

ENQUÊTE MOBILITÉ

2024-2025

RÉSULTATS ESSENTIELS

JUILLET 2026



COLMAR AGGLOMÉRATION LES GRANDS CHIFFRES CLES

Colmar Agglomération : chiffres clés 2025

Le périmètre de l'analyse correspond à l'agglomération colmarienne (20 communes). Pour ce périmètre d'environ **110 000 habitants**, les chiffres clés suivants sont à relever :

Les déplacements

- **3,5** déplacements par jour et par personne.
- **10 %** d'immobiles.
- **371 812** déplacements par jour réalisé par les habitants.
- **29 km** : budget distance quotidien / habitant.
- **2 609 000 km** générés par les déplacements.
- **61 min** : budget temps quotidien / habitant.
- **17 %** d'actifs télé-travaillant au moins 1 X / mois => une pratique restant relativement modeste.

Les motifs de déplacement

- **24 %** : motif travail.
- **13 %** : motif école / étude.
- **19 %** : motif achats et **15 %** : accompagnement.

Les motifs travail et école / études représentent « **seulement** » **37 %** des déplacements.

L'équipement des ménages

Avec **1,3** voitures et **1,6** vélos par ménage, le taux d'équipement diffère légèrement, mais l'usage de la voiture est **plus important** que celui du vélo.

Les caractéristiques des déplacements

- **55 %** des déplacements en voiture, **31 %** à pied, **5 %** en TC et **6 %** à vélo => la **voiture demeure le mode de déplacement dominant** mais ne représente plus qu'**un déplacement sur deux** dans Colmar Agglomération ce qui est remarquable.
- **76 %** des kilomètres en voiture, **16 %** en TC, **2 %** à pied et **2 %** à vélo :
 - Les TC sont le deuxième mode de déplacement, mais elle ne représente qu'environ 16 % des distances parcourues.
 - La marche arrive en troisième position avec une part modale kilométrique significative de 2%.
- **60 %** des déplacements sont < à 3 km.

Comparaison avec des agglomérations de taille comparable

Afin de mettre en perspective les résultats de l'EMC² de Colmar Agglomération, ceux-ci sont comparés à plusieurs agglomérations présentant des caractéristiques démographiques similaires. Cette analyse permet d'évaluer les spécificités des pratiques de mobilité observées sur le territoire de l'agglomération colmarienne au regard de celles constatées dans d'autres agglomérations de taille comparable.

Les résultats de l'EMC² de la communauté d'agglomération de **Grand Angoulême (EMC² 2023)** montrent que :

- 3,3 déplacements par jour et par personne.
- 18 % d'immobiles.
- 439 400 déplacements par jour réalisé par les habitants
- 68 % des déplacements en voiture, 22 % à pied, 6 % en TC et 2 % à vélo.

Les résultats de l'EMC² de **Arras Agglomération (EMC² 2024)** montrent que :

- 3,6 déplacements par jour et par personne.
- 13 % d'immobiles.
- 386 340 déplacements par jour réalisé par les habitants
- 56% des déplacements en voiture, 33 % à pied, 8 % en TC et 2 % à vélo.

SOMMAIRE

Synthèse.....	2
Introduction.....	4-6

1. Qui sont les habitants de Colmar Agglomération ?

Le nombre de ménages et d'habitants.....	9
L'âge moyen de la population.....	10
L'occupation principale des habitants.....	10

2. Combien de déplacements effectuent-ils ?

La mobilité des personnes.....	12
Les immobiles et les hypermobiles.....	13
Le nombre de déplacement du territoire.....	14
Les principaux flux de déplacement.....	14-15
Les distances parcourues par les habitants.....	16
Les distances générées par l'aire d'enquête.....	17
Le budget temps de déplacement des personnes...18	
Le télétravail.....	19

3. Pourquoi se déplacent-ils ?

Les motifs de déplacements.....	21
Les répartitions des déplacements par motif.....	22
L'évolution de la mobilité suivant l'âge et le genre.	23

4. Comment se déplacent-ils ?

Le taux de possession d'un abonnement TC.....	26
Le taux de possession du permis de conduire.....	26
L'équipement voitures des personnes et des ménages.	27
L'équipement vélos des personnes et des ménages.....	28
Les parts modales de déplacements.....	29-30
Les parts modales kilométriques.....	31-32
Tranches de distance : nb. De déplacements.....	33
Tranches de distance : parts modales déplacements.....	34
Tranches de distance : parts modales kilométriques.....	35
Les parts modales selon les motifs.....	36
Les parts modales selon le genre.....	37
Les parts modales selon l'âge.....	38
L'âge suivant les modes.....	39
Les motifs d'utilisation des modes de déplacements.....	40
Le taux d'occupation des voitures.....	41

5. Où et quand se déplacent-ils ?

Les déplacements au cours de la journée.....	43
Les parts modales au cours de la journée.....	44

Annexe n°1 : Déroulement de l'enquête.....	47
Annexe n°2 : Note méthodologique EMC ²	48-49
Annexe n°3 : Glossaire.....	50
Annexe n° 4 : Lexique.....	51

Rapport résultats essentiels Colmar Agglomération

Objectifs

Le présent rapport, **réalisé par l'Adauhr**, fournit les premiers et principaux résultats de cette enquête à l'échelle de **Colmar Agglomération** (20 communes). Il propose une analyse approfondie de la **situation 2025**.

La comparaison avec l'enquête EDVM effectuée en 2001 à Colmar n'est pas réalisable en raison de la méthodologie différente.

1. Qui sont les habitants de Colmar Agglomération ?

2. Combien de déplacements effectuent-ils ?

3. Pourquoi se déplacent-ils ?

4. Comment se déplacent-ils ?

5. Où et quand se déplacent-ils ?

Les périmètres d'analyse

Dans le rapport «Résultats essentiels – Colmar Agglomération», les résultats sont présentés en détaillant les données à l'échelle des 7 zones :

- Colmar Ville
- Colmar Agglomération hors ville centre
- Colmar Agglomération
- SCoT Colmar Rhin Vosges
- SCoT Colmar Rhin Vosges hors Colmar Agglomération
- Bassin Sud Alsace
- Bassin Sud Alsace hors agglomérations.

Pour certains indicateurs, les résultats sont uniquement présentés à l'échelle de Colmar Agglomération.

→ Cf. carte page 5.

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

EMC² de Colmar Agglomération en chiffres :

→ 15 semaines de collecte :

- janvier à mai 2025

→ 8 secteurs de tirages:

- 20 communes et 110 745 hab

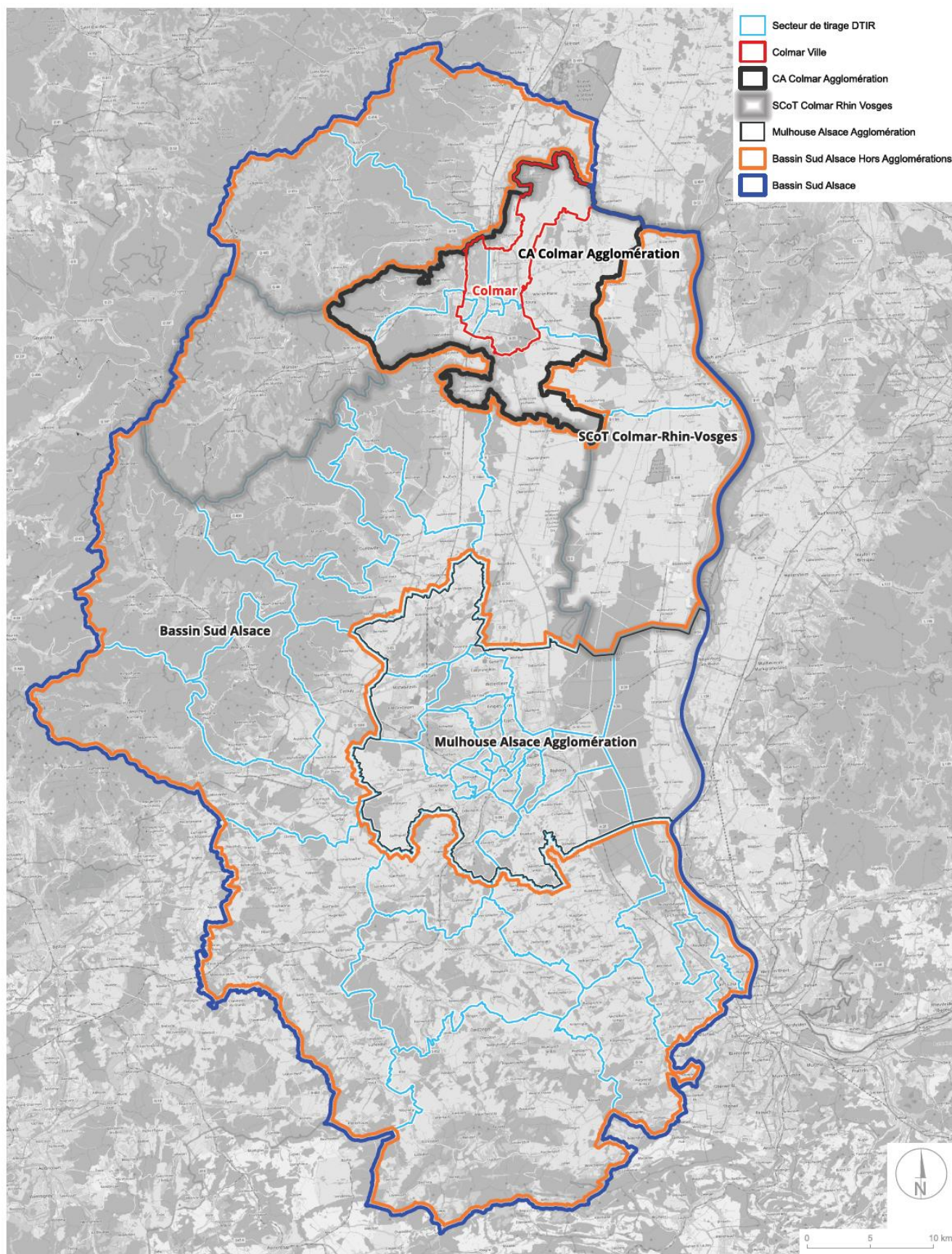
→ 844 ménages enquêtés

→ 1645 personnes interrogées soit 1,4 % de la population

→ 6 310 déplacements décrits

DECOUPAGE TERRITORIAL D'ANALYSE

Les périmètres d'analyse EMC² Colmar Agglomération



Source(s) : ADMIN-EXPRESS / COG IGN 2026, EMC2 2026, Contributeurs © OpenStreetMap
Élaboration : ADAUHR/SW/NR juin 2026

Rappel du contexte général de l'enquête

L'enjeux de l'échelle du Bassin Sud Alsace

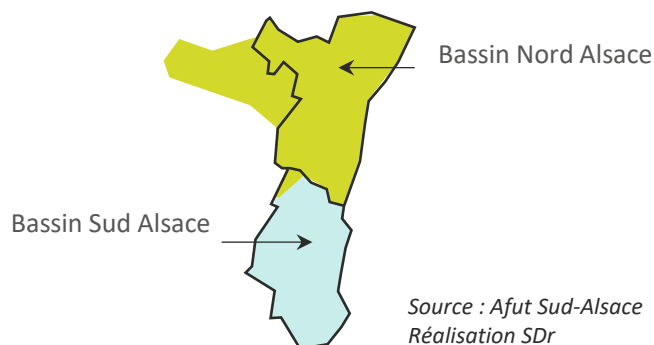
Compte tenu de leurs natures diverses, de leurs périmètres et de leur échelonnement dans le temps, les enquêtes mobilités réalisées à l'échelle du Sud Alsace au cours de la période 2000-2019 ne permettent pas d'avoir une vision complète et homogène de la mobilité des résidents.

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 publique mobilités et transports (TC, vélo, projet de SERM etc.) ainsi que les documents de planifications : 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 et au travers de la Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités, l'ADEME, la Région Grand Est, la Collectivité européenne d'Alsace, l'Eurométropole de Strasbourg, Mulhouse Alsace Agglomération et le Pôle métropolitain d'Alsace.



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 sur un jour type de semaine.

Pilotage : Adeus & Copilotage : Afut Sud Alsace

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

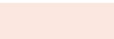
CEREMA : garant de la méthodologie

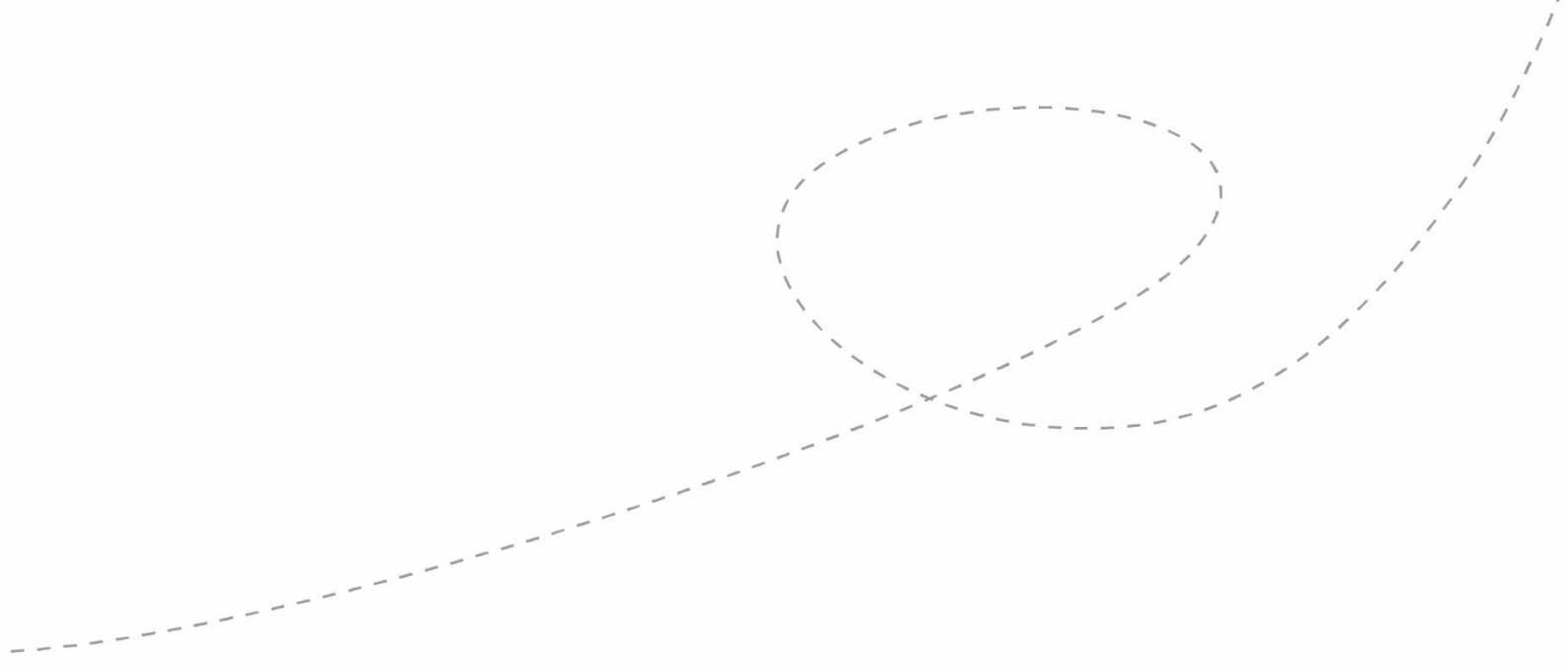
Le travail des deux agences a été réalisé en **étroite collaboration avec le CEREMA** dans son rôle d'expertise et de garant de la méthodologie.

→ *Pour en savoir plus cf. annexes n°1 et 2 P 46 à 47.*

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 de Colmar Agglomération ?





1. QUI ?

Nombre de ménages

	2025
Colmar	32 675
Colmar Agglomération hors ville centre	20 072
Colmar Agglomération	52 748
SCoT Colmar-Rhin-Vosges	73 946
SCoT Colmar-Rhin-Vosges hors Colmar Agglomération	21 198
Bassin Sud Alsace	333 766
Bassin Sud Alsace hors Colmar Agglomération et m2A	160 471

Source : Adeus, EMC² 2025 – Exploitation Adauhr

Définition ménage : ensemble des personnes occupant un même logement.

L'aire d'enquête concentre près de 333 800 ménages, dont 32 675 pour Colmar (Ville centre), 52 748 pour Colmar Agglomération, 73 946 pour le SCOT Colmar-Rhin-Vosges.

Colmar Agglomération regroupe **16 %** des ménages de l'aire d'enquête.

52 748

ménages



Nombre d'habitants

	2025
Colmar	65 722
Colmar Agglomération hors ville centre	45 023
Total Colmar Agglomération	110 745
SCoT Colmar-Rhin-Vosges	160 081
SCoT Colmar-Rhin-Vosges hors Colmar Agglomération	49 336
Bassin Sud Alsace	741 705
Bassin Sud Alsace hors Colmar Agglomération et m2A	362 919

Source : Adeus, EMC² 2025 – Exploitation Adauhr

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

On dénombre près de 741 700 habitants dans le Bassin Sud Alsace. Parmi eux, 110 745 résident au sein de Colmar Agglomération, soit environ **15 %** de la population.

110 745

habitants



1. QUI ?

Âge moyen des habitants

	2025
Colmar	41,0
Colmar Agglomération hors ville centre	43,0
Colmar Agglomération	41,8
SCoT Colmar-Rhin-Vosges	42,0
SCoT Colmar-Rhin-Vosges hors Colmar Agglomération	42,6
Bassin Sud Alsace	41,6
Bassin Sud Alsace hors Colmar Agglomération et m2A	42,3

Source : Adeus, EMC² 2025 – Exploitation Adauhr

41,8 ans



À l'échelle de Colmar Agglomération, l'âge moyen s'établit à **41,8 ans**, proche de celui du Bassin Sud Alsace (**41,6**). L'âge moyen des habitants est globalement homogène sur le territoire, autour de 42 ans. Colmar se distingue par une population légèrement plus **jeune (41 ans)**, tandis que l'âge moyen est un peu plus élevé dans les espaces périphériques, notamment hors ville-centre de l'agglomération (**43 ans**)

L'occupation principale des habitants en 2025

	Travail	Etudes	Chômeurs	Retraités	Reste au foyer	Autres occupations
Colmar	39%	18%	6%	24%	4%	8%
CA n hors ville centre	44%	21%	2%	25%	3%	5%
Colmar Agglomération	41%	20%	5%	24%	4%	7%
SCoT Colmar-Rhin-Vosges	42%	19%	4%	24%	4%	7%
SCoT Colmar-Rhin-Vosges hors CA	45%	19%	4%	23%	3%	6%
Bassin Sud Alsace	41%	20%	5%	23%	4%	7%
Bassin Sud Alsace hors CA et m2A	43%	19%	4%	24%	3%	7%

Source : Adeus, EMC² 2025 – Exploitation Adauhr

Colmar Agglomération compte **41%** de personnes ayant un travail, **20%** de personnes en âge scolaire ou étudiantes, **5%** de chômeurs, **24%** de retraités, **4%** de personnes au foyer et **7%** ayant une autre occupation.

41 %

de personnes ayant
un travail



Précision : occupation principale calculée sur l'ensemble de la population



2 • Combien de déplacements effectuent les habitants de Colmar Agglomération ?





2. COMBIEN ?

Nombre de déplacements par jour et par personne

	2025
Colmar	3,5
Colmar Agglomération hors ville centre	3,6
Colmar Agglomération	3,5
SCoT Colmar-Rhin-Vosges	3,5
SCoT Colmar-Rhin-Vosges hors Colmar Agglomération	3,5
Bassin Sud Alsace	3,5
Bassin Sud Alsace hors Colmar Agglomération et m2A	3,6

Source : Adeus, EMC² 2025 – Exploitation Adauhr

Le nombre moyen de déplacements quotidiens par personne est très homogène sur l'ensemble du territoire, autour de **3,5** déplacements par jour. Colmar et l'ensemble de son agglomération se situent dans cette moyenne (**3,5**), tout comme le SCoT Colmar-Rhin-Vosges et le Bassin Sud Alsace.

Les secteurs situés hors ville-centre ou en dehors des agglomérations présentent des niveaux légèrement plus élevés (**3,6**), traduisant probablement un éloignement plus marqué des services de proximité.

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.

3,5 déplacements par
jour et par personne



2. COMBIEN ?

Part des personnes immobiles

	2025
Colmar	10%
Colmar Agglomération hors ville centre	9%
Colmar Agglomération	10%
SCoT Colmar-Rhin-Vosges	10%
SCoT Colmar-Rhin-Vosges hors Colmar Agglomération	11%
Bassin Sud Alsace	10%
Bassin Sud Alsace hors Colmar Agglomération et m2A	10%

Source : Adeus, EMC² 2025 – Exploitation Adauhr

Environ **une personne sur dix** ne réalise aucun déplacement lors d'un jour courant de semaine. Cela correspond à une tendance nationale généralement observée.

L'immobilité apparaît assez homogène entre les territoires, avec des niveaux proches d'un secteur à l'autre.

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

10 % d'immobiles



Part des personnes hypermobiles

	2025
Colmar	3%
Colmar Agglomération hors ville centre	4%
Colmar Agglomération	4%
SCoT Colmar-Rhin-Vosges	3%
SCoT Colmar-Rhin-Vosges hors Colmar Agglomération	2%
Bassin Sud Alsace	3%
Bassin Sud Alsace hors Colmar Agglomération et m2A	4%

Source : Adeus, EMC² 2025 – Exploitation Adauhr

Avec une part de 4 % d'hypermobiles, leur poids dans l'ensemble de la population reste **relativement faible**.

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

4 % d'hypermobiles



2. COMBIEN ?

Nombre de déplacements réalisés par jour

	2025
Colmar	220 207
Colmar Agglomération hors ville centre	151 606
Colmar Agglomération	371 812
SCoT Colmar-Rhin-Vosges	535 478
SCoT Colmar-Rhin-Vosges hors Colmar Agglomération	163 666
Bassin Sud Alsace	2 454 166
Bassin Sud Alsace hors Colmar Agglomération et m2A	1 225 862

Source : Adeus, EMC² 2025 – Exploitation Adauhr

Un jour moyen de semaine, du lundi au vendredi hors vacances scolaires, les habitants du SCoT Colmar Rhin Vosges effectuent 535 478 déplacements, dont **371 812** pour les habitants de Colmar Agglomération.

Zoom



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

371 812
déplacements



Principaux flux

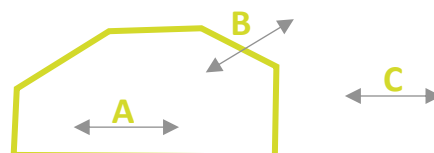
	Colmar	Couronne Colmar Agglomération	Reste SCOT Colmar Rhin Vosges	SCOT Montagne Vignoble Ried	SCOT Vignoble Grand-Ballon	Région Mulhousienne	Autres bassin Sud	Ext Bas-Rhin + CC Val d'Argent	Extérieur Autres*	Total
Colmar	199 050	32 334	9 957	8 576	9 344	5 949	3 033	3 991	689	272 923
Couronne CA	31 204	80 006	6 776	5 629	3 556	1 985	910	2 773	1 277	134 116
Reste SCOT CRV	10 330	6 270	103 600	1 087	2 962	4 438	1 653	2 041	2 663	135 044
SCOT MVR	8 838	5 658	798	73 080	579	1 005	187	3 406	635	94 186
SCOT RVGB	9 898	2 965	3 629	711	156 293	21 049	4 762	2 213	1 941	203 461
Région Mulhousienne	5 914	2 170	4 387	1 005	22 375	770 413	57 159	2 769	12 478	878 670
Autres bassin Sud	3 188	598	1 332	65	5 244	56 944	564 383	1 296	31 043	664 093
Ext Bas-Rhin + CC Val d'Argent	3 462	2 946	2 506	3 399	2 048	2 860	1 543	-	-	18 764
Extérieur Autres*	1 659	1 677	2 227	747	1 488	14 519	30 590	-	-	52 907
Total	273 543	134 624	135 212	94 299	203 889	879 162	664 220	18 489	50 726	2 454 166

Source : Adeus, EMC² 2025 – Exploitation Adauhr

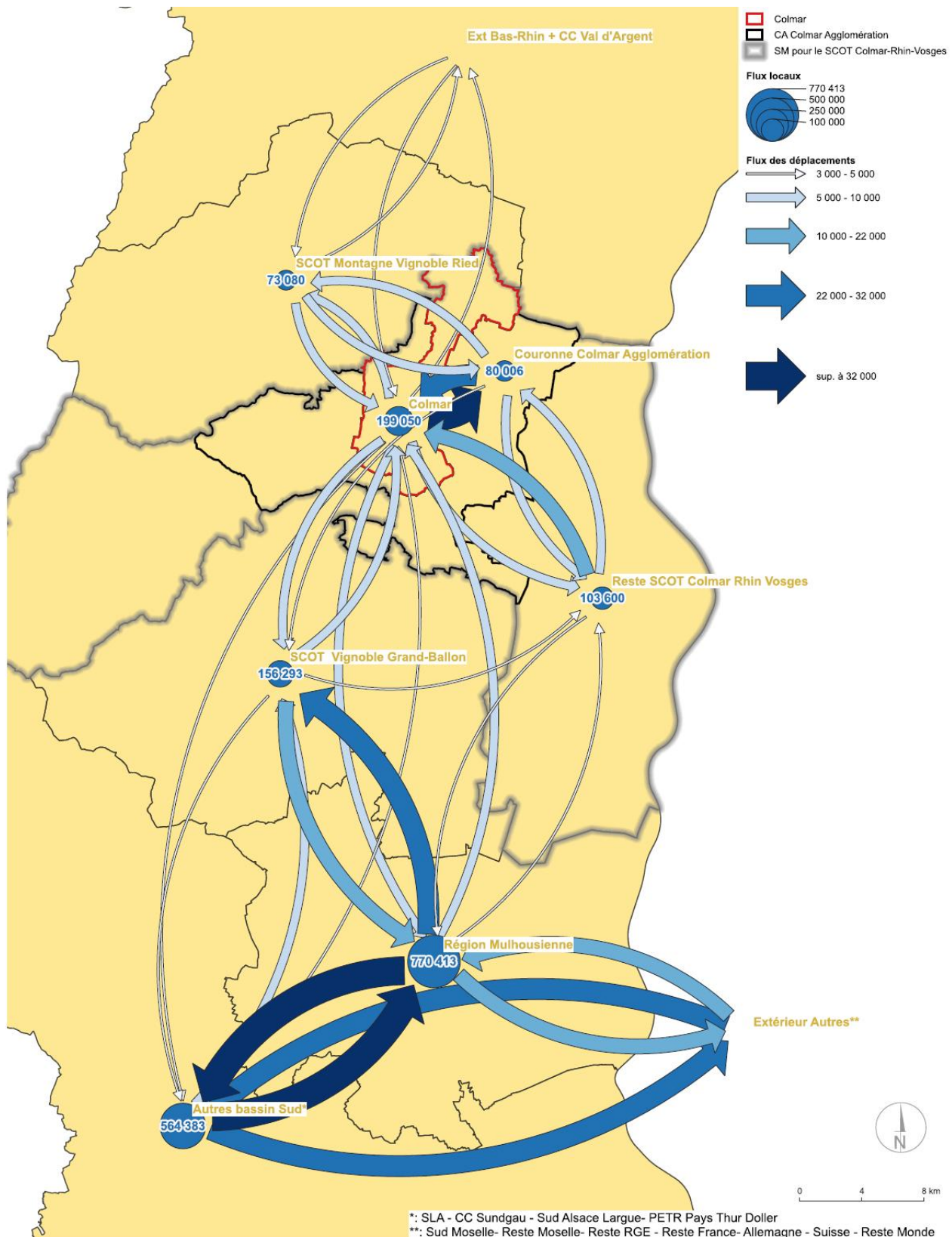
La majorité des déplacements se font à l'intérieur même de chaque territoire. Les pôles les plus importants sont la **Région Mulhousienne** (878 670), les **Autres bassins Sud** (664 093) et **Colmar** (272 923), qui concentrent les volumes totaux les plus élevés.

On observe des relations importantes entre territoires voisins, notamment entre la Région Mulhousienne et les autres bassins Sud, ainsi qu'entre Colmar et son Agglomération, traduisant une forte interdépendance fonctionnelle à l'échelle du sud de l'Alsace.

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 internes (A) et en échanges (B).



2. COMBIEN ?



Les flux de déplacements sont fortement polarisés par Colmar et son agglomération, qui exercent une forte attractivité sur les territoires voisins. Les échanges les plus importants s'effectuent entre le centre de Colmar et sa couronne périurbaine, traduisant une forte concentration des emplois et des services en dehors de la ville-centre.

2. COMBIEN ?

Distance moyenne d'un déplacement

	2025
Colmar	6,8 km
Colmar Agglomération hors ville centre	8,9 km
Colmar Agglomération	7,6 km
SCoT Colmar-Rhin-Vosges	9,0 km
SCoT Colmar-Rhin-Vosges hors Colmar Agglomération	12,4 km
Bassin Sud Alsace	9,5 km
Bassin Sud Alsace hors Colmar Agglomération et m2A	11,4 km

Source : Adeus, EMC² 2025 – Exploitation Adauhr

La distance moyenne d'un déplacement est d'environ **7,6 km** dans Colmar Agglomération. Elle est plus faible dans Colmar (**6,8 km**) et largement plus élevée pour le SCoT Colmar Rhin Vosges (9 km).

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

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

7,6 km parcourus
en moyenne par
déplacement



Budget distance moyen quotidien d'un habitant

	2025
Colmar	26 km
Colmar Agglomération hors ville centre	33 km
Colmar Agglomération	29 km
SCoT Colmar-Rhin-Vosges	33 km
SCoT Colmar-Rhin-Vosges hors Colmar Agglomération	45 km
Bassin Sud Alsace	35 km
Bassin Sud Alsace hors Colmar Agglomération et m2A	42 km

Source : Adeus, EMC² 2025 – Exploitation Adauhr

Le budget distance quotidien des habitants de Colmar Agglomération est de **29 km**. D'importantes disparités territoriales sont à relever. Les habitants de la ville parcourent environ **26 km** par jour, tandis que ceux des zones périurbaines et rurales atteignent facilement **30 à 45 km**.

Zoom



Précision : le budget distance est calculé sur les personnes mobiles.

29 km parcourus
en moyenne chaque
jour par habitant



2. COMBIEN ?

Total des distances parcourues chaque jour par les habitants—

	2025
Colmar	1 378 000 km
Colmar Agglomération hors ville centre	1 232 000 km
Colmar Agglomération	2 609 000 km
SCoT Colmar-Rhin-Vosges	4 383 000 km
SCoT Colmar-Rhin-Vosges hors Colmar Agglomération	1 775 000 km
Bassin Sud Alsace	20 955 000 km
Bassin Sud Alsace hors Colmar Agglomération et m2A	12 412 000 km

Source : Adeus, EMC² 2025 – Exploitation Adauhr

Chaque jour de la semaine, les habitants de Colmar Agglomération réalisent près de **2,6 millions** de kilomètres. Cette longueur correspond à 6,8 fois la distance entre la Terre et la Lune !

Zoom

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

Précision : longueurs des déplacements internes à l'aire d'enquête Sud Alsace et en échanges avec l'extérieur.

2 609 000 km



Durée moyenne d'un déplacement

	2025
Colmar	16 min
Colmar Agglomération hors ville centre	18 min
Colmar Agglomération	16 min
SCoT Colmar-Rhin-Vosges	17 min
SCoT Colmar-Rhin-Vosges hors Colmar Agglomération	19 min
Bassin Sud Alsace	17 min
Bassin Sud Alsace hors Colmar Agglomération et m2A	19 min

Source : Adeus, EMC² 2025 – Exploitation Adauhr

La durée moyenne d'un déplacement est reconstruite grâce aux heures de départ et d'arrivée des déplacements renseignés par les enquêtés. Celle-ci reste relativement homogène sur tous les territoires. Elle est de **16 minutes** à Colmar agglomération.

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

Précision : les durées prennent uniquement les distances de déplacements internes et en échange, inférieur à 250km, hors tournées professionnelles et promenades.

16 min pour un déplacement



2. COMBIEN ?

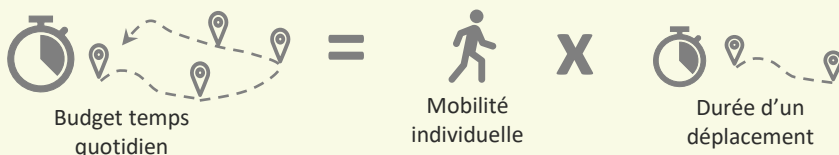
Budget temps moyen quotidien par personne

	2025
Colmar	49 min
Colmar Agglomération hors ville centre	55 min
Colmar Agglomération	61 min
SCoT Colmar-Rhin-Vosges	64 min
SCoT Colmar-Rhin-Vosges hors Colmar Agglomération	71 min
Bassin Sud Alsace	64 min
Bassin Sud Alsace hors Colmar Agglomération et m2A	70 min

Source : Adeus, EMC² 2025 – Exploitation Adauhr

Les habitants de Colmar Agglomération consacrent en moyenne **61 minutes** à leurs déplacements quotidiens. En France, les personnes passent en moyenne une heure par jour à effectuer leurs trajets du quotidien. Ce chiffre est donc conforme aux standards.

Zoom



Précision : le budget temps est calculé sur les personnes mobiles.

61 min de budget temps quotidien



Zoom

Les déplacements dépendent de plusieurs facteurs



Mobilité



Durée



Vitesse



Longueur



Numérique

Les déplacements se caractérisent par 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 la **vitesse de déplacement**.

Cette dernière a fortement augmenté depuis le XIX 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, et donc les distances parcourues.**



2. COMBIEN ?

Les actifs occupés ayant télétravaillé la veille

	Part des actifs occupés au sein de territoire concerné	Part des actifs occupés ayant télétravaillé la veille de l'enquête parmi la population active occupée du territoire	Part des actifs occupés ayant télétravaillé parmi la population totale du territoire
Colmar	39%	1%	1%
Colmar Agglomération hors ville centre	44%	2%	1%
Colmar Agglomération	41%	2%	1%
SCoT Colmar-Rhin-Vosges	42%	2%	1%
SCoT Colmar-Rhin-Vosges hors Colmar Agglomération	45%	3%	1%
Bassin Sud Alsace	41%	3%	1%
Bassin Sud Alsace hors Colmar Agglomération et m2A	43%	3%	1%

Source : Adeus, EMC² 2025 – Exploitation Adauhr

À la suite de la crise Covid-19, le télétravail s'est largement diffusé. Pourtant, il n'est pas devenu la norme parmi les actifs occupés. La veille de l'enquête, seuls **2 %** des actifs de Colmar Agglomération avaient télétravaillé, ce qui représente à peine **1 %** de l'ensemble de la population.

2 % des actifs ont télétravaillé la veille de l'enquête

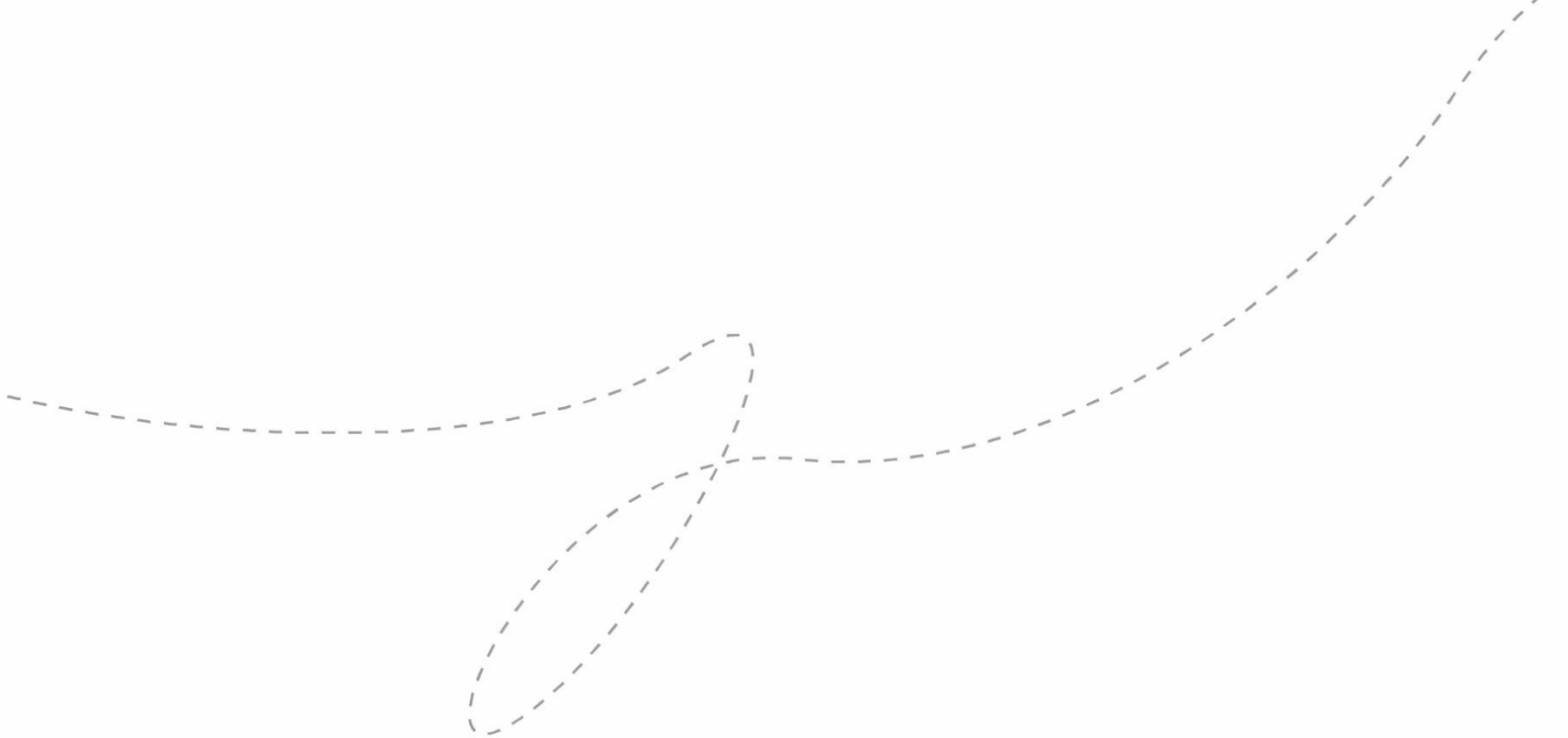
Fréquence de télétravail déclaré par les actifs occupés

	Non, jamais	Oui, un ou plusieurs jours par semaine	Oui, plusieurs jours par mois	Oui, occasionnellement
Colmar	78%	15%	3%	5%
Colmar Agglomération hors ville centre	79%	13%	3%	6%
Colmar Agglomération	78%	14%	3%	5%
SCoT Colmar-Rhin-Vosges	77%	13%	3%	7%
SCoT Colmar-Rhin-Vosges hors Colmar Agglomération	75%	10%	3%	12%
Bassin Sud Alsace	77%	13%	4%	7%
Bassin Sud Alsace hors Colmar Agglomération et m2A	75%	12%	5%	9%

Source : Adeus, EMC² 2025 – Exploitation Adauhr

17% des actifs occupés du Colmar Agglomération déclarent avoir télétravaillé au moins une fois dans le mois.

17 % des actifs télétravaillent au moins une fois par mois



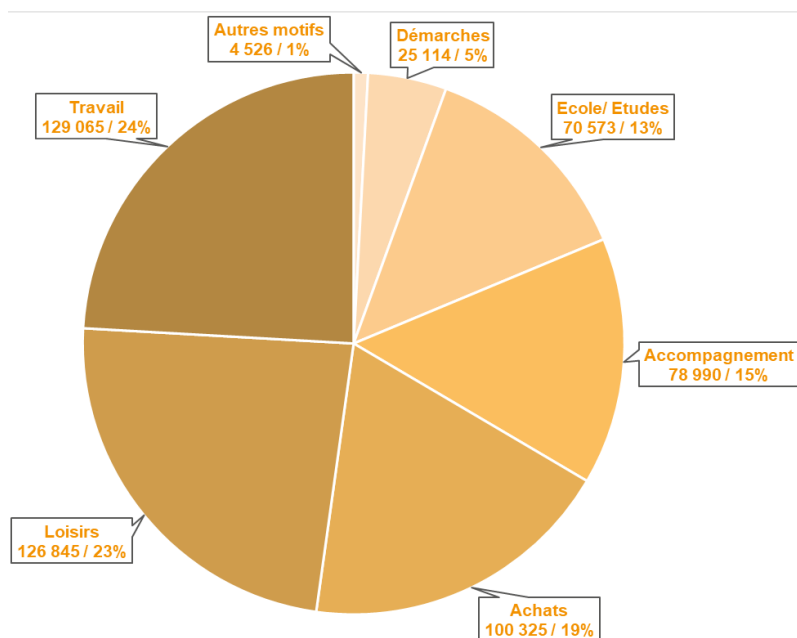
3. Pourquoi se déplacent les habitants de Colmar Agglomération ?





3. POURQUOI ?

Motif de déplacement : Colmar Agglomération



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. Pour Colmar Agglomération, le **motif travail** pèse **24 %** suivi par le **motif loisir 23 %** et **achats 19 %**.

24 % motifs travail

Source : Adeus, EMC² 2025 – Exploitation Adauhr

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

❑ **Motifs analysés :**

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

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

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

Démarches : rdv médical, rechercher un 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 achats, autres motifs.

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

3. POURQUOI ?

Motifs de déplacement : détail Colmar Agglomération

Répartition des motifs de déplacements à destination – Colmar Agglomération 2025

	Travail	Etudes & écoles	Accompagnement	Achats	Démarches	Loisirs	Autres
Colmar	23%	14%	15%	20%	5%	22%	1%
Colmar Agglomération hors ville centre	26%	13%	16%	18%	4%	22%	0%
Colmar Agglomération	24%	14%	16%	19%	4%	22%	1%
SCoT Colmar-Rhin-Vosges	24%	13%	15%	19%	5%	24%	1%
SCoT Colmar-Rhin-Vosges hors CA	25%	12%	13%	17%	5%	27%	1%
Bassin Sud Alsace	22%	14%	15%	19%	5%	25%	1%
Bassin Sud Alsace hors CA et m2A	22%	12%	14%	19%	5%	27%	1%

Source : Adeus, EMC² 2025 – Exploitation Adauhr

Dans **Colmar Agglomération**, les déplacements sont relativement équilibrés entre le travail (24 %), les loisirs (22 %) et les achats (19 %), ce qui traduit un territoire à la fois résidentiel, commercial et de services. Les déplacements du quotidien (achats, accompagnement, loisirs) y sont plus importants que les seuls déplacements professionnels.

Selon le territoire, il existe quelques légères différences de l'ordre de 1 à 3 points dans la répartition des motifs. Cela traduit avant tout les caractéristiques d'occupation de habitants.

Comment l'expliquer ?

Occupation principale des habitants – Colmar Agglomération 2025

	Population active (chômeurs et actifs occupés)	Scolaires & Étudiants	Retraités & Population inactive
Colmar	45%	18%	36%
Colmar Agglomération hors ville centre	46%	21%	33%
Colmar Agglomération	46%	20%	35%
SCoT Colmar-Rhin-Vosges	47%	19%	34%
SCoT Colmar-Rhin-Vosges hors Colmar Agglomération	49%	19%	33%
Bassin Sud Alsace	46%	20%	34%
Bassin Sud Alsace hors Colmar Agglomération et m2A	47%	19%	33%

Source : Adeus, EMC² 2025 – Exploitation Adauhr

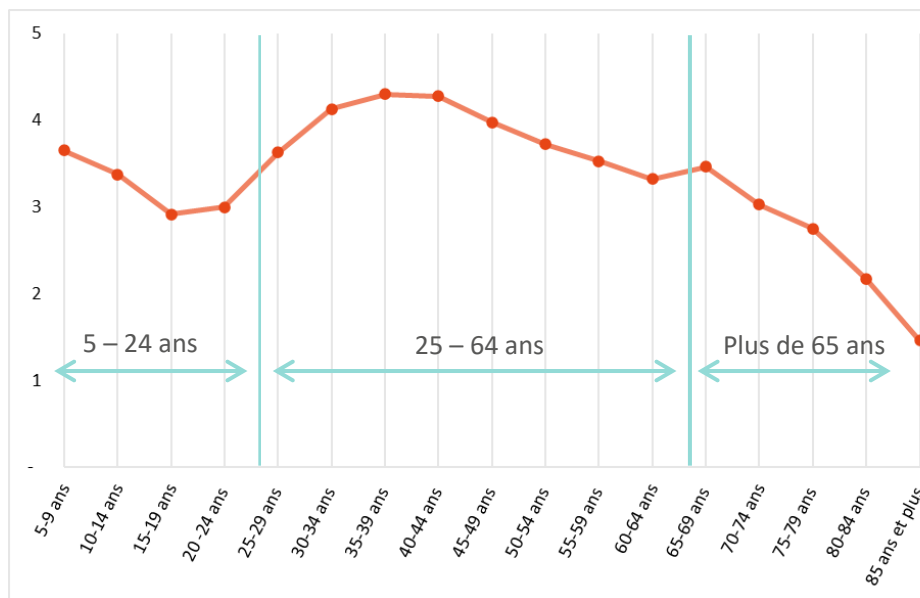
Dans Colmar Agglomération, les déplacements reflètent directement la structure de la population. Avec une population qui travaille représentant **46 %** des habitants, les déplacements liés au travail constituent logiquement **le premier motif de mobilité** (24 %). Cette part reste toutefois modérée par rapport aux territoires plus périurbains, en raison d'une présence importante de retraités et de population inactive (35 %). L'agglomération de Colmar se distingue également par une proportion relativement élevée de scolaires et étudiants (**20%**), ce qui explique une part significative des déplacements liés aux études et à l'école (**14 %**). Les déplacements d'accompagnement atteignent également **16 %**, traduisant la présence de nombreux ménages familiaux et les trajets liés aux enfants.



3. POURQUOI ?

Mobilité par âge

Différentiel de mobilité par âge - Colmar Agglomération 2025



La mobilité évolue fortement selon l'âge.

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

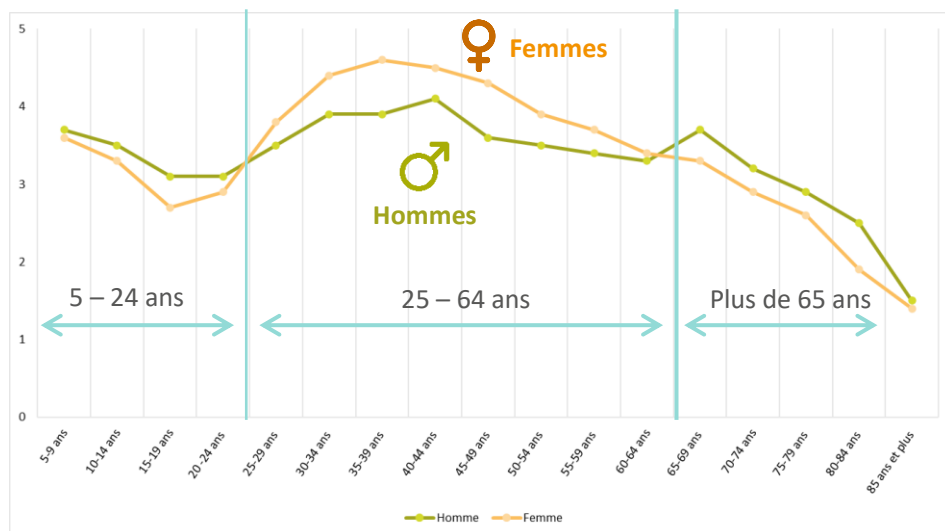
À partir de 25 ans, l'entrée dans la vie active et l'arrivée d'enfants accroissent les déplacements. Quand les enfants deviennent autonomes, la mobilité des parents diminue, puis baisse à la retraite avec l'arrêt des déplacements professionnels.

Après 75 ans, les problèmes de santé limitent fortement les sorties, qui se réduisent en moyenne à une par jour.

Source : Adeus, EMC² 2025 – Exploitation Adauhr

Mobilité par âge et genre

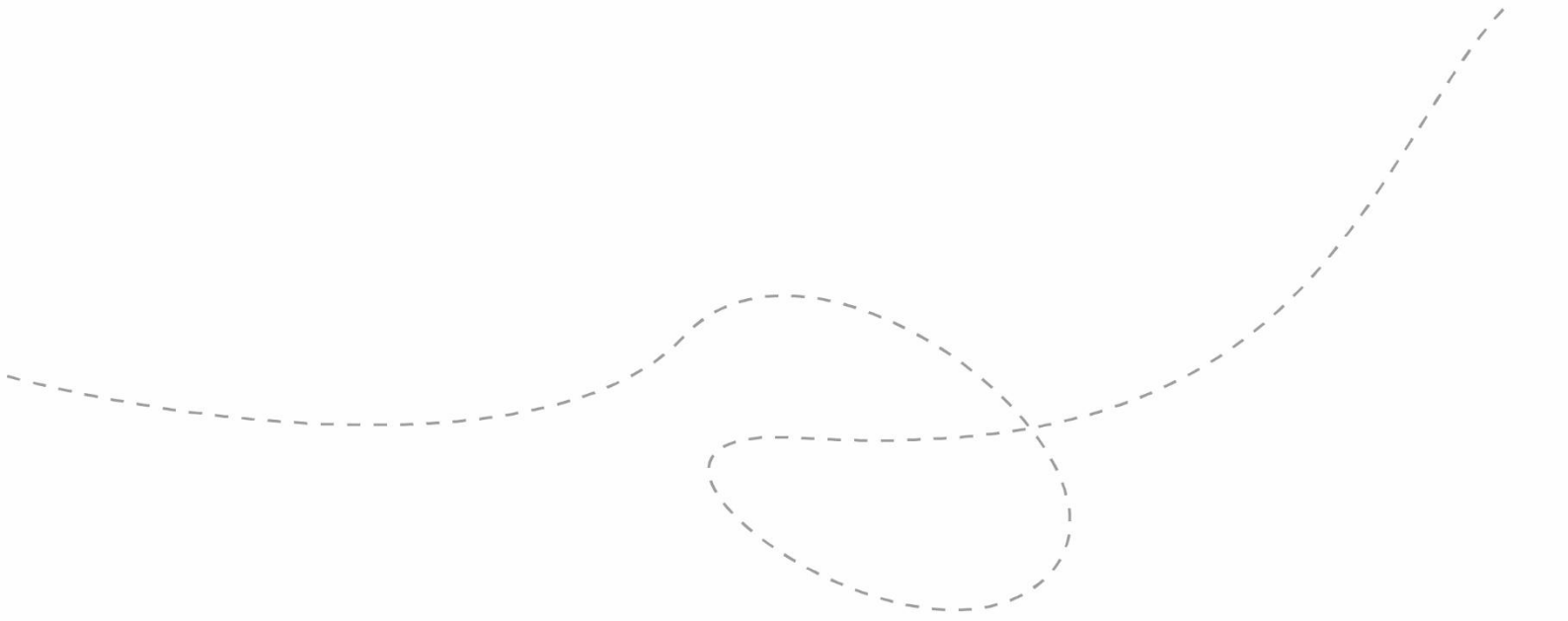
Différentiel de mobilité entre les hommes et les femmes - Colmar Agglomération 2025



La mobilité individuelle varie selon les âges, mais aussi selon le genre.

À partir de 30 ans, celle des femmes augmente davantage, en lien notamment avec les déplacements liés aux enfants. En dehors de cette période, les comportements de mobilité des femmes et des hommes restent globalement similaires jusqu'à 70 ans. Au-delà, les hommes se déplacent davantage.

Source : Adeus, EMC² 2025 – Exploitation Adauhr



4 ● Comment se déplacent les habitants de Colmar Agglomération ?





4. COMMENT ?

Méthode

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

☐ Equipements des personnes et des ménages :

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

☐ Usages des modes de transports 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 déplacements.
- **Tranches de distance** : 0-1 km, 1-3 km etc. : part modale kilométrique.
- **Part modale** suivant les motifs.
- **Part modale** selon l'âge.
- **Part modale** selon le genre.
- Profils par âge des utilisateurs des modes.
- Motifs d'utilisation des modes.
- **Taux d'occupation** des voitures.

☐ Modes de déplacements analysés : regroupement CEREMA.



MAP : marche à pied.



VPC : conducteur de voiture particulier.



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



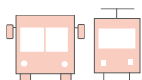
VPP : passager de voiture particulière.



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

	2025
Colmar	16%
Colmar Agglomération hors ville centre	13%
Colmar Agglomération	15%
SCoT Colmar-Rhin-Vosges	15%
SCoT Colmar-Rhin-Vosges hors Colmar Agglomération	14%
Bassin Sud Alsace	17%
Bassin Sud Alsace hors Colmar Agglomération et m2A	13%

Source : Adeus, EMC² 2025 – Exploitation Adauhr

À l'échelle du territoire, la part d'habitants disposant d'un abonnement aux transports en commun reste relativement modérée, autour de 13 à 17 % selon les secteurs.

Elle atteint **16 % à Colmar** et **15 % à l'échelle de l'agglomération** et du **SCoT Colmar-Rhin-Vosges**, ce qui traduit une utilisation un peu plus développée dans les zones urbaines structurées.

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

15 % de personnes
abonnées TC



Taux de possession du permis de conduire

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

	2025
Colmar	80%
Colmar Agglomération hors ville centre	94%
Colmar Agglomération	86%
SCoT Colmar-Rhin-Vosges	89%
SCoT Colmar-Rhin-Vosges hors Colmar Agglomération	95%
Bassin Sud Alsace	89%
Bassin Sud Alsace hors Colmar Agglomération et m2A	93%

Source : Adeus, EMC² 2025 – Exploitation Adauhr

Près de 9 personnes majeures sur 10 possèdent le permis de conduire sur l'ensemble du territoire étudié, avec des taux compris entre **80 % et 95 %**.

La forte possession du permis traduit l'importance de l'automobile dans les pratiques de mobilité, même si posséder le permis ne signifie pas nécessairement disposer d'un véhicule.

Le taux est plus faible à Colmar (**80 %**), où la densité urbaine et l'offre de transports alternatifs réduisent le besoin de conduire. À l'inverse, il atteint des niveaux très élevés dans les espaces périurbains et ruraux, notamment hors agglomération (**94 à 95 %**), où la voiture est souvent indispensable pour les déplacements du quotidien.

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.

86 % des habitants
ont le permis





4. COMMENT ?

Équipement automobile des personnes

Nombre moyen de voiture par personne majeure

	2025
Colmar	0,7 voiture/pers.
Colmar Agglomération hors ville centre	0,9 voiture/pers.
Colmar Agglomération	0,8 voiture/pers.
SCoT Colmar-Rhin-Vosges	0,8 voiture/pers.
SCoT Colmar-Rhin-Vosges hors CA	0,9 voiture/pers.
Bassin Sud Alsace	0,8 voiture/pers.
Bassin Sud Alsace hors CA et m2A	0,9 voiture/pers.

Source : Adeus, EMC² 2025 – Exploitation Adauhr

Avec **0,8 voiture** par personne dans Colmar Agglomération, le taux d'équipement est plus faible dans les principales unités urbaines que dans les secteurs périurbains, où il atteint **0,9**.

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

0,8 voiture par
personne



Équipement automobile des ménages ?

Nombre moyen de voiture par ménage

	2025
Colmar	1,1 voiture/mén
Colmar Agglomération hors ville centre	1,6 voiture/mén
Colmar Agglomération	1,3 voiture/mén
SCoT Colmar-Rhin-Vosges	1,4 voiture/mén
SCoT Colmar-Rhin-Vosges hors CA	1,7 voiture/mén
Bassin Sud Alsace	1,4 voiture/mén
Bassin Sud Alsace hors CA et m2A	1,6 voiture/mén

Source : Adeus, EMC² 2025 – Exploitation Adauhr

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

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

1,3 voitures par
ménage



4. COMMENT ?

Equipement en vélos des personnes

Nombre moyen de vélo par personne

	2025
Colmar	0,7 vélo/pers.
Colmar Agglomération hors ville centre	0,9 vélo/pers.
Colmar Agglomération	0,8 vélo/pers.
SCoT Colmar-Rhin-Vosges	0,8 vélo/pers.
SCoT Colmar-Rhin-Vosges hors CA	0,9 vélo/pers.
Bassin Sud Alsace	0,7 vélo/pers.
Bassin Sud Alsace hors CA et m2A	0,8 vélo/pers.

Source : Adeus, EMC² 2025 – Exploitation Adauhr

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

Les habitants de Colmar Agglomération disposent en moyenne de **0,8 vélo par personne**. Ce chiffre est similaire avec le taux d'équipement automobile alors que le vélo est beaucoup moins encombrant et très peu coûteux.

0,8 vélo par
personne



Equipement en vélos des ménages

Nombre moyen de vélo par ménage

	2025
Colmar	1,3 vélo/mén.
Colmar Agglomération hors ville centre	2,0 vélo/mén.
Colmar Agglomération	1,6 vélo/mén.
SCoT Colmar-Rhin-Vosges	1,7 vélo/mén.
SCoT Colmar-Rhin-Vosges hors CA	2,1 vélo/mén.
Bassin Sud Alsace	1,6 vélo/mén.
Bassin Sud Alsace hors CA et m2A	1,8 vélo/mén.

Source : Adeus, EMC² 2025 – Exploitation Adauhr

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

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

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

1,6 vélos par
ménage



4. COMMENT ?

Part modale déplacement

Par rapport aux différents modes de transport, l'analyse permet de répartir 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)**.

Entrée n° 1 => la **mobilité individuelle** par mode de déplacement – Colmar Agglomération 2025

	 MAP	 Vélo	 TCU	 Autres TC	 VPC	 VPP	 2RM	Autres modes	Total
Colmar	1,32	0,26	0,11	0,04	1,29	0,42	0,01	0,09	3,54
Colmar Agglomération hors ville centre	0,80	0,16	0,13	0,08	1,91	0,39	0,01	0,07	3,55
Colmar Agglomération	1,11	0,22	0,12	0,05	1,54	0,41	0,01	0,08	3,54
SCoT Colmar-Rhin-Vosges	1,03	0,20	0,08	0,09	1,62	0,41	0,01	0,08	3,53
SCoT Colmar-Rhin-Vosges hors CA	0,24	0,15	0,00	0,05	1,79	0,42	0,02	0,02	3,49
Bassin Sud Alsace	1,03	0,13	0,11	0,11	1,65	0,39	0,01	0,05	3,50
Bassin Sud Alsace hors CA et m2A	0,92	0,13	0,03	0,15	1,84	0,41	0,02	0,05	3,56

Source : Adeus, EMC² 2025 – Exploitation Adauhr

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

Pour **Colmar Agglomération**, la mobilité individuelle repose principalement sur la **voiture particulière comme conducteur (1,54 déplacement par personne et par jour)**, suivie de la **marche à pied (1,11)**. Les autres modes (vélo, transports collectifs et deux-roues motorisés) restent nettement moins utilisés.

Entrée n° 2 => le **nombre de déplacement** par mode de transport – Colmar Agglomération 2025

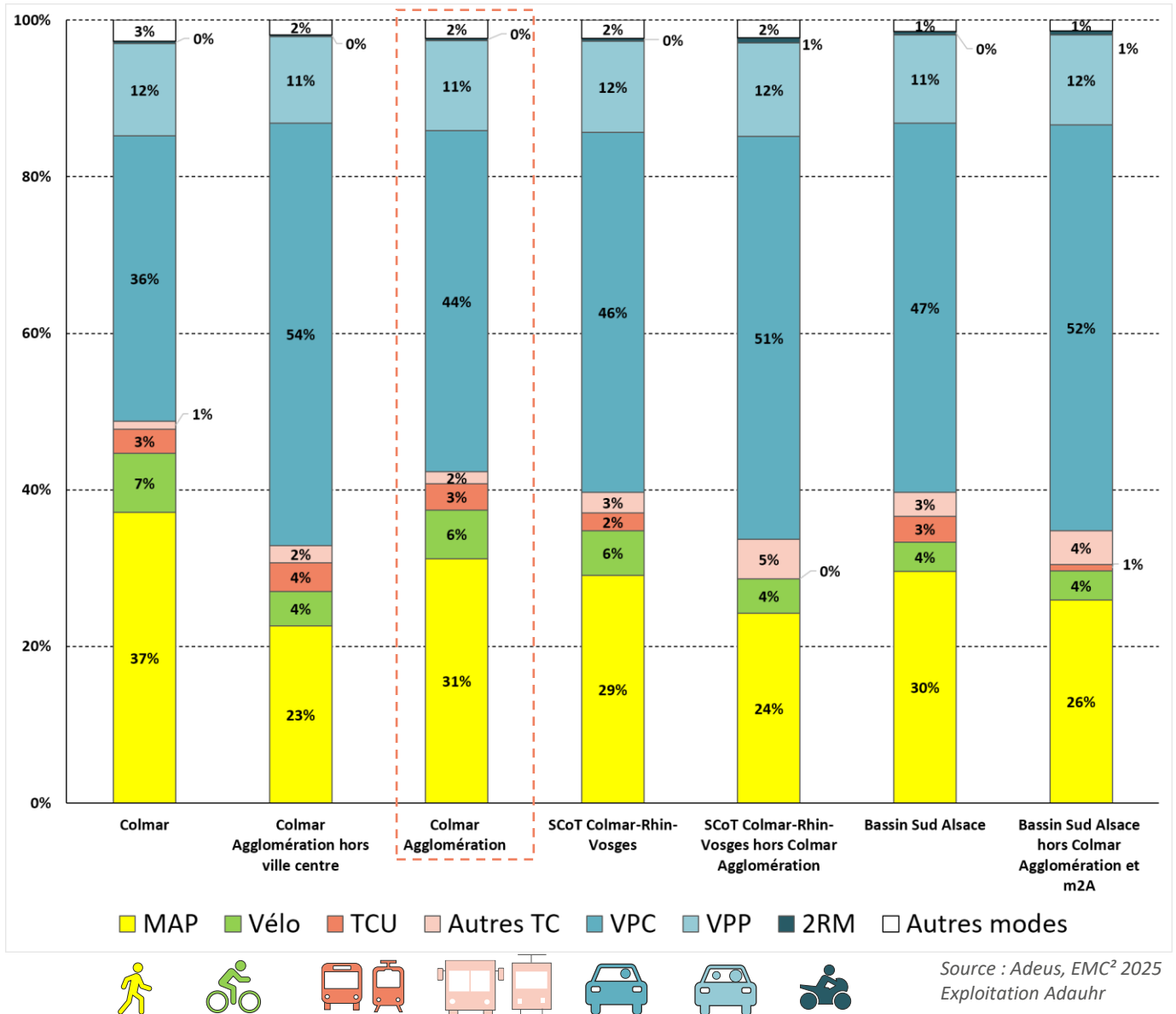
	 MAP	 Vélo	 TCU	 Autres TC	 VPC	 VPP	 2RM	Autres modes	Total
Colmar	81 837	16 448	9 871	2 264	80 223	26 020	668	5 876	220 207
Colmar Agglomération hors ville centre	34 257	6 726	5 477	3 413	81 799	16 710	391	2 834	151 606
Colmar Agglomération	116 095	23 176	12 348	5 677	162 022	42 729	1 058	8 709	371 812
SCoT Colmar-Rhin-Vosges	155 801	30 375	12 348	13 864	246 299	62 305	2 037	13 864	535 478
SCoT Colmar-Rhin-Vosges hors CA	39 706	7 202	0	8 187	84 277	19 576	979	3 739	163 666
Bassin Sud Alsace	725 108	93 329	80 353	74 518	1 158 547	276 108	10 387	35 816	2 454 166
Bassin Sud Alsace hors CA et m2A	317 670	45 568	10 033	53 341	634 715	141 413	6 196	16 927	1 225 862

Source : Adeus, EMC² 2025 – Exploitation Adauhr

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

4. COMMENT ?

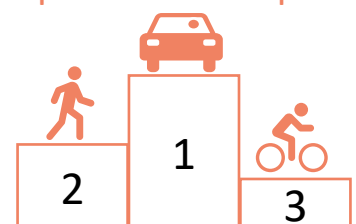
Entrée n° 3 => les parts modales de déplacements (en %) – Colmar Agglomération 2025



Au sein de **Colmar Agglomération**, la part modale de la voiture est de **55 %**, ce qui en fait le premier mode de déplacement. La marche à pied arrive en deuxième position, avec une part à **31 %**. Le vélo occupe la troisième place avec une part d'environ **6 %** et les transports collectifs représentent **5 %**.

Le graphique met en évidence une **part plus élevée** de la **marche à pied** dans l'agglomération de Colmar. Le **vélo** est particulièrement utilisé dans les secteurs colmariens, où il atteint **une part modale remarquable de 7 %** (centre-ville de Colmar).

31 % des déplacements à pied



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

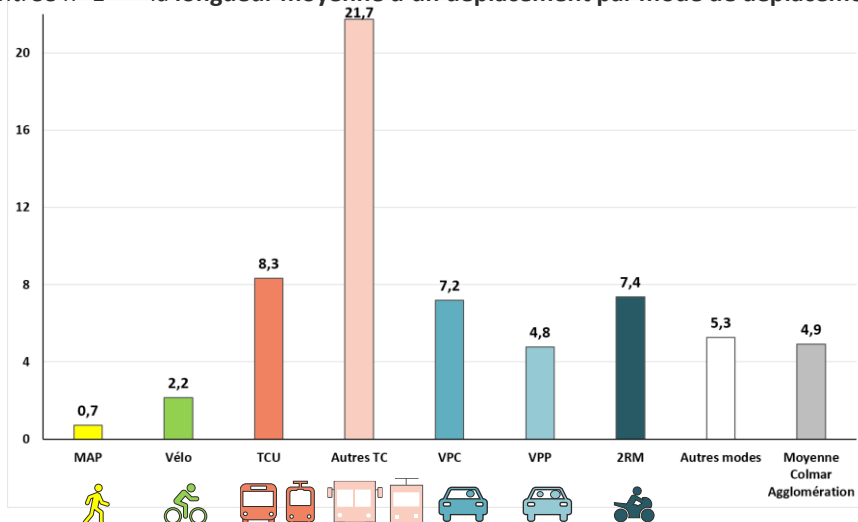
4. COMMENT ?

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). Cette approche offre ainsi une lecture à trois niveaux.

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

Entrée n° 1 => la **longueur moyenne d'un déplacement par mode de déplacement en km** dans Colmar Agglomération



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

Source : Adeus, EMC² 2025 – Exploitation Adauhr

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

Entrée n° 2 => les **distances parcourues par mode de déplacement en milliers de km**

								Autres modes	Total
Colmar	47 000	29 000	187 000	145 000	796 000	138 000	3 000	34 000	1 377 000
Colmar Agglomération hors ville centre	17 000	18 000	58	44 000	877 000	172 000	5 000	39 000	1 231 000
Colmar Agglomération	64 000	47 000	245 000	189 000	1 673 000	310 000	8 000	73 000	2 608 000
SCoT Colmar-Rhin-Vosges	79 000	62 000	245 000	480 000	2 853 000	555 000	23 000	86 000	4 383 000
SCoT Colmar-Rhin-Vosges hors CA	14 000	15 000	0	291 000	1 180 000	245 000	16 000	14 000	1 775 000
Bassin Sud Alsace	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 Alsace hors CA et m2A	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 Adauhr

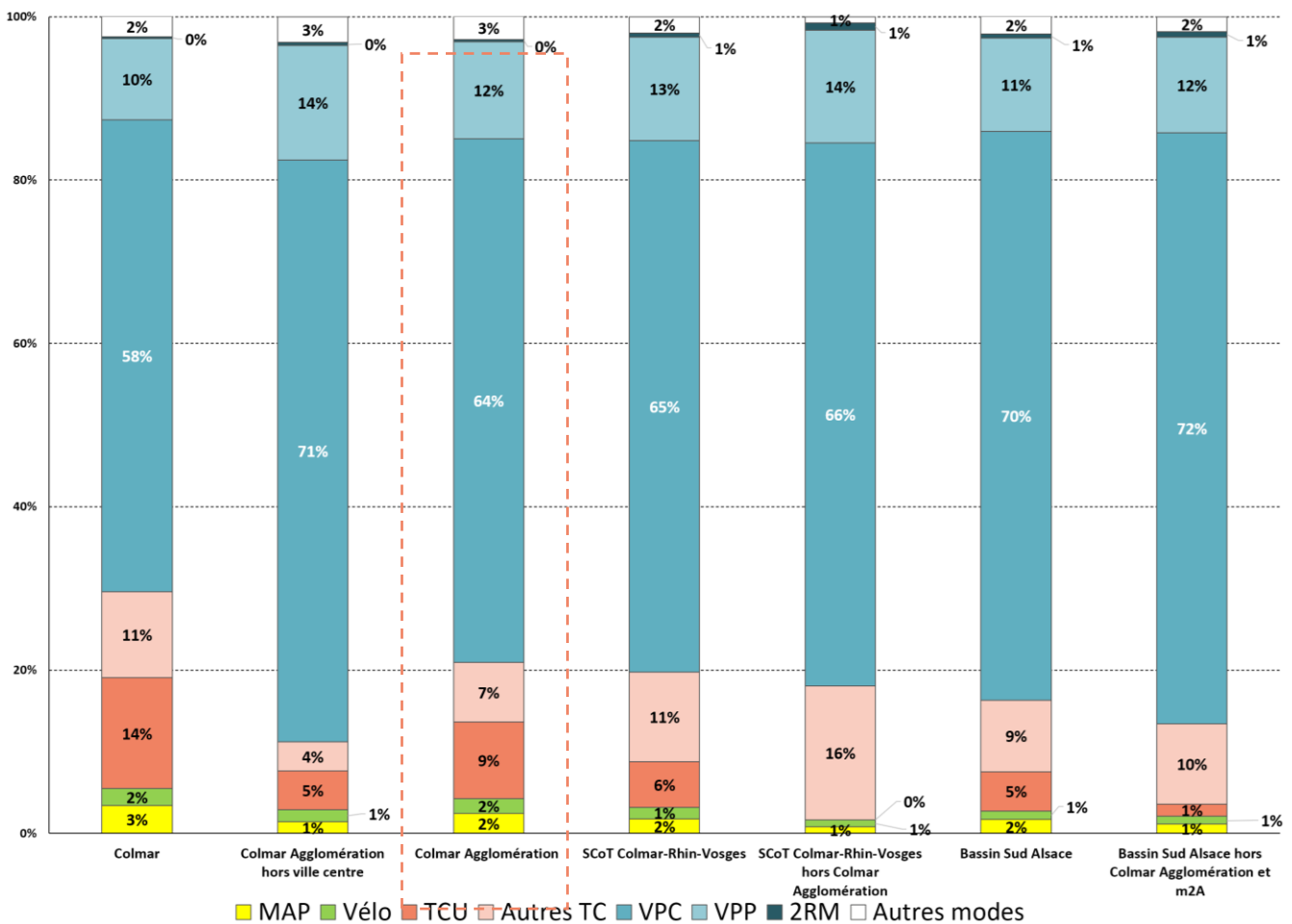
La voiture (VPC) domine très largement les déplacements à Colmar Agglomération, avec 1 673 000 km, soit près des deux tiers du total (2 608 000 km).

Dans le **centre-ville de Colmar**, la voiture reste également le mode principal (**796 000 km**), mais sa part est plus faible qu'à l'échelle de l'agglomération, au profit des **transports collectifs (332 000 km)** et des **modes actifs (76 000 km à pied et à vélo)**, ce qui traduit une mobilité plus diversifiée et douce en cœur de ville.

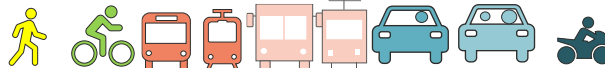
Précision : déplacements internes à l'aire d'enquête Bassin Sud Alsace et en échange avec l'extérieur, inférieur à 250 km. Les déplacements en lien avec une tournée professionnelle ou une promenade ont été retirés.

4. COMMENT ?

Entrée n° 3 => les parts modales kilométriques – Colmar Agglomération 2025



Source : Adeus, EMC² 2025
Exploitation Aduhr



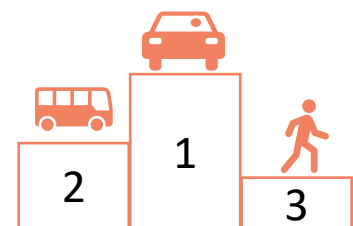
Les déplacements à pied, bien que nombreux, s'effectuent sur des distances réduites (700 m en moyenne), ce qui limite mécaniquement la part modale kilométrique de la marche. Celle-ci atteint **2 %** dans Colmar Agglomération et peut atteindre les **3 %** dans la ville centre de Colmar, où la pratique de la marche est plus marquée.

Les kilomètres parcourus par **les usagers des TCU sont élevés**, environ **9 %** et **des autres transports collectifs (autocars Fluo et TER)** sont relativement significatifs : **7 %**, en raison des distances généralement plus longues effectuées avec ce mode.

Les déplacements en voiture, plus longs et plus fréquents, représentent environ **76 %** des kilomètres parcourus.

On peut noter que la ville-centre de Colmar concentre une part kilométrique importante des catégories « autres TC » et « TCU », avec 25 % des kilomètres parcourus. Cette proportion peut s'expliquer par la présence de la ligne ferroviaire Strasbourg-Bâle, ainsi que par un usage important des services TER, pour les déplacements vers Sélestat, Strasbourg ou Mulhouse.

2% des km générés
par la marche à pied



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

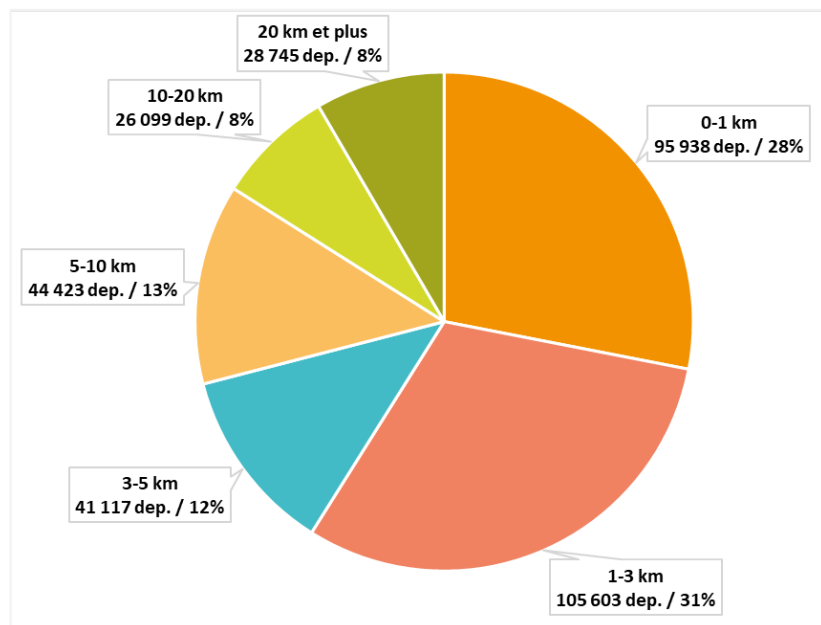
Précision : déplacements internes à l'aire d'enquête Bassin Sud Alsace et en échange avec l'extérieur, inférieure à 250 km. Les déplacements en lien avec une tournée professionnelle ou une promenade ont été retirés.



4. COMMENT ?

Tranches de distances : déplacements

Nombre et répartition (%) des déplacements par tranche de distance - Colmar Agglomération



Source : Adeus, EMC² 2025 – Exploitation Adauhr

À Colmar Agglomération, **28 %** des déplacements font moins de 1 km, **31 %** se situent entre 1 et 3 km, et **41 %** dépassent 3 km.

Près de 60 %
des déplacements
< à 3 km

Répartition (%) des déplacements par tranche de distance – Colmar Agglomération 2025

	0-1 km	1-3 km	3-5 km	5-10 km	10-20 km	> 20 km
Colmar	32%	38%	11%	6%	4%	8%
Colmar Agglomération hors ville centre	22%	20%	13%	23%	13%	9%
Colmar Agglomération	28%	31%	12%	13%	8%	8%
SCoT Colmar Rhin Vosges	27%	23%	10%	14%	12%	13%
SCoT Colmar Rhin Vosges hors CA	25%	16%	10%	14%	16%	19%
Bassin Sud Alsace	27%	23%	10%	14%	12%	13%
Bassin Sud Alsace hors CA et m2A	25%	18%	10%	15%	15%	17%

Source : Adeus, EMC² 2025 – Exploitation Adauhr

À **Colmar Agglomération**, 59 % des déplacements font moins de 3 km , soit 9 points de plus que dans l'ensemble du Bassin Sud Alsace.

La **ville de Colmar** enregistre une part plus élevée **71 %**.

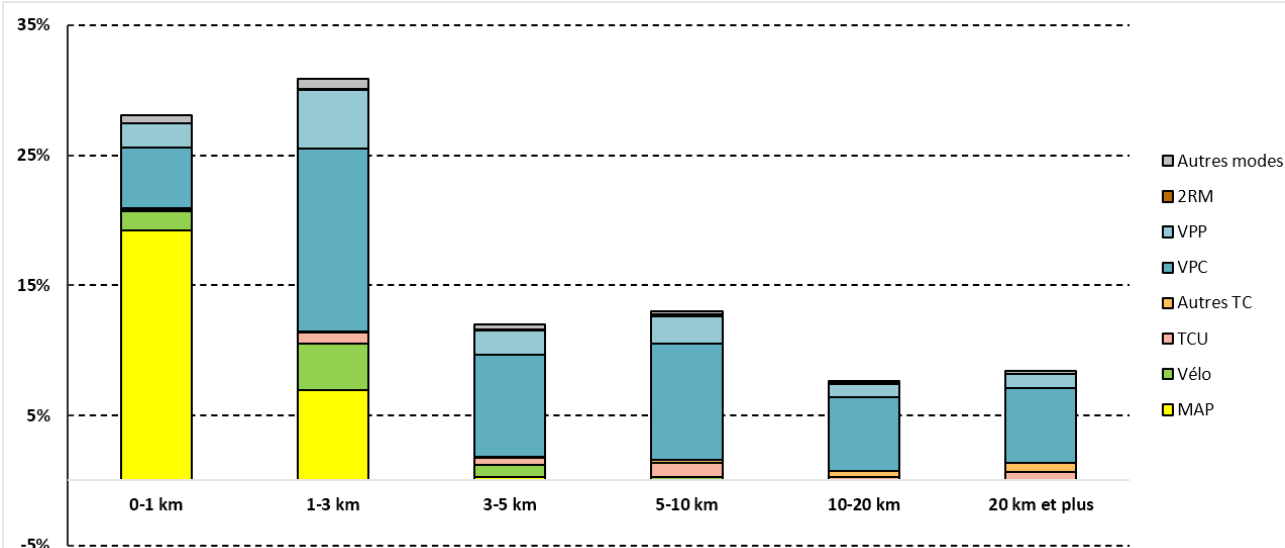
Précision : déplacements internes à l'aire d'enquête Bassin Sud Alsace et en échange avec l'extérieur, inférieure à 250 km. Les déplacements en lien avec une tournée professionnelle ou une promenade ont été retirés.



4. COMMENT ?

Tranches de distances : part modale

Part modale des déplacements par tranches de distance – Colmar Agglomération



CA	0-1 km	1-3 km	3-5 km	5-10 km	10-20 km	20 km et plus
Autres modes	1%	1%	0%	0%	0%	0%
2RM	0%	0%	0%	0%	0%	0%
VPP	2%	5%	2%	2%	1%	1%
VPC	5%	14%	8%	9%	6%	6%
Autres TC	0%	0%	0%	0%	0%	1%
TCU	0%	1%	1%	1%	0%	1%
Vélo	1%	4%	1%	0%	0%	0%
MAP	19%	7%	0%	0%	0%	0%
Total	28%	31%	12%	13%	8%	8%

Source : Adeus, EMC² 2025 – Exploitation Adauhr

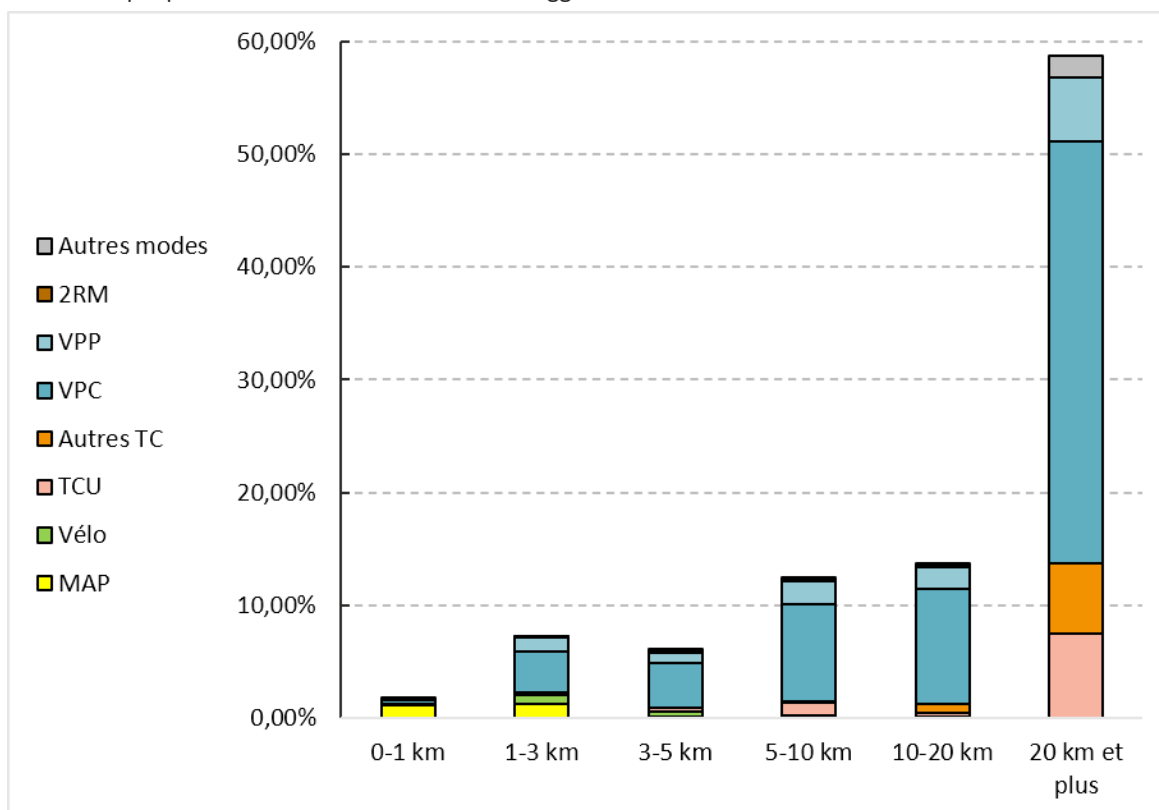
Précision : déplacements internes à l'aire d'enquête Bassin Sud Alsace et en échange avec l'extérieur, inférieure à 250 km. Les déplacements en lien avec une tournée professionnelle ou une promenade ont été retirés.



4. COMMENT ?

Tranches de distances : part modale kilométrique

Part modale kilométrique par tranche de distance – Colmar Agglomération 2025



CA	0-1 km	1-3 km	3-5 km	5-10 km	10-20 km	20 km et plus
Autres modes	0,03%	0,17%	0,24%	0,20%	0,22%	1,92%
2RM	0,00%	0,01%	0,03%	0,10%	0,15%	0,00%
VPP	0,14%	1,15%	0,91%	2,07%	1,93%	5,67%
VPC	0,33%	3,65%	3,98%	8,53%	10,23%	37,43%
Autres TC	0,00%	0,03%	0,05%	0,19%	0,73%	6,25%
TCU	0,01%	0,22%	0,29%	1,08%	0,36%	7,44%
Vélo	0,11%	0,83%	0,47%	0,24%	0,14%	0,00%
MAP	1,14%	1,22%	0,11%	0,00%	0,00%	0,00%
Total général	1,76%	7,28%	6,08%	12,42%	13,76%	58,71%

Source : Adeus, EMC² 2025 – Exploitation Aduhr

Les modes utilisés varient selon les classes de distance.

La zone de pertinence des modes actifs se situe statistiquement **en-dessous de 3 km**.

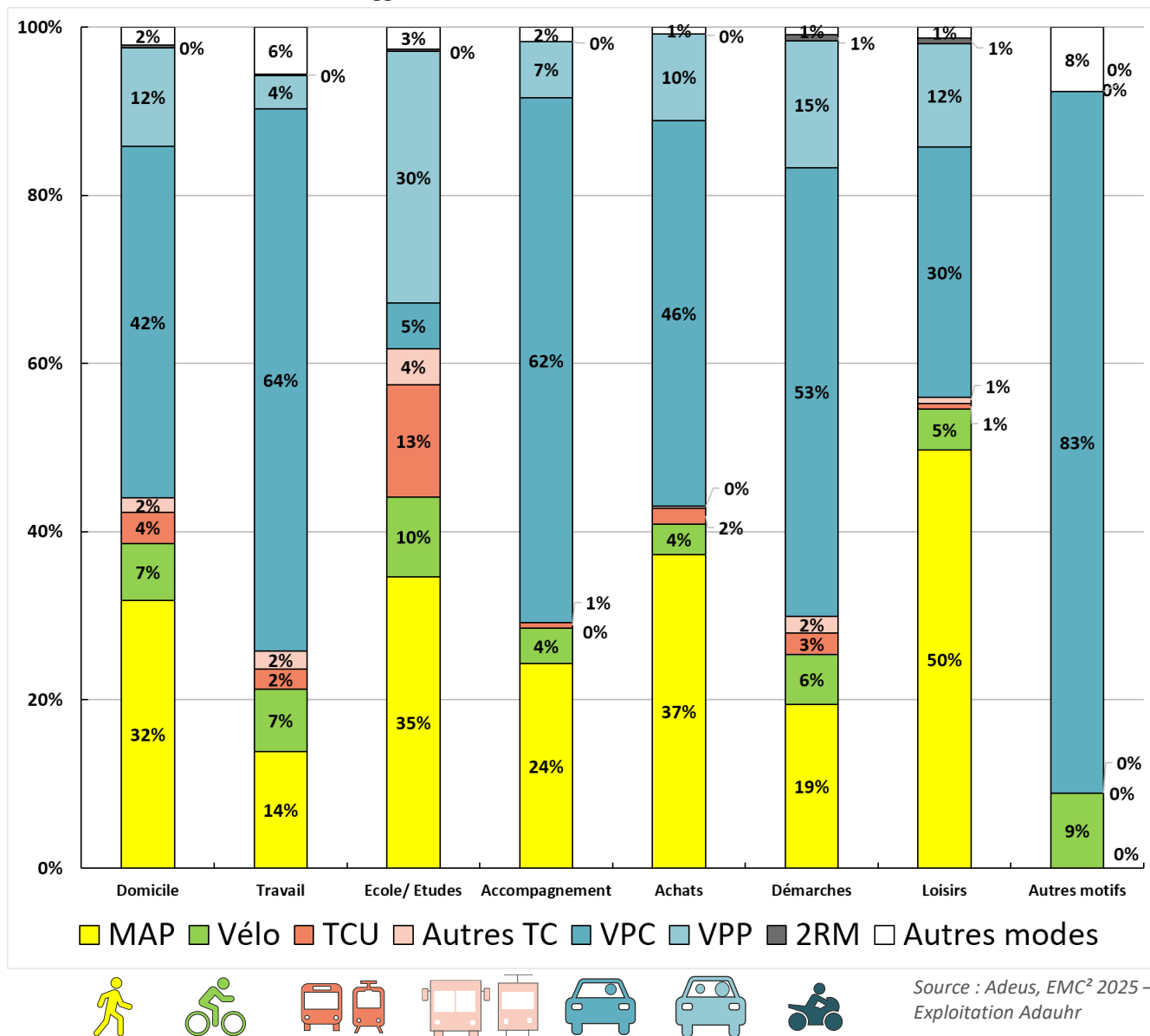
À l'échelle de Colmar Agglomération, les déplacements de **moins de 5 km** représentent une majorité des trajets réalisés, mais une faible part des km parcourus. À l'inverse, les déplacements longs concentrent l'essentiel des distances produites. Les déplacements de **0 à 3 km** mobilisent davantage la marche et le vélo, mais ne génèrent qu'environ **9 % des kilomètres parcourus** ; les déplacements de **5 à 10 km** représentent déjà **12 % des kilomètres** et sont très majoritairement effectués en voiture ; les déplacements de **10 à 20 km** produisent **14 % des kilomètres** ; et les déplacements de **plus de 20 km** concentrent à eux seuls près de **59 % des kilomètres parcourus**, principalement en voiture.

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

4. COMMENT ?

Part modale suivant les motifs

Part modale selon les motifs – Colmar Agglomération 2025



L'analyse des parts modales selon les motifs revient à analyser les modes utilisés en fonction des activités réalisées.

Pour les habitants de Colmar Agglomération, la voiture se révèle être le mode le plus utilisé pour la plupart des déplacements, en particulier pour ces motifs : travail, accompagnement, démarches, achats.

Le motif travail qui structure les déplacements de la journée, est réalisé à **68 % en voiture**.

Les déplacements école / études sont réalisés à **62 % par des modes alternatifs** et «seulement» à **35 % en voiture**, dont **30 % en tant que passager**.

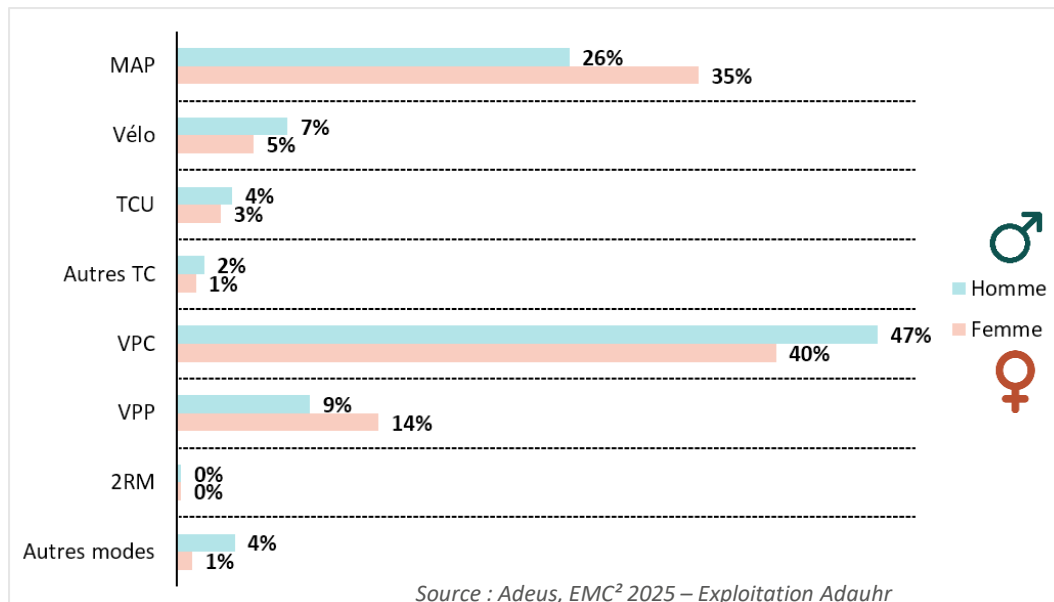
Le vélo est également utilisé pour les motifs travail : 7 % et école / études : 10 %.

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

4. COMMENT ?

Part modale selon le genre

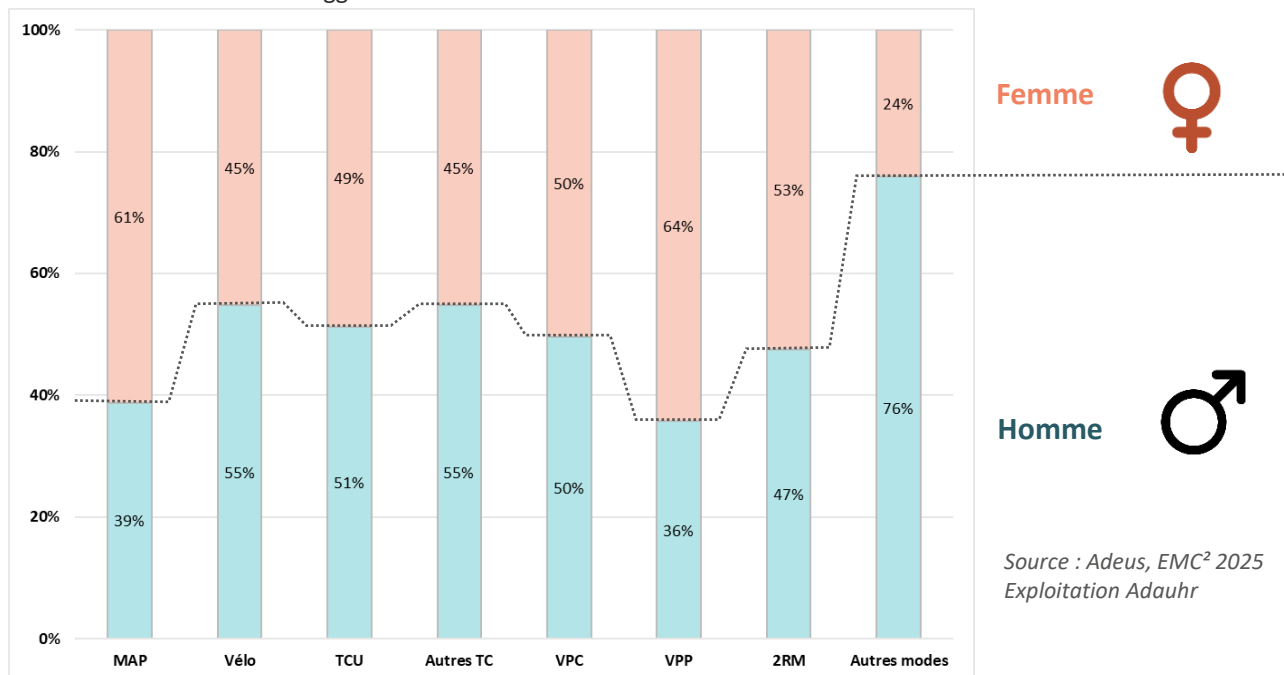
Part modale et nombre de déplacements selon le genre – Colmar Agglomération 2025



Les pratiques de déplacement varient légèrement selon le sexe.

La voiture demeure le mode de transport principal, utilisée par **56 %** des hommes et **55 %** des femmes. Toutefois, les femmes y recourent un peu moins souvent et privilégient davantage la marche à pied : **35 %** d'entre elles se déplacent à pied, contre **27 %** des hommes. À l'inverse, les hommes utilisent légèrement plus le vélo, avec **7 %** d'utilisateurs contre **5 %** chez les femmes.

Genre selon les modes – Colmar Agglomération 2025



L'analyse des pratiques selon le genre confirme les tendances observées précédemment.

Les femmes privilégient davantage les déplacements à pied, tandis que les hommes utilisent plus fréquemment la voiture et se déplacent plus rarement en tant que passagers.

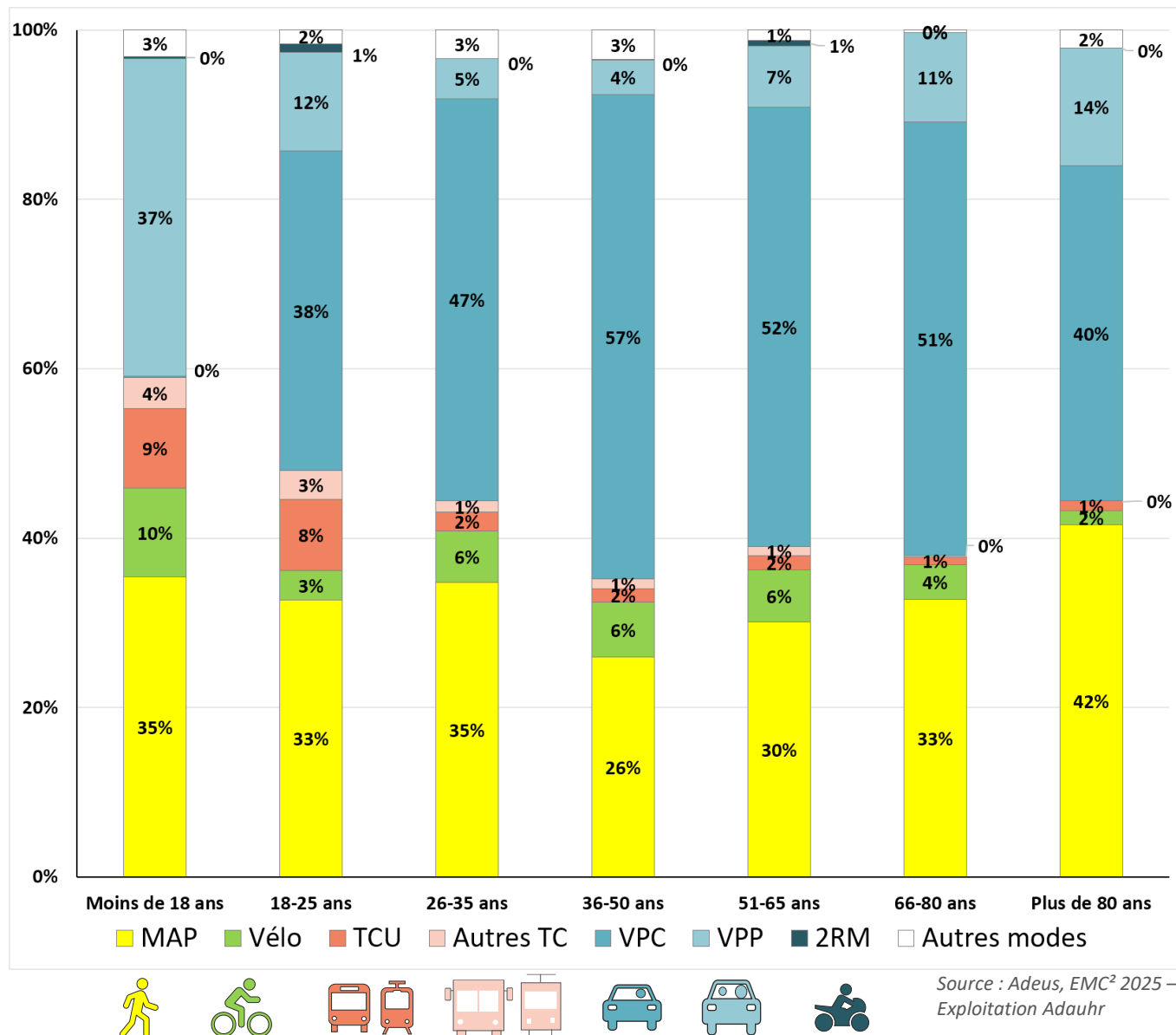
Précision : déplacements internes à l'aire d'enquête Bassin Sud Alsace et en échange avec l'extérieur.



4. COMMENT ?

Part modale selon l'âge

Part modale par tranche d'âge – Colmar Agglomération



L'analyse des parts modales selon les classes d'âge met en évidence plusieurs caractéristiques :

- Les moins de 18 ans réalisent **58 %** de leurs déplacements en modes actifs ou en transports collectifs. Ils constituent également la tranche d'âge utilisant le plus le vélo (**10 %**) ainsi que les transports collectifs (**13 %**).
- Chez les 18-65 ans, la voiture devient le mode de déplacement majoritaire, tandis que l'usage des transports collectifs reste limité.
- À l'âge de la retraite, la pratique de la marche progresse de nouveau, tout comme les déplacements en tant que passager en voiture, notamment aux âges les plus avancés, lorsque certaines personnes ne peuvent plus conduire.

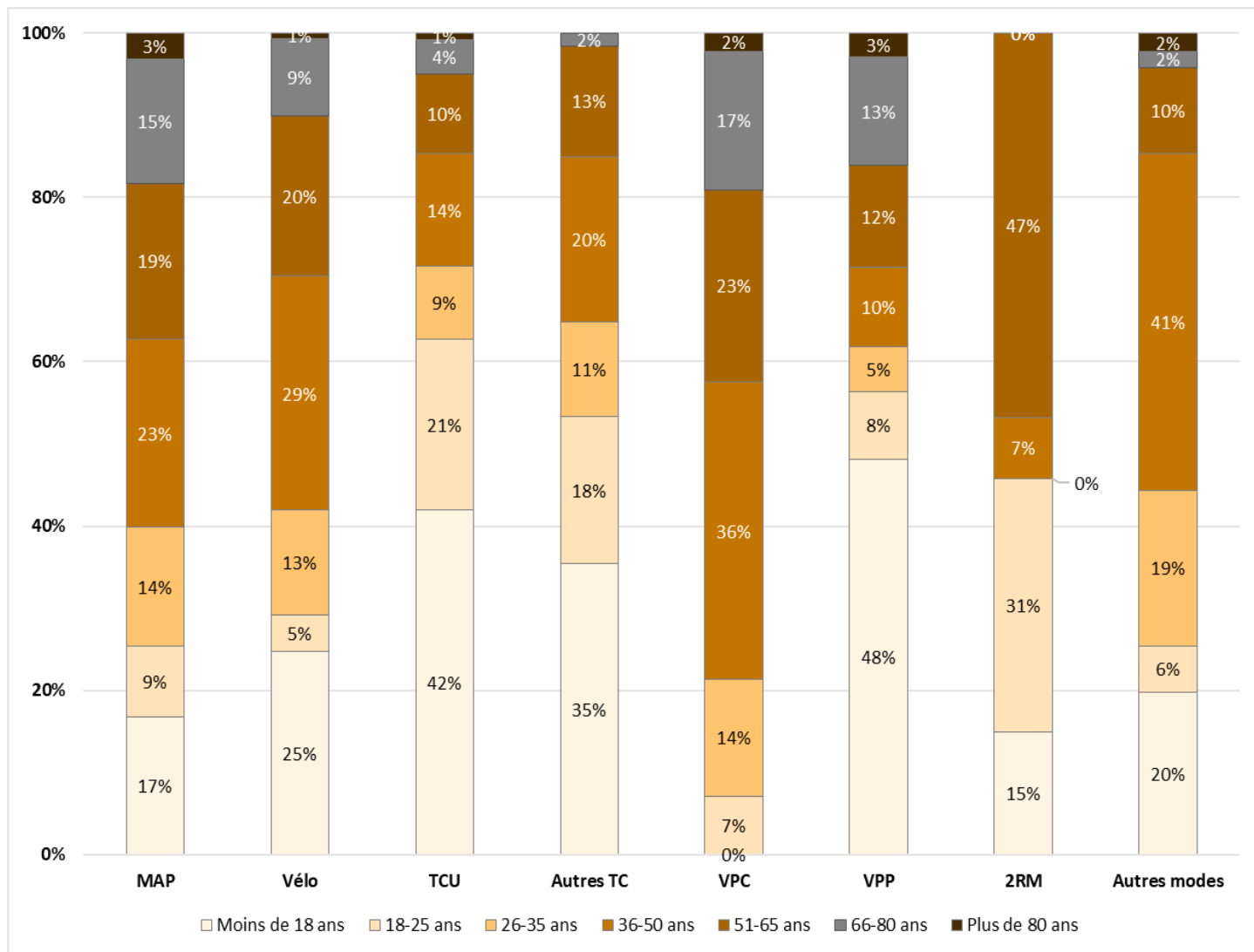
Précision : déplacements internes à l'aire d'enquête Bassin Sud Alsace et en échange avec l'extérieur.



4. COMMENT ?

Profil par âge des utilisateurs des modes de transports

Âge selon les modes – Colmar Agglomération 2025



Source : Adeus, EMC² 2025 – Exploitation Adauhr

L'analyse de la répartition par âge des usagers selon les modes de transport met en évidence plusieurs caractéristiques.

- La **marche**, et dans une moindre mesure le **vélo**, se distinguent par une plus grande diversité de profils d'utilisateurs.
- L'ensemble des réseaux de **transports collectifs** est principalement utilisé par les **moins de 25 ans**.
- Les **conducteurs de voiture** présentent une répartition par âge proche de celle de la population, à l'exception des moins de 18 ans, qui ne sont pas autorisés à conduire.

Les passagers de voiture sont majoritairement **des personnes de moins de 18 ans, ne disposant pas encore du permis de conduire**.

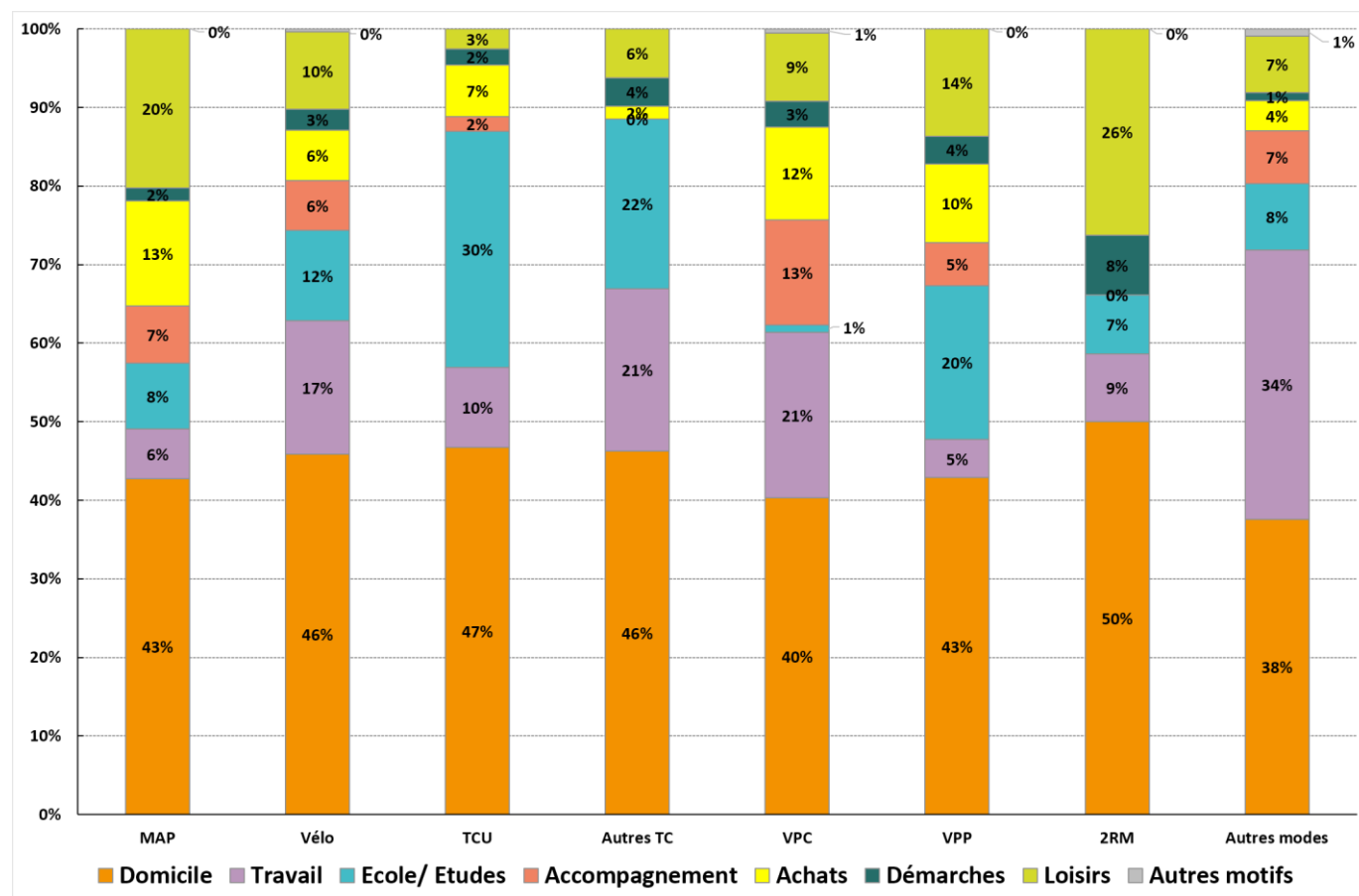
Précision : déplacements internes à l'aire d'enquête Bassin Sud Alsace et en échange avec l'extérieur.



4. COMMENT ?

Motifs d'utilisation des modes de déplacement

Motif par modes de transport – Colmar Agglomération 2025



Source : Adeus, EMC² 2025 Exploitation Adauhr

L'analyse des motifs de déplacement selon les modes de transport permet de répondre à la question suivante :
quels types d'activités sont associés à chaque mode de déplacement ?

Cette approche met en évidence plusieurs tendances structurantes :

- les transports collectifs (TCU et autres TC) sont principalement utilisés pour les déplacements liés aux études et à la scolarité, ainsi que pour les trajets domicile-travail ;
- le vélo est lui aussi mobilisé pour ces motifs, bien que les proportions soient plus limitées ;
- la marche et la voiture apparaissent moins spécialisées selon les motifs de déplacement. Toutefois, la voiture, en raison de son usage largement dominant, est présente dans l'ensemble des catégories de déplacements.

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

4. COMMENT ?

Taux d'occupation des voitures

Le nombre moyen de personnes par voiture

	2025
Colmar	1,31
Colmar Agglomération hors ville centre	1,29
Colmar Agglomération	1,30
SCoT Colmar-Rhin-Vosges	1,30
SCoT Colmar-Rhin-Vosges hors Colmar Agglomération	1,29
Bassin Sud Alsace	1,34
Bassin Sud Alsace hors Colmar Agglomération et m2A	1,36

Source : Adeus, EMC² 2025 – Exploitation Adauhr

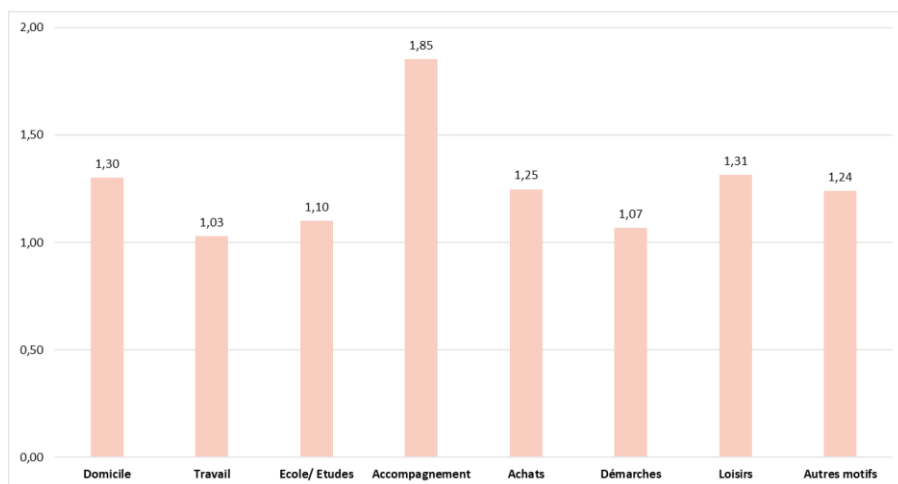
Le nombre moyen de personnes par voiture apparaît relativement **homogène, quelle que soit la zone étudiée**. La valeur observée, de **1,30** personne par véhicule, est cohérente avec les tendances constatées à l'échelle nationale.

1,30 personne
par voiture



Taux d'occupation des voitures par motifs

Le nombre moyen de personnes par voiture suivant les motifs – Colmar Agglomération



Source : Adeus, EMC² 2025 – Exploitation Adauhr

Globalement, les taux d'occupation restent faibles, entre **1,03 et 1,85 personne par véhicule**, ce qui traduit une forte prédominance de l'**autosolisme** (conducteur seul).

- Les déplacements liés à l'**accompagnement** présentent le taux d'occupation le plus élevé (1,85). Cela traduit des trajets souvent réalisés avec des passagers (enfants, proches, ...).
- Les déplacements liés aux **loisirs** (1,31) et au **domicile** (1,30) présentent aussi un taux relativement élevé. Ces trajets sont plus fréquemment partagés, notamment en famille ou entre amis.
- Les **achats** (1,25) et les **autres motifs** (1,24) se situent dans une position intermédiaire. Les déplacements sont parfois accompagnés mais restent souvent individuels.
- Les motifs **école/études** (1,10), **démarches** (1,07) et surtout **travail** (1,03) affichent les taux les plus faibles. Cela indique que les trajets domicile-travail sont majoritairement effectués seul en voiture, traduisant un recours encore limité au covoiturage.

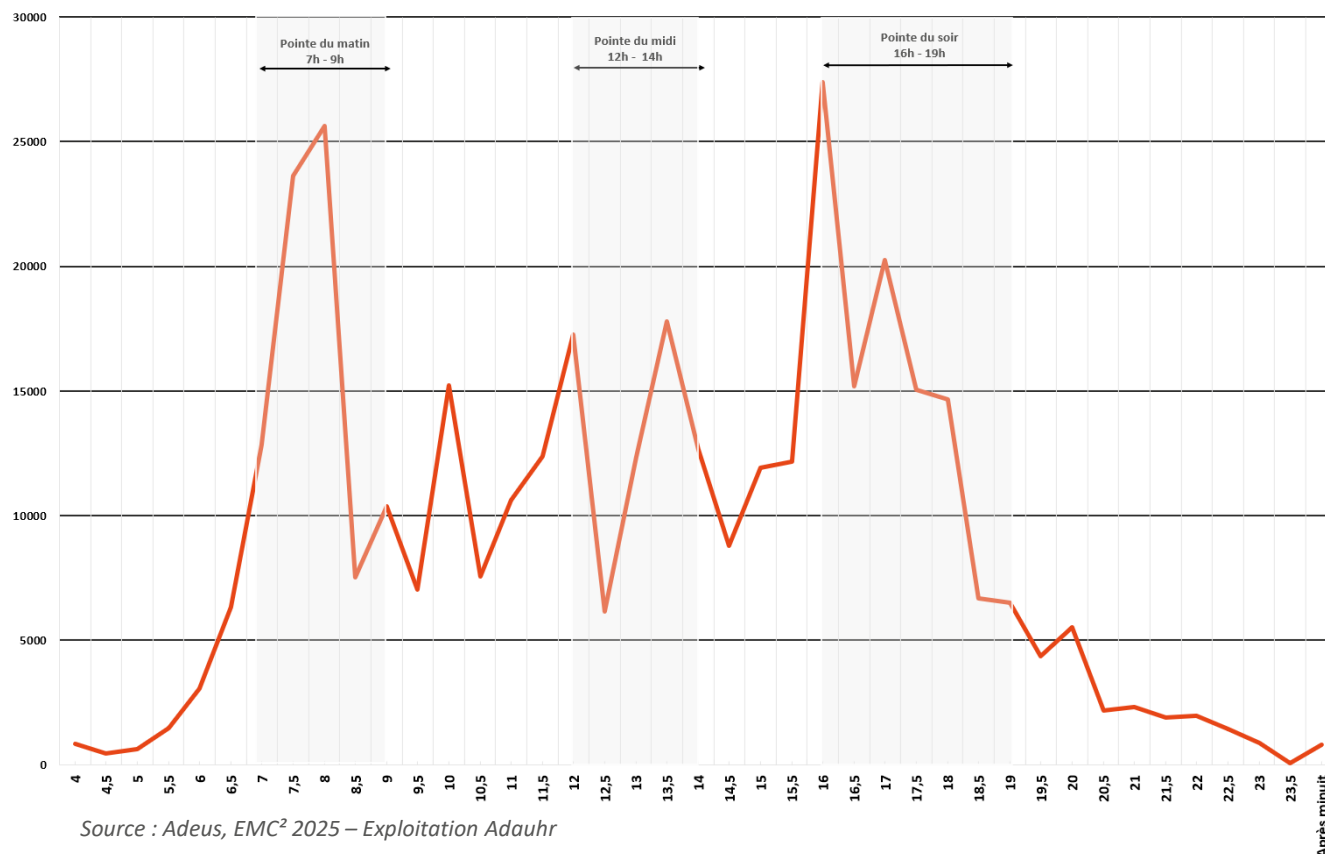
5. Ou et quand se déplace-t-on ?



5. OU ET QUAND ?

Quand se déplacent les habitants ?

Nombre de déplacements par tranche de 30 min – Colmar Agglomération



Le graphique met en évidence **deux principaux pics** de déplacements au cours de la journée : le premier le matin, entre 7 h et 9 h, et le second en fin de journée, entre 16 h et 19 h.

La pointe méridienne, entre 12 h et 14 h, apparaît moins marquée, traduisant une diminution des retours au domicile à l'heure du déjeuner chez les actifs.

La pointe du matin se caractérise par une forte concentration des déplacements, notamment entre 7 h et 8 h, tandis que celle du soir est plus diffuse et s'étale davantage entre 16 h et 18 h.

Ces périodes de pointe constituent un **enjeu majeur pour l'organisation des mobilités**, en raison des fortes sollicitations qu'elles génèrent sur les réseaux et les infrastructures de transport.

50 % des
déplacements se font en
heure de pointe

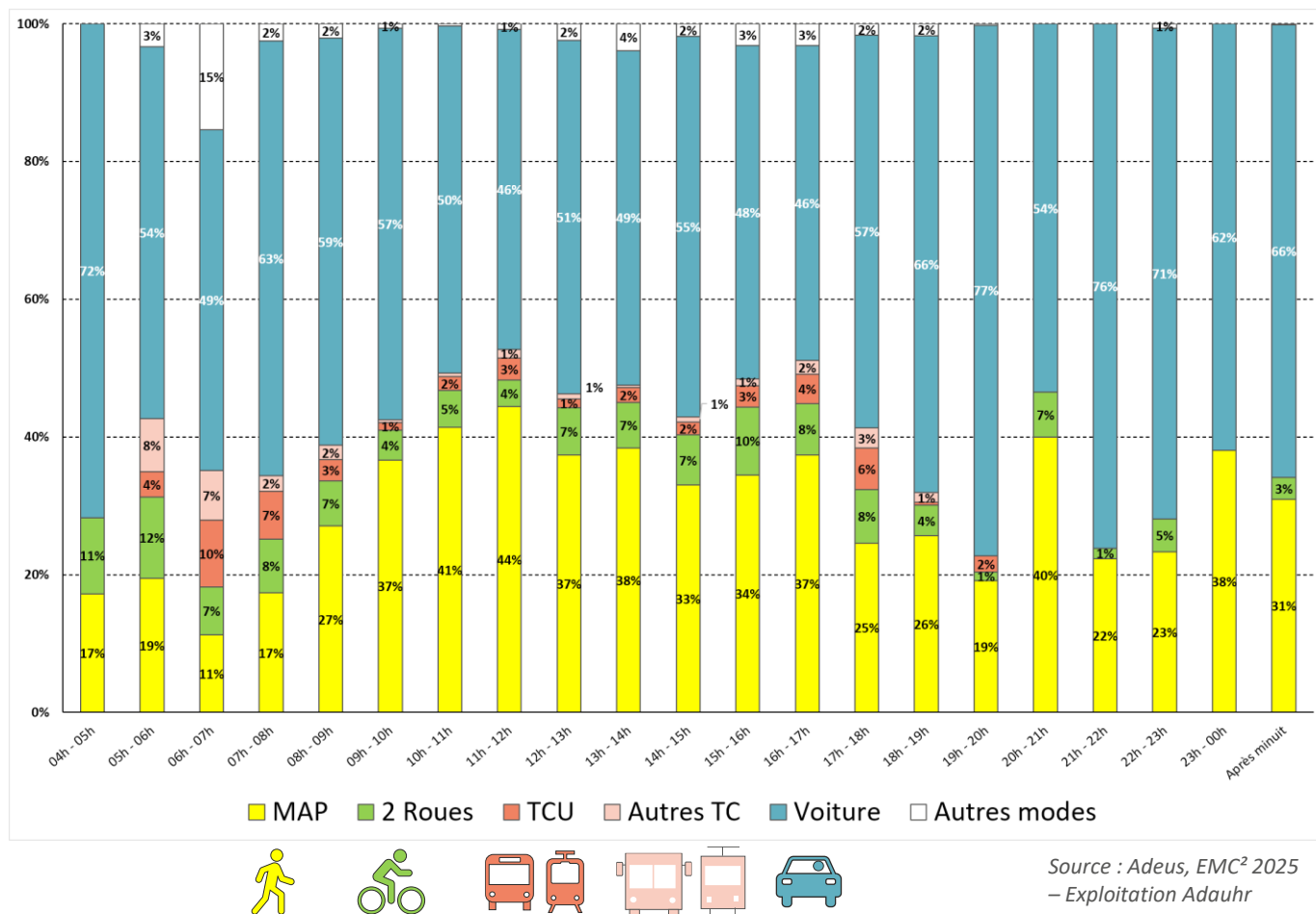
Précision : déplacements internes à l'aire d'enquête Bassin Sud Alsace et en échange avec l'extérieur.



5. OU ET QUAND ?

Comment se déplace-t-on suivant les heures de la journée ?

Répartition modale des déplacements par tranche horaire de départ – Colmar Agglomération



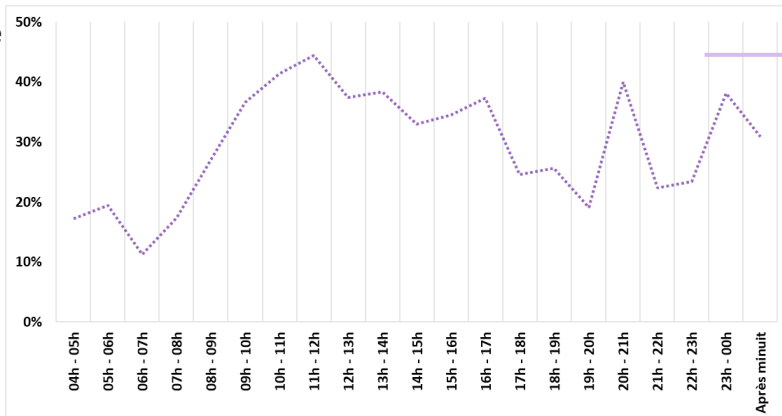
- La part modale des **transports collectifs** atteint son niveau le plus élevé le matin, entre 6 h et 8 h, où elle représente environ **17 %** des déplacements. Elle diminue ensuite en fin de journée, entre 16 h et 18 h, pour se situer autour de **10 %**.
- La **marche** occupe une place particulièrement importante en milieu de journée, entre 10 h et 16 h, avec une part modale supérieure à **30 %**.
- L'usage du **vélo et des deux-roues** demeure quant à lui relativement stable tout au long de la journée, avec des parts comprises entre **4 %** et **10 %**. Le vélo constitue notamment une alternative de mobilité en période nocturne, en particulier lorsque l'offre de transports collectifs est réduite et pour les personnes ne disposant pas de voiture.
- Enfin, la **voiture** est davantage utilisée en soirée et durant la nuit, périodes durant lesquelles elle devient le mode dominant.

5. OU & QUAND ?

Zoom

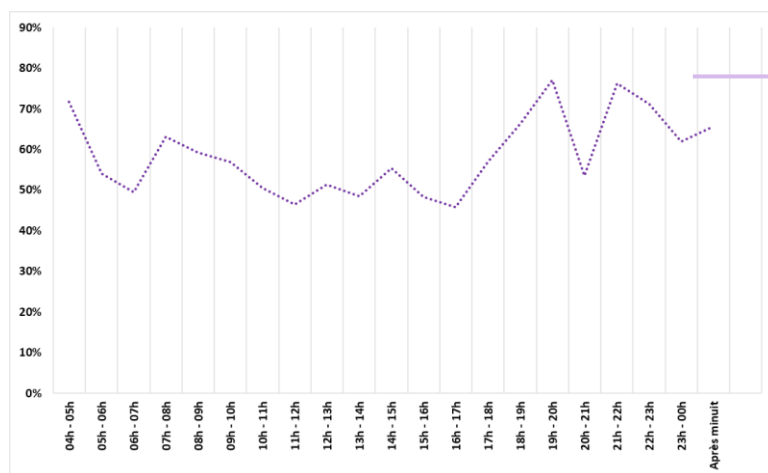
La répartition des parts modales des déplacements par tranche horaire de départ – Colmar Agglomération - 2025

Marche



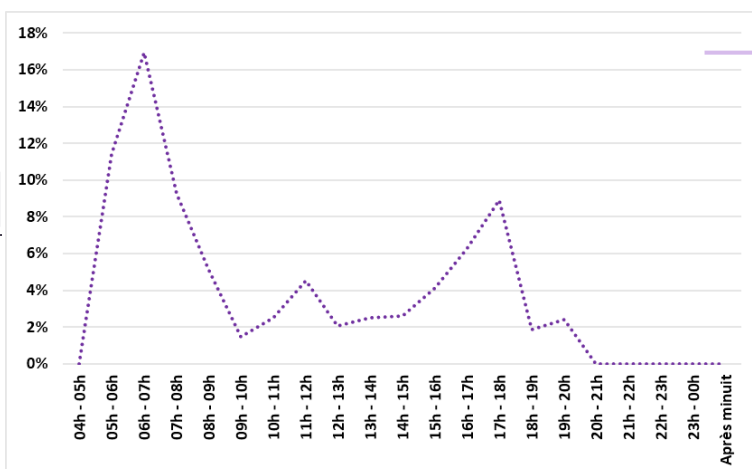
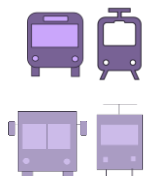
Une pratique forte en milieu de journée : **> 40 %**, et à la baisse la nuit : **< à 20 %**.

Voiture



Une utilisation importante tout au long de la journée, un usage minoritaire de 9 h à 16h.

Tous TC



Des TC surtout utilisés lors des heures de pointe du matin et dans une moindre mesure en heures de pointe du soir.

C'est la pointe du matin qui est dimensionnante pour le transport public.

Source : Adeus, EMC² 2025 - Exploitation Adauhr

Annexes

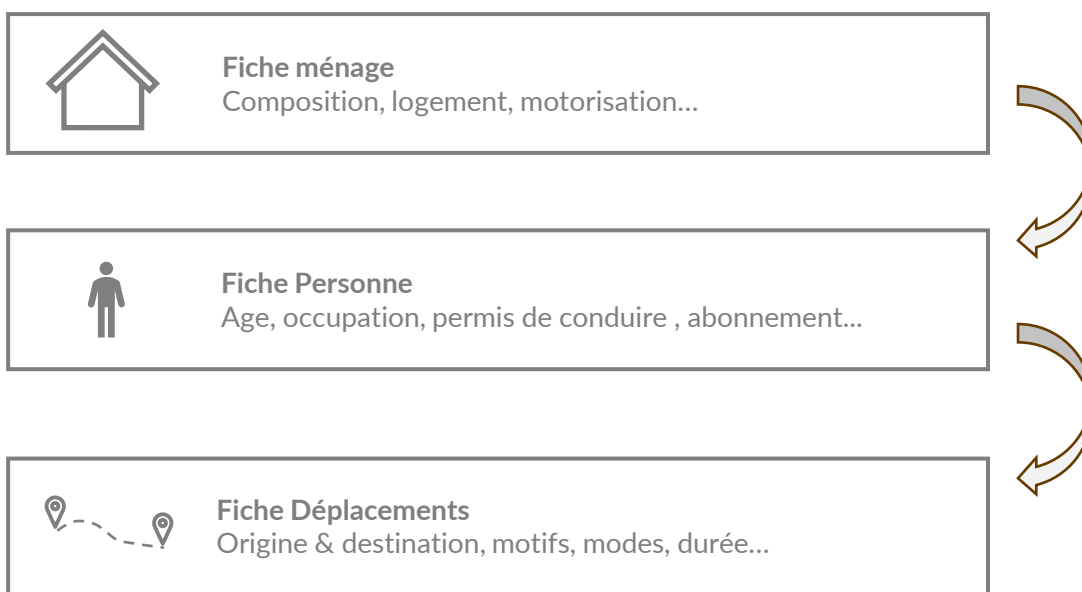
- ❑ Annexe n° 1 : déroulement de l'enquête
- ❑ Annexe n° 2 : note méthodologique EMC2
- ❑ Annexe n° 3 : glossaire
- ❑ Annexe n° 4 : lexique

ANNEXE N° 1 : DEROULEMENT 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



ANNEXE N° 2 : NOTE METHODOLOGIQUE 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 de logements mis à jour par la DGFIP. Elle vise les ménages ordinaires et interroge donc tous les publics âgés de cinq ans et plus : enfants, étudiants, actifs, inactifs, retraités... Elle est administrée par un-e enquêteur-riche soit en face-à-face au domicile des ménages soit par téléphone, avec un protocole rigoureux permettant un lissage géographique et temporel de la collecte dans le temps, un suivi de la non-réponse, et un redressement statistique complexe pour extrapoler les résultats à 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 METHODOLOGIQUE 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. 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 Maitrise de l'Énergie
Adeus	Agence d'Urbanisme de Strasbourg Rhin Supérieur
Afut	Agence de fabrique urbaine et territoriale du Sud Alsace
Adauhr	Adauhr – Agence Technique Départemental d'Alsace
DGFIP	Direction Générale des Finances Publiques
DREAL	Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
EMC ²	Enquête Mobilité Certifiée Cerema
EMD	Enquête Ménage-Déplacement
EMS	Eurométropole de Strasbourg
EPCI	Etablissement Public de Coopération Intercommunale
INSEE	Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques
m2A	Mulhouse Alsace Agglomération
MAP	Marche A Pied
OD	Origine - Destination
RGE	Région Grand Est
RP	Recensement de la Population
SCoT	Schéma de Cohérence Territoriale
TC	Transport en Commun
TCU	Transport en Commun Urbain
TER	Transport Express Régional
TGV	Train à Grande Vitesse
VPC	Véhicule Particulier Conducteur
VPP	Véhicule Particulier Passager
VTC	Voiture de Transport avec Chauffeur
2RM	2 Roues Motorisées

ANNEXE N°4 : LEXIQUE

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

Un déplacement est composé d'un ou plusieurs trajets, en fonction du nombre de modes utilisés..

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

Flux : ensemble des déplacements réalisés entre un lieu et un autre.

Flux en lien (ou flux en échange) : ensemble des déplacements n'ayant qu'une extrémité (origine ou destination) dans le territoire d'enquête.

Flux en lien (ou flux d'échange) : ensemble des déplacements ayant l'origine et la destination dans un autre territoire que celui étudié.

Flux externes : ensemble des déplacements ayant l'origine et la destination dans un autre territoire que celui étudié.

Flux internes : ensemble des déplacements ayant leur origine et leur destination à l'intérieur du territoire étudié.

Hierarchie modale et mode principal : convention définie dans le cas de déplacements intermodaux visant à cibler le mode considéré comme principal. Sauf précision contraire, les transports collectifs urbains ont été retenus comme modes principaux pour les résidents de l'urbain et les transports collectifs interurbains comme modes principaux des résidents des autres territoires.

Intermodalité : pratique consistant à utiliser plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement.

Mobilité ou mobilité individuelle : nombre moyen de déplacements effectué par personnes (5 ans et plus) et par jour.

Hypermobile : personne de 5 ans et plus qui a fait neuf déplacements ou plus le jour enquêté.

Immobile : personne de 5 ans ou plus n'ayant effectué aucun déplacement le jour enquêté.

Motif : raison justifiant un déplacement. Il peut s'agir d'activités telles que le travail, les études, des achats, l'accompagnement d'une personne ou encore le retour à domicile.

Motifs contraints : motifs qui s'imposent à la personne enquêtée, dont elle ne peut généralement choisir ni le lieu, ni l'horaire : travail, école et études, accompagnement.

Motifs non contraints : motifs pour lesquels la personne enquêtée a la possibilité de renoncer et / ou de choisir son lieu et son horaire : achats, loisirs par exemple.

Motifs combinés : regroupement de motifs « origine » et « destination » : par exemple, domicile-travail, domicile-achats, etc.

Motifs loisirs : regroupement des motifs visites (famille ou amis), promenade, lèche-vitrines (sans achats), activités (culturelles, sportives associatives) et restaurant.

Modes :

Marche : marche à pied, fauteuil roulant et « petits modes » non électriques (trottinette non électrique, skate, rollers).

Vélo : vélos (musculaires, électriques, en libre-service, cargos) et petits engins électriques (trottinettes électriques, gyroroue, Segway, solowheel).

TCI : transport en commun interurbains (train, car).

TCU : transport en commun urbains (bus, tram, etc.)

VP : véhicule particulier (voiture et moto).

VPP : passager de véhicule particulier.

Population active : personnes en emploi et personnes au chômage.

Population active occupée : population active occupant un emploi.

Clientèle des modes : volume et profil de la population utilisant chacun des modes au cours d'un jour type, sans présager du niveau d'intensité de cet usage.

Redressement des données : l'enquête étant un sondage, les résultats sont obtenus avec une incertitude liée à l'échantillon des personnes enquêtées. Le redressement vise à corriger l'échantillon enquêté de ses éventuelles déformations par rapport à la population cible de l'enquête.

Direction de la publication

Pierre WUNSCH

Conception et rédaction

Nancy RANDRIANDRAINIBE / Dominique ESNAULT

Publication réalisée avec l'appui de l'Afut Sud-Alsace

Stéphane DREYER et Klervi ANTHOINE

Données

Source : Adeus, EMC² 2025 - Exploitation Adauhr

Cartographie

Stéphane WILHELM

Iconographie page de garde / bandeaux

Adeus

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

**ADAUHR-ATD Alsace**

16a Avenue de la liberté - BP60467

68020 COLMAR CEDEX

+33 (0)3 89 30 13 30

adauhr@adauhr.fr

www.adauhr.fr