# ENQUÊTE MOBILITÉ 2024-2025

# RÉSULTATS ESSENTIELS

Juin 2026

## BASSIN SUD ALSACE

LES GRANDS CHIFFRES CLES

Réalisation ADEUS - Photos Studio Barreto

PRÉFET DE LA RÉGION GRAND EST
Liberté
Égalité
Fraternité

GRAND EST RÉGION VERTE

La Région Grand Est

ALSACE Collectivité européenne

Strasbourg.eu eurométropole

MULHOUSE ALSACE AGGLOMÉRATION

PÔLE MÉTROPOLITAIN D'ALSACE

ADEME AGENCE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

# SYNTHESE

## Bassin Sud Alsace : chiffres clés

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

Les déplacements

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

Les motifs de déplacement

→ **22 %** : motif travail.
→ **13 %** : motif école / étudee.
→ **19 %** : motif achats et **15 %** : accompagnement.

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

L'équipement des ménages

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

Les caractéristiques des déplacements

→ **58 %** des déplacements en voiture, **30 %** à pied, **6 %** en TC et **4 %** à vélo => la **voiture demeure le mode de déplacement dominant**. Le vélo affiche une pratique honorable à l'échelle du Bassin Sud Alsace.
→ **81 %** des kilomètres en voiture, **2 %** à pied, **14%** en TC et **1 %** à vélo :
- La marche est le deuxième mode de déplacement, mais elle ne représente qu'environ 2 % des distances parcourues.
- Les TC sont sur la troisième marche avec une part modale de 6 % mais présentent une part modale kilométrique significative de 14 %.

→ **50 %** des déplacements sont < à 3 km : un **potentiel de développement pour la marche et le vélo**.
→ **84 000** déplacements avec la Suisse (64 400) et l'Allemagne (18 800) : des flux transfrontaliers trois fois plus importants vers la Suisse.

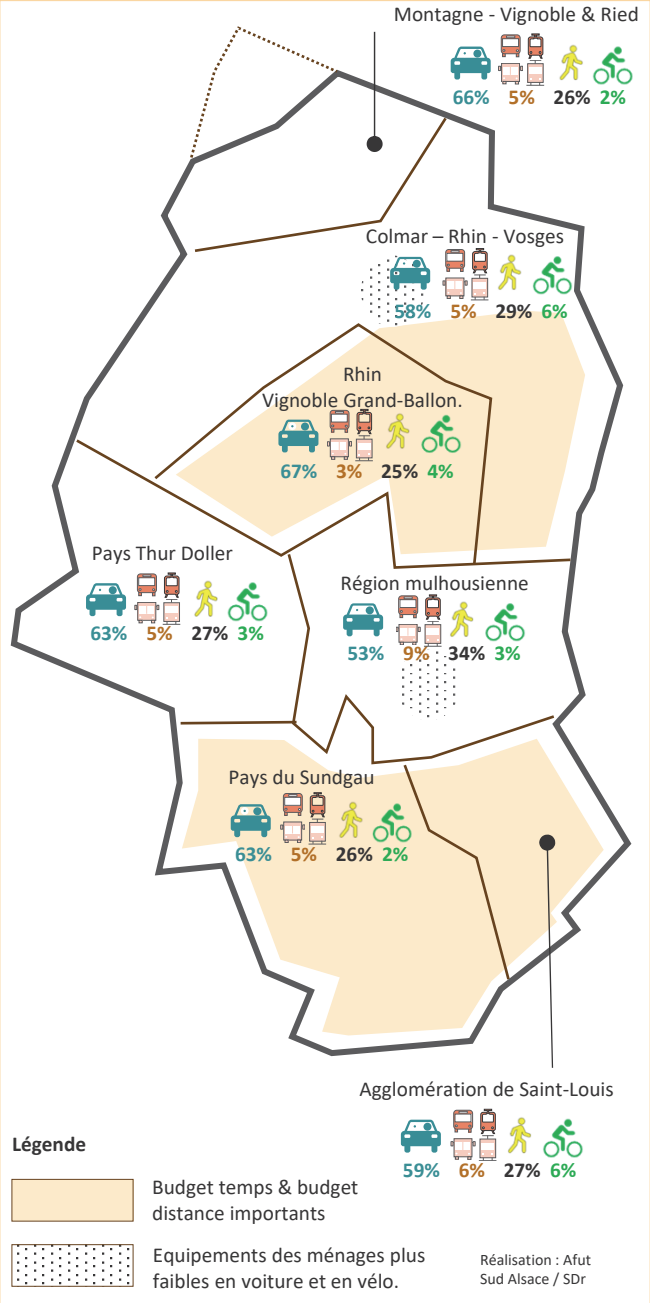
Les principaux résultats du Bassin Sud Alsace se situent **dans les ordres de grandeur de la mobilité** pouvant être observés à l'échelle nationale.

## Des spécificités territoriales

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

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

**Schéma de synthèse Bassin Sud Alsace**



# SOMMAIRE

Synthèse.....2
Introduction.....4

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

Le nombre de ménages et d'habitants.....8
L'âge moyen de la population.....9
L'occupation principale des habitants.....10

## 2. Combien de déplacements effectuent-ils ? 13

La mobilité des personnes.....14
Les immobiles et les hypermobiles.....15
Le nombre de déplacements du territoire.....16
Les distances parcourues par les habitants.....18
Les distances générées par l'aire d'enquête.....19
Le budget temps de déplacement des personnes.....20
Le télétravail.....22

## 3. Pourquoi se déplacent-ils ?.....23

Les motifs de déplacement.....24
L'évolution de la mobilité suivant l'âge.....26
L'évolution de la mobilité suivant l'âge et le genre.....26

## 4. Comment se déplacent-ils ?.....27

Le taux de possession d'un abonnement TC.....29
Le taux de possession du permis de conduire.....29
L'équipement voitures des personnes et des ménages..30
L'équipement vélos des personnes et ménages.....31
Les parts modales de déplacement.....32
Les parts modales kilométriques.....35
Tranches de distance : nb. de déplacements.....38
Tranches de distance : parts modales déplacements.....39
Tranches de distance : parts modales kilométriques.....40
Les parts modales selon les motifs.....41
Les parts modales selon le genre.....42
Les parts modales selon l'âge.....43
L'âge suivant les modes.....44
Les motifs d'utilisation des modes de déplacement.....45
Le nombre moyen de personnes par voiture.....46

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

Les déplacements au cours de la journée.....48
Les parts modales au cours de la journée.....49
Les flux transfrontaliers.....51
Les liens avec l'agglomération mulhousienne.....52

## Annexes.....53

Annexe n° 1 : situation avant EMC2 2025.....54
Annexe n° 2 : déroulement de l'enquête.....55
Annexe n° 3 : note méthodologique EMC2.....56
Annexe n° 4 : glossaire.....59

# Rapport résultats essentiels Bassin Sud Alsace

## Objectifs

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

**1. Qui sont les habitants ?**

**2. Combien de déplacements effectuent ils ?**

**3. Pourquoi se déplacent-ils ?**

**4. Comment se déplacent-ils ?**

**5. Où et quand se déplacent-ils ?**

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

## L'EMC2 Bassin Sud Alsace 2025 en chiffres :

→ **15 semaines de collecte** : janvier à mai 2025.

→ **50 secteurs de tirage :** **361** communes et **741 700** habitants

→ **5 671 ménages** enquêtés.

→ **8 238 personnes** interrogées soit **1,1 %** de la population.

→ **28 774 déplacements** décrits.

## Deux échelles d'analyse

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

- **Echelle n° 1 : Bassin Sud Alsace**

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

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

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

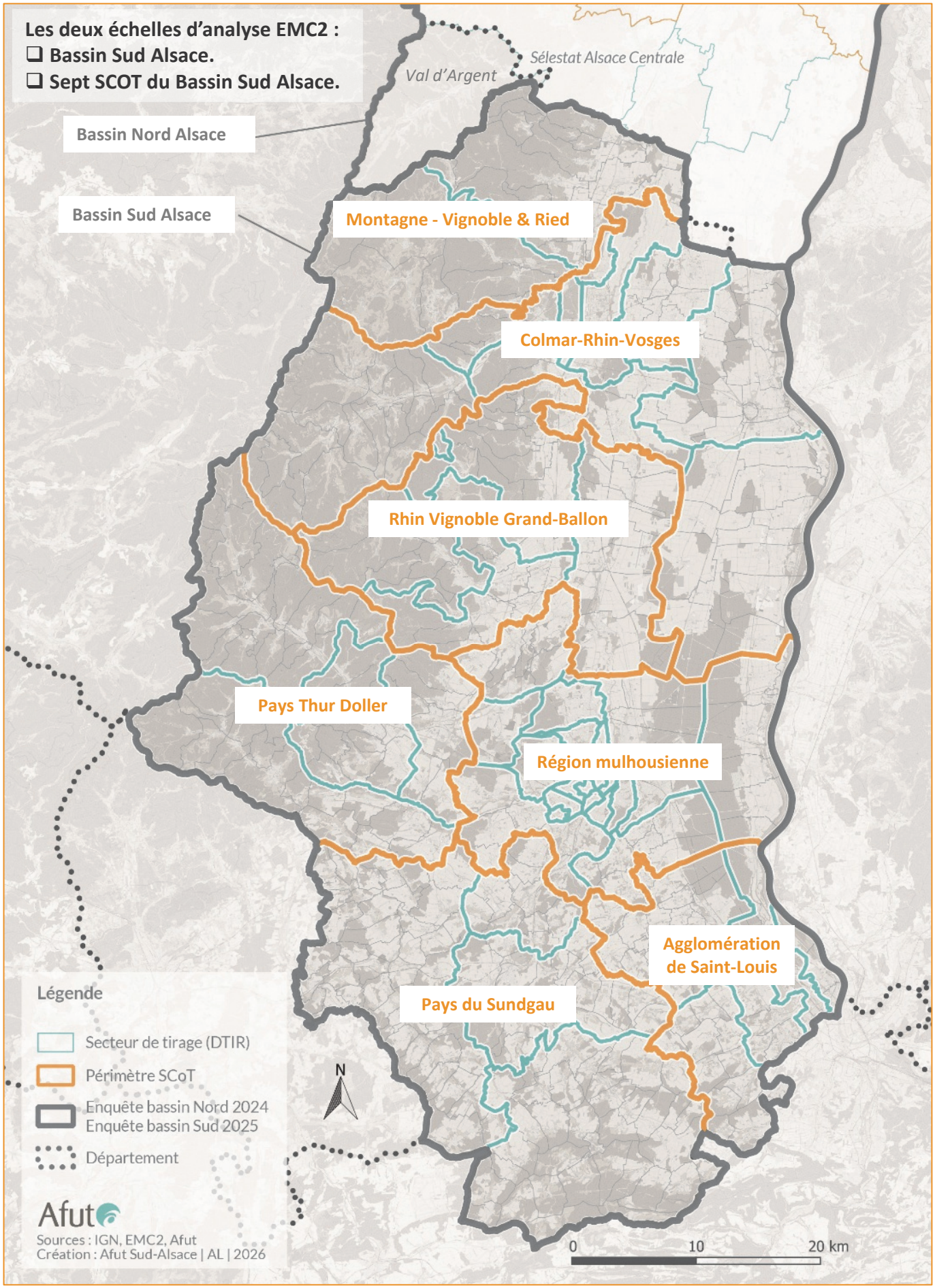
- **Echelle n° 2 : sept SCOT du Bassin Sud Alsace**

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

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

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

# INTRODUCTION



# Rappel du contexte général de l'enquête

## L'enjeux de l'échelle du Bassin Sud Alsace

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

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

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

## Une enquête réalisée en deux temps

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

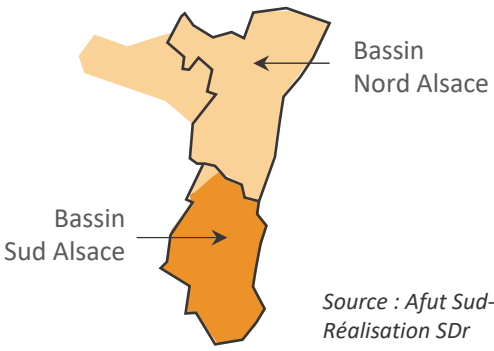
La deuxième partie : **bassin de mobilité Sud Alsace** a couvert le département du Haut-Rhin à l'exception du Val d'Argent. Elle s'est déroulée de **janvier à mai 2025** auprès d'un échantillon représentatif d'habitants.

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

## 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.




*Source : Afut Sud-Alsace*
*Réalisation SDr*

## Pilotage : Adeus & Copilotage : Afut Sud Alsace

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

## CEREMA : garant de la méthodologie

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

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

## ALYCE : administration de l'enquête

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

# 1. Qui sont les habitants ?

# 1. QUI ?

## Nombre de ménages

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

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

**Définition ménage :** ensemble des personnes occupant un même logement.

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

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

**333 800**

ménages

## Nombre d'habitants

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

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

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

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

**741 700**

habitants

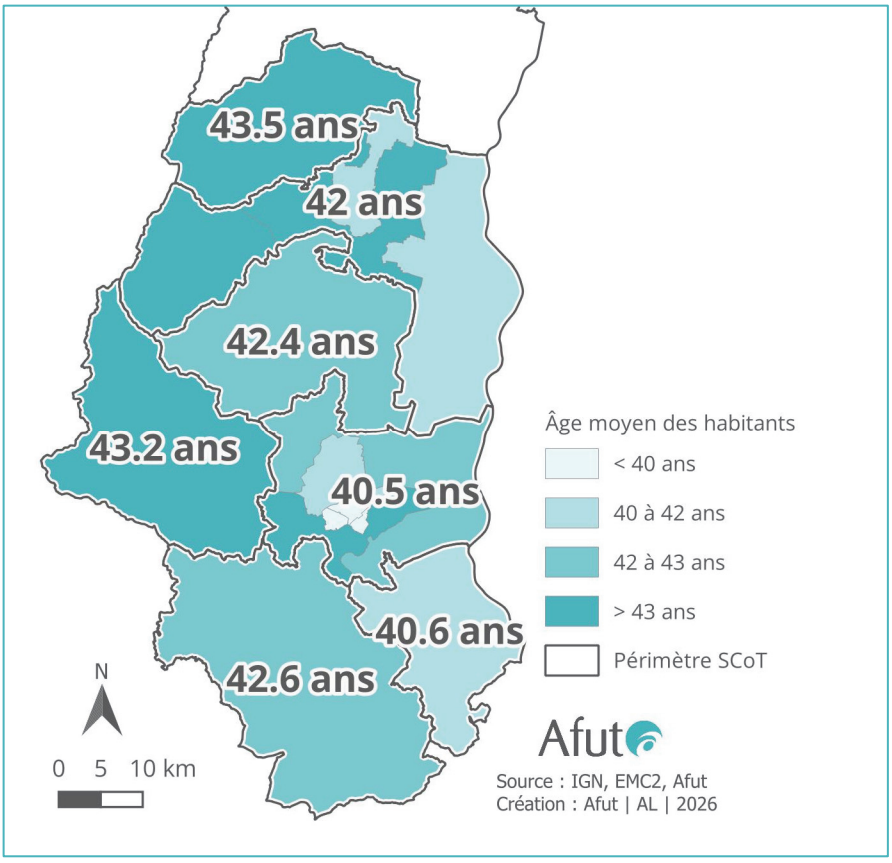
## Age moyen des habitants

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

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

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

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




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

**41,6** ans
d'âge moyen

## L'occupation principale des habitants en 2025

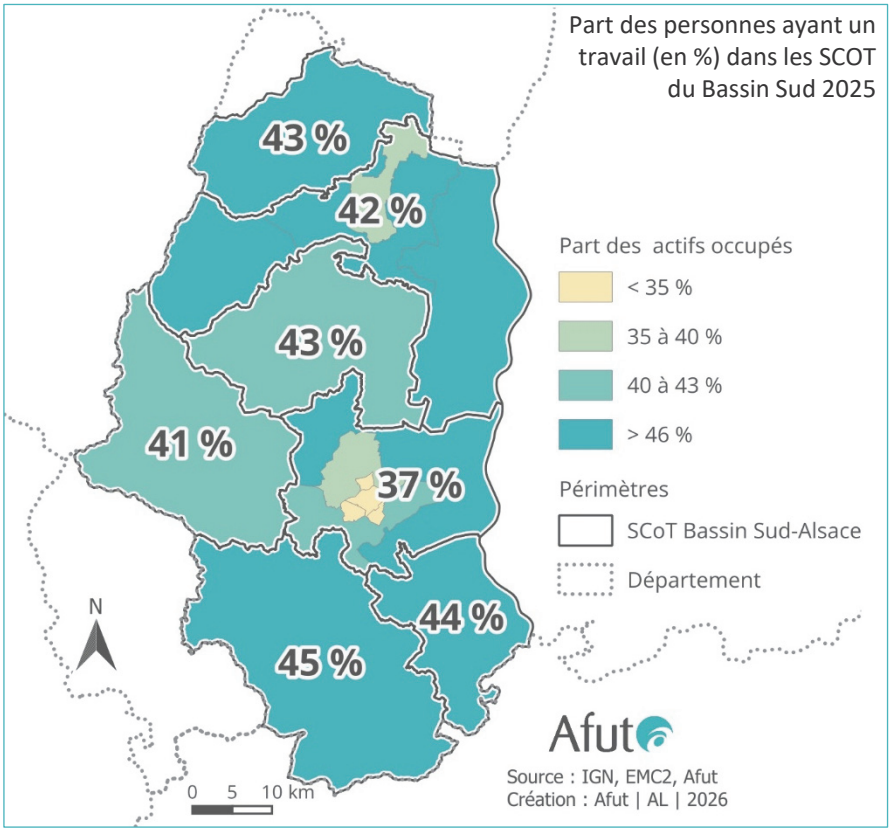
| | Travail | Etudes | Chômeurs | Retraités | Reste au foyer | Autres occupations |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Montagne-Vignoble & Ried | 43% | 18% | 5% | 26% | 2% | 6% |
| Colmar-Rhin-Vosges | 42% | 19% | 4% | 24% | 4% | 7% |
| Rhin Vignoble Grand-Ballon | 43% | 20% | 3% | 24% | 3% | 7% |
| Pays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

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

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

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

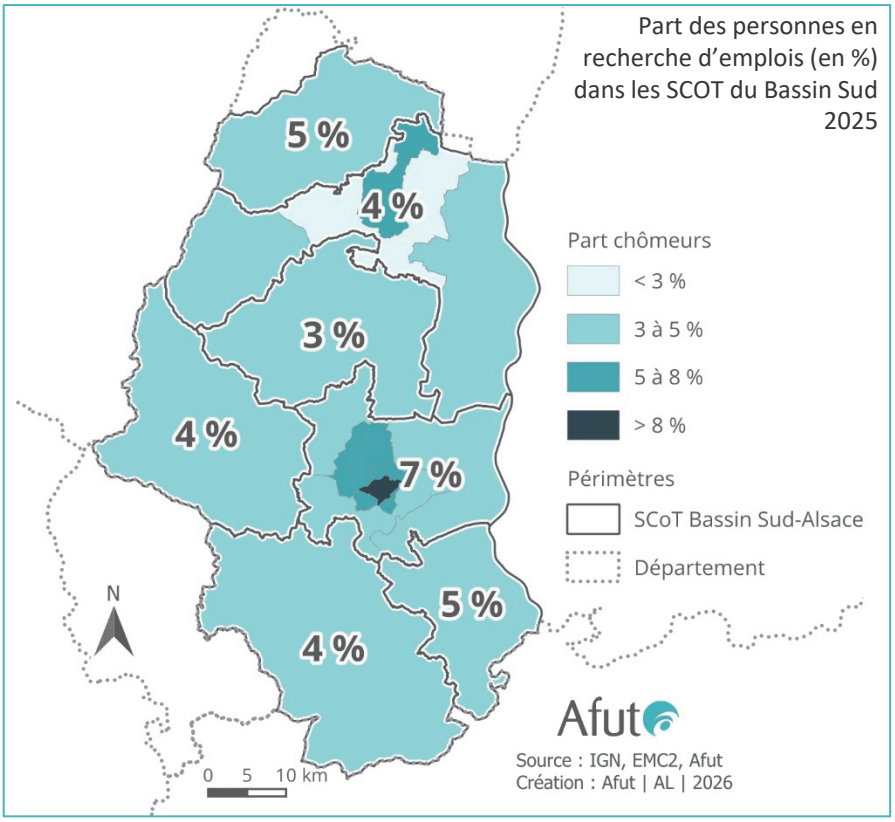
## Les personnes ayant un travail




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

**41 %** de personnes ayant un travail

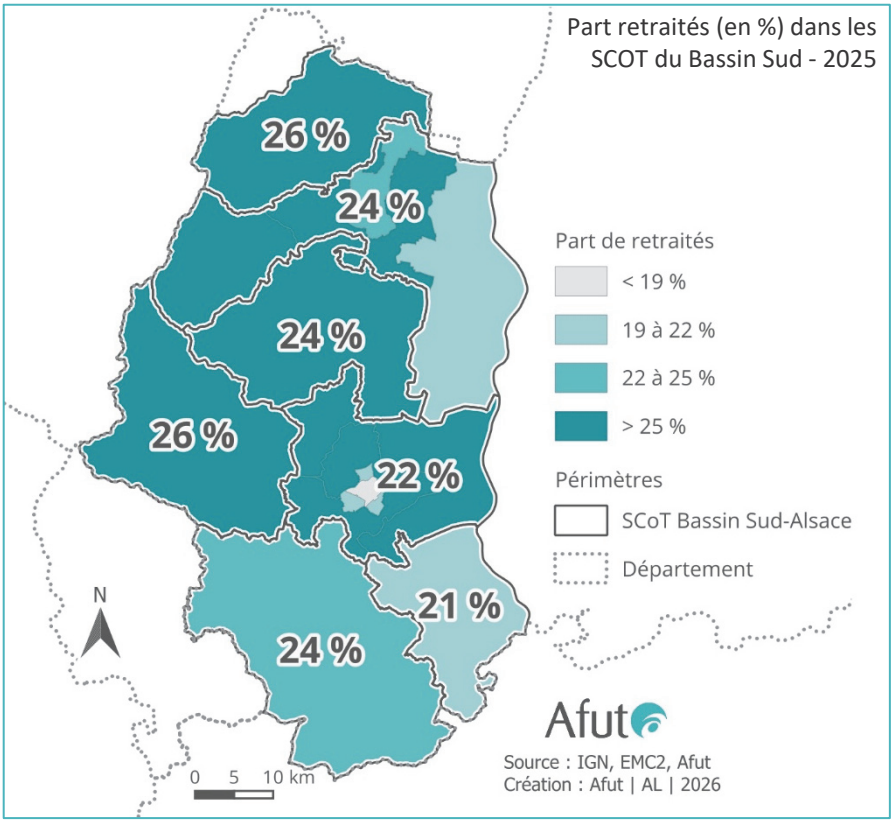
## Les personnes en recherche d'emplois




La part des personnes en recherche d'emploi est la plus élevée dans l'agglomération mulhousienne, avec **7 %**. Près de **10 %** des habitants de la ville-centre sont au chômage.

**5 %** de personnes en recherche d'emploi

## Les retraités

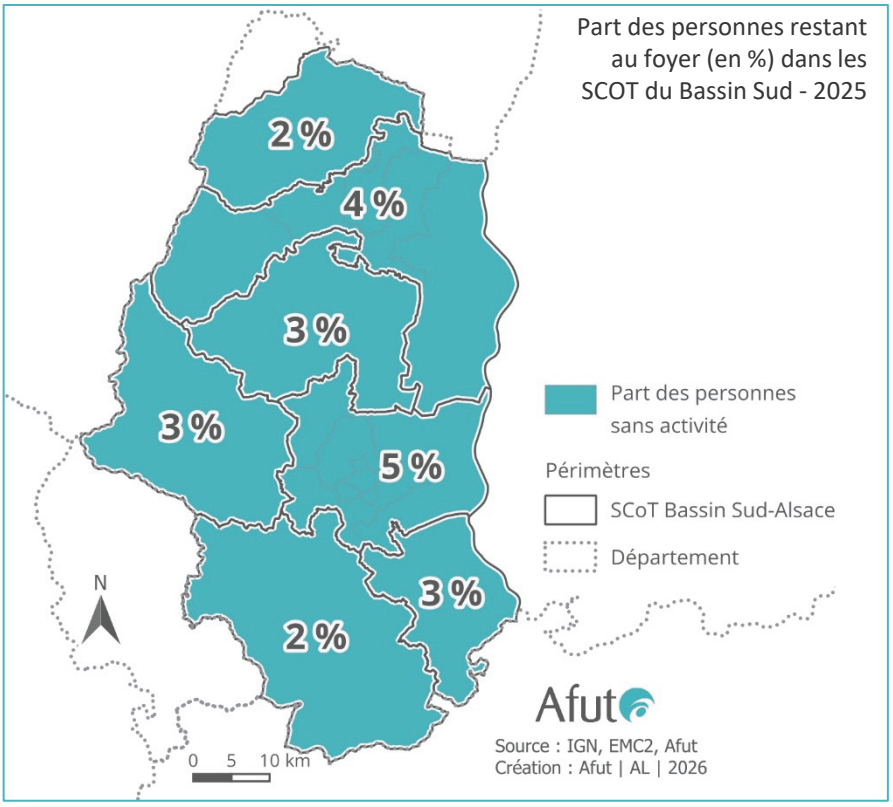



La part des retraités s'élève à **24 %** dans le SCOT Colmar–Rhin–Vosges, contre **22 %** dans la région mulhousienne et **21 %** à Saint-Louis Agglomération.

Dans les secteurs de vallée, cette proportion est nettement plus élevée. Elle atteint par exemple **26 %** dans le Pays Thur Doller.

**23 %**
de retraités

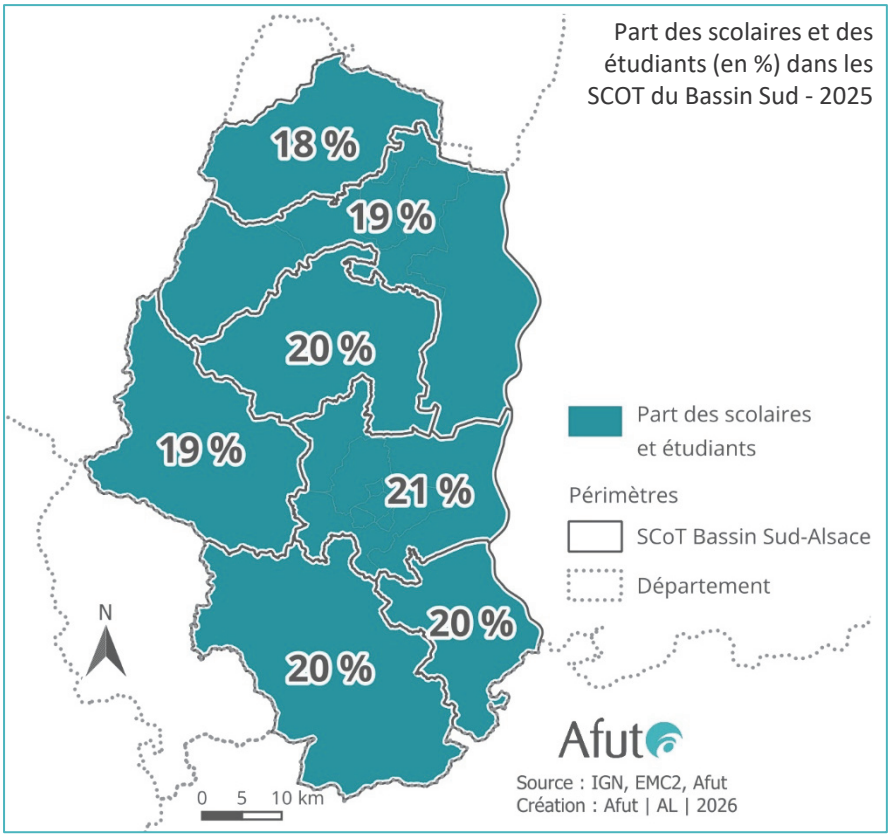
## Les personnes restant au foyer




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

**4 %** des personnes restent au foyer

## Les scolaires et les étudiants




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

**20 %** de scolaires et d'étudiants

# 2. Combien de déplacements effectuent les habitants ?

# Nombre de déplacements par jour et par personne

La mobilité dans les SCOT du Bassin Sud

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

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

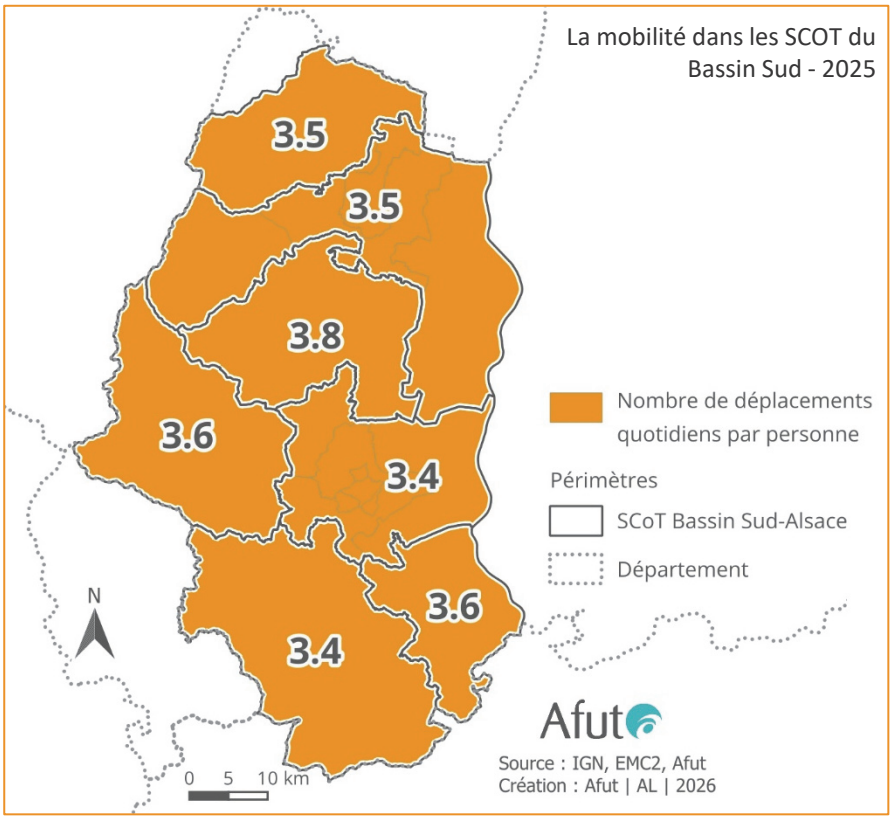
**Définition déplacement :** action de se rendre d'un lieu (origine) à un lieu (destination) pour y réaliser une activité (motif) en utilisant un ou plusieurs modes de transport. Un déplacement implique de fréquenter l'espace public (ainsi, se déplacer d'un magasin à un autre dans une galerie commerciale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

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

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

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

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




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

**3,5** déplacements par jour et par personne

## Part des personnes immobiles

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

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

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

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

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

**10 %** d'immobiles

## Part des personnes hypermobiles

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

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

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

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

**3 %** d'hypermobiles

## Nombre de déplacements réalisés par jour dans les SCOT

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

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

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

**Zoom**

Volume de déplacements = Mobilité individuelle x Population

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

**2 454 200**
déplacements quotidiens

## Principaux flux

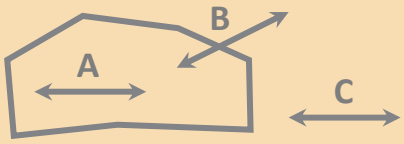
Matrice origine / destination des déplacements des SCOT - 2025

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

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

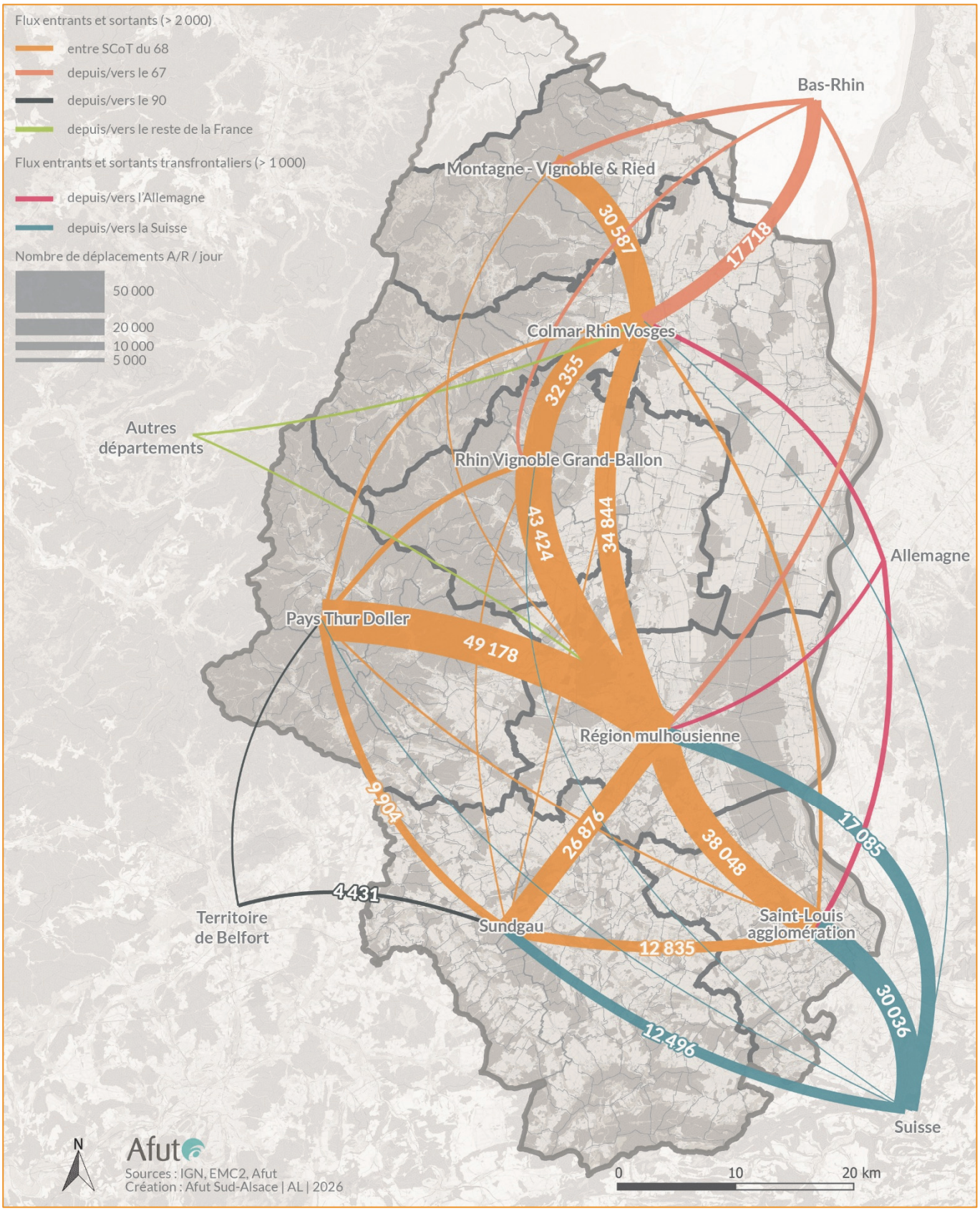
Le tableau montre que **60 à 80 %** des déplacements s'effectuent à **l'intérieur des périmètres de SCOT**. Cette forte proportion s'explique par le fait que la majorité des trajets font moins de 3 km.

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



# 2. COMBIEN ?

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




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

## Distance moyenne d'un déplacement

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

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

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

**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.

**9,5 km** parcourus en moyenne par déplacement

## Budget distance moyen quotidien d'un habitant

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

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

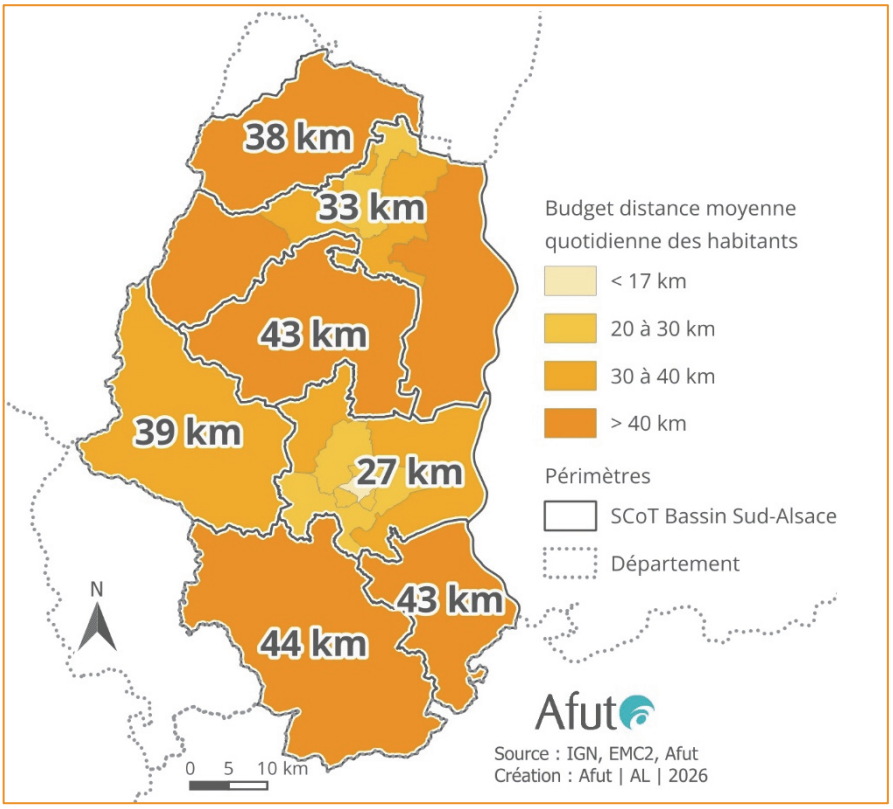
Le budget distance quotidien des habitants du bassin Sud est de 35km. **D'importantes disparités territoriales** sont à relever.

**Zoom**

Budget distance = Mobilité individuelle x Distance moyenne

**35 km** parcourus en moyenne chaque jour par habitant

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




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

# Total des distances parcourues chaque jour par les habitants

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

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

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

**Zoom**

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

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

**20 955 000 km**

parcourus chaque jour par les habitants

**55 X** la distance Terre-Lune !

## Durée moyenne d'un déplacement

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

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

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

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

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

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

**17** min pour un déplacement

## Budget temps moyen quotidien par personne

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

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

**Zoom**

Budget temps quotidien = Mobilité individuelle x Durée d'un déplacement

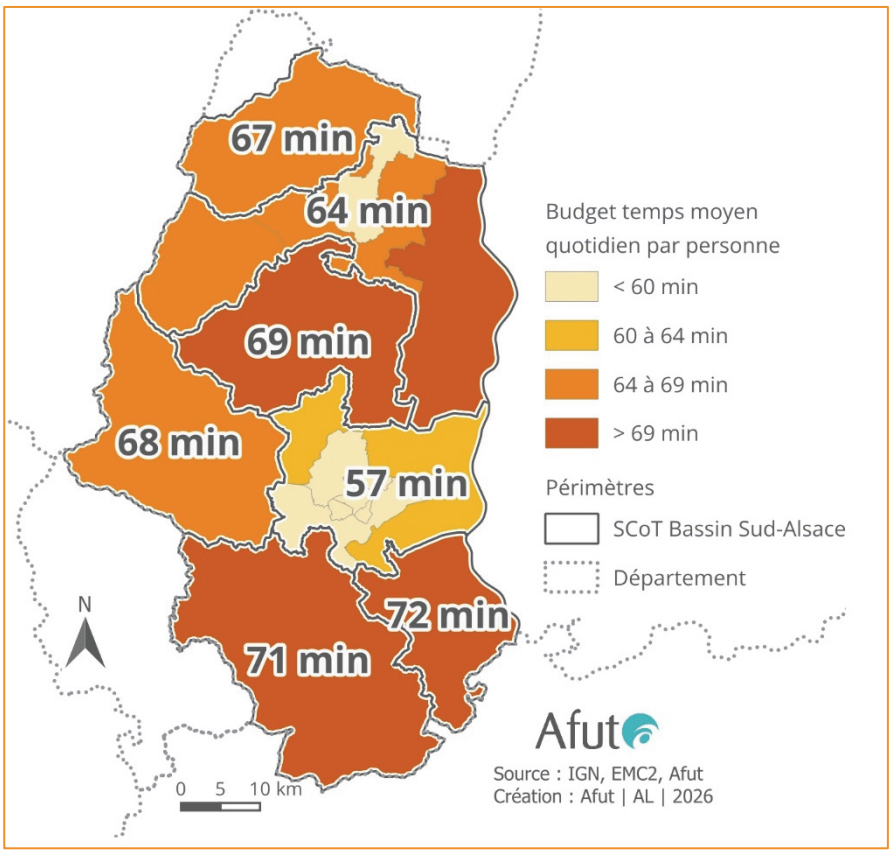
Les habitants du Bassin Sud Alsace consacrent en moyenne 64 minutes à leurs déplacements quotidiens..

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

**64** min de budget temps quotidien

# 2. COMBIEN ?

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




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

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

Zoom

**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 XIXe 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**.

## Les personnes ayant télétravaillé la veille de l'enquête

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

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

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

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

## Fréquence de télétravail déclarée

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

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

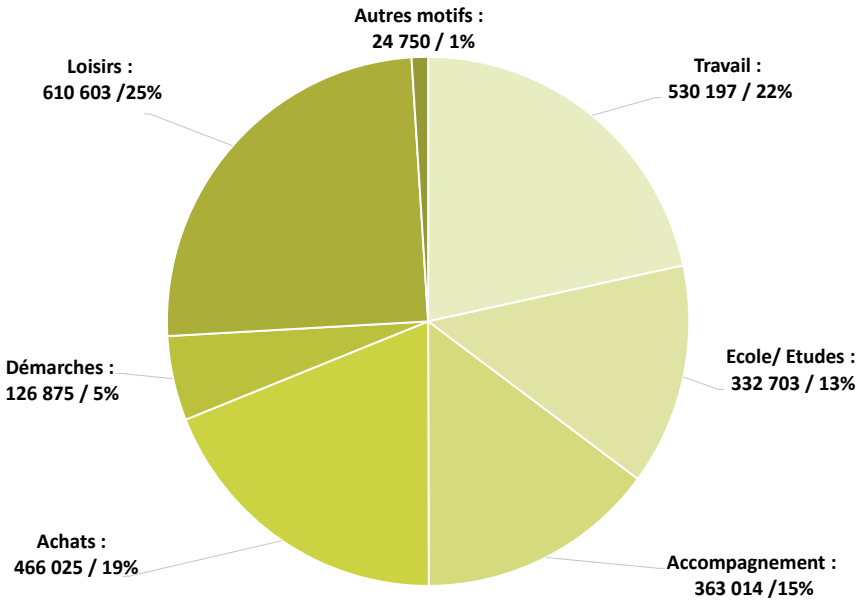
**17 %** des personnes travaillant du Bassin Sud Alsace déclarent avoir télétravaillé au moins une fois dans le mois. Cette proportion est globalement similaire dans l'ensemble des territoires. La seule exception est Saint-Louis- Agglomération avec une part de **23 %.** Cela pourrait s'expliquer par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

**17 %** des actifs télétravaillent au moins une fois par mois

# 3. Pourquoi les habitants se déplacent-ils?

## Motifs de déplacement : échelle Bassin Sud Alsace

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




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

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

**22 %** motifs travail

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

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

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

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

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

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

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

  **Autres :** tournées professionnelles, de magasins sans achat, autres motifs.
- **Précision :** prise en compte des déplacements internes à l'aire d'enquête Haute-Alsace et en échange avec l'extérieur.

## Motifs de déplacement : échelle des SCOT

Répartition des motifs de déplacements à destination – SCOT – 2025

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

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

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

## Comment l'expliquer ?

Occupation principale des habitants – SCOT – 2025

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

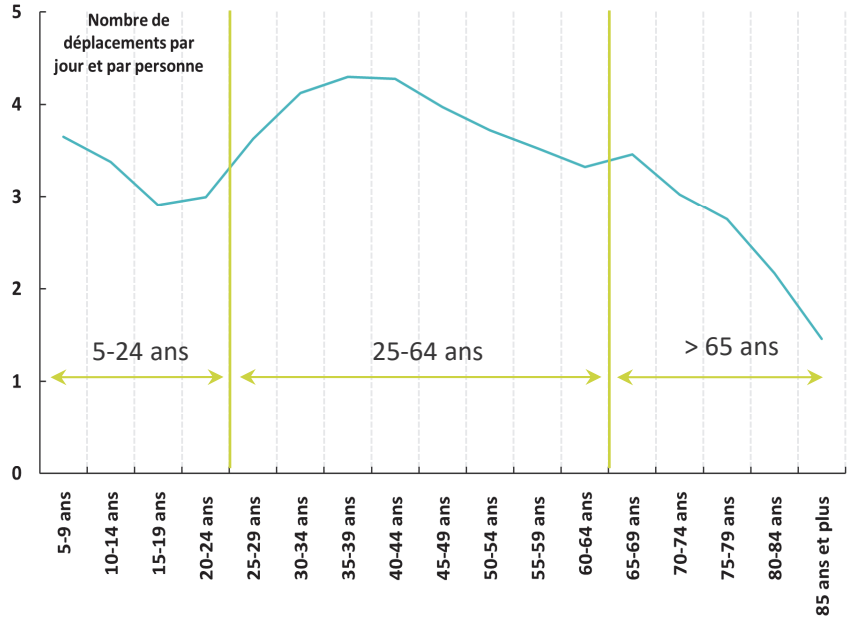
*Source : Adeus, EMC² 2025 - Exploitation Afut Sud-Alsace*

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

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

## Mobilité par âge

Différentiel de mobilité par âge – Bassin Sud Alsace – 2025




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

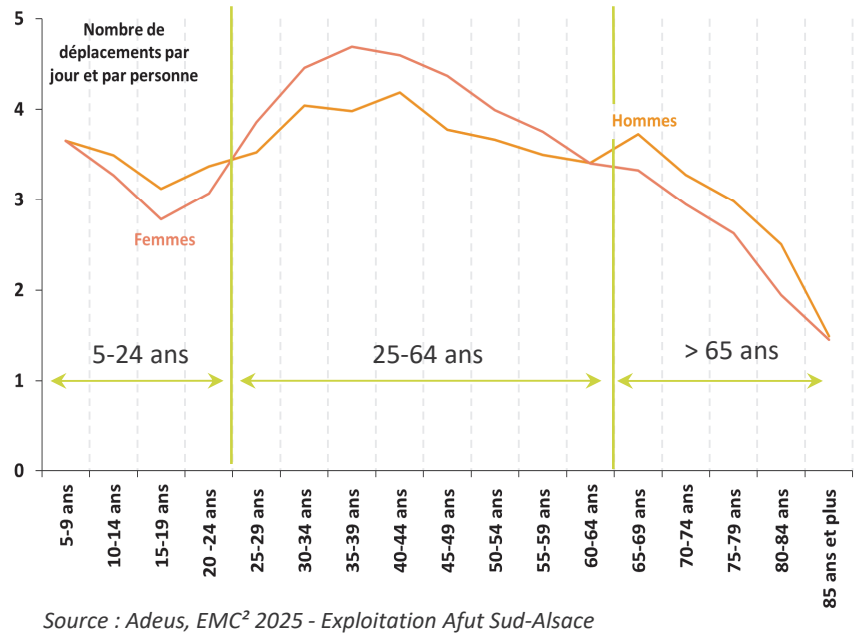
La mobilité évolue fortement selon **l'âge et les étapes de vie**.

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

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

## Mobilité par âge & genre

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




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

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

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

# 4. Comment se déplacent les habitants ?

## Méthode

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

❑ **Equipements des personnes et des ménages :**

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

❑ **Usages des modes de transport** suivant plusieurs entrées :

- **Part modale déplacement :** répartition des déplacements par mode.
- **Part modale kilométrique :** répartition des km générés par mode.

- **Tranches de distance =** 0-1 km, 1-3 km etc. : répartition du nombre de déplacements.
- **Tranches de distance =** 0-1 km, 1-3 km etc. : part modale déplacement.
- **Tranches de distance =** 0-1 km, 1-3 km etc. : part modale kilométrique.

- **Part modale** suivant le **motif**.
- **Part modale** selon le **genre**.
- **Part modale** selon **l'âge.**

- Profils par **âge** des **utilisateurs des modes.**
- **Motifs** d'utilisation des **modes.**

- **Taux d'occupation** des voitures.

❑ **Modes de déplacement analysés : regroupement CEREMA.**

**MAP** : marche à pied.

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

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

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

**VPC** : conducteur de voiture particulier.

**VPP** : passager de voiture particulière.

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

**Autres modes**

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

## Taux de possession d'un abonnement TC

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

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

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

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

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

**17 %** de personnes abonnées TC

## Taux de possession du permis de conduire

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

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

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

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

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

**89 %** des habitants ont le permis

## Equipement automobile des personnes

Nombre moyen de voitures par personne majeure

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

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

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

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

**0,8** voiture par personne

## Equipement automobile des ménages

Nombre moyen de voitures par ménage

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

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

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

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

**1,4** voiture par ménage

## Equipement en vélos des personnes

Nombre moyen de vélos par personne

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

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

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

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

**0,7** vélo par personne

## Equipement en vélos des ménages

Nombre moyen de vélos par ménage

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

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

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

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

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

**1,6** vélos par ménage

## Part modale déplacement

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

Cette approche offre ainsi une lecture à trois niveaux.

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

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

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

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

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

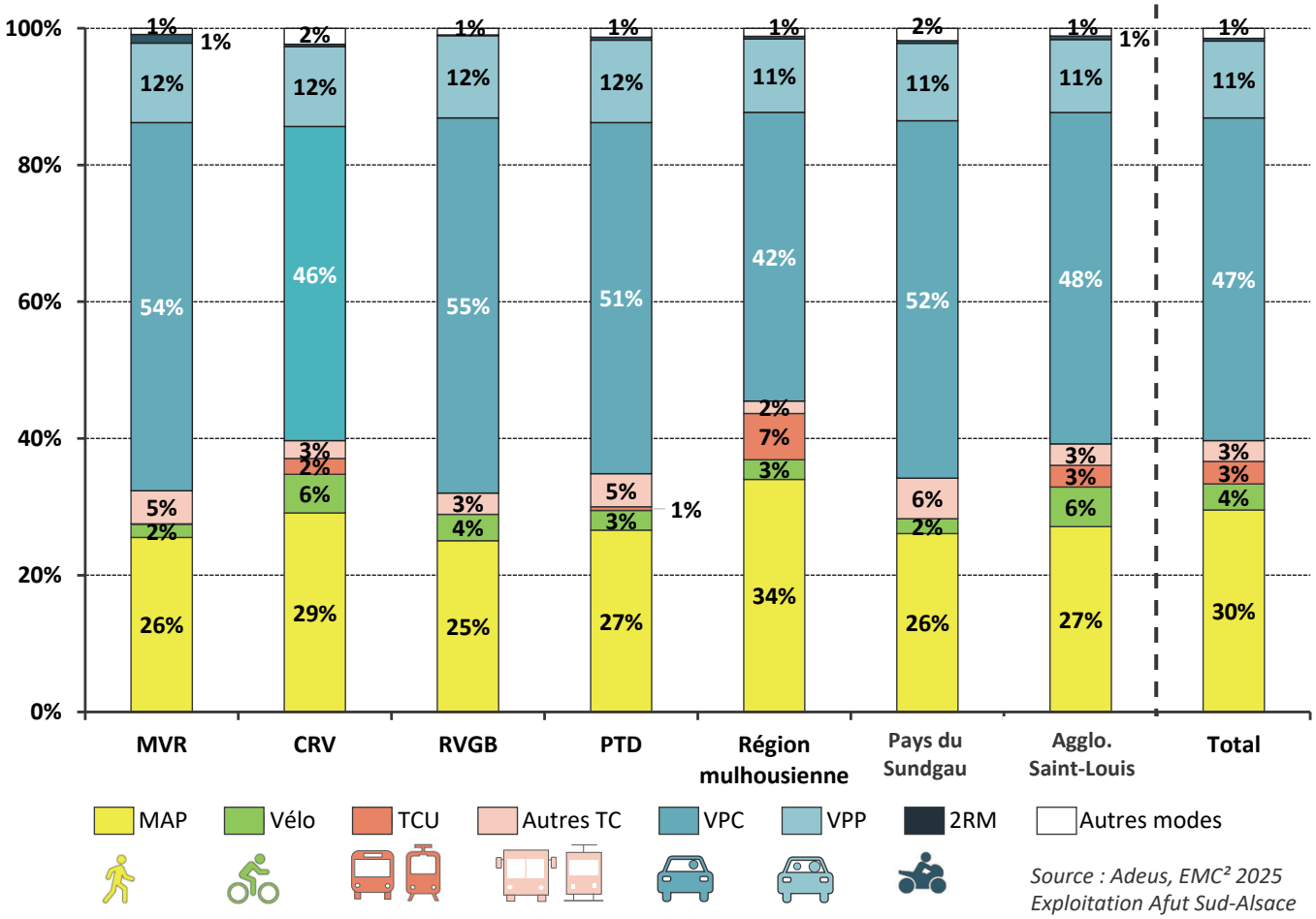
| | MAP | Vélo | TCU | Autres TC | VPC | VPP | 2RM | Autres modes | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Montagne-Vignoble & Ried | 28 452 | 2 140 | 61 | 5 400 | 60 067 | 12 945 | 1 404 | 1 003 | 111 472 |
| Colmar-Rhin-Vosges | 155 801 | 30 375 | 12 348 | 13 864 | 246 299 | 62 305 | 2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

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

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

# 4. COMMENT ?

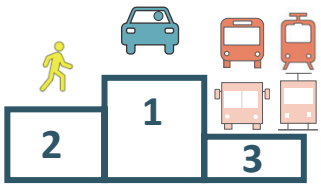
Entrée n° 3 => les **parts modales de <u>déplacement</u>** (en %) – SCOT – 2025




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

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

**30 %** des déplacement 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.

Zoom

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

Part modale déplacement marche

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

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

Part modale déplacement vélo

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

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

Part modale déplacement transports en commun : TCU & autres TC

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

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

Part modale déplacement voiture : conducteur & passagers

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

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

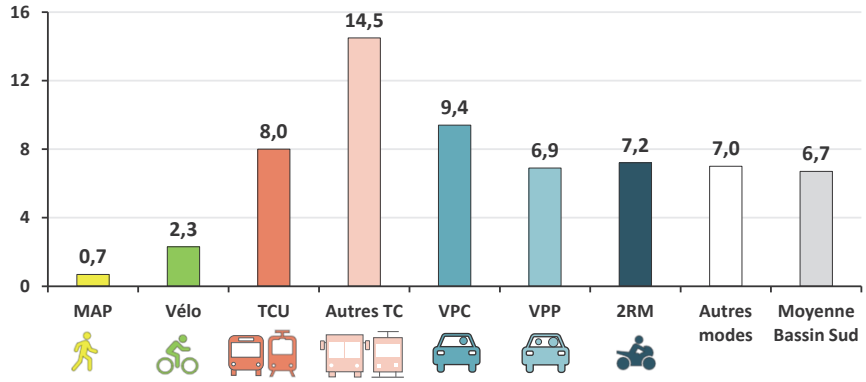
**Précision**: déplacements internes à l'aire d'enquête Bassin Sud Alsace et en échange avec l'extérieur.

# Part modale kilométrique

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

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

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




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

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

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

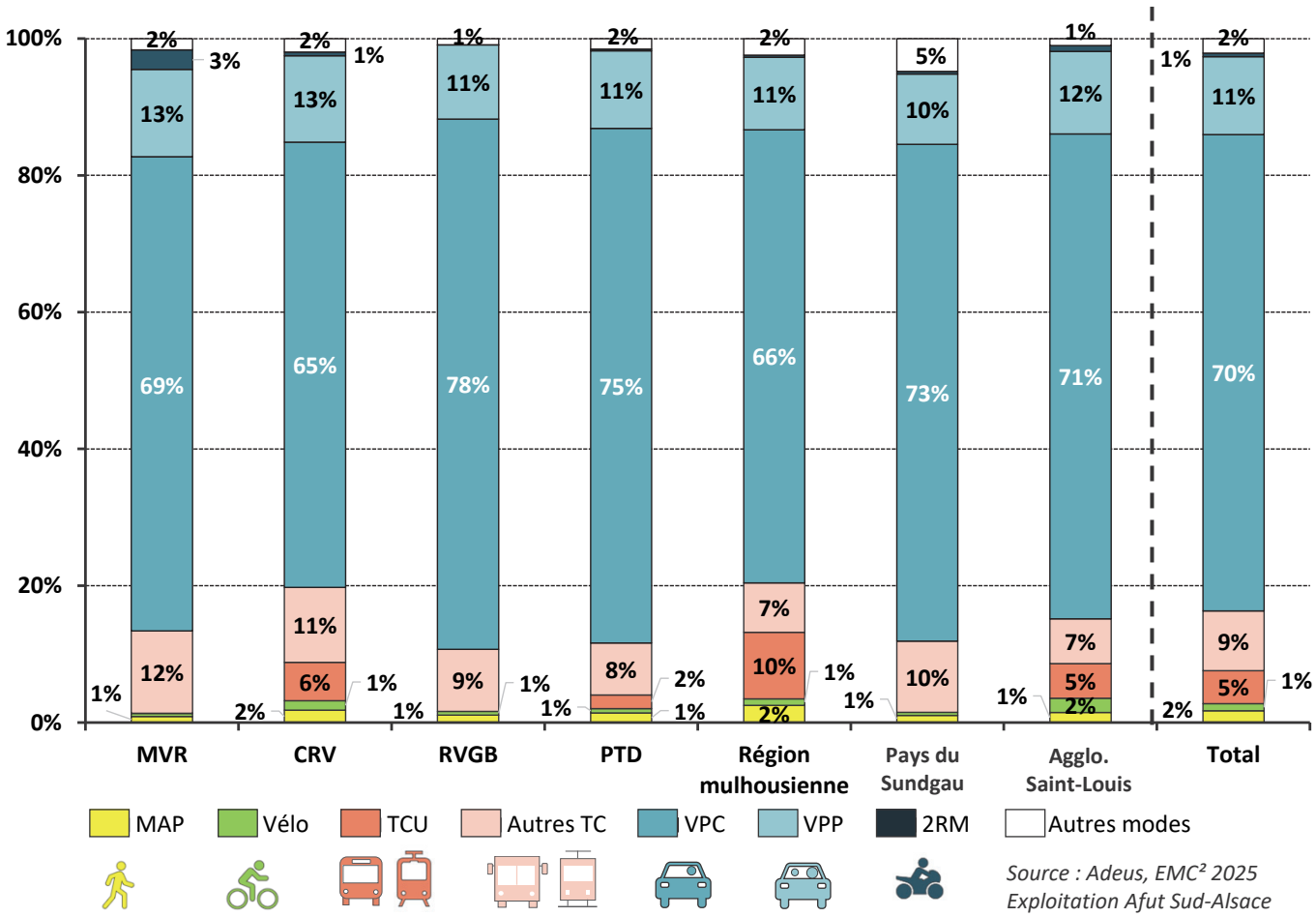
Entrée n° 2 => les **distances parcourues par mode (en km)** – SCOT – 2025

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

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

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

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



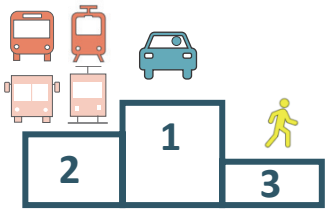

*Source : Adeus, EMC² 2025*
*Exploitation Afut Sud-Alsace*

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

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

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

**2 %** des km générés par la marche à pied




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

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

Zoom

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

Part modale kilométrique marche

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

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

Part modale kilométrique vélo

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

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

Part modale kilométrique transports en commun : TCU & autres TC

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

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

Part modale kilométrique voiture : Conducteurs & passagers

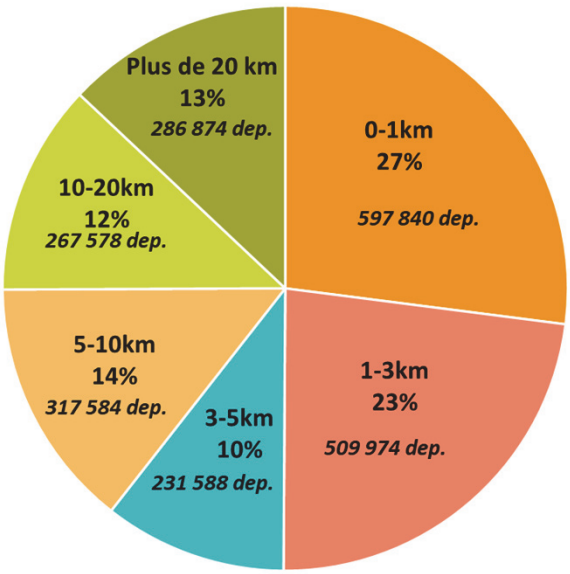
| | Voiture |
|---|---|
| MVR | 82% |
| CRV | 78% |
| RVGB | 88% |
| PTD | 87% |
| Région mulhousienne | 77% |
| Pays du Sundgau | 83% |
| Agglo St-Louis | 83% |
| **Bassin Sud** | 81% |

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

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

## Tranches de distances : déplacements

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




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

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

**50 %** des déplacements < à 3 km

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

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

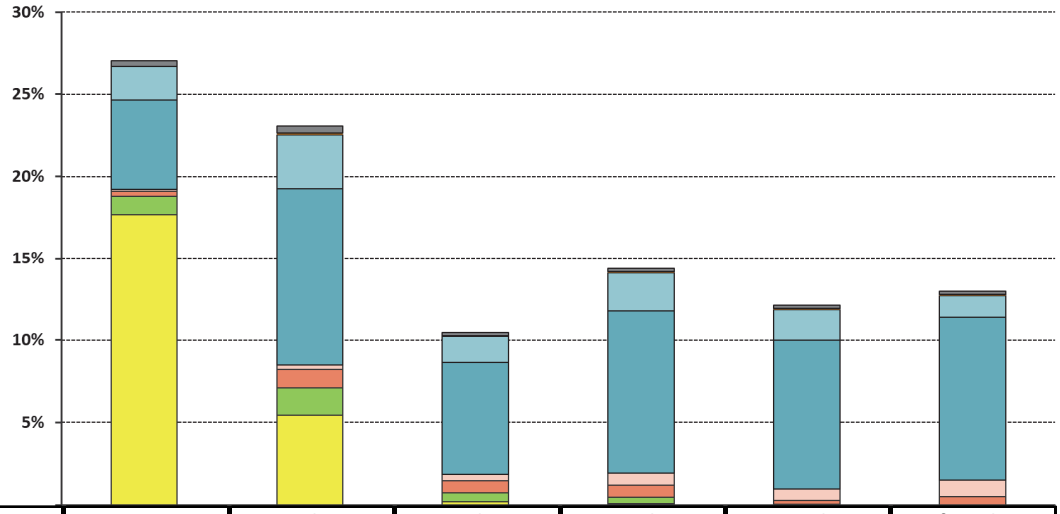
*Source : Adeus, EMC² 2025 - Exploitation Afut Sud-Alsace*

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

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

## Tranches de distances : part modale déplacement

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



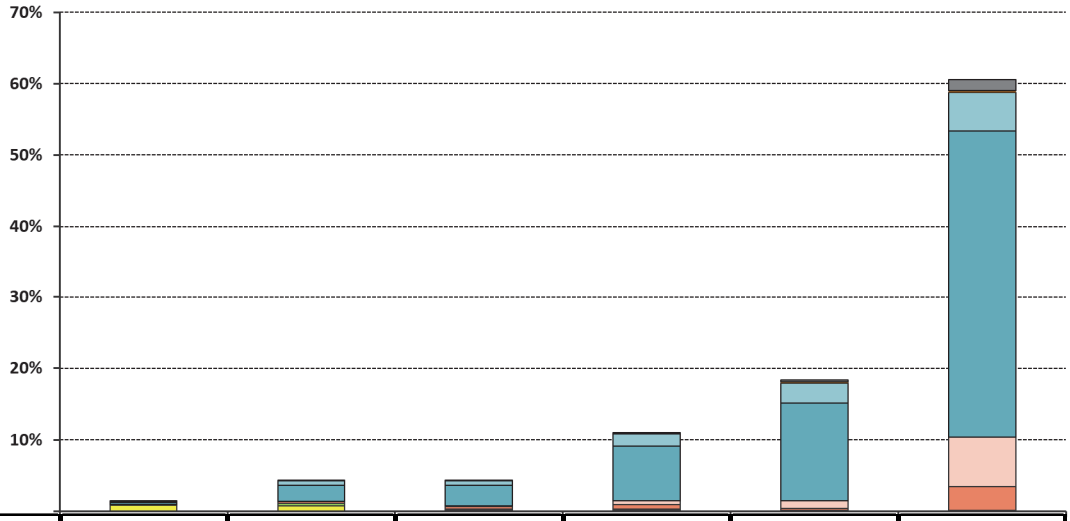

| | 0-1km | 1-3km | 3-5km | 5-10km | 10-20km | > à 20 km |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Autres modes | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% |
| 2RM | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% |
| VPP | 5% | 11% | 7% | 10% | 9% | 10% |
| VPC | 2% | 3% | 2% | 2% | 2% | 1% |
| Autres TC | 0% | 0% | 0% | 1% | 1% | 1% |
| TCU | 0% | 1% | 1% | 1% | 0% | 0% |
| Vélo | 1% | 2% | 1% | 0% | 0% | 0% |
| MAP | 18% | 5% | 0% | 0% | 0% | 0% |
| Total | 27% | 23% | 10% | 14% | 12% | 13% |

*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.

## Tranches de distances : part modale kilométrique

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




| | 0-1km | 1-3km | 3-5km | 5-10km | 10-20km | > à 20 km |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Autres modes | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 2% |
| 2RM | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% |
| VPP | 0% | 1% | 1% | 2% | 3% | 5% |
| VPC | 0% | 2% | 3% | 8% | 14% | 43% |
| Autres TC | 0% | 0% | 0% | 1% | 1% | 7% |
| TCU | 0% | 0% | 0% | 1% | 0% | 3% |
| Vélo | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% |
| MAP | 1% | 1% | 0% | 0% | 0% | 0% |
| Total | 1% | 4% | 4% | 11% | 18% | 61% |

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

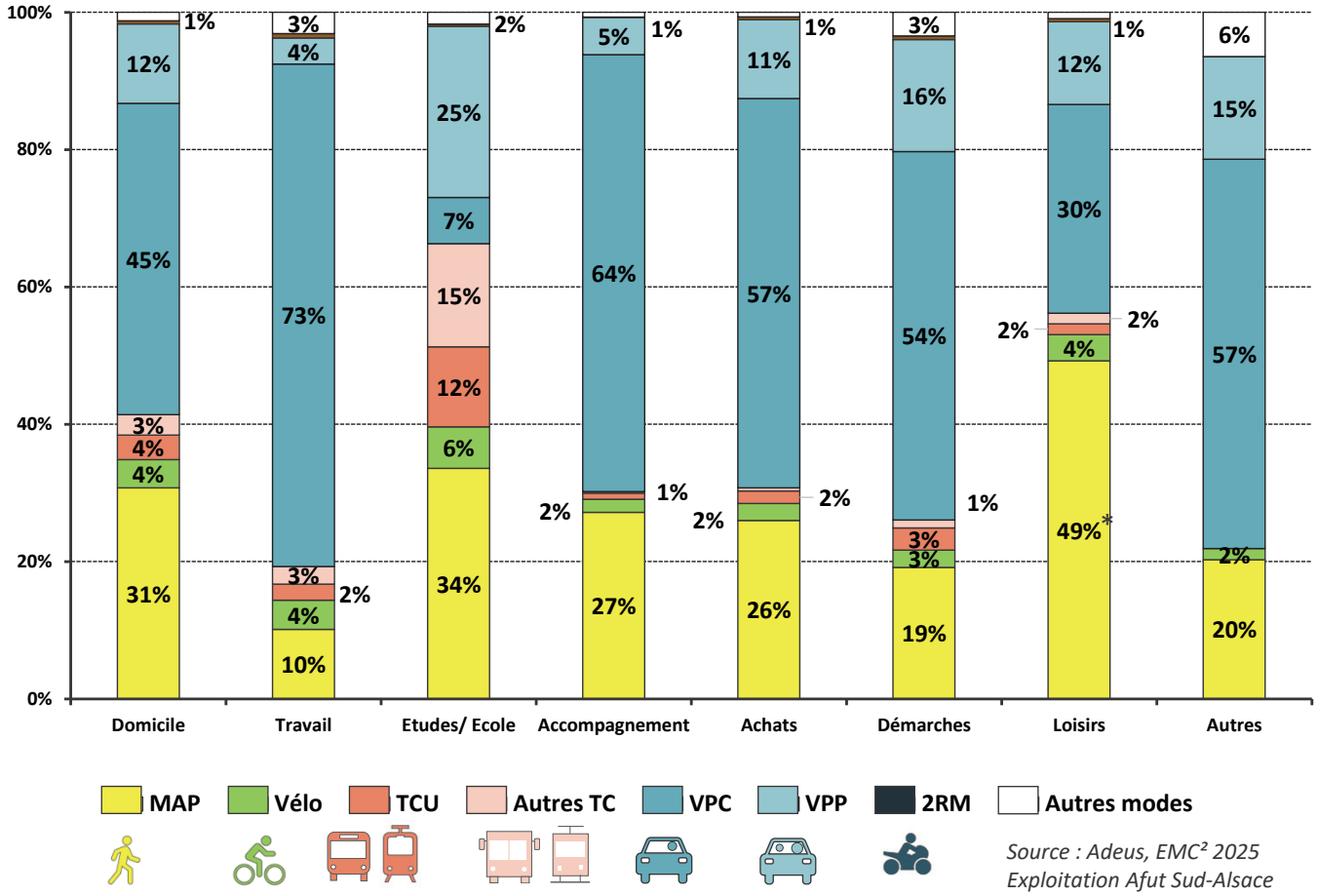
Les modes utilisés varient selon les classes de distance. La zone de pertinence des modes actifs se situe statistiquement **en-dessous de 3 km**.

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

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

## Part modale suivant le motif

Bassin Sud Alsace - 2025




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

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

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

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

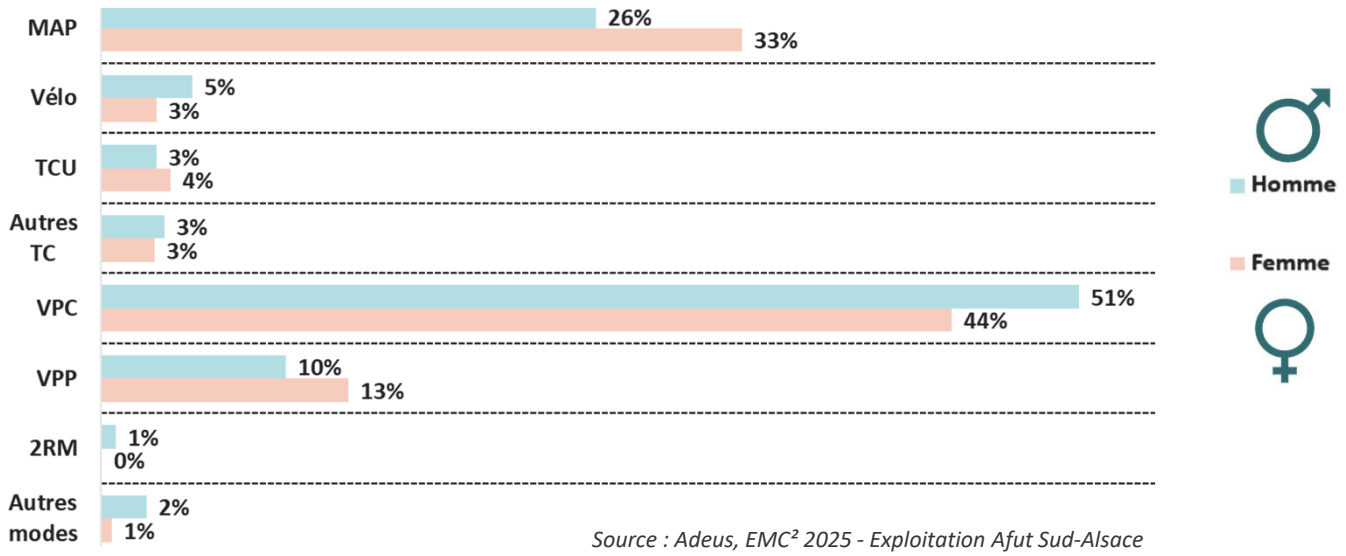
Le vélo est davantage utilisé pour les motifs travail : **4 %** et études / écoles : **6%**.

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

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

## Part modale selon le genre

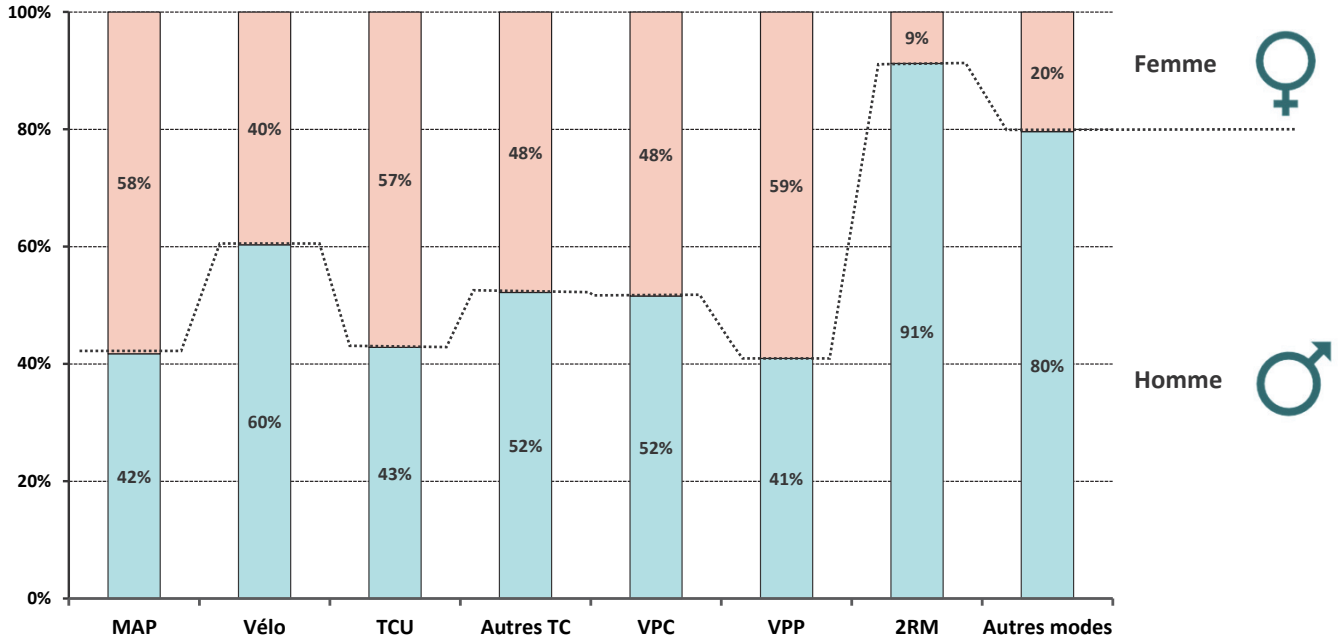
Part modale et nombre de déplacements selon le genre – Bassin Sud Alsace – 2025




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

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

Genre selon les modes – Bassin Sud Alsace – 2025



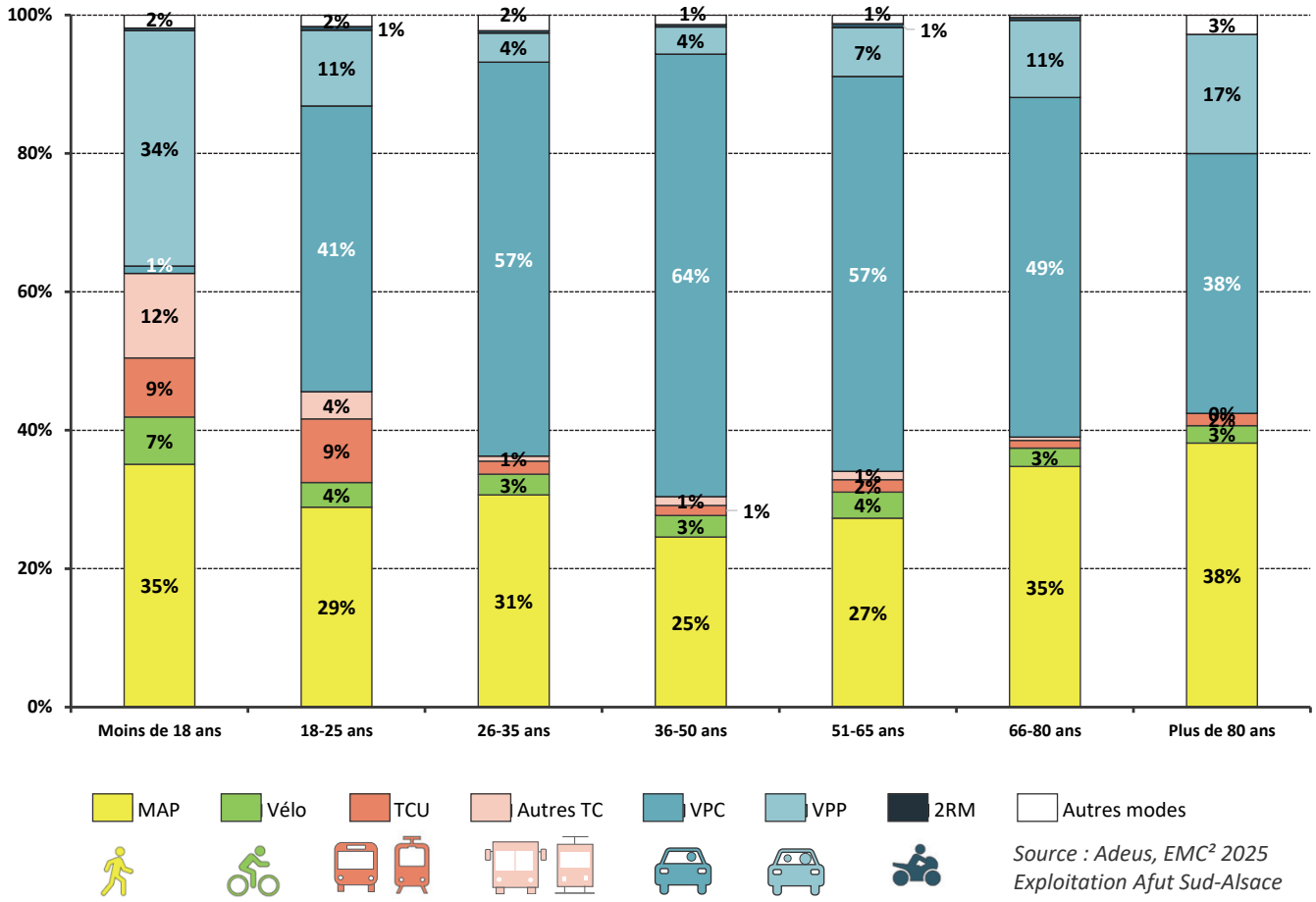

*Source : Adeus, EMC² 2025 - Exploitation Afut Sud-Alsace*

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

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

## Part modale selon l'âge

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




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

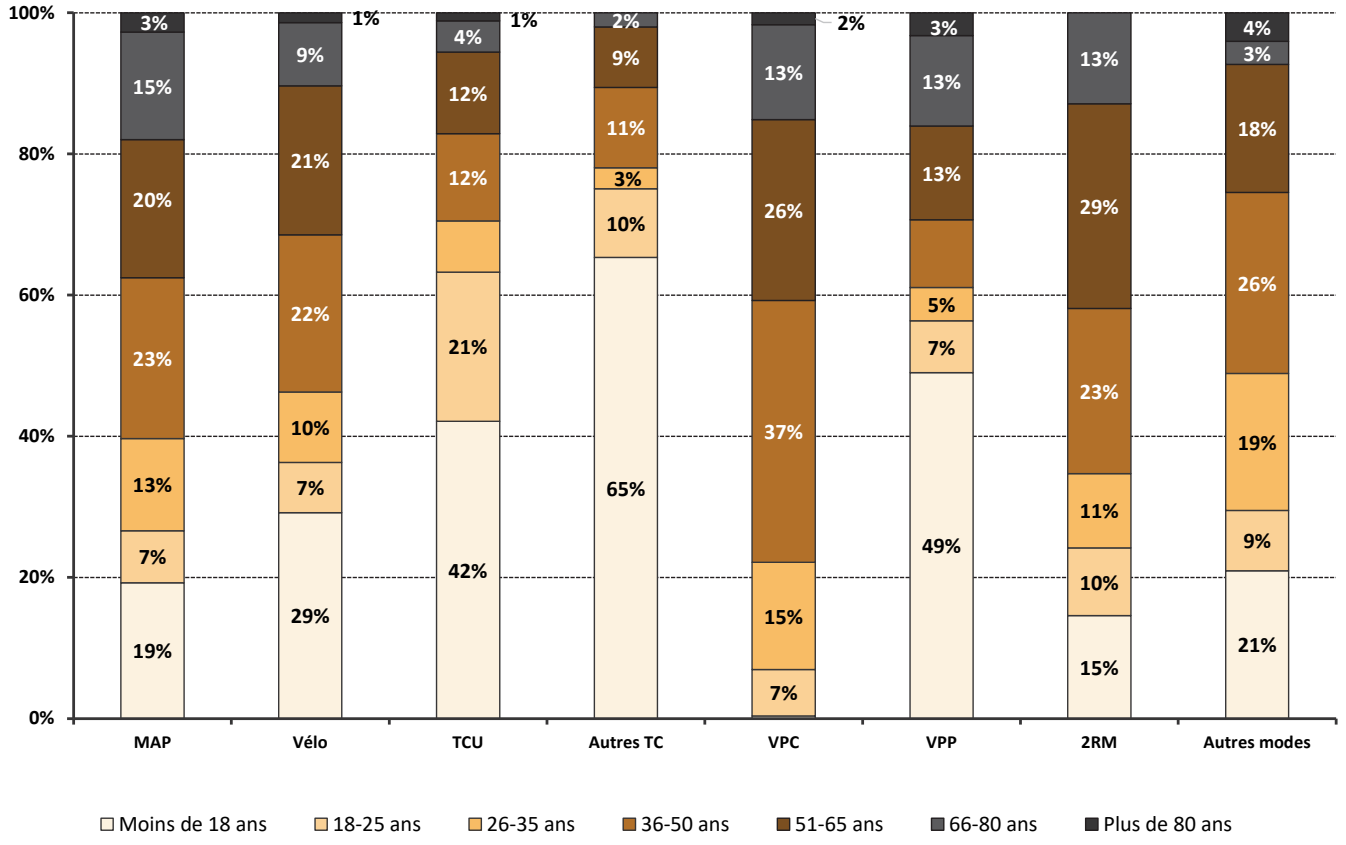
A l'échelle du Bassin Sud Alsace, l'analyse des parts modales en fonction des âges permet de mettre en évidence plusieurs caractéristiques :

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

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

## Profils par âge des utilisateurs des modes

Age selon les modes – Bassin Sud Alsace




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

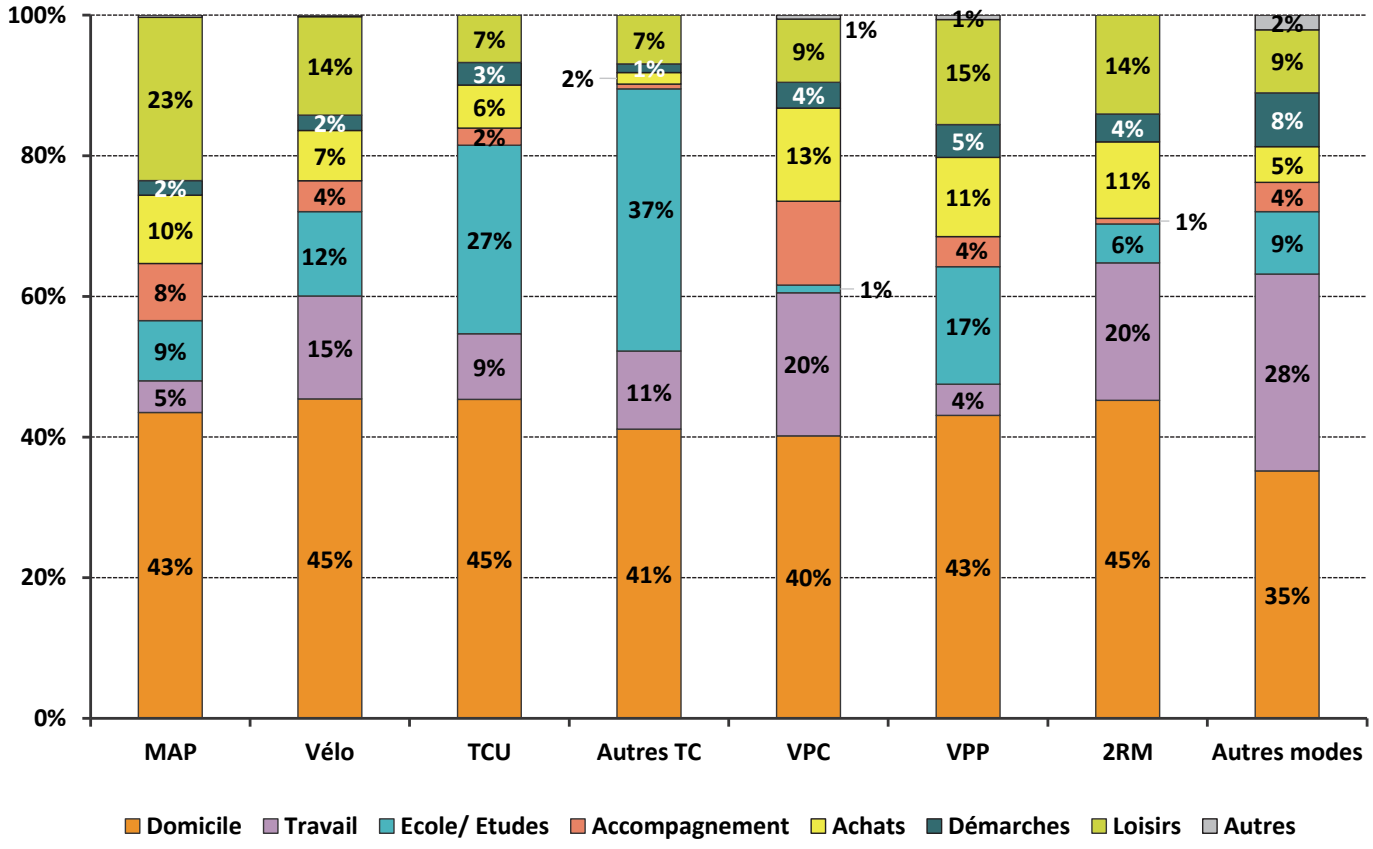
L'analyse de la répartition par âge des usagers des modes de transport permet de mettre en évidence plusieurs caractéristiques dans le Bassin Sud Alsace :

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

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

## Motifs d'utilisation des modes

Motif par modes de transport – Bassin Sud Alsace – 2025




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

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

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

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

## Taux d'occupation des voitures

Le nombre moyen de personnes par voiture

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

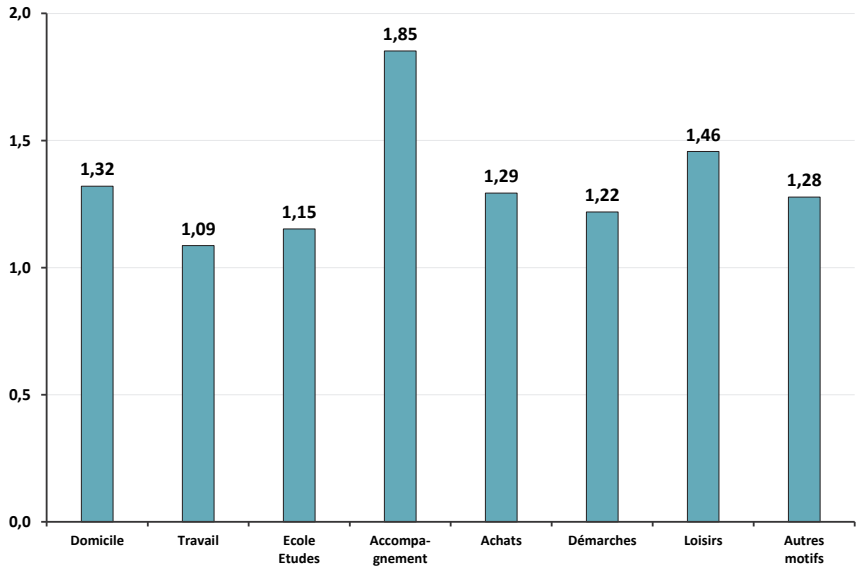
*Source : Adeus, EMC² 2025 - Exploitation Afut Sud-Alsace*

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

**1,34** personne par voiture

## Taux d'occupation des voitures par motifs

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



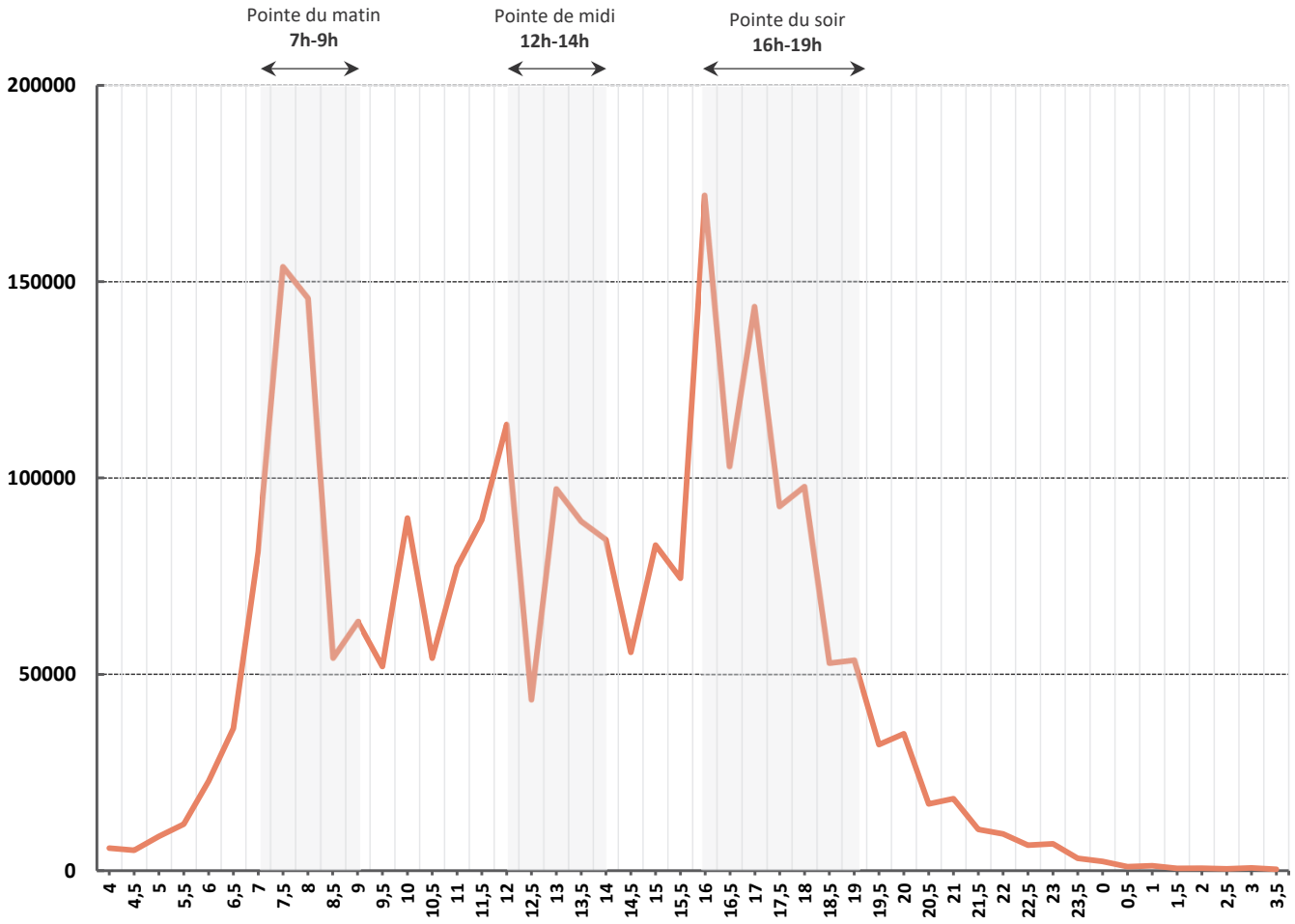

*Source : Adeus, EMC² 2025 - Exploitation Afut Sud-Alsace*

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

# 5. Où et quand se déplace-t-on ?

## Répartition des déplacements sur 24h

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




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

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

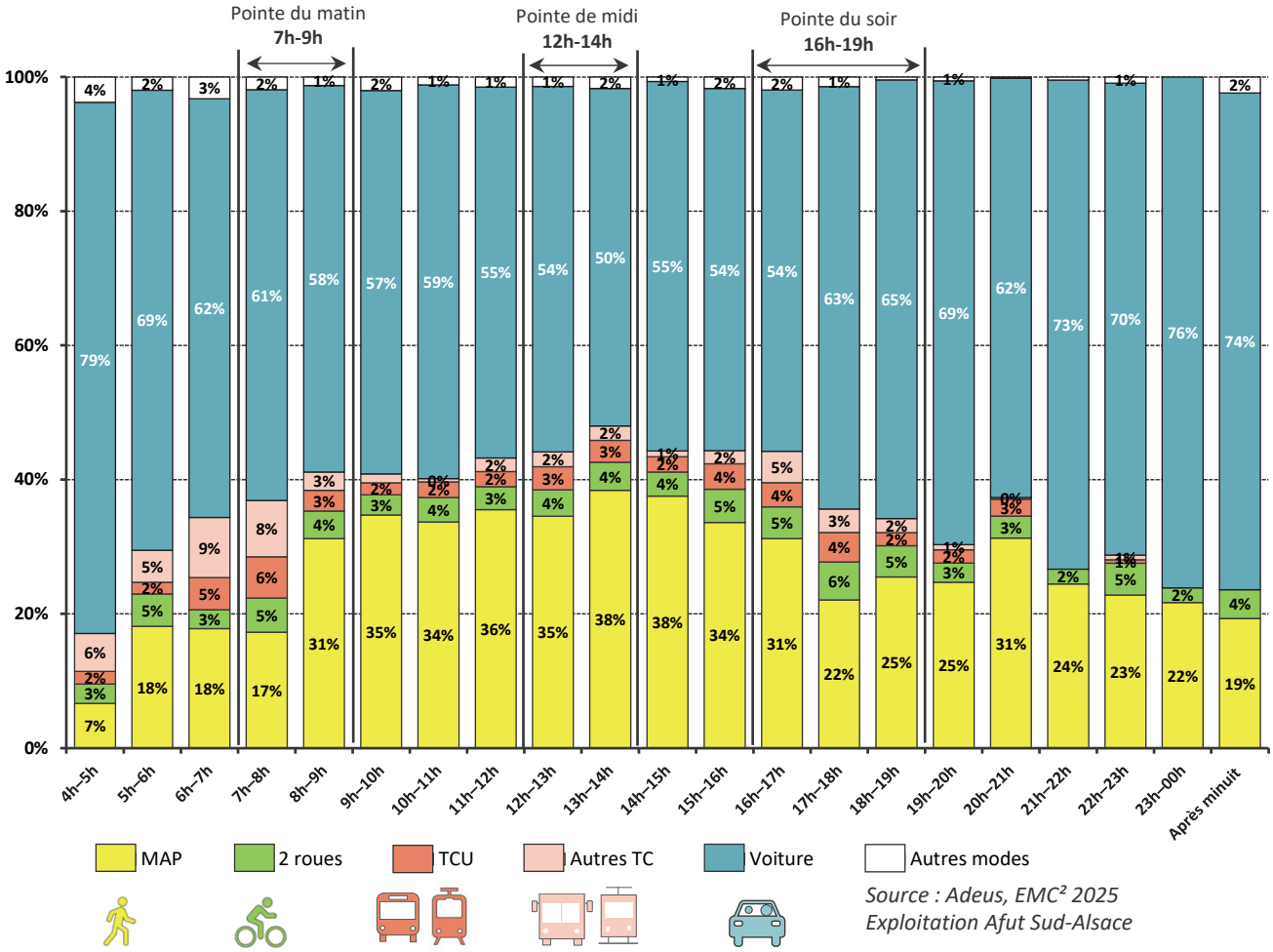
La pointe de 12 h à 14 h tend à s'atténuer, car les actifs rentrent de moins en moins à leur domicile pour déjeuner. La pointe du matin est particulièrement marquée et concentrée entre 7 h et 8 h, tandis que celle du soir est plus étalée, de 16 h à 18 h.

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

**59 %** des déplacements de la journée lors des pointes

# Répartition des parts modales sur 24h

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



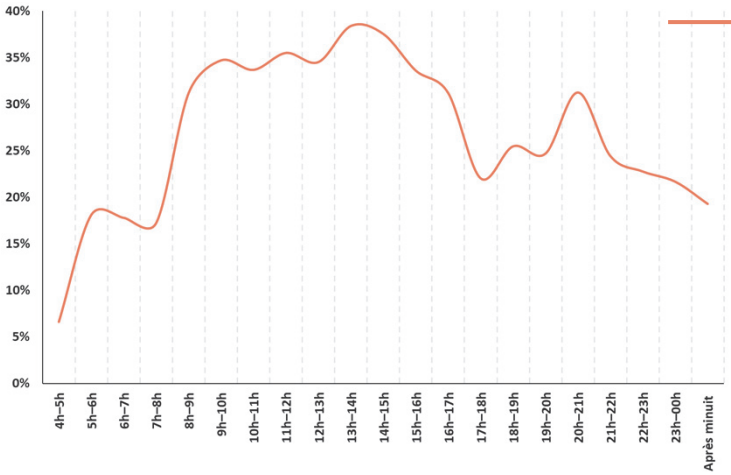

La part modale des transports collectifs est la plus élevée entre 6 h et 8 h, avec **14 %.** Elle diminue en fin de journée, entre 16 h et 18 h, où elle se situe entre **7 % et 9 %.** La pratique de la marche est particulièrement forte en milieu de journée, entre 10 h et 16 h : > à 34 %.

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

Zoom

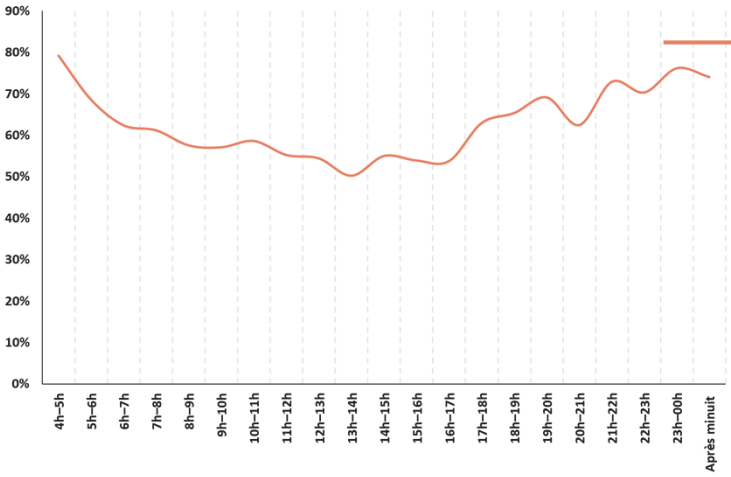
La répartition des parts modales des déplacements par tranches horaires de départ – Bassin Sud Alsace – 2025

**Marche**



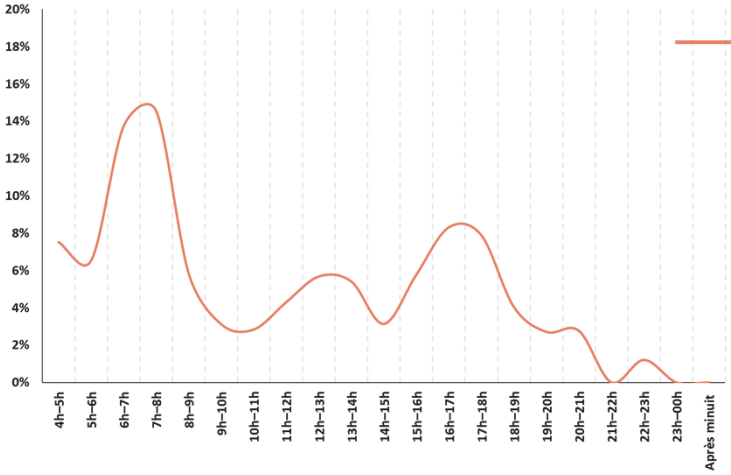

Une pratique forte en milieu de journée : **> 35 %,** faible la nuit : **< à 10 %**.

**Voiture**




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

**Tous TC**




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

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

## Transfrontalier : les flux

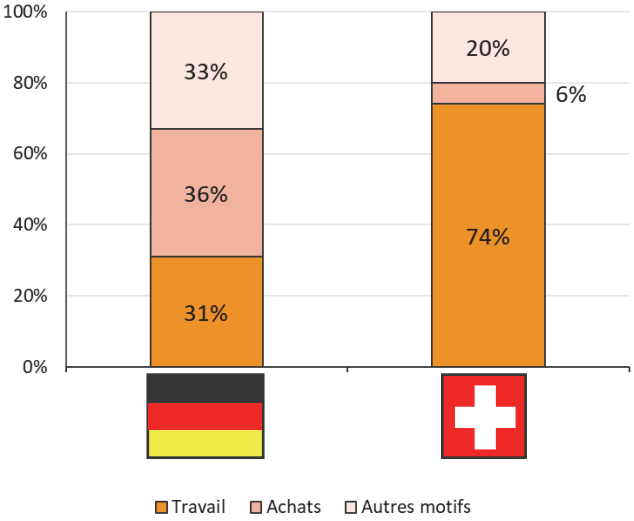
Nombre de déplacements transfrontaliers – SCOT – 2025

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

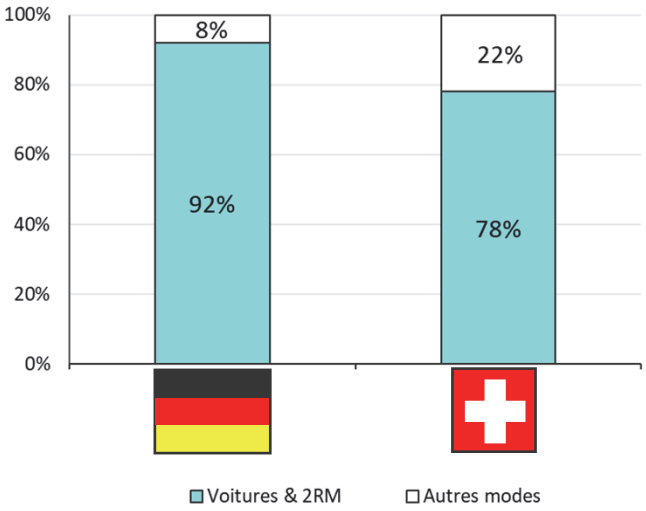
Avec **64 000 déplacements** en échange avec la **Suisse** et **19 000 avec l'Allemagne**, l'attraction exercée par la Confédération Helvétique est trois fois plus forte que celle de l'Allemagne. Au sud de l'agglomération de Colmar, les flux transfrontaliers sont majoritairement orientés vers la Suisse.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

## Transfrontalier : motifs et modes

Motifs des déplacements transfrontaliers
Bassin Sud Alsace - 2025




Part modale des déplacements transfrontaliers
Bassin Sud Alsace - 2025




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

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

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

# Quels sont les liens avec l'agglomération mulhousienne ?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

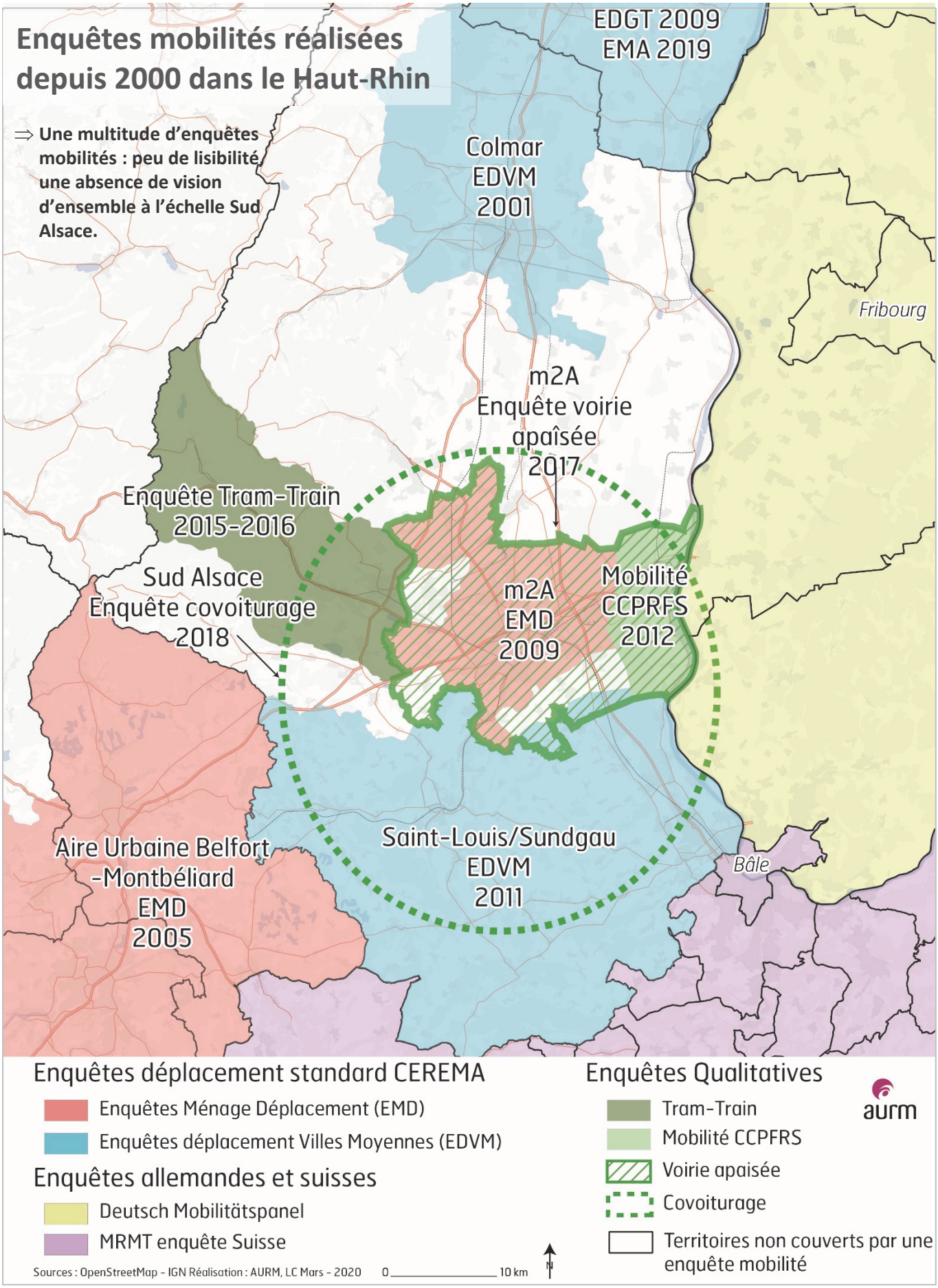
*Source : Adeus, EMC² 2025 Exploitation Afut Sud-Alsace*

**Précision** : personnes de 5 ans et plus.

# Annexes

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

# ANNEXE N° 1 : situation avant EMC2 2025

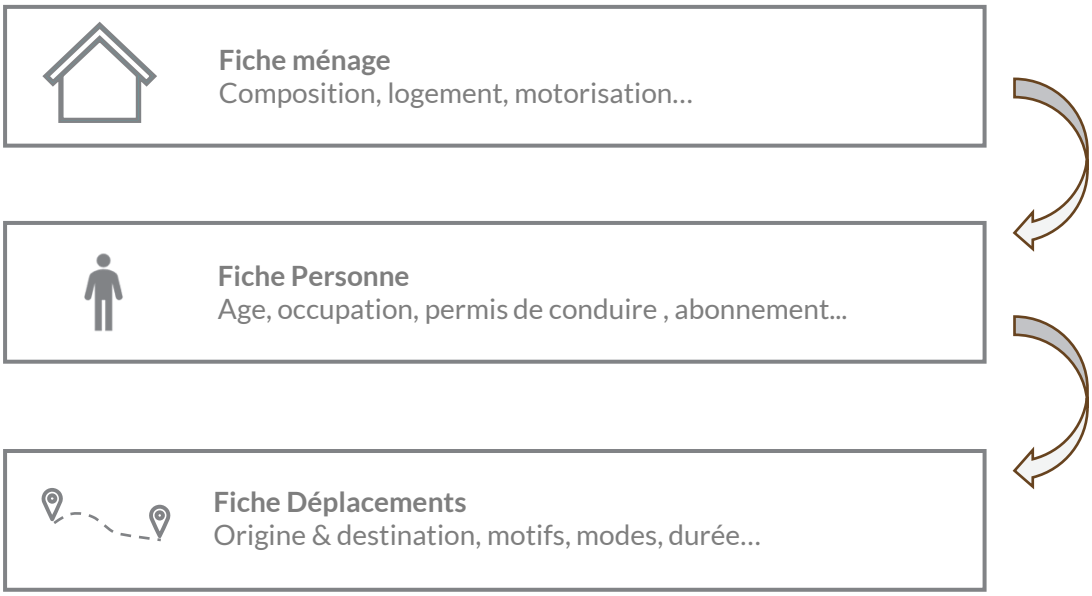


# ANNEXE N° 2 : déroulement de l'enquête

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

- Des **entretiens réalisés du mardi au samedi** par des enquêteurs spécialement formés.
- L'enquête ne porte que sur les déplacements réalisés pendant les jours ouvrés, du **lundi au vendredi**. Elle se concentre également sur la période «de plein fonctionnement du territoire», hors week-end, vacances scolaires, jours fériés et conditions anormales de déplacement (fortes intempéries…).
- Le questionnaire est basé sur des **questions standardisées pour l'ensemble des enquêtes** «Standards» à l'échelle nationale auxquelles ont été ajoutées quelques questions d'intérêt local.
- Le questionnaire comprend une **fiche «Ménage»** (caractéristiques du ménage), une **fiche «Personne»** (caractéristiques de la personne), et une **fiche «Déplacements»** (caractéristiques des déplacements), remplies pour chaque personne enquêtée.
- **L'intégralité des déplacements réalisés par les personnes interrogées la veille du jour d'enquête ont** été recensés, quel que soit leur motif ou le mode de déplacement utilisé. Les caractéristiques de ces déplacements (motifs, modes, origine et destination, heures de départ et d'arrivée, etc.) ont été renseignées de manière précise. Au total, 28 774 déplacements ont ainsi été détaillés au cours des quinze semaines d'enquête.
- Au total, **50 «secteurs de tirage»** ont été définis sur le périmètre d'enquête bassin Sud Alsace. La méthodologie fixe pour objectif d'enquêter un échantillon minimal de **160 personnes** (enquêtes validées, hors rebuts et refus) dans chaque secteur de tirage. Trois secteurs de tirage ont été sur-échantillonnés, avec 200 personnes enquêtées.
- Seules les **personnes de cinq ans et plus** ont été enquêtées.
- **Précision :** ce type d'enquête ne permet pas de recueillir des informations sur les déplacements des personnes résidant en dehors de l'aire d'étude et qui viendraient sur le territoire, ni sur les flux transitant par le territoire, ni sur le transport de marchandises.

Les 3 grandes fiches du questionnaire



# ANNEXE N° 3 : note méthodologique EMC2

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

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

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

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

## Rappel général sur la méthodologie de l'EMC²

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

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

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

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

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

En revanche, l'EMC² utilise une méthode d'échantillonnage aléatoire stratifié géographiquement pour les besoins de l'enquête par la maîtrise d'ouvrage. L'échantillon est tiré dans le fichier des propriétés bâties, fichier exhaustif des logements mis à jour par la DGFIP. Elle vise les ménages ordinaires et interroge donc tous les publics âgés de cinq ans et plus : enfants, étudiants, actifs, inactifs, retraités… Elle est administrée par un-e enquêteur-rice 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.

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

### Le redressement

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

Il se déroule en deux phases :

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

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

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

### La précision des données et les intervalles de confiances

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

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

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

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

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

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

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

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

# ANNEXE N° 4 : Glossaire

| | |
|---|---|
| **ADEME** | **A**gence de l'**E**nvironnement et de la **M**aîtrise de l'**E**nergie |
| **2RM** | **2 R**oues **M**otorisé |
| **ADEUS** | **A**gence **d'U**rbanisme de **S**trasbourg Rhin Supérieur |
| **Afut** | **A**gence de **f**abrique **u**rbaine et **t**erritoriale (Afut) du Sud-Alsace |
| **CA** | **C**ommunauté d'**A**gglomération |
| **CC** | **C**ommunauté de **C**ommunes |
| **CEA** | **C**ollectivité **E**uropéenne d'**A**lsace |
| **CEREMA** | **C**entre d'**E**tudes et d'expertise sur les **R**isques, l'**E**nvironnement, la **M**obilité et l'**A**ménagement |
| **COM** | **C**ontrat **O**pérationnel de **M**obilité |
| **CRV** | **C**olmar-**R**hin-**V**osges |
| **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 |
| **EMC2** | **E**nquête **M**obilité **C**ertifiée **C**erema |
| **EMD** | **E**nquête **M**énage-**D**éplacement |
| **EMS** | **E**uro**m**étropole de **S**trasbourg |
| **EPCI** | **E**tablissement **P**ublic de **C**oopération **I**ntercommunale |
| **IGN** | **I**nstitut **N**ational de l'information **G**éographique et forestière |
| **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 **d**e **M**obilité |
| **PdMS** | **P**lan **d**e **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 |
| **RVGB** | **R**hin **V**ignoble **G**rand-**B**allon |
| **SCOT** | **S**chéma de Cohérence **T**erritoriale |
| **SLA** | **S**aint-**L**ouis **A**gglomération |
| **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 |

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.

Afut
agence de fabrique urbaine et territoriale
SUD-ALSACE

## CONTACT

**Afut Sud-Alsace**
33 avenue de Colmar
68200 MULHOUSE

**www.afut-sudalsace.org**