- **72 min** : budget temps quotidien / habitant.
- **23 %** d'actifs télé-travaillant au moins 1 X / mois => une pratique restant relativement modeste.

Les motifs de déplacement

- **18 %** : motif travail.
- **13 %** : motif école / études.
- **19 %** : motif achats et **16 %** : accompagnement.

Les motifs travail et école / études représentent « **seulement** » **31 %** des déplacements.

L'équipement des ménages

Avec **1,5** voitures et **1,8** vélos par ménage, le taux d'équipement est similaire, mais l'usage de la voiture est **10 fois plus important** que celui du vélo.

Les caractéristiques des déplacements

- **59 %** des déplacements en voiture, **27 %** à pied, **6 %** en TC et **6 %** à vélo => la **voiture demeure le mode de déplacement dominant** et représente **deux déplacements sur trois** dans l'agglomération de Saint-Louis.
- **83 %** des kilomètres en voiture, **1 %** à pied, **12 %** en TC et **2 %** à vélo :
 - La marche est le deuxième mode de déplacement, mais elle ne représente qu'environ 1 % des distances parcourues.
 - Les TC sont sur la troisième marche avec une part modale de 6 % mais présentent une part kilométrique significative de 12 %.
- **46 %** des déplacements sont < à 3 km : un **potentiel de développement pour la marche et le vélo**.

La singularité des flux en échange avec la Suisse

- **30 000** déplacements en échange avec la Suisse => **11 %** des flux de l'agglomération de Saint-Louis qui pèsent **32 %** des km parcourus.
- **75 km** de budget distance moyen quotidien contre 35 km dans le Bassin Sud.
- **1h26** de budget temps : + 22 min par rapport au Bassin Sud.

=> Des déplacements **plus longs en distance et en durée**.

Evolution 2011-2025

- **+ 15 %** de déplacements : massification des flux dans l'agglomération de Saint-Louis.
- **+ 25 %** de km parcourus par les habitants.
- Le renforcement de la part modale déplacement de la marche, le maintien du vélo et des TC, la baisse de la voiture.
- Des parts modales kilométriques qui restent quasi-inchangées.

Le très bon positionnement du vélo

Par rapport à des territoires comparables transfrontaliers comme Annemasse, Longwy ou Thionville, l'Agglomération de Saint-Louis se distingue par une très forte pratique du vélo.

Pays du Sundgau

Le Pays du Sundgau regroupe 108 communes et **69 000 habitants**. Les grands chiffres liés à la mobilité, aux motifs sont relativement voisins de l'Agglomération de Saint-Louis. Ce territoire se distingue par :

- **63 %** des déplacements en voiture, **26 %** à pied, **6 %** en TC et seulement **2 %** à vélo => la **voiture dominante**, un rôle non négligeable joué par les TC (scolaires, RPI).
- **83 %** des kilomètres en voiture, **1 %** à pied, **10 %** en TC : des parts modales kilométriques négligeables pour les modes actifs et importante pour les TC.
- **42 %** des déplacements sont < à 3 km : une part modeste en raison d'une faible densité.

A la différence de l'Agglomération de Saint-Louis, les déplacements dans le Pays du Sundgau n'ont pas connu de changements significatifs au cours de la période 2011-2025.



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.....	9

2. Combien de déplacements effectuent-ils ? 11

La mobilité des personnes.....	12
Les immobiles et les hypermobiles.....	13
Le nombre de déplacements du territoire.....	14
Les distances parcourues par les habitants.....	16
Les distances générées.....	17
Le budget temps de déplacement des personnes.....	18
Le télétravail.....	19
Les caractéristiques des déplacements en échange avec la Suisse.....	20

3. Pourquoi se déplacent-ils ?.....21

Les motifs de déplacement.....	22
L'évolution de la mobilité suivant l'âge.....	23
L'évolution de la mobilité suivant l'âge et le genre.....	24

4. Comment se déplacent-ils ?.....25

Le taux de possession d'un abonnement TC.....	27
Le taux de possession du permis de conduire.....	27
L'équipement voitures des personnes et des ménages.....	28
L'équipement vélos des personnes et ménages.....	29
Les parts modales de déplacement.....	30
Les parts modales kilométriques.....	33
Tranches de distance : nb. de déplacements.....	36
Tranches de distance : parts modales déplacements.....	37
Tranches de distance : parts modales kilométriques.....	38
Les parts modales selon les motifs.....	39
Les parts modales selon le genre.....	40
Les parts modales selon l'âge.....	41
L'âge suivant les modes.....	42
Les motifs d'utilisation des modes de déplacement.....	43
Le nombre moyen de personnes par voiture.....	44

5. Où et quand se déplacent-ils ?.....45

Les déplacements au cours de la journée.....	46
Les parts modales au cours de la journée.....	47

6. Quelles évolutions 2011-2025 ?.....49

La socio-démographique.....	50
La mobilité et les déplacements.....	50
Les distances.....	51
La durée.....	51
Les parts modales de déplacement.....	52
Les parts modales kilométriques.....	54
Les déplacements au cours de la journée.....	56
Les agglomérations de comparaison : parts modales.....	58

Annexes.....59

Annexe n° 1 : déroulement de l'enquête.....	60
Annexe n° 2 : note méthodologique EMC2.....	61
Annexe n° 3 : glossaire.....	63



INTRODUCTION

Rapport résultats essentiels : Agglo. St-Louis, Pays du Sundgau

Objectifs

Le présent rapport, **réalisé par l'Afut Sud Alsace**, donne les premiers et principaux résultats de cette enquête à l'échelle de **l'Agglomération de Saint-Louis** (40 communes) et du Pays du Sundgau (108 communes). Il propose une analyse approfondie pour l'agglomération de Saint-Louis. Il réalise également une **comparaison** de certains indicateurs : **EDVM 2011, EMC2 2025**.

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 ?

6. Quelles évolutions 2011-2025 ?

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

L'agglomération de Saint-Louis en chiffres :

- **15 semaines de collecte téléphonique** : janvier à mai 2025.
- **5 secteurs de tirage** : **40 communes** et **84 055 hab.**
- **720 ménages** enquêtés.
- **890 personnes** interrogées, soit **1,1 %** de la population.
- **3 047 déplacements** décrits.

Analyse à deux entrées

Dans le rapport « Résultats essentiels – Agglomération de Saint-Louis & Pays du Sundgau », les données sont analysées à partir de deux entrées :

□ Entrée n° 1 : situation 2025

Niveau 1 : **l'Agglomération de Saint-Louis** constitue le **cœur de l'analyse**. L'ensemble des chiffres clés et des commentaires est basé sur ce territoire.

Niveau 2 : **Pays du Sundgau** => les données sont également mobilisées à l'échelle de ce PETR regroupant 2 intercommunalités : la Communauté de Communes du Sundgau et la Communauté de Communes Sud Alsace Largue.

Afin de situer ces territoires par rapport à des échelles supérieures (comparaisons), l'analyse s'appuie sur deux périmètres complémentaires :

- Niveau 3 : le Bassin de Mobilité de Haute-Alsace (Haut-Rhin sans le Val d'Argent) abrégé « **Bassin Sud** » ou « Bassin Sud Alsace » dans les tableaux, les graphiques et les commentaires.
- Niveau 4 : le « **Bassin Sud** », sans **agglomérations de Colmar et de Mulhouse**.

Les quatre niveaux d'analyse sont mobilisés dans les 5 premières parties du rapport.

□ Entrée n° 2 : comparaison EDVM 2011/EMC2 2025

L'approche compare les résultats de deux enquêtes :

- **L'EDVM de 2011** (Saint-Louis / Bâle-Partie française), qui couvrait les 148 communes du Pays du Sundgau et de l'Agglomération de Saint-Louis.
- **L'EMC2 de 2025**.

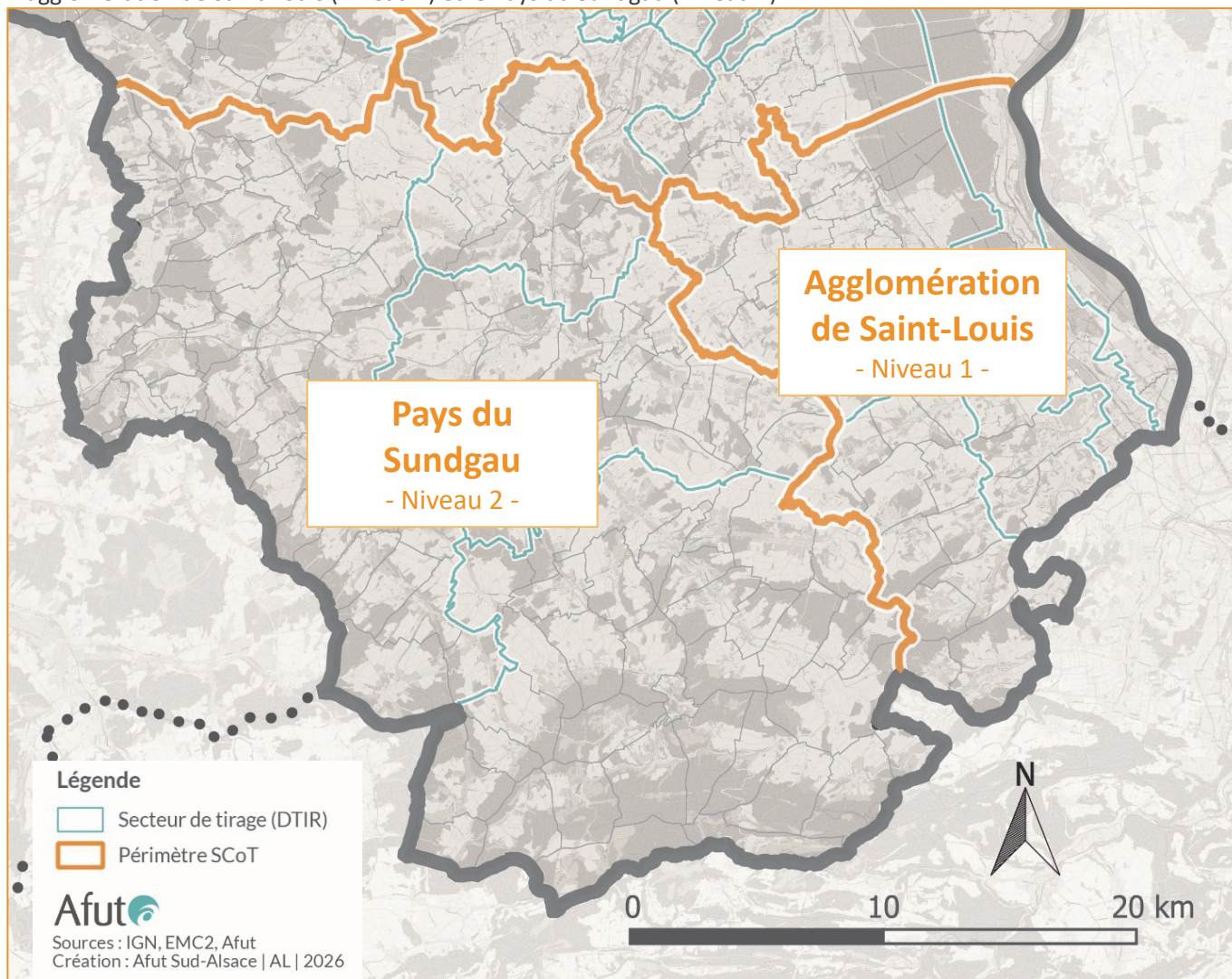
Pour observer l'évolution des indicateurs clés, les comparaisons sont déclinées aux échelles de l'Agglomération de Saint-Louis et du Pays du Sundgau. La partie 6 du rapport est consacrée à cette analyse comparative.



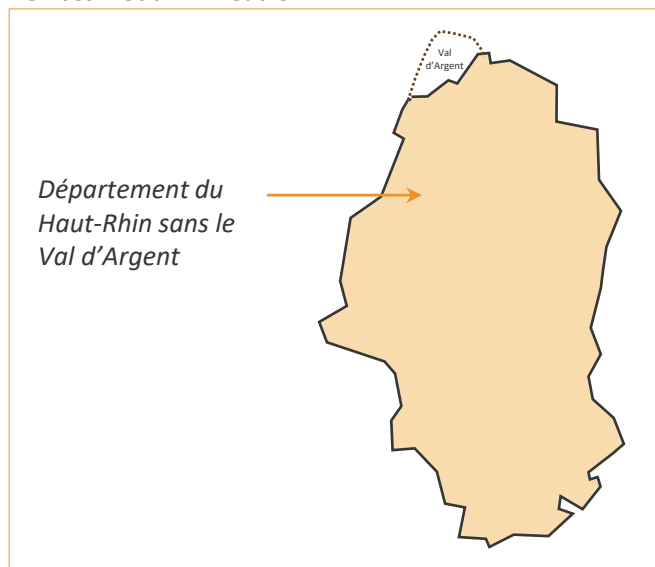
INTRODUCTION

Les périmètres d'analyse

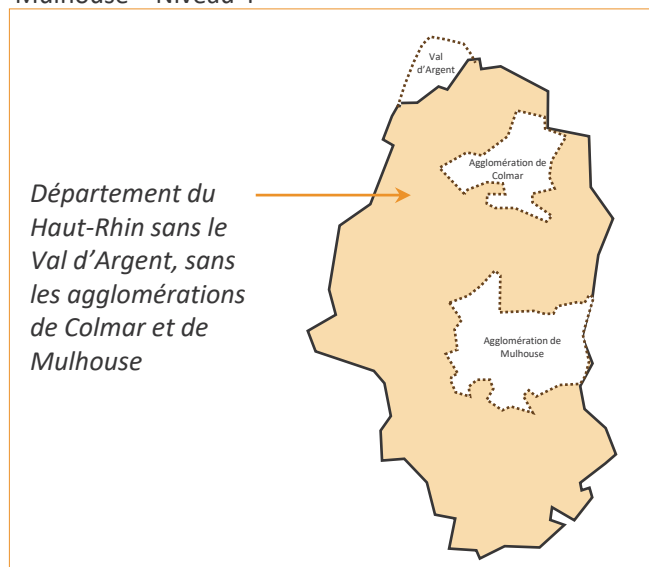
L'agglomération de Saint-Louis (Niveau 1) et le Pays du Sundgau (Niveau 2)



Le Bassin Sud – Niveau 3 –



Le Bassin Sud hors agglomérations de Colmar et de Mulhouse – Niveau 4 –





INTRODUCTION

Rappel du contexte général de l'enquête

L'enjeux de l'échelle du Bassin Sud Alsace

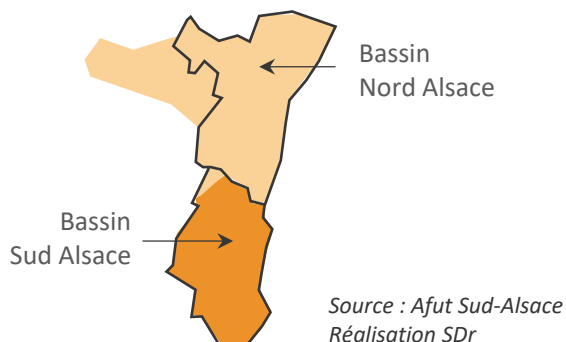
Compte tenu de leurs natures diverses, de leurs périmètres et de leur échelonnement dans le temps, les enquêtes mobilité réalisées à l'échelle du Sud Alsace au cours de la période 2000-2019 ne permettent pas d'avoir une vision complète et homogène de la mobilité des résidents.

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 Bassin 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 pour 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**.

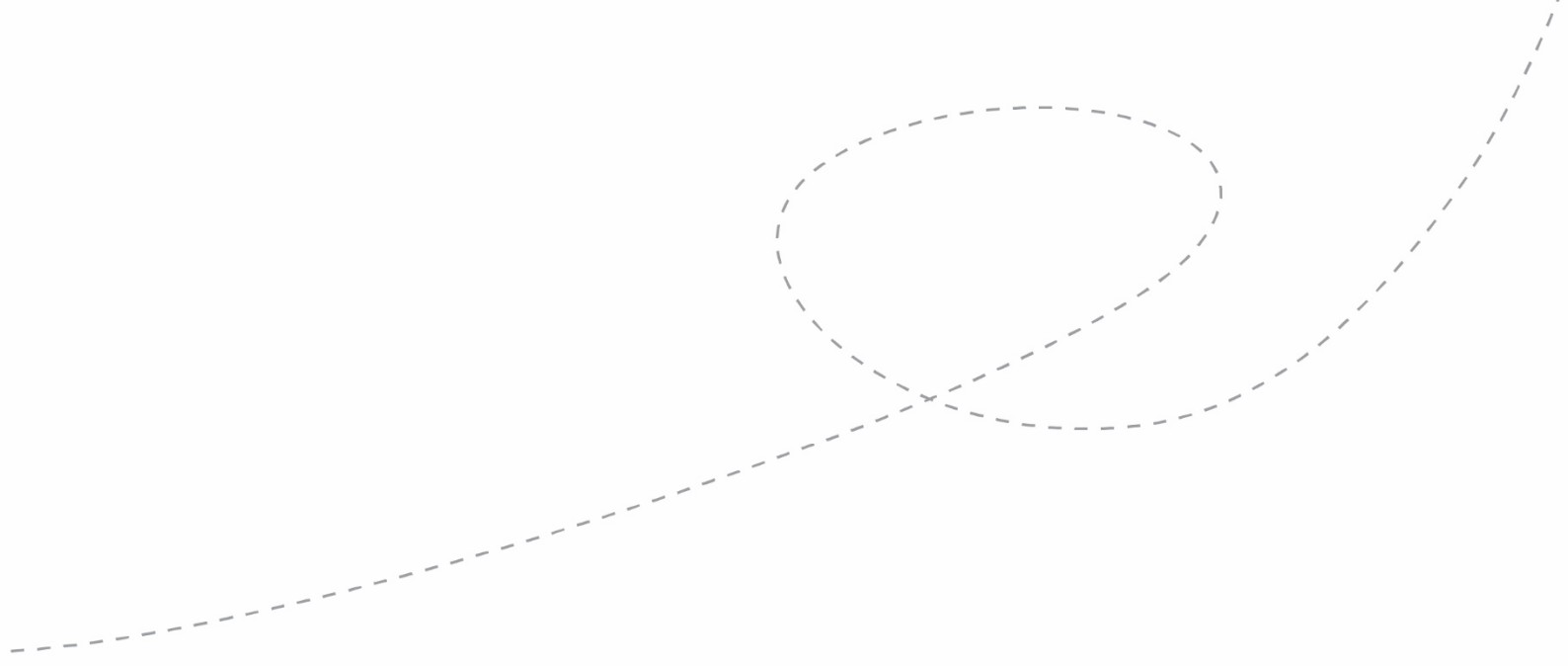
CEREMA : garant de la méthodologie

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°1 et 2 P 60 à 62.

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
Agglomération de St-Louis	36 762
Pays du Sundgau	29 761
Total <i>Agglo St-Louis + Pays du Sundgau</i>	66 523
Bassin Sud	333 766
Bassin Sud hors agglo Colmar et Mulhouse	160 471

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

L'agglomération de Saint-Louis compte 36 800 ménages, soit **11 %** des ménages du Bassin Sud Alsace.

Agglomération de Saint-Louis :

36 800 ménages



Définition ménage : ensemble des personnes occupant un même logement.

Nombre d'habitants

	2025
Agglomération de St-Louis	82 201
Pays du Sundgau	69 045
Total <i>Agglo St-Louis + Pays du Sundgau</i>	151 246
Bassin Sud	741 705
Bassin Sud hors agglo Colmar et Mulhouse	362 919

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

Saint-Louis Agglomération est un important pôle démographique, concentrant **11 %** des habitants du Bassin Sud Alsace

Agglomération de Saint-Louis :

82 200 habitants



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

1. QUI ?

Age moyen des habitants

	2025
Agglomération de St-Louis	40,6 ans
Pays du Sundgau	42,6 ans
<i>Total Agglo St-Louis + Pays du Sundgau</i>	<i>41,5 ans</i>
Bassin Sud	41,6 ans
Bassin Sud hors agglo Colmar et Mulhouse	42,3 ans

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

L'agglomération de Saint-Louis se distingue comme un **territoire «jeune»**. Cela pourrait s'expliquer en partie par la forte croissance démographique portée par l'augmentation du nombre d'actifs.

Agglomération de Saint-Louis :

40,6 ans
d'âge moyen



L'occupation principale des habitants en 2025

	Travail	Etudes	Chômeurs	Retraités	Reste au foyer	Autres occupations
Agglomération de St-Louis	44%	20%	5%	21%	3%	8%
Pays du Sundgau	45%	20%	4%	24%	2%	6%
<i>Total Agglo St-Louis + Pays du Sundgau</i>	<i>44%</i>	<i>20%</i>	<i>4%</i>	<i>22%</i>	<i>3%</i>	<i>7%</i>
Bassin Sud	41%	20%	5%	23%	4%	7%
Bassin Sud hors agglo Colmar et Mulhouse	43%	19%	4%	24%	3%	7%

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

L'agglomération de Saint-Louis compte une importante part de personnes ayant un travail : **44 %**. C'est **3 pts** de plus que dans l'ensemble du Bassin Sud. Elle concentre **20 %** de personnes en âge scolaire ou étudiantes, **5 %** de chômeurs, **21%** de retraités, **3 %** de personnes au foyer et **8 %** ayant une autre occupation. Par rapport à l'ensemble du Bassin Sud (23%) et au Sundgau (24 %), l'agglomération se distingue par une part plus faible de retraités (21 %).

L'occupation principale des habitants est un indicateur important car elle structure **les pratiques de déplacement**.



1. QUI ?

Zoom

Chiffres clés occupations principales des habitants - 2025

Agglomération de Saint-Louis

44 % des personnes ayant un travail



20 % de scolaires et d'étudiants



5 % des personnes en recherche d'emploi



21 % de retraités



3 % des habitants restant au foyer



8 % des personnes ayant une autre occupation

Pays du Sundgau

45 % des personnes ayant un travail



20 % de scolaires et d'étudiants



4 % des personnes en recherche d'emploi



24 % de retraités



2 % des habitants restant au foyer



6 % des personnes ayant une autre occupation



2 • Combien de déplacements effectuent les habitants?





2. COMBIEN ?

Nombre de déplacements par jour et par personne

La mobilité dans l'agglomération de Saint-Louis et le Pays du Sundgau

	2025
Agglomération de St-Louis	3,6
Pays du Sundgau	3,4
Total Agglo St-Louis + Pays du Sundgau	3,5
Bassin Sud	3,6
Bassin Sud hors agglo Colmar et Mulhouse	3,7

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

Les habitants du secteur ludovicien réalisent 3,6 déplacements par jour et par personne. Ils présentent une **mobilité située dans la moyenne du Bassin Sud Alsace**. La mobilité est plus faible dans le Sundgau (3,4). Les chiffres relevés correspondent aux ordres de grandeur observés à l'échelle nationale.

Agglomération de Saint-Louis :

3,6 déplacements par
jour et par personne



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.

2. COMBIEN ?

Part des personnes immobiles

	2025
Agglomération de St-Louis	11%
Pays du Sundgau	11%
Total <i>Agglo St-Louis + Pays du Sundgau</i>	11%
Bassin Sud	10%
Bassin Sud hors agglo Colmar et Mulhouse	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. Elle reste dans leur logement. A l'échelle nationale, le même taux peut être observé.

L'immobilité est **homogène** suivant les territoires.

Agglomération de Saint-Louis :

11 % d'immobiles



Part des personnes hypermobiles

	2025
Agglomération de St-Louis	5%
Pays du Sundgau	3%
Total <i>Agglo St-Louis + Pays du Sundgau</i>	4%
Bassin Sud	3%
Bassin Sud hors agglo Colmar et Mulhouse	4%

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.

À Saint-Louis, la part d'hypermobiles s'élève à 5 %, alors que ce **taux se situe entre 3% et 4% dans le reste du Bassin Sud**. Cette proportion plus élevée constitue une spécificité locale reflétant une dynamique propre au territoire.

Agglomération de Saint-Louis :

5 % d'hypermobiles



2. COMBIEN ?

Nombre de déplacements réalisés par jour

	2025
Agglomération de St-Louis	277 401
Pays du Sundgau	223 752
Total Agglo St-Louis + Pays du Sundgau	501 153
Bassin Sud	2 454 166
Bassin Sud hors agglo Colmar et Mulhouse	1 225 862

Un jour moyen de semaine, du lundi au vendredi hors vacances scolaires, les habitants de l'agglomération de Saint-Louis effectuent 277 400 déplacements. Cela représente **11 %** des déplacements du Bassin Sud Alsace.

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.

Agglomération de Saint-Louis :

277 400
déplacements
quotidiens



Principaux flux

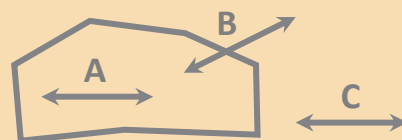
Matrice origine / destination des déplacements dans l'agglomération de Saint-Louis et le Pays du Sundgau - 2025

	Agglo St Louis	Pays du Sundgau	RM	Reste Bassin Sud	Vers Suisse	Vers Allemagne	Vers autres	Total
Agglo St Louis	211 748	6 604	18 785	4 449	14 914	3 059	832	260 391
Pays du Sundgau	6 231	157 248	13 441	7 031	6 642	418	3 491	194 502
RM	19 263	13 435	770 413	60 312	8 224	2 250	4 773	878 671
Reste Bassin Sud	4 460	6 962	59 144	953 754	2 411	3 564	18 636	1 048 931
Vers Suisse	15 122	5 854	8 861	2 362	-	-	-	32 200
Vers Allemagne	3 263	418	2 382	3 472	-	-	-	9 535
Vers autres	670	3 530	6 136	19 600	-	-	-	29 936
Total	260 757	194 051	879 162	1 050 982	32 190	9 291	27 733	2 454 166

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

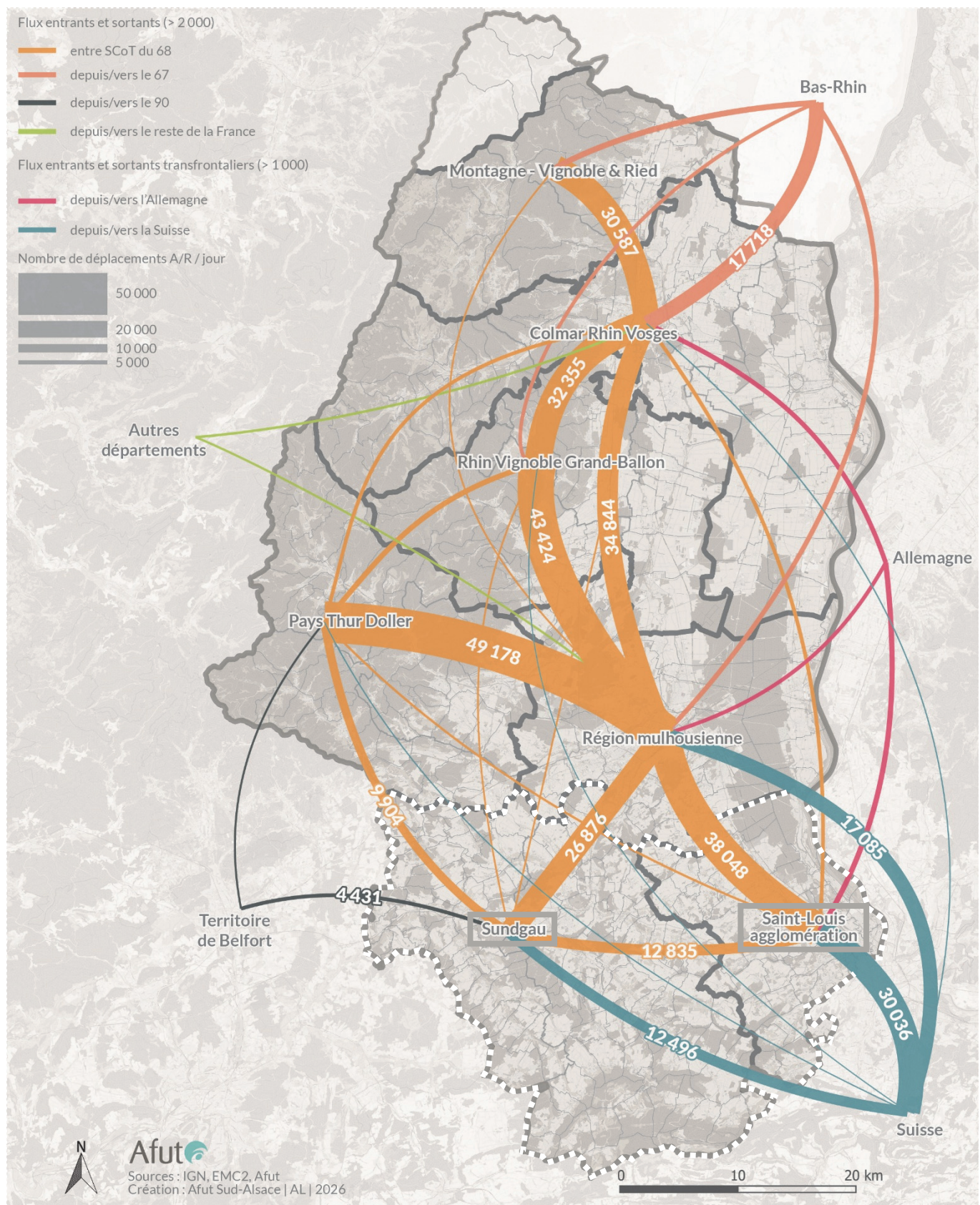
Le tableau montre que **75 %** des déplacements sont internes à SLA. Les flux en échange s'opèrent principalement avec la **région mulhousienne** (38 000 déplacements) et la **Suisse** (30 000 déplacements).

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



L'agglomération ludovicienne présente des **flux d'échanges comparables** avec la région mulhousienne (38 000) et la Suisse (30 000). De son côté, le Pays du Sundgau affiche des **volumes similaires** vers Mulhouse (26 900) et vers l'ensemble Saint-Louis / Suisse (27 300).

2. COMBIEN ?

Distance moyenne d'un déplacement

	2025
Agglomération de St-Louis	11,5 km
Pays du Sundgau	12,4 km
Total <i>Agglo St-Louis + Pays du Sundgau</i>	11,9 km
Bassin Sud	9,5 km
Bassin Sud hors agglo Colmar et Mulhouse	11,4 km

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

La distance moyenne d'un déplacement est de 11,5 km dans l'agglomération de Saint-Louis. Elle est **plus importante que dans le Bassin Sud Alsace** : 9,5 km.

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.

Agglomération de Saint-Louis :

11,5 km parcourus
en moyenne par
déplacement



Budget distance moyen quotidien d'un habitant

	2025
Agglomération de St-Louis	43 km
Pays du Sundgau	44 km
Total <i>Agglo St-Louis + Pays du Sundgau</i>	44 km
Bassin Sud	35 km
Bassin Sud hors agglo Colmar et Mulhouse	30 km

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

Le budget distance quotidien des habitants de l'agglomération ludovicienne s'élève à 43 km. Avec 13 km de plus, il est nettement supérieur à celui observé à l'échelle du Bassin Sud Alsace (30 km). Cela s'explique en grande partie par la **longueur importante des déplacements en lien avec la Suisse**.

Agglomération de Saint-Louis :

43 km parcourus
en moyenne chaque
jour par habitant



Zoom



Budget
distance

=



Mobilité
individuelle

X



Distance
moyenne

2. COMBIEN ?

Total des distances parcourues chaque jour par les habitants

	2025
Agglomération de St-Louis	2 869 000 km
Pays du Sundgau	2 484 000 km
Total <i>Agglo St-Louis + Pays du Sundgau</i>	5 353 000 km
Bassin Sud	20 955 000 km
Bassin Sud hors agglo Colmar et Mulhouse	12 411 000 km

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

Chaque jour de la semaine, les habitants de l'agglomération réalisent 2,9 millions de kilomètres. Cette distance colossale correspond à 8 fois la distance entre la Terre et la Lune !

Agglomération de Saint-Louis :

2 869 000 km

parcourus chaque jour
par les habitants



Zoom

$$\text{Total KM} = \text{Mobilité individuelle} \times \text{Distance moyenne} \times \text{Population}$$

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



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 ?

Durée moyenne d'un déplacement

	2025
Agglomération de St-Louis	19 min
Pays du Sundgau	20 min
Total Agglo St-Louis + Pays du Sundgau	19 min
Bassin Sud	17 min
Bassin Sud hors agglo Colmar et Mulhouse	19 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 distances des déplacements internes et en échanges, inférieures 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.

Dans les secteurs de Saint-Louis et du Sundgau, la durée est supérieure de **2 à 3 min** par rapport à l'ensemble du Bassin Sud Alsace.

Agglomération de Saint-Louis :

19 min pour un déplacement



Budget temps moyen quotidien par personne

	2025
Agglomération de St-Louis	72 min
Pays du Sundgau	71 min
Total Agglo St-Louis + Pays du Sundgau	71 min
Bassin Sud	64 min
Bassin Sud hors agglo Colmar et Mulhouse	70 min

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

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 dans le Bassin Sud Alsace.

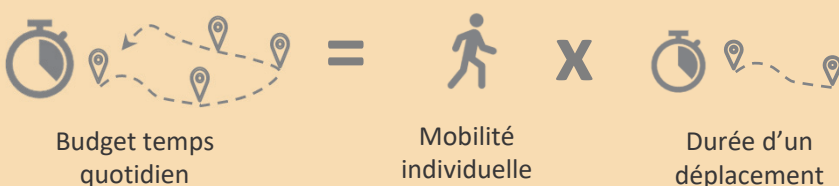
Ces deux territoires s'éloignent du standard français : **une heure de budget-temps par jour**. Cela s'explique notamment par la longueur des trajets domicile-travail à destination de la Suisse.

Agglomération de Saint-Louis :

72 min de budget temps quotidien



Zoom



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
Agglomération de St-Louis	44%	4%	2%
Pays du Sundgau	45%	3%	1%
Total Agglo St-Louis + Pays du Sundgau	44%	3%	1%
Bassin Sud	41%	3%	1%
Bassin Sud hors agglo Colmar et Mulhouse	43%	3%	1%

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

Suite à 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 l'**Agglomération de Saint-Louis**, seuls **4 %** de ces derniers avaient télétravaillé, ce qui représente **2 %** de l'ensemble de la population. Toutefois, il s'agit de l'une des parts les plus élevées du Bassin Sud Alsace.

Agglomération de Saint-Louis :

4 % 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
Agglomération de St-Louis	68%	18%	5%	9%
Pays du Sundgau	78%	10%	5%	7%
Total Agglo St-Louis + Pays du Sundgau	72%	15%	5%	8%
Bassin Sud	77%	13%	4%	7%
Bassin Sud hors agglo Colmar et Mulhouse	75%	12%	5%	9%

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

23 % des personnes travaillant de l'Agglomération de Saint-Louis déclarent avoir télétravaillé au moins une fois dans le mois. La part est bien plus élevée que dans le Pays du Sundgau : **15 %** et pour l'ensemble du Bassin Sud Alsace : **17 %**. L'écart pourrait s'expliquer par une pratique plus fréquente du télétravail chez les frontaliers suisses, bien que celui-ci soit encadré : au maximum deux jours de télétravail par semaine.

Agglomération de Saint-Louis :

23 % des actifs télétravaillent au moins une fois par mois

2. COMBIEN ?

Flux transfrontaliers avec la Suisse

Les caractéristiques des déplacements en échange entre
l'Agglomération de Saint-Louis et la Suisse – 2025



Déplacements quotidiens

30 035 déplacements en échange avec la Suisse :

Canton de Bâle-Ville

14 747



Canton de Bâle-Campagne

6 281



Autres cantons suisses

9 007 dont 63 % dans les 5 cantons :



Argovie



Jura



Soleure



Berne



Zurich

86 % des déplacements en échange avec la Suisse pour le motif travail.



Distances

32 km parcourus en moyenne par déplacement en échange avec la Suisse.

75 km de budget distance moyen quotidien d'un habitant s'étant rendu au moins une fois en Suisse dans la journée.

908 000 km générés chaque jour par les déplacements en échange avec la Suisse soit

32 % du total des distances parcourues.



Durées

36 min pour un déplacement en échange avec la Suisse.

86 min de budget temps moyen quotidien d'un habitant s'étant rendu au moins une fois en Suisse.

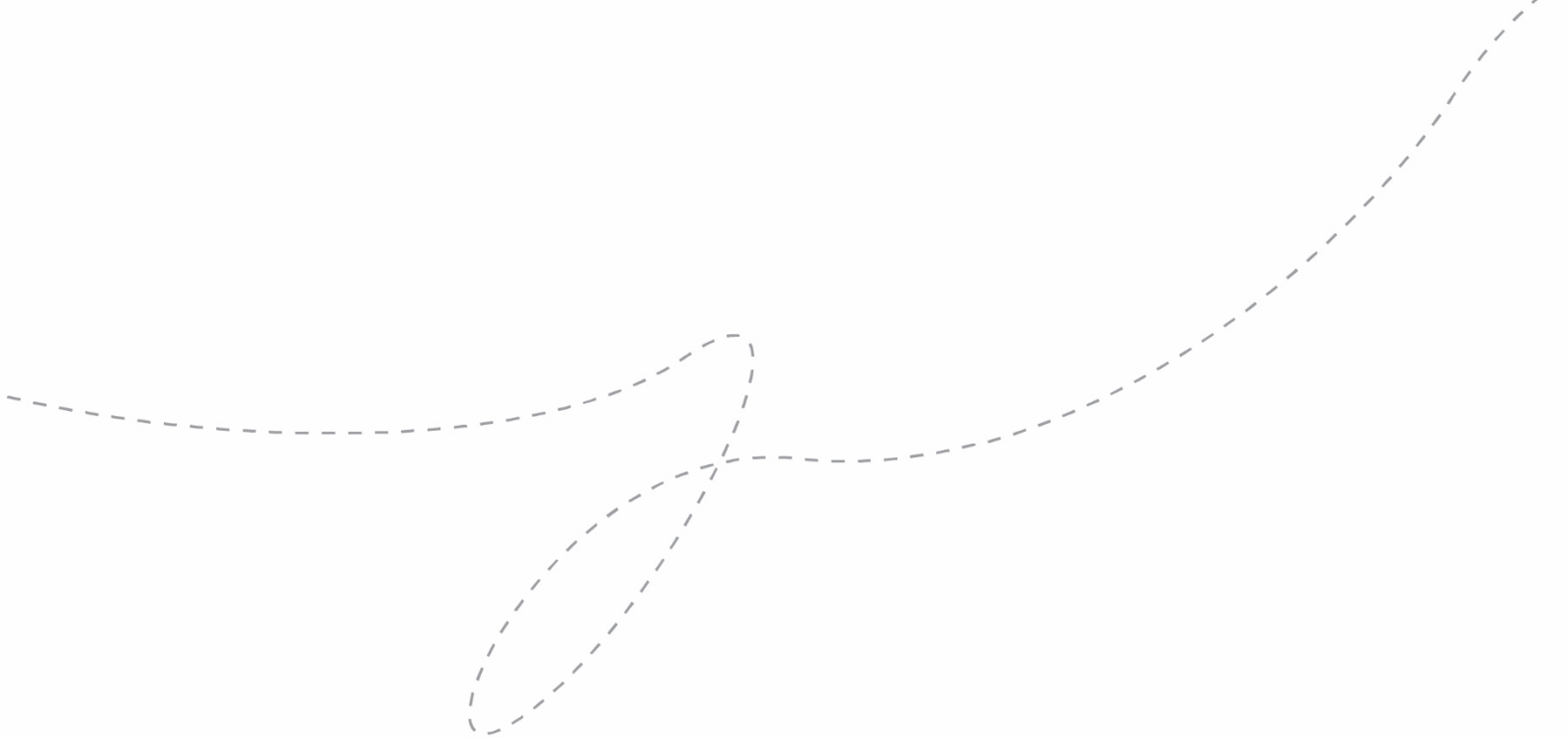
TW

Télétravail des frontaliers

28 % des habitants travaillant en Suisse télétravaillent au moins une fois par semaine.

Les déplacements en échange avec la Suisse sont **3 X** plus longs que ceux mesurés à l'échelle du Bassin Sud Alsace, générant ainsi un budget-distance **2 X** plus important. Ces flux ne représentent « que » **11 %** des déplacements de l'Agglomération de Saint-Louis, mais ils pèsent **32 %** des kilomètres totaux parcourus par les habitants.

En matière de temps, ces trajets s'avèrent également être **2 X** plus longs. Les personnes s'étant rendues au moins une fois en Suisse affichent un budget-temps quotidien d'**1h26** (et jusqu'à **1h31** pour un travailleur frontalier), soit **+ 22 min** par rapport à la moyenne du Bassin Sud. Cette durée globale est ainsi proche de celles des Franciliens : 1h30.



3. Pourquoi les habitants se déplacent-ils?

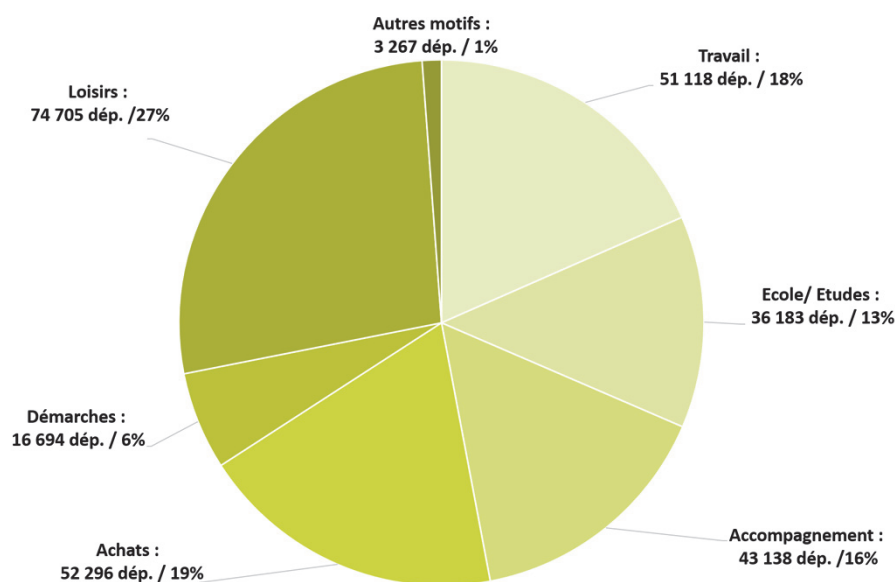




3. POURQUOI ?

Motifs de déplacements

Répartition des motifs de déplacement à destination
Agglomération de Saint-Louis - 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 l'Agglomération de Saint-Louis, le motif travail pèse **18 %** et école / études : **13 %**.

Agglomération de Saint-Louis :

18 % 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, drives 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 – Détail

Répartition des motifs de déplacement à destination – Agglomération de Saint-Louis & Pays du Sundgau - 2025

	Travail	Etudes & Ecole	Accompagnement	Achats	Démarches	Loisirs	Autres
Agglomération de St-Louis	18%	13%	16%	19%	6%	27%	1%
Pays du Sundgau	22%	14%	13%	17%	5%	28%	1%
Total <i>Agglo St-Louis + Pays du Sundgau</i>	20%	13%	15%	18%	6%	27%	1%
Bassin Sud	22%	14%	15%	19%	5%	25%	1%
Bassin Sud hors agglo Colmar et Mulhouse	22%	12%	14%	18%	6%	27%	1%

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

Selon les périmètres, il existe des différences 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 – Agglomération de Saint-Louis & Pays du Sundgau - 2025

	Travail & Chômeurs	Scolaires & Etudiants	Retraités & Population sans activités
Agglomération de St-Louis	49%	20%	32%
Pays du Sundgau	48%	20%	32%
Total <i>Agglo St-Louis + Pays du Sundgau</i>	48%	20%	32%
Bassin Sud	46%	20%	34%
Bassin Sud hors agglo Colmar et Mulhouse	47%	19%	34%

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

Les différences s'avèrent minimales selon le territoire : motif de déplacement et occupation des personnes. La part du motif « travail » est un peu plus basse à Saint-Louis (18 %). Ce résultat s'explique simplement par une mobilité des habitants plus importante (3,6 par jour), ce qui **dilue le poids de la mobilité professionnelle** (dénominateur plus important).

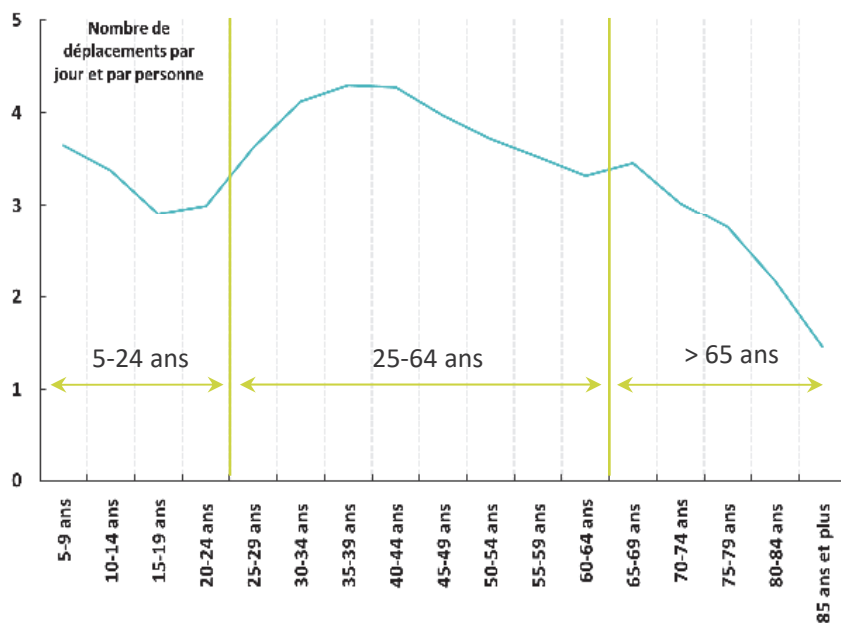


3. POURQUOI ?

Zoom

Mobilité par âge et par genre : repères Bassin Sud Alsace

Différentiel de mobilité par âge – Bassin Sud Alsace – 2025



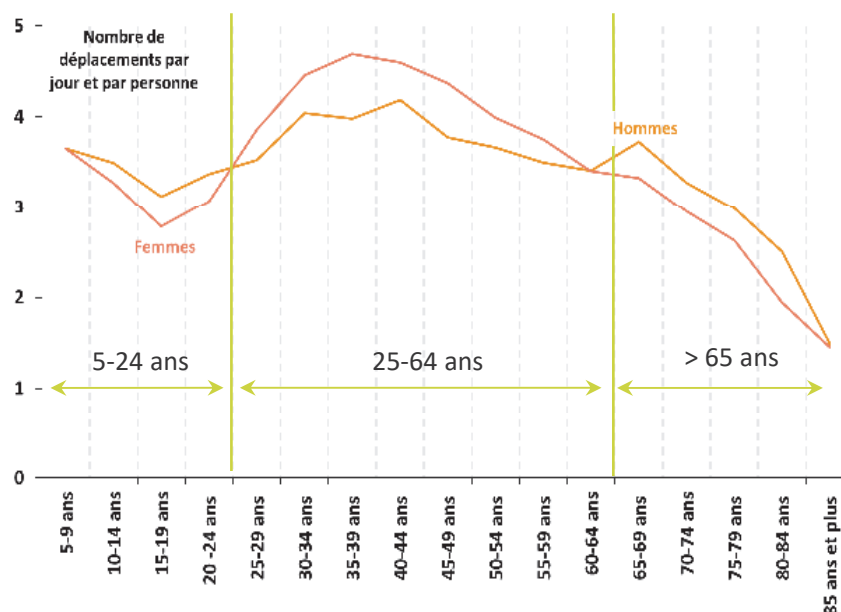
Source : Adeus, EMC² 2025 - Exploitation Afut Sud-Alsace

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.

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 / ou des ménages :**

- Possession abonnement TC et permis de conduire.
- Equipement en voitures et 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.



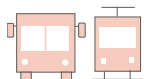
VPP : passager de voiture particulière.



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
Agglomération de St-Louis	17%
Pays du Sundgau	13%
Total Agglo St-Louis + Pays du Sundgau	15%
Bassin Sud	17%
Bassin Sud hors agglo Colmar et Mulhouse	13%

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 l'agglomération de Saint-Louis, 17 % des habitants possèdent un abonnement transports en commun. Ce taux se situe dans la moyenne du Bassin Sud Alsace.

Agglomération de Saint-Louis :

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
Agglomération de St-Louis	93%
Pays du Sundgau	93%
Total Agglo St-Louis + Pays du Sundgau	93%
Bassin Sud	89%
Bassin Sud hors agglo Colmar et Mulhouse	93%

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.

Plus de **neuf personnes majeures sur dix** possèdent le permis de conduire à Saint-Louis. 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 important que dans le Bassin Sud Alsace : **89 %**.

Agglomération de Saint-Louis :

93 % des habitants
ont le permis





4. COMMENT ?

Équipement automobile des personnes

Nombre moyen de voitures par personne majeure

	2025
Agglomération de St-Louis	0,7 voiture/prs.
Pays du Sundgau	0,7 voiture/prs.
<i>Total Agglo St-Louis + Pays du Sundgau</i>	<i>0,7 voiture/prs.</i>
Bassin Sud	0,8 voiture/prs.
Bassin Sud hors agglo Colmar et Mulhouse	0,9 voiture/prs.

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

Avec **0,7 voiture par personne** dans l'Agglomération de Saint-Louis, le taux se situe dans la moyenne basse du Bassin Sud.

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

Agglomération de Saint-Louis :

0,7 voiture par
personne



Équipement automobile des ménages

Nombre moyen de voitures par ménage

	2025
Agglomération de St-Louis	1,5 voiture/mén.
Pays du Sundgau	1,7 voiture/mén.
<i>Total Agglo St-Louis + Pays du Sundgau</i>	<i>1,6 voiture/mén.</i>
Bassin Sud	1,4 voiture/mén.
Bassin Sud hors agglo Colmar et Mulhouse	1,6 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.

Agglomération de Saint-Louis :

1,5 voiture par
ménage



4. COMMENT ?

Equipement en vélos des personnes

Nombre moyen de vélos par personne

	2025
Agglomération de St-Louis	0,8 vélo/prs.
Pays du Sundgau	0,8 vélo/prs.
<i>Total Agglo St-Louis + Pays du Sundgau</i>	<i>0,8 vélo/prs.</i>
Bassin Sud	0,7 vélo/prs.
Bassin Sud hors agglo Colmar et Mulhouse	0,8 vélo/prs.

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

Avec **0,8 vélo par personne** dans l'**Agglomération**, le taux d'équipement est relativement proche de celui du Bassin Sud.

Ces chiffres se rapprochent du taux d'équipement automobile alors que le vélo est beaucoup moins encombrant et très peu coûteux.

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

Agglomération de Saint-Louis :

0,8 vélo par
personne



Equipement en vélos des ménages

Nombre moyen de vélos par ménage

	2025
Agglomération de St-Louis	1,8 vélo/mén.
Pays du Sundgau	1,8 vélo/mén.
<i>Total Agglo St-Louis + Pays du Sundgau</i>	<i>1,8 vélo/mén.</i>
Bassin Sud	1,6 vélo/mén.
Bassin Sud hors agglo Colmar et Mulhouse	1,8 vélo/mén.

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

L'équipement vélo des ménages suit la même logique que le taux d'équipement auto 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.**

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

Agglomération de Saint-Louis :

1,8 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 1 => la **mobilité individuelle par mode de déplacement** – Agglomération de St-Louis & Pays du Sundgau - 2025

	 MAP	 Vélo	 TCU	 Autres TC	 VPC	 VPP	 2RM	Autres modes	Total
Agglomération de St-Louis	0,97	0,21	0,11	0,11	1,74	0,38	0,02	0,04	3,58
Pays du Sundgau	0,85	0,07	0,00	0,19	1,69	0,37	0,01	0,06	3,24
<i>Total Agglo St-Louis + Pays du Sundgau</i>	<i>0,88</i>	<i>0,14</i>	<i>0,06</i>	<i>0,15</i>	<i>1,66</i>	<i>0,36</i>	<i>0,02</i>	<i>0,05</i>	<i>3,31</i>
Bassin Sud	1,03	0,13	0,11	0,11	1,65	0,39	0,01	0,05	3,50
Bassin Sud hors agglo Colmar et Mulhouse	0,92	0,13	0,03	0,15	1,84	0,41	0,02	0,05	3,56

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 2 => le **nombre de déplacements par mode** – Agglomération de St-Louis & Pays du Sundgau - 2025

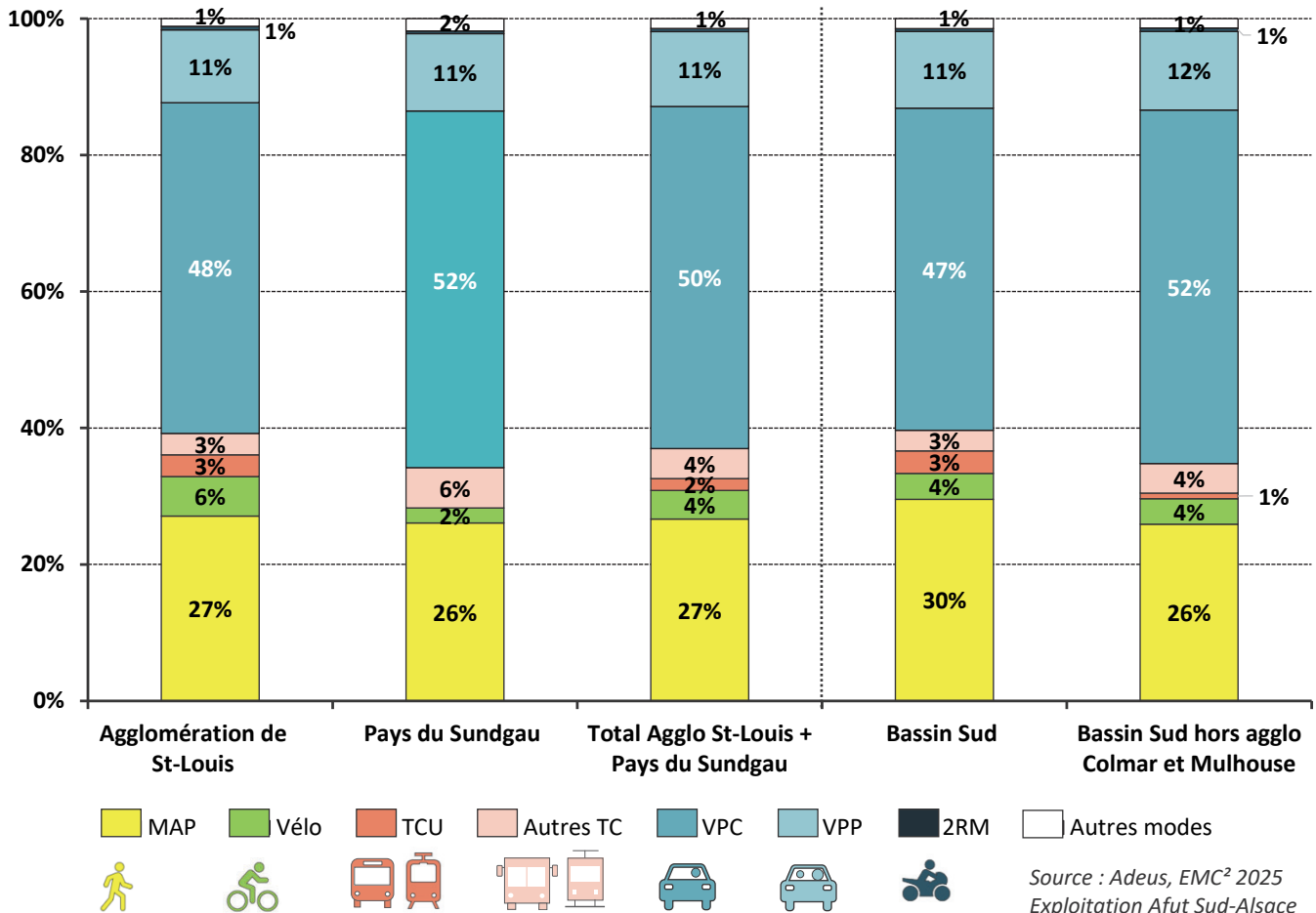
	 MAP	 Vélo	 TCU	 Autres TC	 VPC	 VPP	 2RM	Autres modes	Total
Agglomération de St-Louis	75 152	16 097	8 813	8 692	134 443	29 558	1 570	3 076	277 401
Pays du Sundgau	58 382	4 872	-	13 265	116 972	25 325	873	4 063	223 752
<i>Total Agglo St-Louis + Pays du Sundgau</i>	<i>133 533</i>	<i>20 969</i>	<i>8 813</i>	<i>21 957</i>	<i>251 416</i>	<i>54 883</i>	<i>2 443</i>	<i>7 139</i>	<i>501 153</i>
Bassin Sud	725 108	93 329	80 353	74 518	1 158 547	276 108	10 387	35 816	2 454 166
Bassin Sud hors agglo Colmar et Mulhouse	317 670	45 568	10 033	53 341	634 715	141 413	6 196	16 927	1 225 862

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 3 => les **parts modales de déplacement** (en %) – Agglomération de St-Louis & Pays du Sundgau - 2025

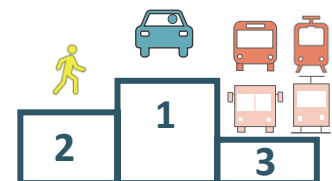


Dans l'agglomération de Saint-Louis, **la voiture est très utilisée** (59 % des déplacements), suivie par la marche (27 %). Le vélo (6 %) affiche **une part modale remarquable**. Les transports en commun (6 %) dépassent légèrement la moyenne du Bassin Sud (hors secteurs de Mulhouse et Colmar).

Dans le Sundgau, l'automobile pèse encore plus lourd avec **63 %** des trajets. La part de la marche est de 26 %. La part du vélo est modeste : 2 %. Les TC se situent à 6 %. Ce niveau relativement important pour un secteur peu dense comme le Sundgau pourrait s'expliquer par un usage du bus dès le primaire, en raison des Regroupements Pédagogiques Intercommunaux (RPI).

Agglomération de Saint-Louis :

27 % 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 – Agglomération de Saint-Louis & Pays du Sundgau - 2025



Part modale déplacement marche

	Marche
Agglo. de St-Louis	27%
Pays du Sundgau	26%
Total	27%
BS	30%
BS hors CA & RM	26%

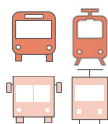
Source : Adeus, EMC² 2025 - Exploitation Afut Sud-Alsace



Part modale déplacement vélo

	Vélo
Agglo. de St-Louis	6%
Pays du Sundgau	2%
Total	4%
BS	4%
BS hors CA & RM	4%

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



Part modale déplacement transports en commun : TCU & autres TC

	Tous TC
Agglo. de St-Louis	6%
Pays du Sundgau	6%
Total	6%
BS	6%
BS hors CA & RM	5%

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



Part modale déplacement voiture : conducteur & passagers

	Voiture
Agglo. de St-Louis	59%
Pays du Sundgau	64%
Total	61%
BS	58%
BS hors CA & RM	63%

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.

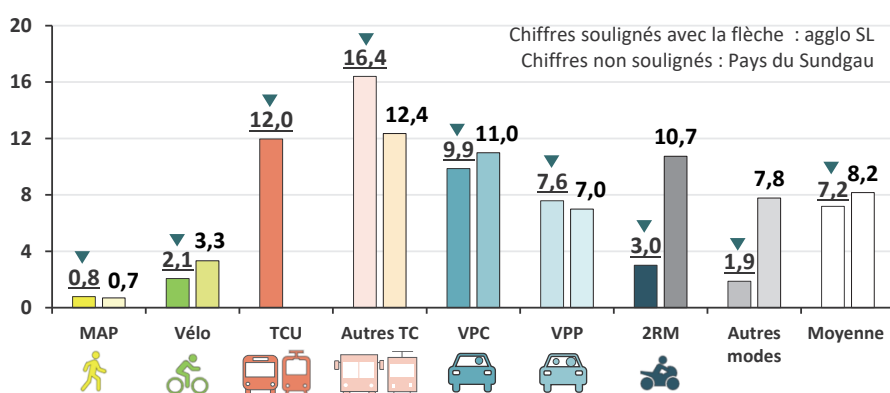
4. COMMENT ?

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 1 => **longueur moyenne d'un déplacement par mode (en km)** – Agglomération de St-Louis & Pays du Sundgau



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 11 km. Seuls les autres transports collectifs (autocars Fluo et trains TER), dépassent les 12 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)** – Agglomération de St-Louis & Pays du Sundgau – 2025

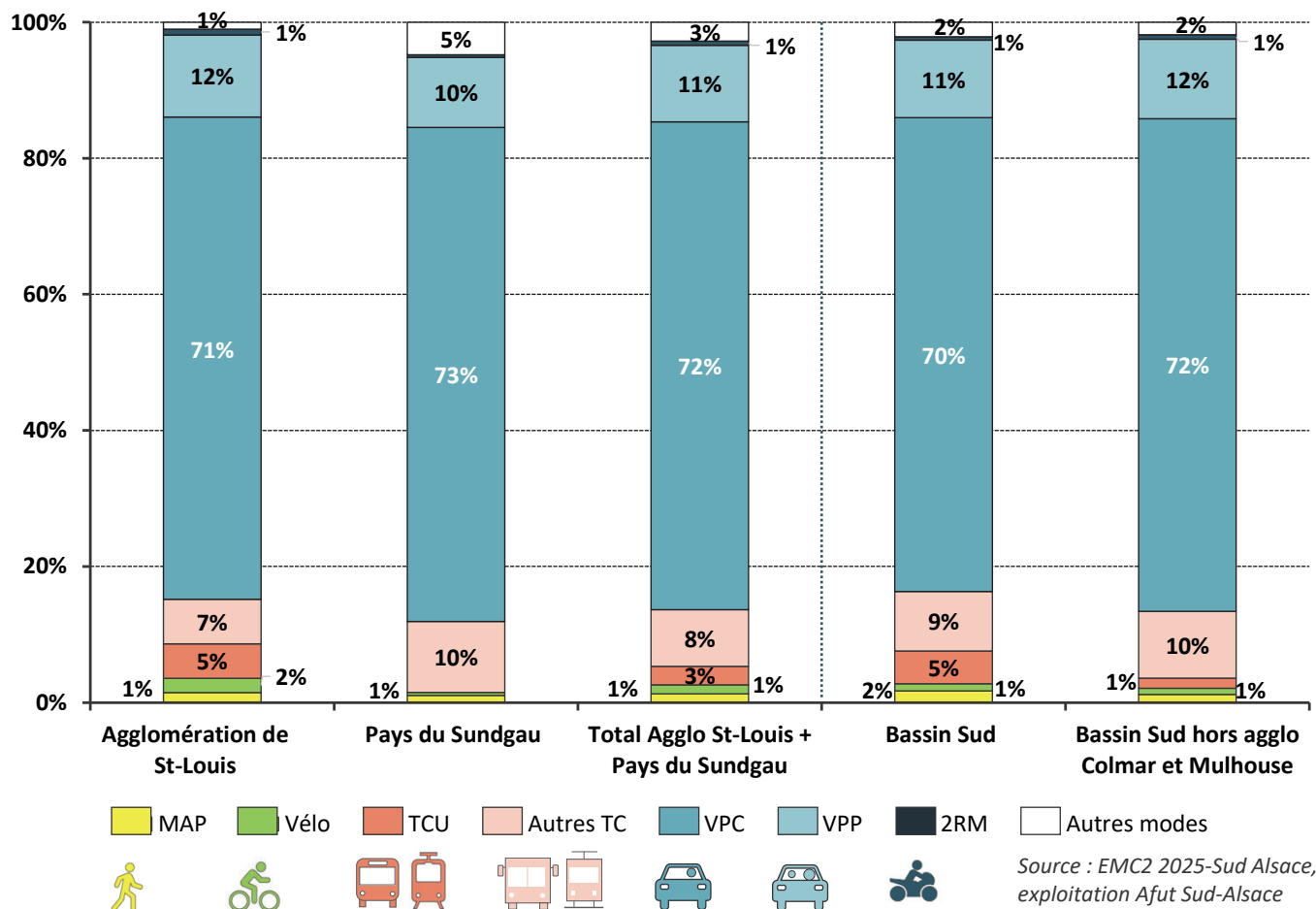
	 MAP	 Vélo	 TCU	 Autres TC	 VPC	 VPP	 2RM	Autres modes	Total
Agglomération de St-Louis	42 000	61 000	145 000	188 000	2 034 000	347 000	24 000	29 000	2 869 000
Pays du Sundgau	26 000	11 000	-	259 000	1 804 000	256 000	9 000	119 000	2 484 000
Total Agglo St-Louis + Pays du Sundgau	68 000	71 000	145 000	447 000	3 838 000	603 000	33 000	148 000	5 353 000
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
Bassin Sud hors agglo Colmar et Mulhouse	144 000	116 000	185 000	1 219 000	8 985 000	1 449 000	84 000	230 000	12 411 000

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 3 : les **parts modales kilométriques** – Agglomération de St-Louis & Pays du Sundgau – 2025

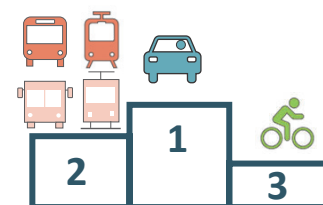


Dans l'agglomération ludovicienne, la marche représente **27 %** des déplacements mais ne pèse que **1 %** des kilomètres parcourus. Les transports collectifs, qui comptent pour **6 %** des déplacements, totalisent **12 %** des kilomètres parcourus. Les utilisateurs des TC effectuent des déplacements plus longs que ceux réalisés à pied ou à vélo. La voiture, quant à elle, représente **59 %** des déplacements, mais **83 %** des kilomètres.

Dans le Sundgau, la voiture pèse également **83 %** des kilomètres parcourus. Les parts modales kilométriques de la marche et du vélo sont marginales. Les TC totalisent **10 %** des km parcourus.

Agglomération de Saint-Louis :

1 % des km générés par la marche



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 – Agglomération de Saint-Louis & Pays du Sundgau- 2025



Part modale kilométrique marche

	Marche
Agglo. de St-Louis	1%
Pays du Sundgau	1%
Total	1%
BS	2%
BS hors CA & RM	1%

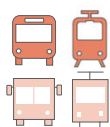
Source : Adeus, EMC² 2025 - Exploitation Afut Sud-Alsace



Part modale kilométrique vélo

	Vélo
Agglo. de St-Louis	2%
Pays du Sundgau	0%
Total	1%
BS	1%
BS hors CA & RM	1%

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



Part modale kilométrique transports
en commun : TCU & autres TC

	Tous TC
Agglo. de St-Louis	12%
Pays du Sundgau	10%
Total	11%
BS	14%
BS hors CA & RM	11%

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



Part modale kilométrique voiture :
Conducteurs & passagers

	Voiture
Agglo. de St-Louis	83%
Pays du Sundgau	83%
Total	83%
BS	81%
BS hors CA & RM	84%

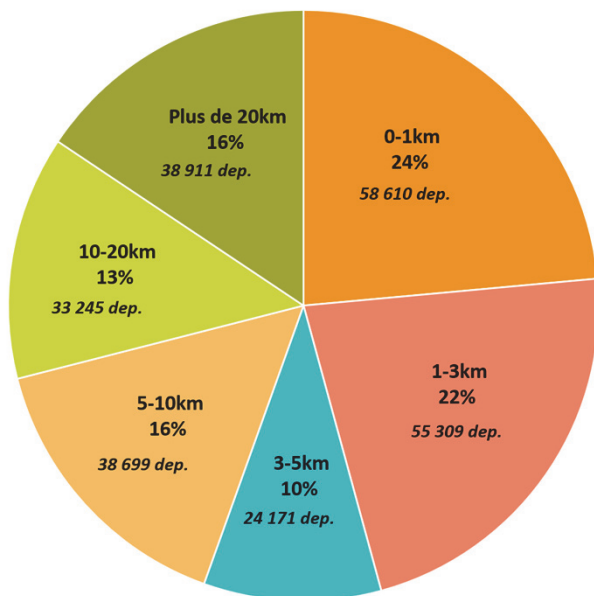
Source : Adeus, EMC² 2025 - Exploitation Afut Sud-Alsace

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
Agglomération de Saint-Louis - 2025



Dans l'agglomération de Saint-Louis, **24 %** des déplacements font moins de 1 km, **22 %** se situent entre 1 et 3 km, et **46 %** dépassent 3 km.

Agglomération de Saint-Louis :

46 % des déplacements
< à 3 km

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

Répartition (%) des déplacements par tranches de distance - Agglomération de Saint-Louis & Pays du Sundgau - 2025

	0-1 km	1-3 km	3-5 km	5-10 km	10-20 km	> 20 km
Agglomération de St-Louis	24%	22%	10%	16%	13%	16%
Pays du Sundgau	25%	14%	10%	18%	15%	19%
Total Agglo St-Louis + Pays du Sundgau	24%	18%	10%	16%	14%	17%
Bassin Sud	27%	23%	10%	14%	12%	13%
Bassin Sud hors agglo Colmar et Mulhouse	25%	18%	10%	15%	15%	17%

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

Dans le secteur de Saint-Louis, **46 %** des déplacements font moins de 3 km, soit **4 points de moins** que dans l'ensemble du Bassin Sud Alsace. Dans le Sundgau, la part des déplacements de moins de 3 km s'élève à seulement **39%**. Cela s'explique par la faible densité urbaine et des équipements plus éloignés (commerces, collèges, santé etc.).

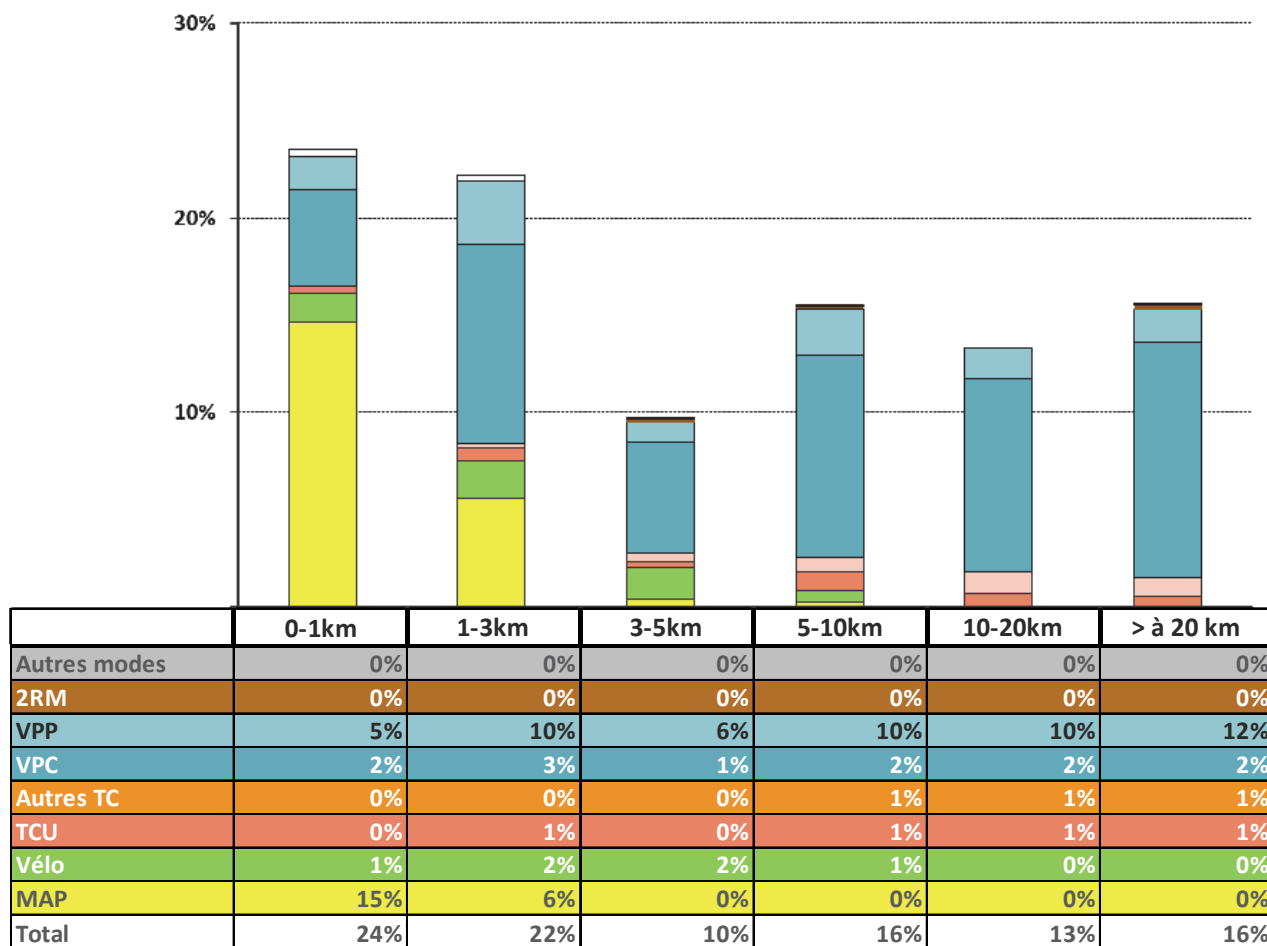
Précision : : déplacements **internes à l'aire d'enquête** Bassin Sud et en échange avec **l'extérieur**, inférieurs à 250km. Les déplacements en lien avec une tournée professionnelle ou une promenade ont été retirés.



4. COMMENT ?

Tranches de distances : part modale

Part modale des déplacements par tranches de distance - Agglomération de Saint-Louis - 2025



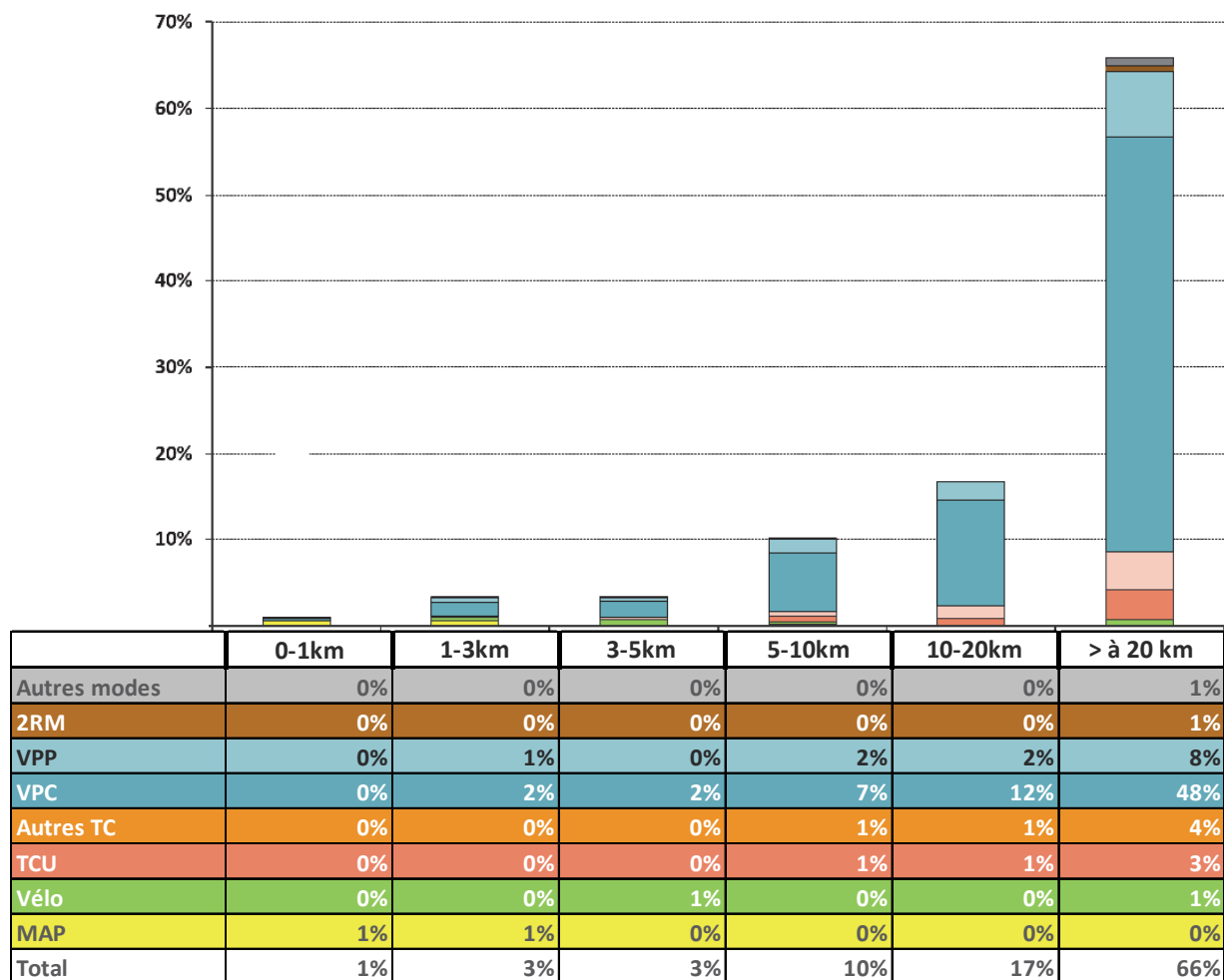
Source : EMC2 2025-Sud Alsace, exploitation Afut Sud-Alsace

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 - Agglomération de Saint-Louis - 2025



Source : EMC2 2025-Sud Alsace, 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**.

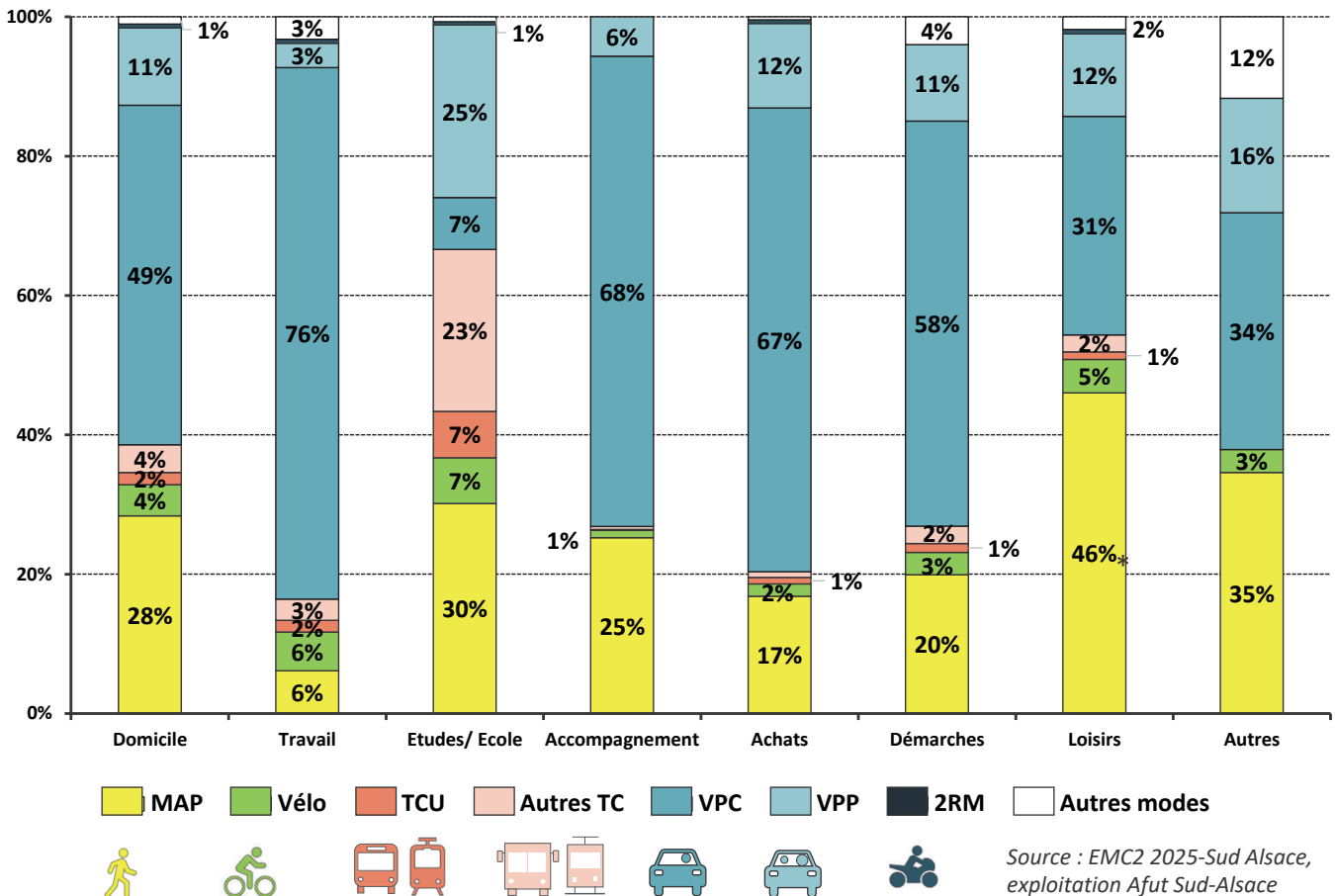
Dans l'agglomération ludovicienne, les déplacements sont de courte portée : **46 %** font moins de 3 km et **56 %** moins de 5 km, mais ils ne représentent qu'une faible part des kilomètres parcourus : seulement **7 %**. À l'inverse, une minorité de déplacements génère la grande majorité des distances parcourues. En effet, **83 %** des kilomètres sont produits par seulement **29 %** 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

Agglomération de Saint-Louis - 2025



L'analyse des parts modales selon les motifs revient à analyser les modes utilisés en fonction des activités réalisées. Pour les habitants du secteur des 3 frontières, 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 **75 % en voiture**. Les modes alternatifs pèsent seulement **22 % des déplacements**. Toutefois, les 10 % de part modale vélo sont à souligner.

Dans un autre registre les déplacements études / scolaires sont réalisés à **72 % par des modes alternatifs** et « seulement » à **27 % en voiture**, dont **21 % en tant que passager**. Comme pour le motif travail, le vélo est très utilisé pour rejoindre les établissements scolaires avec une part modale de 9 %.

(*) 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.

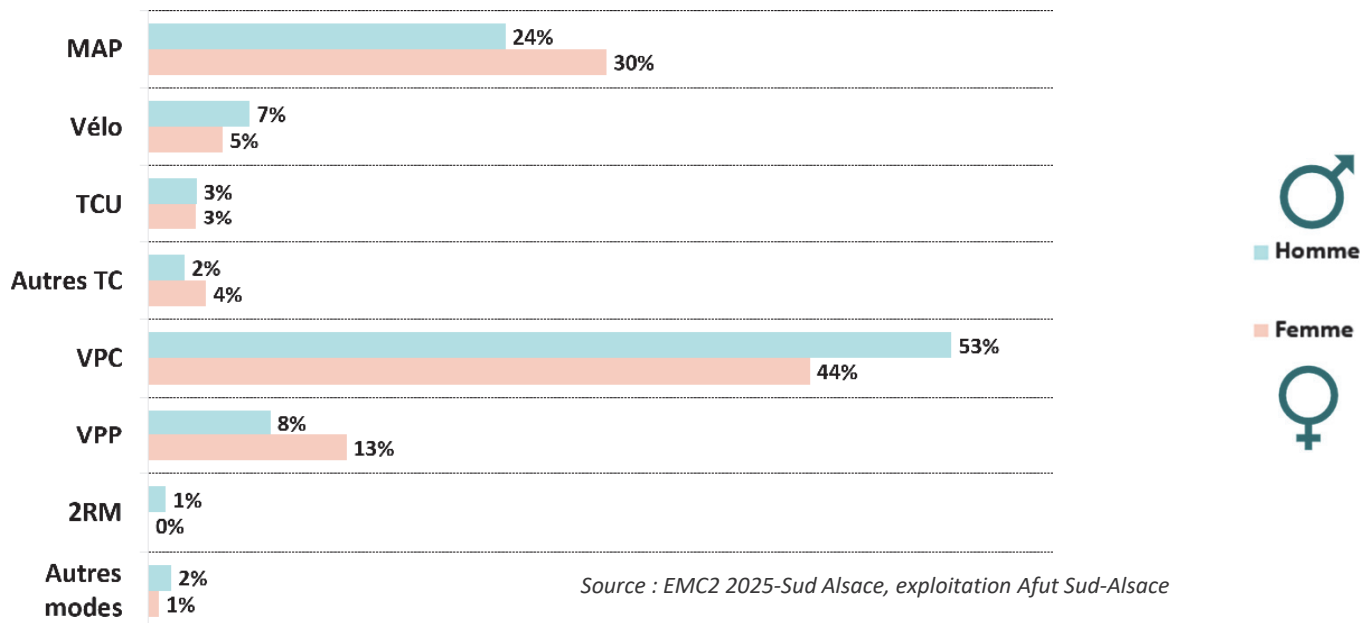
Précision : déplacements internes à l'aire d'enquête Bassin Sud et en échange avec l'extérieur.



4. COMMENT ?

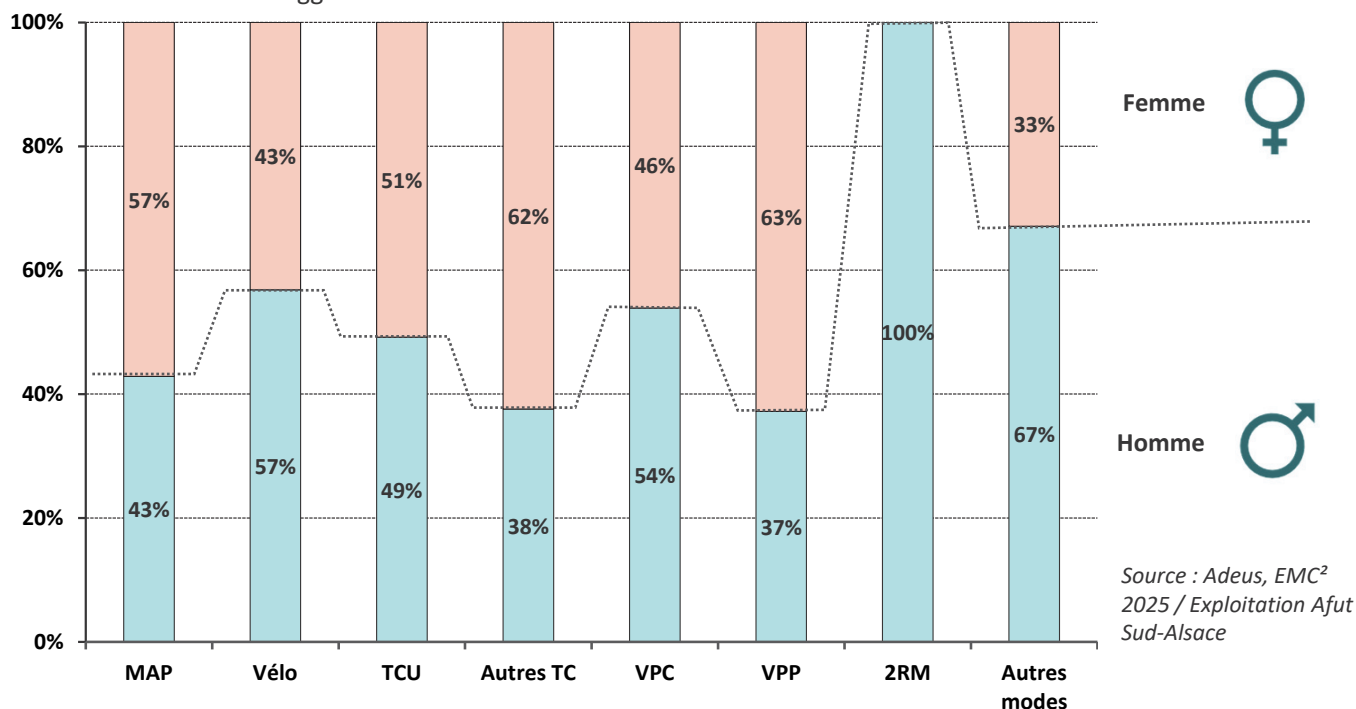
Part modale selon le genre

Part modale et nombre de déplacements selon le genre - Agglomération de Saint-Louis - 2025



La voiture est le mode privilégié aussi bien chez les hommes : **61 %** que chez les femmes : **57 %**. Toutefois, les femmes l'utilisent moins. Elles se déplacent davantage à pied : **30 %** que les hommes : **24 %**. À l'inverse, les hommes utilisent plus le vélo : **7 %** que les femmes : **5 %**. Les pratiques de mobilité diffèrent donc selon le sexe.

Genre selon les modes - Agglomération de Saint-Louis - 2025



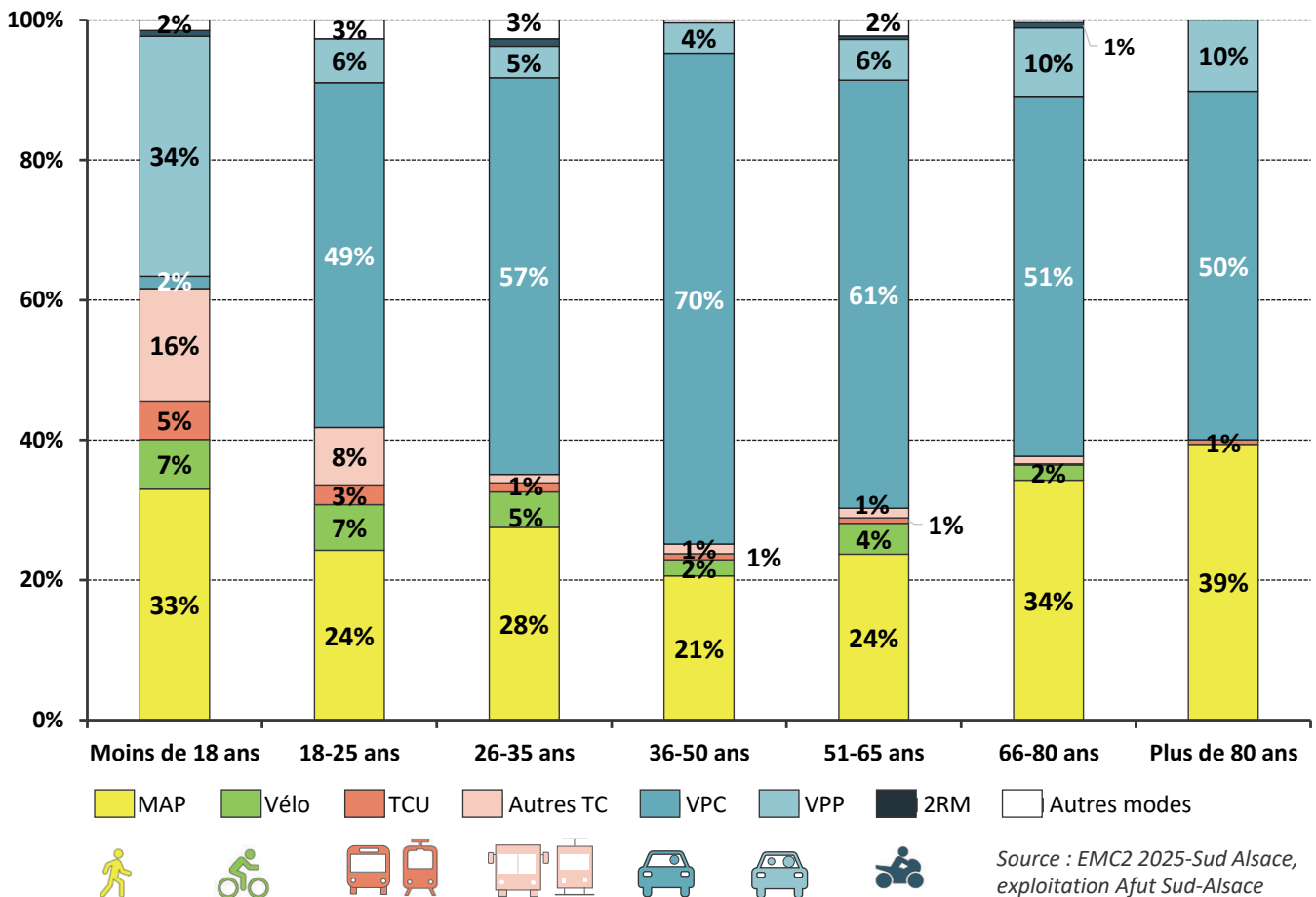
L'analyse des genres en fonction des modes confirme les constats précédents. Les femmes se déplacent davantage à pied. Les hommes utilisent plus souvent la voiture et sont moins souvent passagers. Ces derniers s'avèrent également plus grands utilisateurs du vélo que les femmes.

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 - Agglomération de Saint-Louis - 2025



L'analyse des parts modales en fonction des âges permet de mettre en évidence plusieurs caractéristiques :

- Les moins de 18 ans se déplacent à **67 %** en modes actifs ou en transports collectifs. Ils constituent également la tranche d'âge la plus utilisatrice du vélo : **9 %** et de tous les TC : **19 %**.
- Dès la tranche d'âge 18-25 ans, l'utilisation de la voiture devient majoritaire mais la part modale des TC reste encore importante : **12 %**.
- Pour les 26-65 ans, la voiture est largement majoritaire, tandis que l'usage des transports collectifs est faible, entre **3 % et 4 %**. La marche connaît un « creux » pour les 36-50 ans et remonte après 50 ans.
- À la retraite, la pratique de la marche progresse à nouveau, mais celle du vélo disparaît quasiment après 65 ans. La part de la voiture n'est plus que de **44 %** pour les plus de 80 ans.

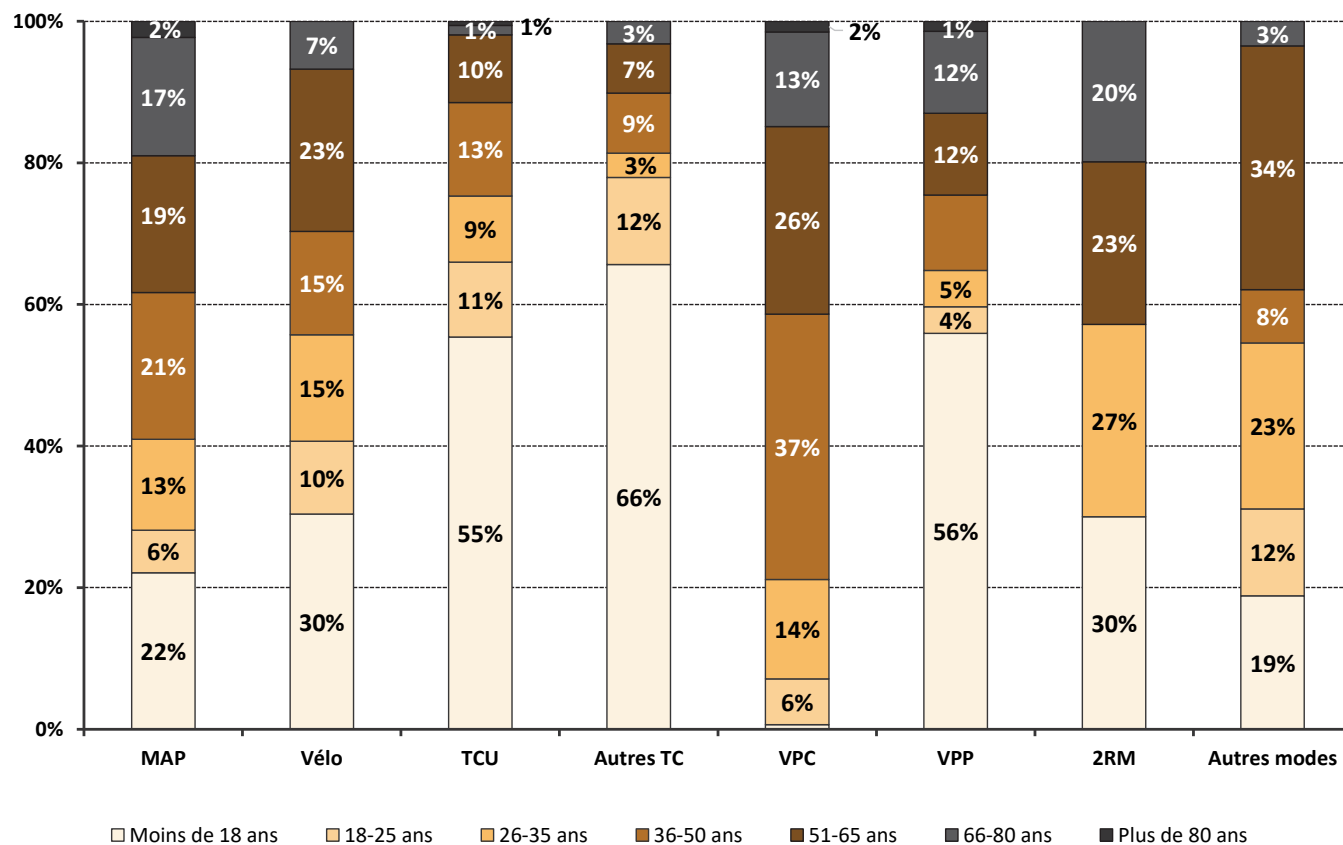
Précision : déplacements internes à l'aire d'enquête Bassin Sud et en échange avec l'extérieur.



4. COMMENT ?

Profils par âge des utilisateurs des modes

Age selon les modes - Agglomération de Saint-Louis - 2025



Source : EMC2 2025-Sud Alsace, exploitation Afut Sud-Alsace

L'analyse de la répartition par âge des usagers des modes de transport permet de mettre en évidence plusieurs caractéristiques :

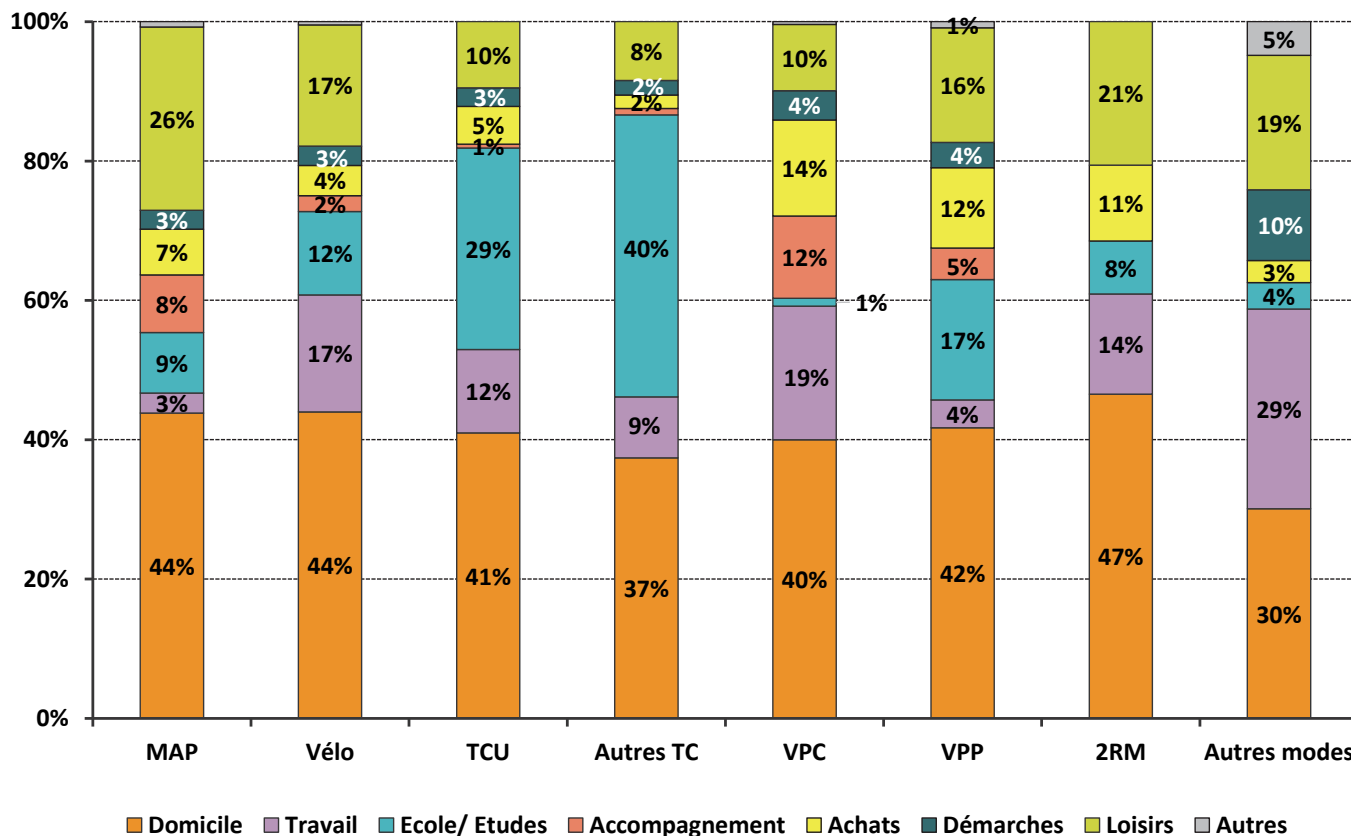
- La **marche**, et dans une moindre mesure le vélo, se distinguent par une **certaine diversité de leurs usagers**.
- L'ensemble des réseaux de **transports collectifs** est utilisé majoritairement par les **moins de 25 ans**.
- Les **conducteurs de voiture** présentent une **répartition par âge similaire à celle de la population**, à l'exception des moins de 18 ans, qui ne conduisent pas.
- Les passagers de voiture 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 - Agglomération de Saint-Louis - 2025



Source : EMC2 2025-Sud Alsace, exploitation Afut 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**. On peut relever que la part liée au travail dans le TCU est plus forte dans le secteur ludovicien : 12 % que dans la région mulhousienne : 9%.
- Le vélo est également particulièrement utilisé pour le motif travail : 20%.
- 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
Agglomération de St-Louis	1,39 pers/voiture
Pays du Sundgau	1,31 pers/voiture
<i>Total Agglo St-Louis + Pays du Sundgau</i>	<i>1,36 pers/voiture</i>
Bassin Sud	1,34 pers/voiture
Bassin Sud hors agglo Colmar et Mulhouse	1,36 pers/voiture

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

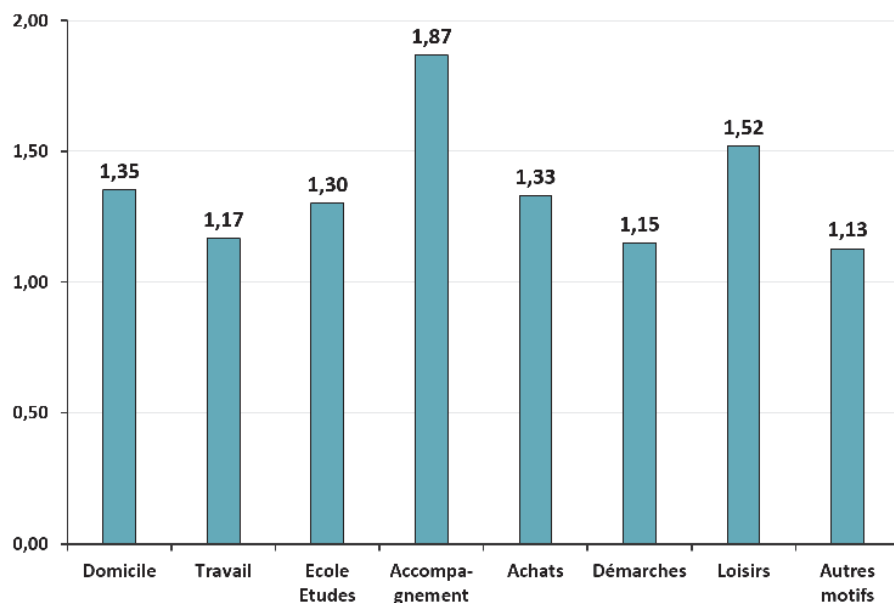
Avec 1,39 personne par voiture, le taux d'occupation dans l'agglomération est légèrement plus élevé que celui du Bassin Sud (1,34).

1,39 personne
par voiture



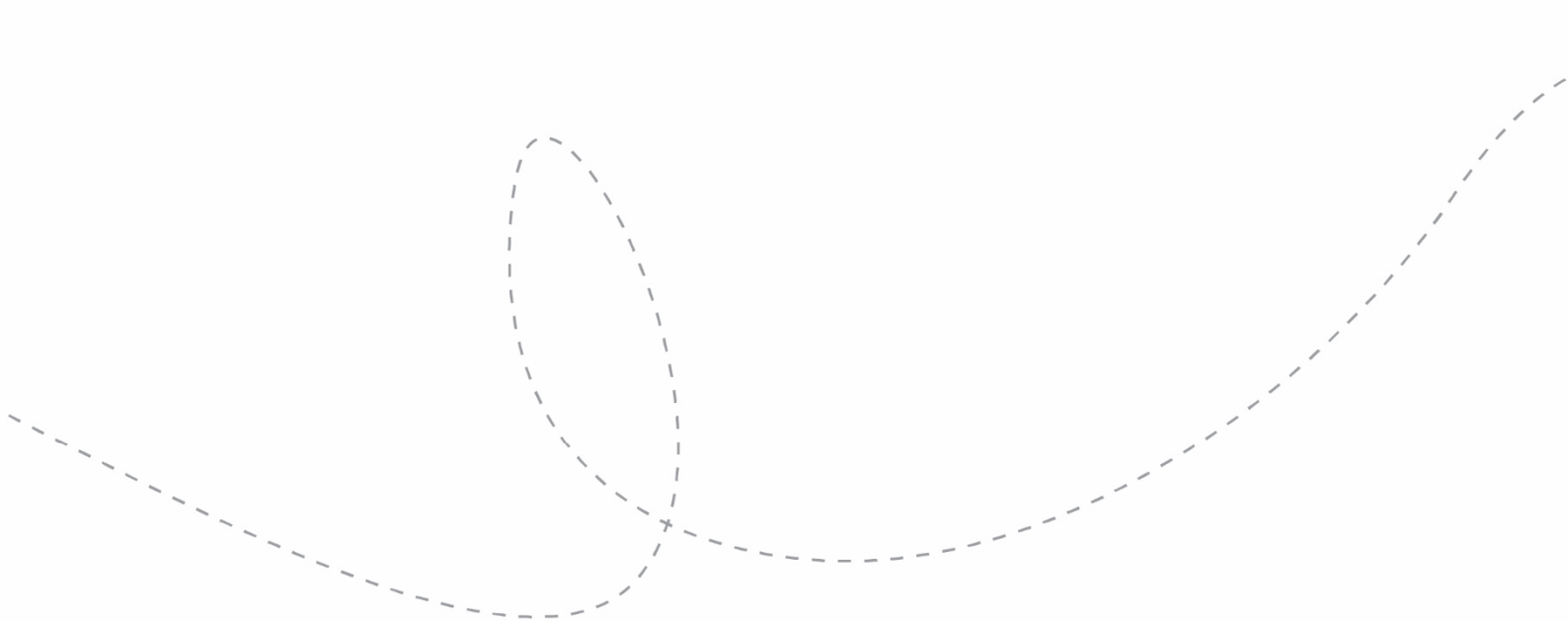
Taux d'occupation des voitures par motif

Le nombre moyen de personnes par voiture suivant les motifs
Agglomération de Saint-Louis - 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 **1,87**. Pour le travail, on observe au contraire une moyenne de **1,17**, un chiffre plus élevé qu'à l'échelle du Bassin Sud (1,09). Cet écart s'explique probablement par une pratique plus forte du covoiturage pour se rendre en Suisse (distances de déplacement plus longues : facteur favorable au co-voiturage).



5. Où et quand se déplace-t-on ?

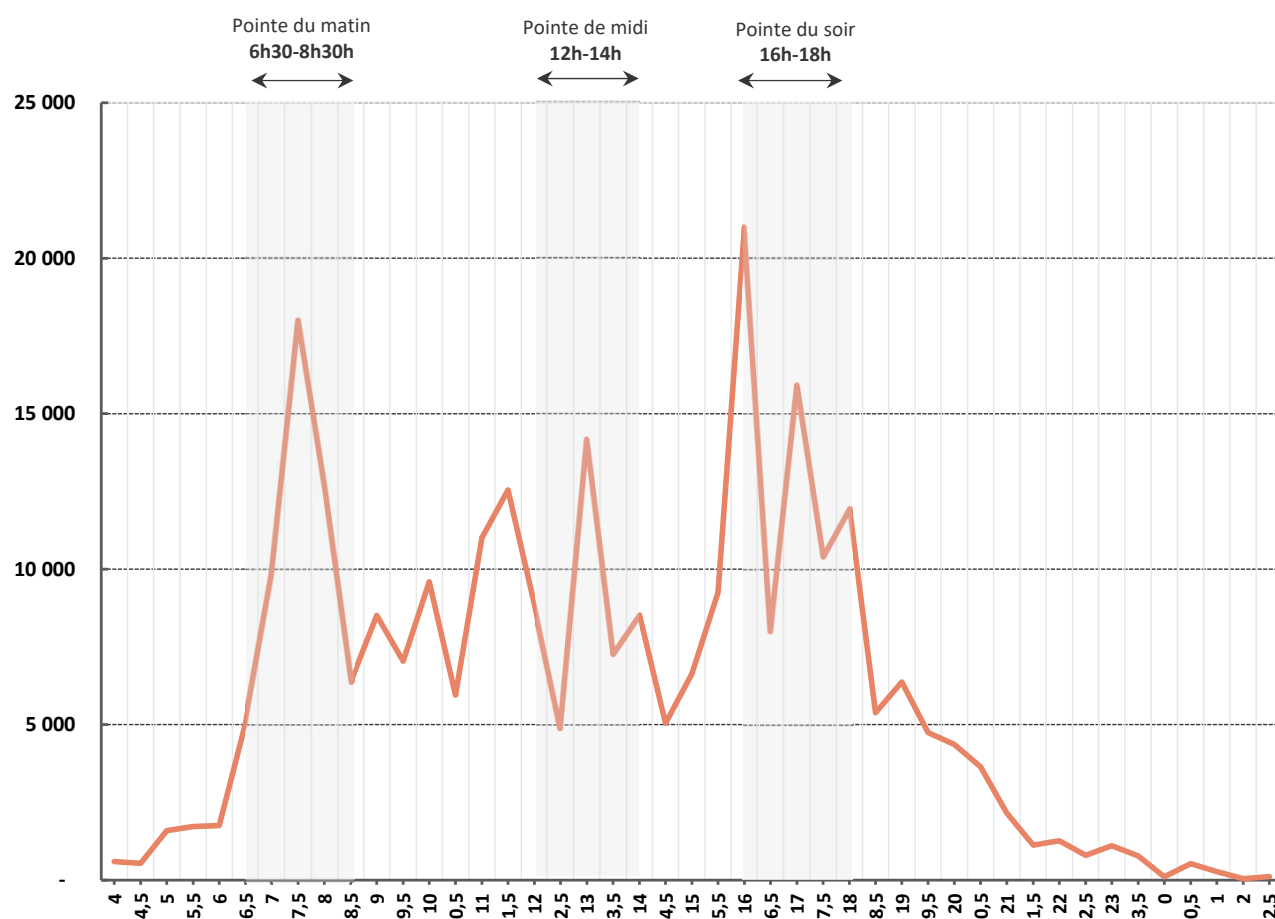




5. OU & QUAND ?

Quand se déplacent les habitants ?

Nombre de déplacements par tranches de 30 min - Agglomération de Saint-Louis - 2025



Source : EMC2 2025-Sud Alsace, exploitation Afut Sud-Alsace

Le graphique met en évidence **deux pics de déplacement importants** au cours de la journée : le matin entre **6h30 et 8h30**, et le soir entre **16h et 18h**. Le territoire se distingue par le caractère davantage **matinal** et **concentré** de la pointe du matin (avec un sommet à 7h30), lié aux travailleurs frontaliers suisses qui prennent leur poste plus tôt.

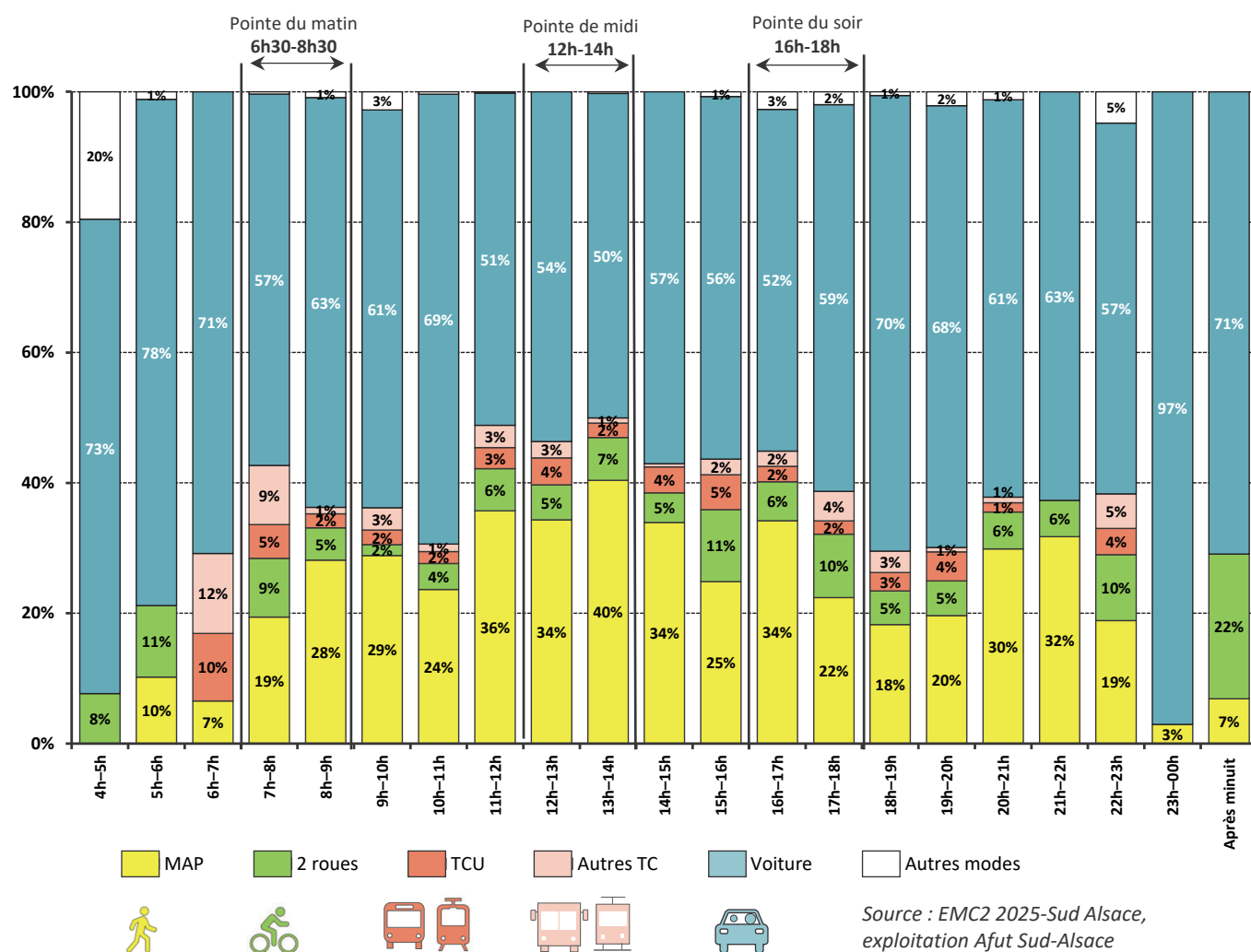
La pointe de la mi-journée (12h-14h) est peu marquée dans l'agglomération de Saint-Louis, les actifs rentrant de moins en moins à leur domicile pour déjeuner. La pointe du soir s'avère plus étalée sur l'ensemble de la plage 16h-18h.

Les heures de pointe constituent un enjeu stratégique majeur pour les mobilités. Ce sont elles qui dimensionnent les infrastructures de transport, qu'il s'agisse de la voirie ou des réseaux de transport collectif.

5. OU & QUAND ?

Comment se déplacent-on suivant les heures de la journée ?

Répartition des parts modale des déplacements par tranches horaires de départ - Agglomération de Saint-Louis - 2025



La part modale des transports collectifs est la plus élevée juste au début de la pointe du matin, avec **un pic à 22 %** entre 6h et 7h lié aux déplacements des travailleurs frontaliers. De son côté, la pratique de la marche est particulièrement forte en milieu de journée, entre 10h et 16h, où elle s'établit à un niveau supérieur à 35 %.

La part du vélo reste relativement stable au cours de la journée, oscillant entre 5 % et 8 % avec des pics le matin: 9 % ou la nuit: 10 à 20%.

L'usage de la voiture se renforce nettement en soirée et durant la nuit.

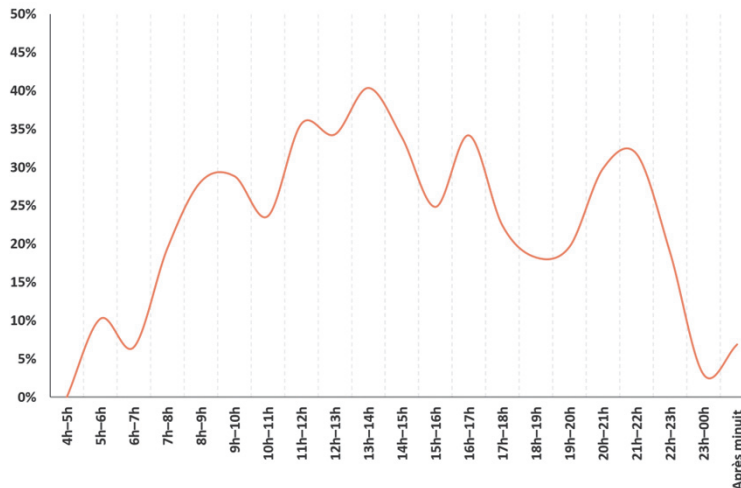
Enfin, il est à noter que le créneau 4h-5h affiche une part importante de « autres modes ». Celle-ci correspond aux conducteurs de fourgons, camionnettes ou camions (pour des tournées professionnelles ou des déplacements privés). Un nombre important de travailleurs, notamment frontaliers, effectuent en effet leurs trajets à bord d'un véhicule d'entreprise.

5. OU & QUAND ?

Zoom

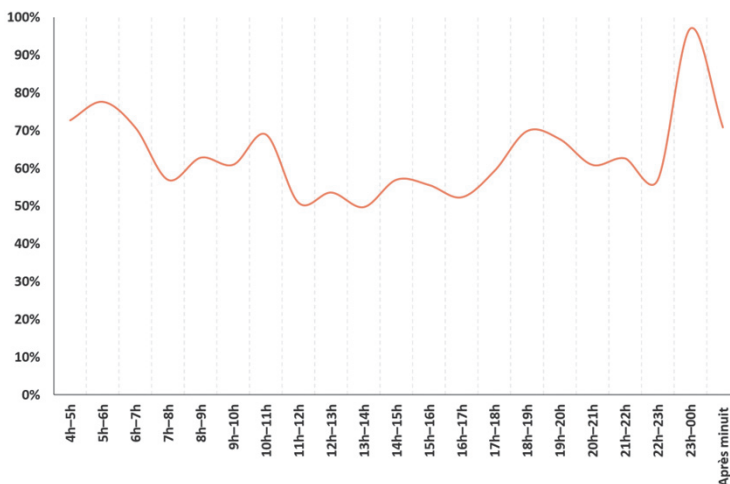
La répartition des parts modales des déplacements par tranches horaires de départ - Agglomération de Saint-Louis - 2025

Marche



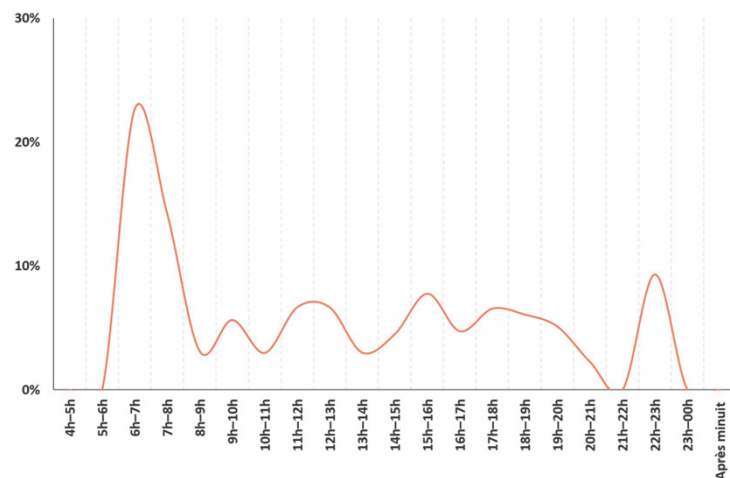
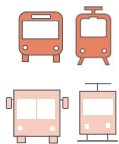
→ Une pratique forte en milieu de journée : > 35 %, faible la nuit : < à 10 %.

Voiture



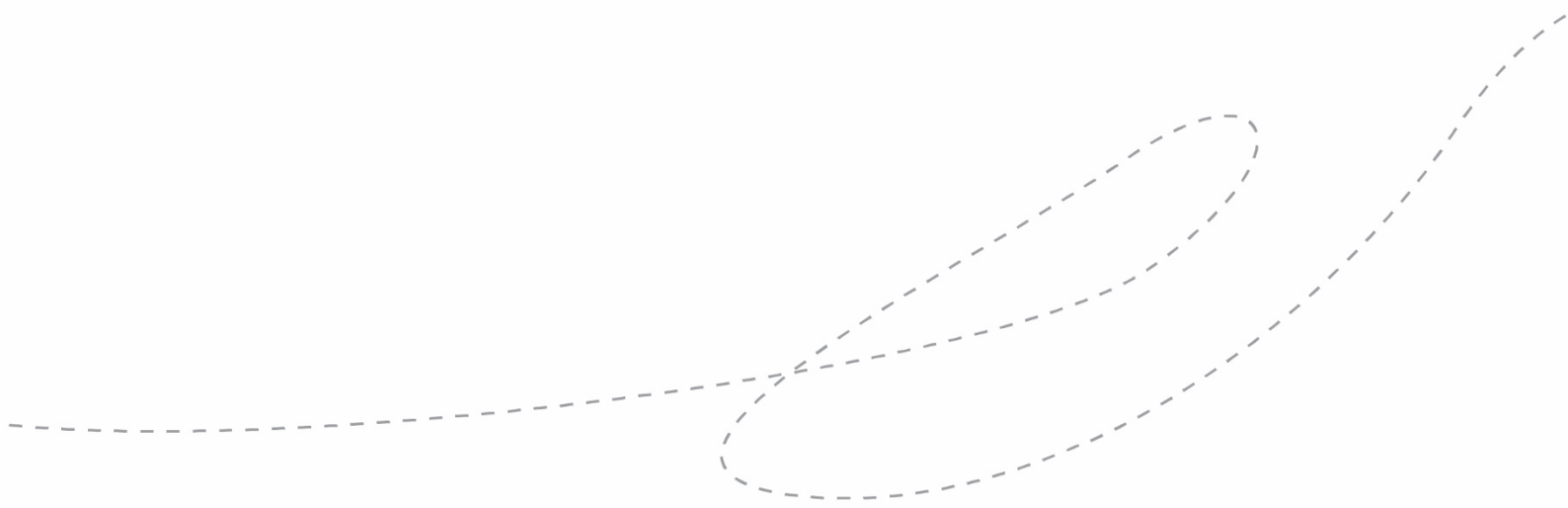
→ Une utilisation importante tout au long de la journée, toujours > à 50 %

Tous TC



→ Des TC surtout utilisés lors de la pointe du matin.

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



6. Quelles évolutions 2011-2025 ?





6. QUELLES EVOLUTIONS ?

Socio-démographique

Nombre de ménages – Evolution 2011 à 2025

	2011	2025	Evolution 2011-2025
Agglomération St-Louis	30 988	36 762	+19%
Pays du Sundgau	26 140	29 761	+14%
Total <i>Agglo St-Louis + Pays du Sundgau</i>	57 127	66 523	+16%

→ Dans l'Agglomération de Saint-Louis, le nombre d'habitants a augmenté de **+ 14 %** entre 2011 et 2025. Le territoire se distingue par un dynamisme démographique particulièrement fort au sein de la région Grand Est (attractivité de Bâle, important tissu industriel côté France).

Nombre d'habitants – Evolution 2011 à 2025

	2011	2025	Evolution 2011-2025
Agglomération St-Louis	71 946	82 201	+14%
Pays du Sundgau	66 221	69 045	+4%
Total <i>Agglo St-Louis + Pays du Sundgau</i>	138 167	151 246	+9%

Age moyen des habitants – Evolution 2011 à 2025

	2011	2025	Evolution 2011-2025
Agglomération St-Louis	38,5 ans	40,6 ans	+2,1
Pays du Sundgau	38,7 ans	42,6 ans	+3,9
Total <i>Agglo St-Louis + Pays du Sundgau</i>	38,6 ans	41,5 ans	+2,9

→ Au cours de la même période, le vieillissement de la population a été beaucoup plus limité dans l'Agglomération de Saint-Louis : **+ 2,1 ans** que dans le Sundgau : **+3,9 ans**.

Source : Adeus, EMC² 2025 & EDVM 2011-Saint-Louis / Bâle-Partie française
Exploitation Afut Sud-Alsace

Mobilité & déplacements

Nb. de déplacements quotidiens par personne : mobilité – Evol. 2009 à 2025

	2011	2025	Evolution 2011-2025
Agglomération St-Louis	3,55	3,60	+0,05
Pays du Sundgau	3,29	3,40	+0,11
Total <i>Agglo St-Louis + Pays du Sundgau</i>	3,43	3,50	+0,07

→ La mobilité est passée de **3,55** en 2011 à **3,60** en 2025 dans l'Agglomération. Cela marque une relative stabilité. Dans le Sundgau, elle a progressé : 3,29 en 2011 et 3,40 en 2025.

Nb. de déplacements effectués quotidiennement – Evolution 2009 à 2025

	2011	2025	Evolution 2011-2025
Agglomération St-Louis	240 296	277 401	+15%
Pays du Sundgau	205 409	223 752	+9%
Total <i>Agglo St-Louis + Pays du Sundgau</i>	445 705	501 153	+12%

→ Le nombre de déplacements a **très fortement augmenté** dans l'agglomération de Saint-Louis : **+ 15 % soit + 37 100 déplacements / jour** (important développement démographique). Les déplacements ont progressé dans une moindre mesure dans le Sundgau : + 9% (croissance de la mobilité).

Source : EMC² 2025-Sud Alsace & EDVM 2011 – St-Louis / Bâle – Partie française
Exploitation Afut Sud-Alsace



6. QUELLES EVOLUTIONS ?

Distances

Distance moyenne d'un déplacement en km - Evolution 2011 à 2025

	2011	2025	Evolution 2011-2025
Agglomération St-Louis	10,2 km	11,5 km	+1,3 km
Pays du Sundgau	12,2 km	12,4 km	+0,2 km
Total Agglo St-Louis + Pays du Sundgau	11,1 km	11,9 km	+0,8 km

→ La distance moyenne d'un déplacement est passée de 10,2 km à 11,5 km : **+ 13 %**.

Budget distance moyen quotidien d'un habitant en km – Evolution 2011 à 2025

	2011	2025	Evolution 2011-2025
Agglomération St-Louis	38 km	43 km	+5,0 km
Pays du Sundgau	44 km	44 km	0 km
Total Agglo St-Louis + Pays du Sundgau	41 km	44 km	+3,0 km

→ Le budget distance quotidien est de **43 km** en 2025. Il était de **38 km** en 2011. Cela correspond à une hausse de **+ 13%**.

Total des distances parcourues chaque jour par les habitants – Evol. 2011 à 2025

	2011	2025	Evolution 2011-2025
Agglomération St-Louis	2 303 000 km	2 869 000 km	+ 566 000 km
Pays du Sundgau	2 354 000 km	2 484 000 km	+ 130 000 km
Total Agglo St-Louis + Pays du Sundgau	4 658 000 km	5 353 000 km	+ 695 000 km

→ Les distances parcourues par les habitants de l'agglomération ludovicienne ont augmenté de **+25%**. Cette hausse de **+ 566 000 km** s'explique par trois facteurs : l'augmentation du nombre d'habitants (+ 14 %), la légère hausse de la mobilité et l'accroissement de la longueur des déplacements (+ 13 %).

Source : EMC2 2025-Sud Alsace & EDVM 2011 – St-Louis / Bâle – Partie française
Exploitation Afut Sud-Alsace

Durées

Durée moyenne d'un déplacement en min – Evolution 2011 à 2025

	2011	2025	Evolution 2011-2025
Agglomération St-Louis	18 min	19 min	+1,0 min
Pays du Sundgau	20 min	20 min	0 min
Total Agglo St-Louis + Pays du Sundgau	19 min	19 min	0 min

→ La durée moyenne d'un déplacement a augmenté de **+ 6 %**, soit **une minute de plus**.

Budget temps moyen quotidien d'un habitant en min – Evolution 2011 à 2025

	2011	2025	Evolution 2011-2025
Agglomération St-Louis	66 min	72 min	+6,0 min
Pays du Sundgau	72 min	71 min	+1,0 min
Total Agglo St-Louis + Pays du Sundgau	69 min	71 min	+2,0 min

→ Le budget temps quotidien est passé de **66 min** en 2011 à **72 min** en 2025.

Source : EMC2 2025-Sud Alsace & EDVM 2011 – St-Louis / Bâle – Partie française
Exploitation Afut Sud-Alsace



6. QUELLES EVOLUTIONS ?

Part modale déplacement

Par rapport aux différents modes, l'analyse permet de répartir la **mobilité individuelle**, de mesurer le **nombre de déplacements** et d'en déduire la **part modale de déplacement**. Cette approche offre ainsi une lecture à trois niveaux pour 2011 et 2025.

Entrée 1 => la **mobilité individuelle** par mode de déplacement

Agglomération de St-Louis & Pays du Sundgau – Evolution 2011 à 2025

	 MAP	 Vélo	 TCU	 Autres TC	 VPC	 VPP	 2RM	Autres modes	Total
Agglomération St-Louis 2011	0,63	0,22	0,13	0,12	1,87	0,48	0,05	0,06	3,55
Agglomération St-Louis 2025	0,97	0,21	0,11	0,11	1,74	0,38	0,02	0,04	3,58
Evol. Agglo St-Louis 2009-2025	+0,34	-0,01	-0,01	-0,01	-0,13	-0,10	-0,03	-0,02	+0,03
Pays du Sundgau 2011	0,55	0,09	0,02	0,20	1,88	0,47	0,02	0,06	3,29
Pays du Sundgau 2025	0,89	0,07	0,00	0,20	1,78	0,39	0,01	0,06	3,40
Evol. Pays du Sundgau 2011-2025	+0,33	-0,01	-0,02	+0,00	-0,10	-0,08	-0,01	-0,00	+0,11
Total 2011 Agglo St-Louis + Pays du Sundgau	0,59	0,16	0,07	0,16	1,88	0,47	0,04	0,06	3,43
Total 2025 Agglo St-Louis + Pays du Sundgau	0,93	0,15	0,06	0,15	1,76	0,38	0,02	0,05	3,50
Total évol. 2011-2025	+0,34	-0,01	-0,01	-0,00	-0,12	-0,09	-0,02	-0,01	+0,07

Source : EMC2 2025-Sud Alsace & EDVM 2011 – St-Louis / Bâle – Partie française, exploitation Afut Sud-Alsace

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

Entrée 2 => le **nombre de déplacements** par mode de transport

Agglomération de St-Louis & Pays du Sundgau – Evolution 2011 à 2025

	 MAP	 Vélo	 TCU	 Autres TC	 VPC	 VPP	 2RM	Autres modes	Total
Agglomération St-Louis 2011	42 422	14 702	8 692	8 067	126 494	32 605	3 272	4 043	240 296
Agglomération St-Louis 2025	75 152	16 097	8 813	8 692	134 443	29 558	1 570	3 076	277 401
Evol. Agglo St-Louis 2009-2025	+32730	+1395	+121	+626	+7949	-3047	-1702	-967	+37104
Pays du Sundgau 2011	34 536	5 507	999	12 510	117 443	29 095	1 331	3 988	205 409
Pays du Sundgau 2025	58 382	4 872	-	13 265	116 972	25 325	873	4 063	223 752
Evol. Pays du Sundgau 2011-2025	+23846	-635	-999	+755	-470	-3770	-458	+75	+18343
Total 2011 Agglo St-Louis + Pays du Sundgau	76 958	20 210	9 690	20 576	243 937	61 700	4 603	8 031	445 705
Total 2025 Agglo St-Louis + Pays du Sundgau	133 533	20 969	8 813	21 957	251 416	54 883	2 443	7 139	501 153
Total évol. 2011-2025	+56576	+759	-877	+1381	+7479	-6817	-2161	-892	+55448

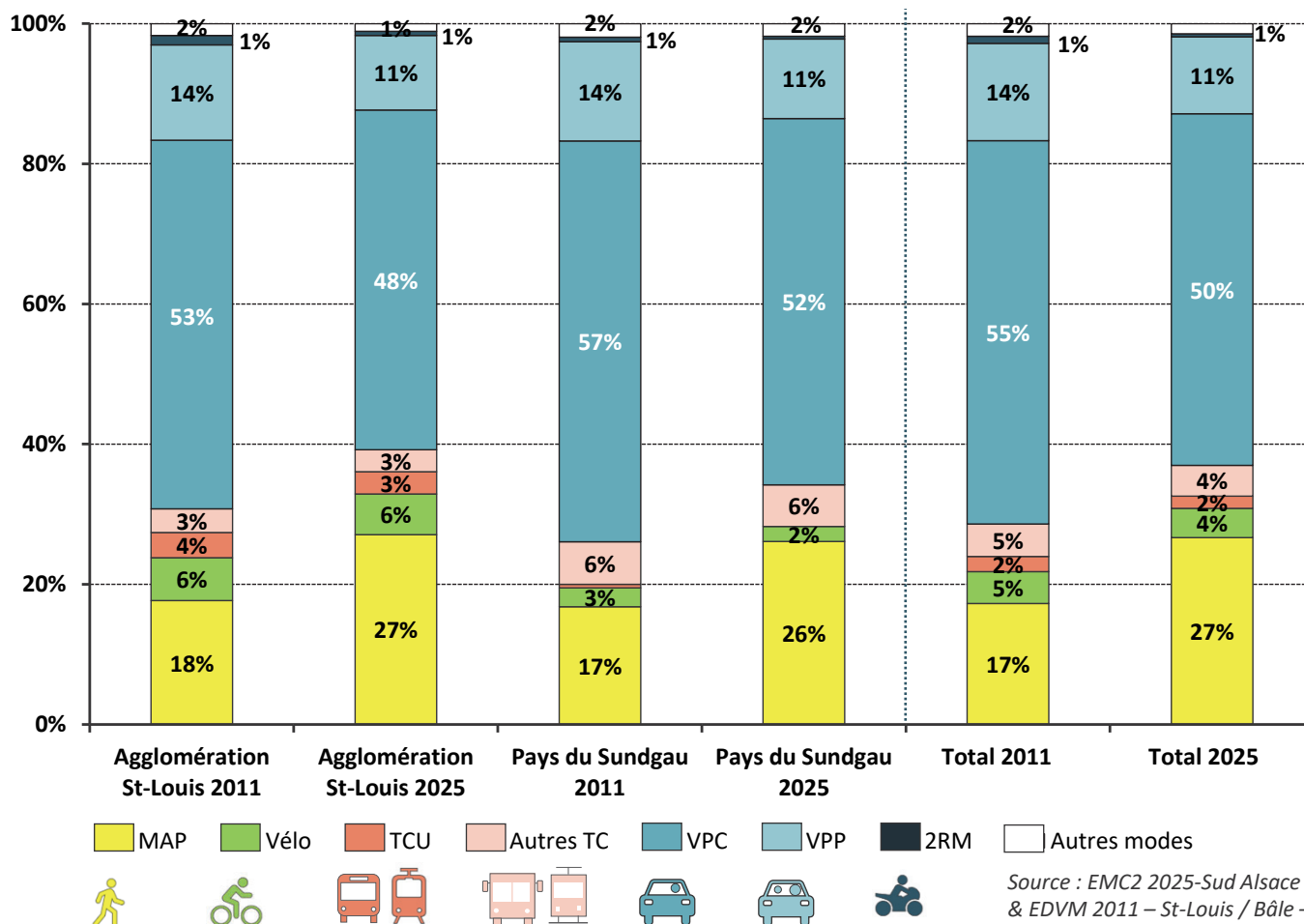
Source : EMC2 2025-Sud Alsace & EDVM 2011 – St-Louis / Bâle – Partie française, exploitation Afut Sud-Alsace

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

6. QUELLES EVOLUTIONS ?

Entrée 3 => les **parts modales de déplacement**

Agglomération de St-Louis & Pays du Sundgau – Evolution 2011 à 2025



Source : EMC2 2025-Sud Alsace & EDVM 2011 – St-Louis / Bâle – Partie française, exploitation Afut Sud-Alsace

Concernant l'évolution des pratiques de déplacement entre 2011 et 2025 à l'échelle de l'agglomération de Saint-Louis, plusieurs tendances se dégagent :

- La marche connaît une forte progression, avec près de **+ 32 700 déplacements** et une part modale qui passe de **18 à 27 %** (ce qui s'explique aussi par un meilleur recensement des déplacements à pied dans les EMC2).
- Le vélo progresse en volume : **+ 9 % de déplacements** mais la part modale reste stable : **6 %** en raison de l'augmentation globale du nombre de déplacements (+ 15 %). La part modale vélo est remarquable. La bicyclette est attractive pour circuler dans le secteur des 3 Frontières et aller travailler à Bâle
- La voiture augmente légèrement, avec **+ 4 900 déplacements**. Sa part modale est passée de **67 %** en 2011 à **59 %** en 2025 soit une baisse de **- 8 pts**. En 2025, la voiture reste toutefois le mode de déplacements dominant.
- Les TC (TCU + autres TC) augmentent modérément : **+ 4 % de déplacements**. La part modale recule légèrement : **- 1pt**. Les chiffres sont sans doute « un peu pessimistes » pour les raisons suivantes :
 - Le tram 3, était en maintenance durant la période d'enquête, l'offre a été remplacée par des bus.
 - Les travaux de la 5A3F (2024-2027) augmentent la vitesse commerciale de certaines lignes Distribus, dont la 604, réduisant d'autant leur attractivité. La situation devrait revenir « à la normale » pour le réseau urbain fin 2027, une fois ces travaux terminés.

En conclusion, Saint-Louis Agglomération connaît un fort accroissement du nombre de déplacements générés par sa population en pleine croissance. Le territoire ne connaît pas de transformations majeures en matière de pratiques quotidiennes, mis à part pour la marche.

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



6. QUELLES EVOLUTIONS ?

Part modale kilométrique

L'approche présente l'évolution 2011-2025 de la **longueur moyenne d'un déplacement par mode**, l'évolution des **distances parcourues par mode** ainsi que l'évolution des parts modales kilométriques.

Cette approche offre ainsi une lecture à trois niveaux pour 2011 et 2025.

Entrée 1 => la **longueur moyenne d'un déplacement** par mode (en km)

Agglomération de St-Louis & Pays du Sundgau – Evolution 2011 à 2025

	 MAP	 Vélo	 TCU	 Autres TC	 VPC	 VPP	 2RM	Autres modes	Total
Agglomération St-Louis 2011	0,7	1,7	3,5	12,6	5,8	5,0	5,2	5,1	4,6
Agglomération St-Louis 2025	0,8	2,1	12,0	16,4	9,9	7,6	3,0	1,9	7,2
Evol. Agglo St-Louis 2009-2025	+0,1	+0,3	+8,4	+3,8	+4,0	+2,5	-2,2	-3,2	+2,6
Pays du Sundgau 2011	0,6	3,2	14,3	8,0	8,5	7,5	1,3	4,7	6,6
Pays du Sundgau 2025	0,7	3,3	-	12,4	11,0	7,0	10,7	7,8	8,2
Evol. Pays du Sundgau 2011-2025	+0,0	+0,1	-	+4,4	+2,5	-0,5	+9,4	+3,1	+1,6
Total 2011 Agglo St-Louis + Pays du Sundgau	0,7	2,1	5,2	9,3	7,1	6,2	4,5	4,9	5,5
Total 2025 Agglo St-Louis + Pays du Sundgau	0,7	2,4	12,0	13,8	10,4	7,3	7,1	5,6	7,6
Total évol. 2011-2025	+0,1	+0,2	+6,7	+4,4	+3,3	+1,1	+2,6	+0,6	+2,1

Source : EMC2 2025-Sud Alsace & EDVM 2011 – St-Louis / Bâle – Partie française, 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 2 => les **distances parcourues par mode** (en km)

Agglomération de St-Louis & Pays du Sundgau – Evolution 2011 à 2025

	 MAP	 Vélo	 TCU	 Autres TC	 VPC	 VPP	 2RM	Autres modes	Total
Agglomération St-Louis 2011	22 000	50 000	101 000	186 000	1 404 000	461 000	36 000	42 000	2 303 000
Agglomération St-Louis 2025	42 000	61 000	145 000	188 000	2 034 000	347 000	24 000	29 000	2 869 000
Evol. Agglo St-Louis 2009-2025	+20000	+11000	+44000	+2000	+630000	-114000	-12000	-13000	+566000
Pays du Sundgau 2011	17 000	24 000	17 000	187 000	1 763 000	288 000	29 000	30 000	2 354 000
Pays du Sundgau 2025	26 000	11 000	-	259 000	1 804 000	256 000	9 000	119 000	2 484 000
Evol. Pays du Sundgau 2011-2025	+9000	-13000	-17000	+72000	+41000	-32000	-20000	+89000	+130000
Total 2011 Agglo St-Louis + Pays du Sundgau	39 000	74 000	118 000	373 000	3 168 000	749 000	65 000	72 000	4 658 000
Total 2025 Agglo St-Louis + Pays du Sundgau	68 000	71 000	145 000	447 000	3 838 000	603 000	33 000	148 000	5 353 000
Total évol. 2011-2025	+29000	-3000	+27000	+74000	+670000	-146000	-32000	+76000	+695000

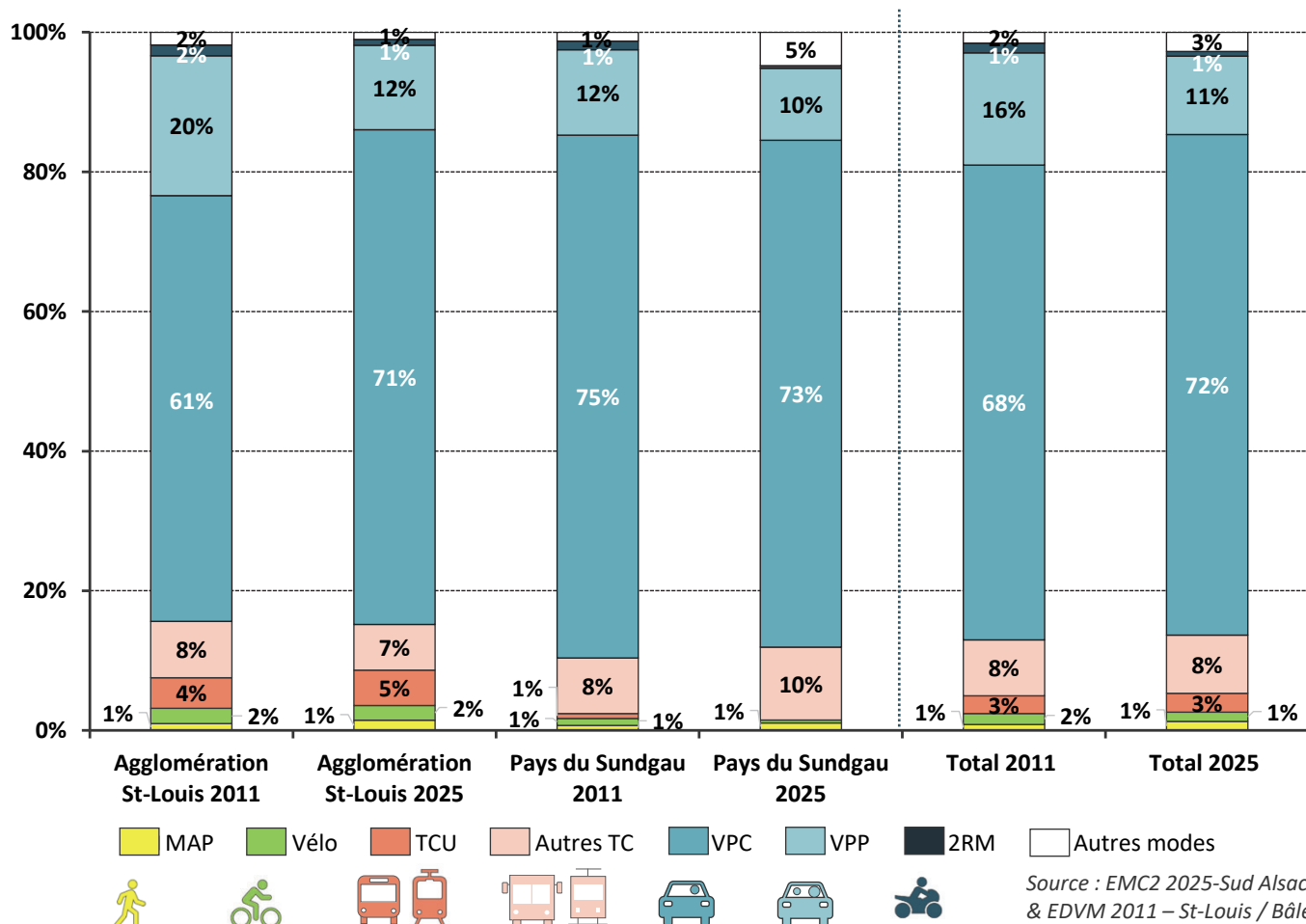
Source : EMC2 2025-Sud Alsace & EDVM 2011 – St-Louis / Bâle – Partie française, exploitation Afut Sud-Alsace

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

6. QUELLES EVOLUTIONS ?

Entrée 3 => les parts modales kilométriques de déplacement

Agglomération de St-Louis & Pays du Sundgau – Evolution 2011 à 2025



Source : EMC2 2025-Sud Alsace & EDVM 2011 – St-Louis / Bâle – Partie française, exploitation Afut Sud-Alsace

Concernant l'évolution des distances générées par les déplacements entre 2011 et 2025 à l'échelle de l'agglomération de Saint-Louis, plusieurs constats se dégagent :

- La marche connaît un doublement des kilomètres parcourus, passant de **22 000 km** en 2011 à **42 000 km** en 2025. Toutefois, sa part modale kilométrique reste minime : **1 %**.
- Le vélo progresse également, avec + **11 000 km** parcourus par jour. Malgré cette hausse, sa part modale kilométrique reste stable : **2 %**.
- Les transports en commun (tous TC) enregistrent une progression de + **46 000 km**, faisant ainsi passer leur part modale kilométrique de **12 % à 13 %**.
- La voiture génère chaque jour + **516 000 km** en 2025 par rapport à 2011. Sa part modale kilométrique reste **hégémonique et stable à 83 %**.

En conclusion, Saint-Louis Agglomération connaît un fort accroissement des kilomètres générés par les déplacements, principalement porté par la croissance démographique. Le territoire ne connaît cependant pas de transformations significatives en matière de parts modales kilométriques.

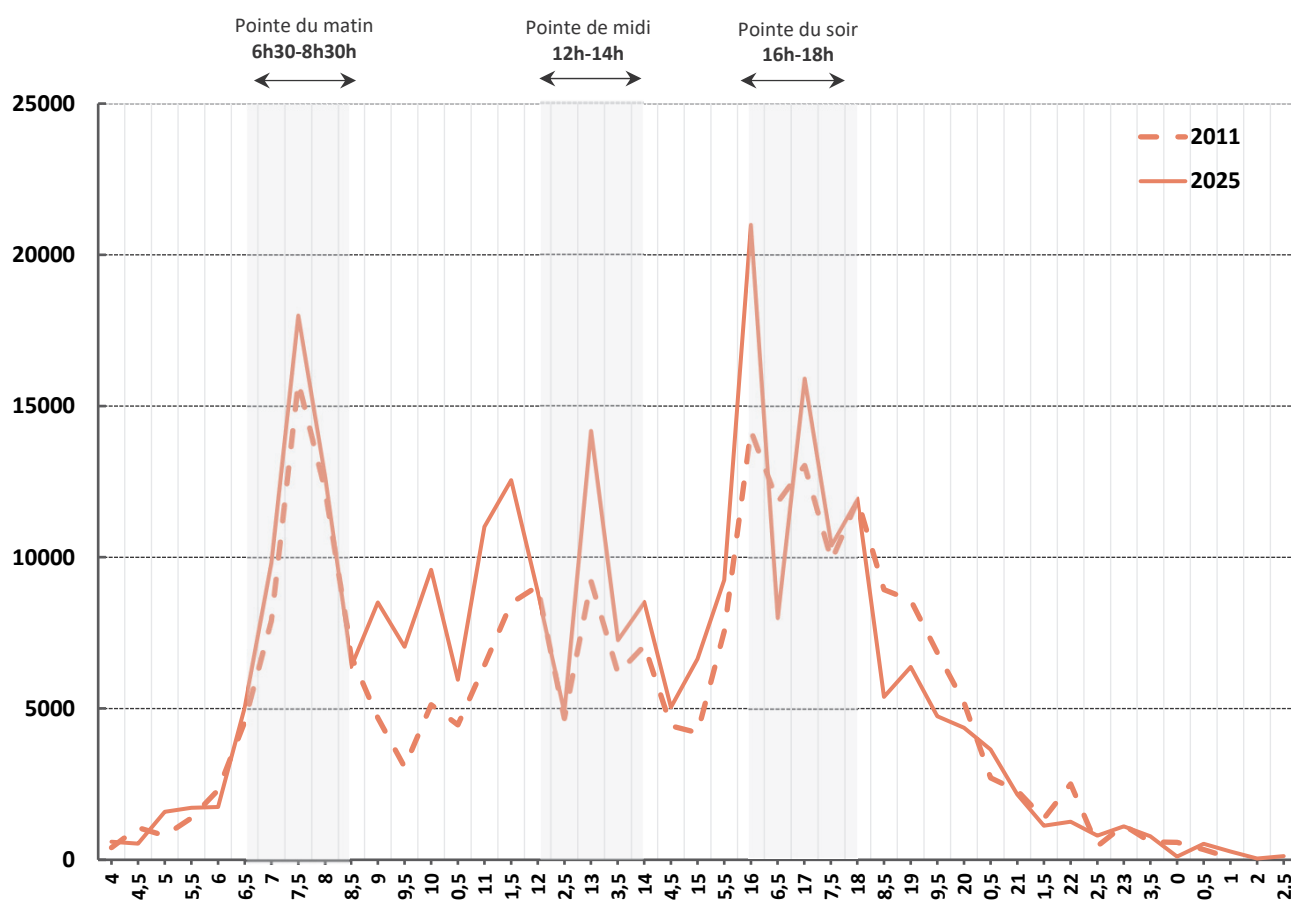
Précision: déplacements internes à l'aire d'enquête Bassin Sud Alsace et en échange avec l'extérieur.



6. QUELLES EVOLUTIONS ?

Nombre de déplacements par tranches de 30 min

Agglomération de Saint-Louis – Evolution 2011-2025



Source : EMC2 2025-Sud Alsace & EDVM 2011 – St-Louis / Bâle – Partie française, exploitation Afut Sud-Alsace

Par rapport à 2011, la pointe du soir est plus marquée. On constate également une augmentation des déplacements en heures creuses le matin, entre 9h et 11h.

6. QUELLES EVOLUTIONS ?

Agglomérations de comparaison – Mobilité

La mobilité individuelle par mode de déplacement

	 MAP	 Vélo	 TCU	 Autres TC	 VPC	 VPP	 2RM	Autres modes	Total
Agglomération Saint Louis - 2011	0,63	0,22	0,13	0,12	1,87	0,48	0,05	0,06	3,55
Agglomération Saint Louis - 2025	0,97	0,21	0,11	0,11	1,74	0,38	0,02	0,04	3,58
Annemasse Genevois frçs - 2007	1,02	0,06	0,07	0,09	1,96	0,56	0,09	0,13	3,96
Annemasse Genevois frçs - 2016	0,73	0,05	0,18	0,04	1,62	0,46	0,07	0,05	3,19
Bayonne Côte Basque - 1999	0,42	0,04	0,08	0,06	2,10	0,58	0,09	0,01	3,38
Bayonne Côte Basque - 2010	0,50	0,04	0,08	0,06	2,00	0,56	0,06	0,06	3,36
Longwy SCOT - 2017	0,88	0,05	0,14	0,08	1,90	0,45	0,03	0,06	3,59
Thionville - 2012	0,88	0,03	0,15	0,08	2,09	0,40	0,01	0,04	3,68

Source des données : CEREMA

- 
- **Marche** : en hausse (0,63 à 0,97), Saint Louis devant Longwy et Thionville (0,88).
 - **Vélo** : stable avec une mobilité de 0,21, l'agglomération se distingue par une très forte utilisation de la bicyclette.
 - **Voiture** : malgré une baisse (de 2,35 à 2,12), l'usage automobile reste néanmoins largement majoritaire.
 - **TC (TCU + autres TC)** : en léger recul de 0,25 à 0,22, Saint Louis se situe dans la moyenne.

6. QUELLES EVOLUTIONS ?

Agglomérations de comparaison – Part modale

Les parts modales de déplacement

	 MAP	 Vélo	 TCU	 Autres TC	 VPC	 VPP	 2RM	Autres modes	Total
Agglomération Saint Louis - 2011	18%	6%	4%	3%	53%	14%	1%	2%	100%
Agglomération Saint Louis - 2025	27%	6%	3%	3%	48%	11%	1%	1%	100%
Annemasse Genevois frçs - 2007	26%	1%	2%	2%	49%	14%	2%	3%	100%
Annemasse Genevois frçs - 2016	23%	2%	6%	1%	51%	14%	2%	1%	100%
Bayonne Côte Basque - 1999	12%	1%	2%	2%	62%	17%	3%	0%	100%
Bayonne Côte Basque - 2010	15%	1%	2%	2%	60%	17%	2%	2%	100%
Longwy SCOT - 2017	25%	1%	4%	2%	53%	13%	1%	2%	100%
Thionville - 2012	24%	1%	4%	2%	57%	11%	0%	1%	100%

Source des données : CEREMA



- **Marche** : en progression (de 18 % à 27 %), Saint Louis prend la tête du classement même si ce chiffre est à nuancer en raison du recensement plus exhaustif de la marche dans les EMC2.
- **Vélo** : stable à un très haut niveau de 6 %, contrairement aux autres territoires plafonnant à 1 % ou 2 %.
- **Voiture** : en baisse (de 67 % à 59 %), Saint Louis présente l'un des usages de l'automobile le plus faible des agglomérations de comparaison.
- **TC (TCU + autres TC)** : en léger recul (de 7 % à 6 %), la part des transports en commun se maintient dans la moyenne, à égalité avec Longwy ou Thionville (6 %).

Avec l'essor de la marche, le maintien de la performance du vélo et des transports en commun, l'agglomération de Saint Louis a consolidé les alternatives à la voiture.

Annexes

- ❑ Annexe n° 1 : déroulement de l'enquête
- ❑ Annexe n° 2 : note méthodologique EMC2
- ❑ Annexe n° 3 : glossaire.



ANNEXE N° 1 : 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° 2 : 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° 2 : 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](https://www.insee.fr) notamment du fait que les personnes, qui étudient et qui travaillent, restent classées en "étudiant" pour le Cerema (dans les données publiées sur [insee.fr](https://www.insee.fr), l'Insee classe toutes les personnes déclarant un emploi "en emploi" même si cette activité est secondaire).

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

La précision des données et les intervalles de confiances

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

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

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 comme 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° 3 : 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 f abrique u rbaine et t erritoriale (Afut) du Sud-Alsace
CA	Communauté d' Agglomération
CC	Communauté de Communes
CEA	Collectivité Européenne d'Alsace
CEREMA	Centre d' E tudes et d' e xpertise sur les R isques, l' E nvironnement, la M obilité et l' A ménagement
5A3F	A ménagements pour l' A mélioration des A ccès A utoroute - A gglomération des 3 F rontières
COM	C ontrat O opérationnel de M obilité
CRV	Colmar-Rhin-Vosges
DEEM	D iagnostic E nergie E missions des M obilités
DGFIP	D irection G énérale des F inances P ubliques
DREAL	D irection R égionale de l' E nvironnement, de l' A ménagement et du L ogement
EDVM	E nquête D éplacements V illes M oyennes
EMC2	E nquête M obilité C ertifiée C erema
EMD	E nquête M énage- D éplacement
EMS	E urométropole de Strasbourg
EPCI	E tablishement P ublic de C oopération I ntercommunale
IGN	I nstitut N ational de l' i nformation G éographique et f orestière
INSEE	I nstitut N ational de la S tatistique et des E tudes E conomiques
m2A	M ulhouse A lsace A gglomération
MAP	M arche A P ied

MVR	M ontagne - V ignoble & R ied
OD	O rigine- D estination
PCAET	P lan C limat- A ir- E nergie T erritorial
PETR	P ôle d' E quilibre T erritorial et R ural
PdM	P lan de M obilité
PdMS	P lan de M obilité S implifié
PLUi	P lan L ocal d' U rbanisme I ntercommunal
PTD	P ays T hur D oller
RGE	R egion G rand E st
RM	R égion M ulhousienne
RP	R ecensement de la P opulation
RPI	R egroupement P édagogique I ntercommunal
RVGB	R hin V ignoble G rand- B allon
SITRAM	S yndicat I ntercommunal des T ransports de l' A gglomération M ulhousienne
SCOT	S chéma de C ohérence T erritoriale
SLA	S aint- L ouis A gglomération
TAD	T ransport A la D emande
TC	T ransport en C ommun
TCU	T ransport en C ommun U rbain
TER	T ransport E xpress R égional
TGV	T rain à G rande V itesse
VPC	V éhicule P articulier C onducteur
VPP	V éhicule P articulier P assager
VTC	V oiture de T ransport avec C hauffeur



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.