

ENQUÊTE MOBILITÉ

2024-2025

RÉSULTATS ESSENTIELS

Juin 2026



REGION MULHOUSIENNE

LES GRANDS CHIFFRES CLES



SYNTHESE

Région mulhousienne : chiffres clés

Le périmètre de l'analyse correspond à la région mulhousienne (39 communes). Pour ce périmètre de **268 000 habitants**, les chiffres clés de l'EMC2 2025 sont les suivants :

Les déplacements

- **3,4** déplacements par jour et par personne.
- **10 %** d'immobiles.
- **856 500** déplacements par jour réalisés par les habitants.
- **27 km** : budget distance quotidien / habitant.
- **5 935 000 km** générés par les déplacements.
- **57 min** : budget temps quotidien / habitant.
- **15 %** d'actifs télé-travaillant au moins 1 X / mois => une pratique restant relativement modeste.

Les motifs de déplacement

- **20 %** : motif travail.
- **15 %** : motif école / études.
- **20 %** : motif achats et **15 %** : accompagnement.

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

L'équipement des ménages

Avec **1,3** voitures et **1,3** vélos par ménage, le taux d'équipement est similaire, mais l'usage de la voiture est **18 fois plus important** que celui du vélo.

Les caractéristiques des déplacements

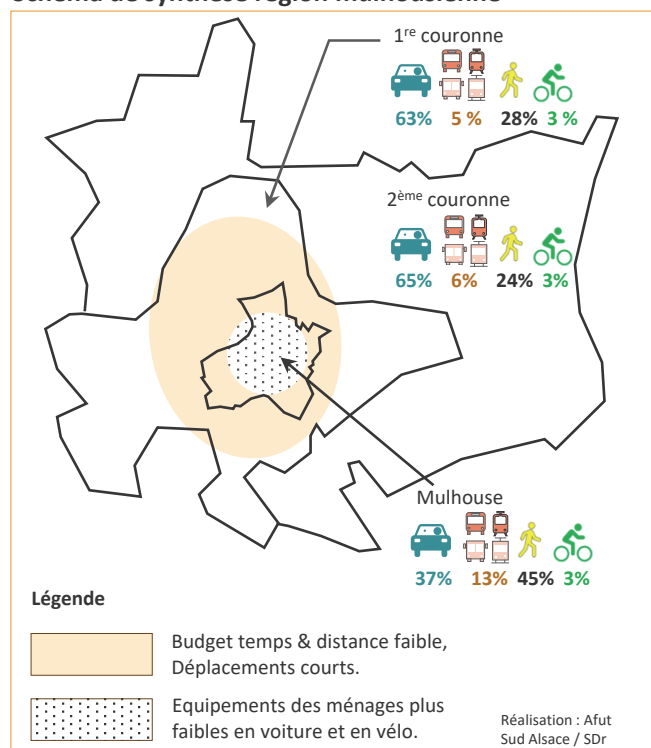
- **53 %** des déplacements en voiture, **35 %** à pied, **9 %** en TC et **3 %** à vélo => la **voiture demeure le mode de déplacement dominant** mais ne représente plus qu'un **déplacement sur deux** dans la région mulhousienne ce qui est remarquable.
- **77 %** des kilomètres en voiture, **2 %** à pied, **17 %** en TC et **2 %** 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 9 % mais présentent une part kilométrique significative de 17 %.
- **56 %** des déplacements sont < à 3 km : un **potentiel de développement pour la marche et le vélo**, particulièrement dans la ville centre et en 1^{re} couronne.

Situation actuelle

Mulhouse présente des **pratiques de mobilité «urbaines»**. Les couronnes renvoient davantage l'image d'un **fonctionnement périurbain**. En effet, les parts modales sont proches de celles observées pour les PETR Thur Doller ou Rhin Vignobles Grand Ballon.

Enquête mobilité 2025 :

Schéma de synthèse région mulhousienne



Evolution 2009-2025

- Mulhouse : **renforcement des mobilités alternatives** (marche, vélo, TCU).
- Hors Mulhouse : malgré les progrès des modes actifs, la **voiture reste ultra-majoritaire**.

Positionnement par rapport à des agglomérations comparables

- Par rapport à des agglomérations comparables comme Besançon ou Reims, la région mulhousienne se classe dans le **peloton de tête pour la marche et le vélo**.
- Toutefois, à un niveau plus local, la pratique du vélo est plus faible dans l'agglomération mulhousienne que dans les autres villes du Pôle métropolitain d'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 la région mulhousienne.....	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.....	36
Tranches de distance : nb. de déplacements.....	39
Tranches de distance : parts modales déplacements.....	40
Tranches de distance : parts modales kilométriques.....	41
Les parts modales selon les motifs.....	42
Les parts modales selon le genre.....	43
Les parts modales selon l'âge.....	44
L'âge suivant les modes.....	45
Les motifs d'utilisation des modes de déplacement.....	46
Le nombre moyen de personnes par voiture.....	47

5. Où et quand se déplacent-ils ?.....49

Les déplacements au cours de la journée.....	50
Les parts modales au cours de la journée.....	51

6. Quelles évolutions 2009-2025 ?.....53

La socio-démographique.....	54
L'équipement VP et vélos : personnes et ménages.....	55
La mobilité et les déplacements.....	56
Les motifs de déplacement.....	56
Le nombre moyen de personnes par voiture.....	57
Les parts modales de déplacement.....	58
Les agglomérations de comparaison : parts modales.....	60

Annexes.....63

Annexe n° 1 : déroulement de l'enquête.....	64
Annexe n° 2 : note méthodologique EMC2.....	65
Annexe n° 3 : glossaire.....	67



INTRODUCTION

Rapport résultats essentiels Région mulhousienne

Objectifs

Le présent rapport, **réalisé par l'Afut Sud Alsace**, fournit les premiers et principaux résultats de cette enquête à l'échelle de la **Région mulhousienne** (39 communes). Il propose une analyse approfondie de la **situation 2025**. Il réalise également une **comparaison** de certains indicateurs : **EMD 2009, EMC2 2025**.

1. Qui sont les habitants de la région mulhousienne ?

2. Combien de déplacements effectuent-ils ?

3. Pourquoi se déplacent-ils ?

4. Comment se déplacent-ils ?

5. Où et quand se déplacent-ils ?

6. Quelles évolutions 2009-2025 ?

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

L'EMC2 de la Région mulhousienne 2025 en chiffres :

- **15 semaines de collecte** : janvier à mai 2025.
- **20 secteurs de tirage** : 39 communes et **268 000 habitants**
- **1 908 ménages** enquêtés.
- **3 259 personnes** interrogées soit **1,2 %** de la population.
- **11 000 déplacements** décrits.

Analyse à deux entrées

Dans le rapport « Résultats essentiels – Région mulhousienne », les résultats sont analysés à partir de deux entrées :

□ Entrée n° 1 : situation 2025

Le niveau 1 d'analyse s'effectue à l'échelle de l'ensemble de la **Région mulhousienne** (39 communes) regroupant 20 secteurs de tirage.

Le niveau 2 d'analyse se cale sur trois sous-périmètres :

- **Mulhouse.**
- **1^{re} couronne.**
- **2^{ème} couronne.**

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

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

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

□ Entrée n° 2 : comparaison EMD 2009 / EMC2 2025

L'EMD de 2009 de l'agglomération mulhousienne a couvert les 24 communes de l'ancien syndicat de transport (SITRAM).

Pour permettre la comparaison avec les chiffres de l'EMC2 2025, un premier zonage regroupant 24 communes calé sur l'ancien périmètre du SITRAM a été défini : **Agglomération mulhousienne**.

L'approche se cale sur deux sous-ensembles :

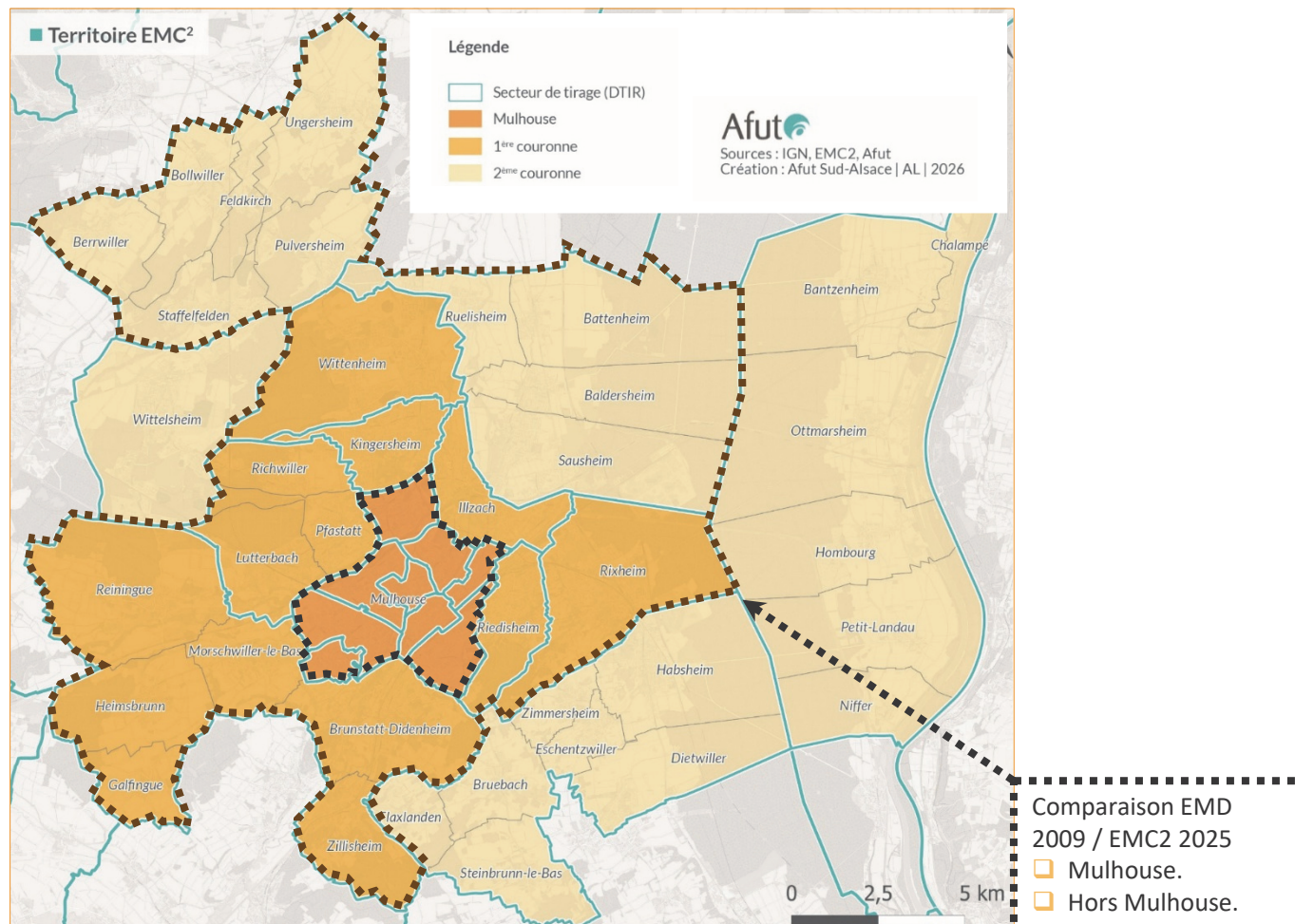
- **Mulhouse.**
- **Hors Mulhouse.**

Ces périmètres sont uniquement mobilisés dans la partie 6 consacrée aux comparaisons des résultats de l'EMD de 2009 et de l'EMC2 de 2025.

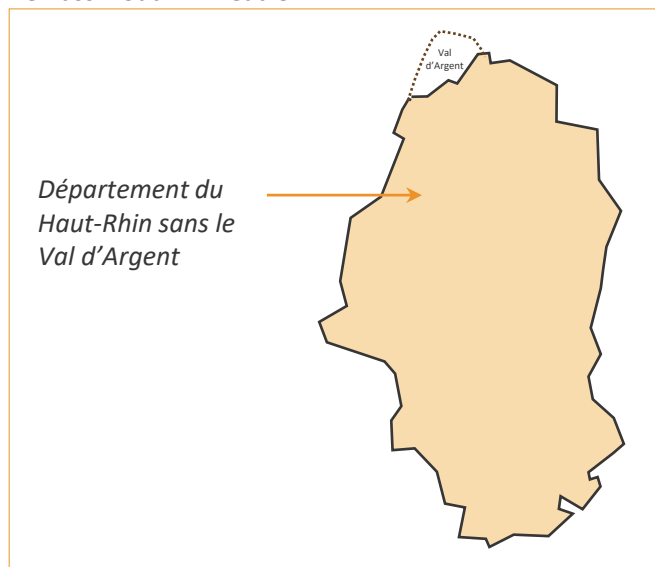
INTRODUCTION

Les périmètres d'analyse

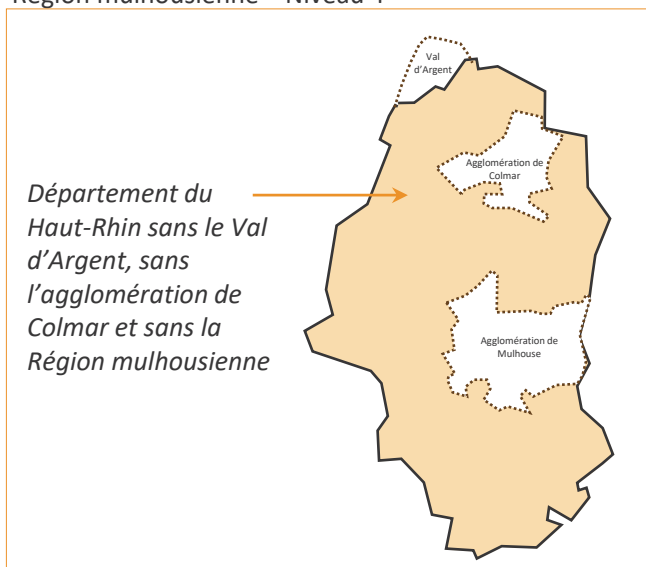
La région Mulhousienne (Niveau 1) découpée en 3 sous-ensembles :
Mulhouse, 1^{re} couronne, 2^e couronne (Niveau 2)



Le Bassin Sud – Niveau 3 –



Le Bassin Sud hors agglomération de Colmar et hors Région mulhousienne – Niveau 4 –





INTRODUCTION

Rappel du contexte général de l'enquête

L'enjeux de l'échelle du Bassin Sud Alsace

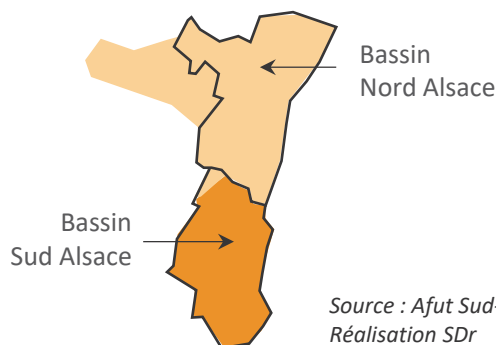
Compte tenu de leurs natures diverses, de leurs périmètres et de leur échelonnement dans le temps, les enquêtes mobilité réalisées à l'échelle du Sud Alsace au cours de la période 2000-2019 ne permettent pas d'avoir une vision complète et homogène de la mobilité des résidents.

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

Un périmètre alsacien et Sud Moselle

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

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



Source : Afut Sud-Alsace
Réalisation SDR

Une enquête réalisée en deux temps

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

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

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

Pilotage : Adeus & Copilotage : Afut Sud Alsace

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

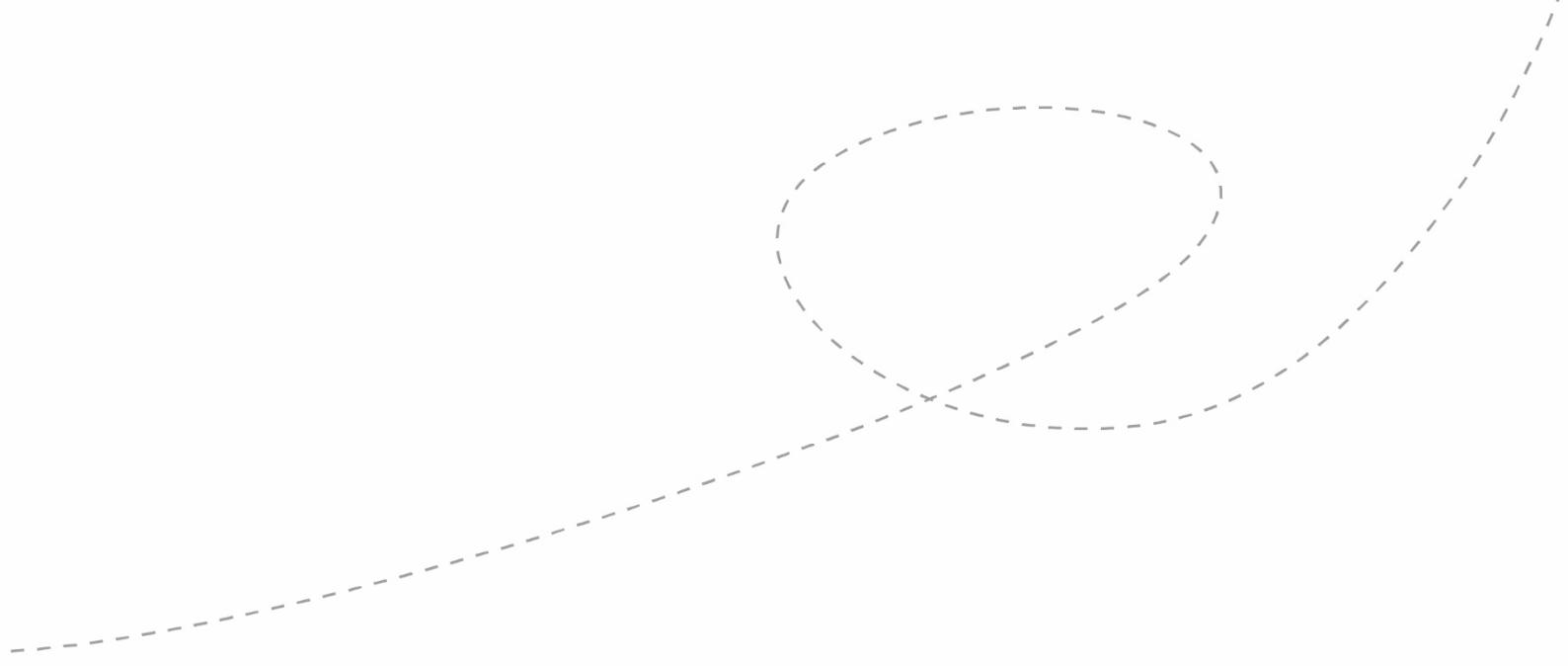
CEREMA : garant de la méthodologie

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

→ *Pour en savoir plus cf. annexes n°1 et 2 P 64 à 66.*

ALYCE : administration de l'enquête

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



1 • Qui sont les habitants de la Région mulhousienne ?





1. QUI ?

Nombre de ménages

	2025
Mulhouse	47 949
1 ^{re} couronne	47 776
2 ^e couronne	24 823
Total Région mulhousienne	120 548
Bassin Sud	333 766
Bassin Sud hors Agglo. Colmar et Rég. mulhousienne	160 471

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

La région mulhousienne compte 120 500 ménages, dont **48 000 à Mulhouse** et **72 600 dans les deux couronnes**.

120 500

ménages



Définition ménage : ensemble des personnes occupant un même logement.

Nombre d'habitants

	2025
Mulhouse	104 398
1 ^{re} couronne	105 737
2 ^e couronne	57 907
Total Région mulhousienne	268 042
Bassin Sud	741 705
Bassin Sud hors Agglo. Colmar et Rég. mulhousienne	362 919

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

Les 268 000 habitants de la région mulhousienne se dispersent à près de **61 % hors de la ville centre**.

268 000

habitants



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

1. QUI ?

Age moyen des habitants

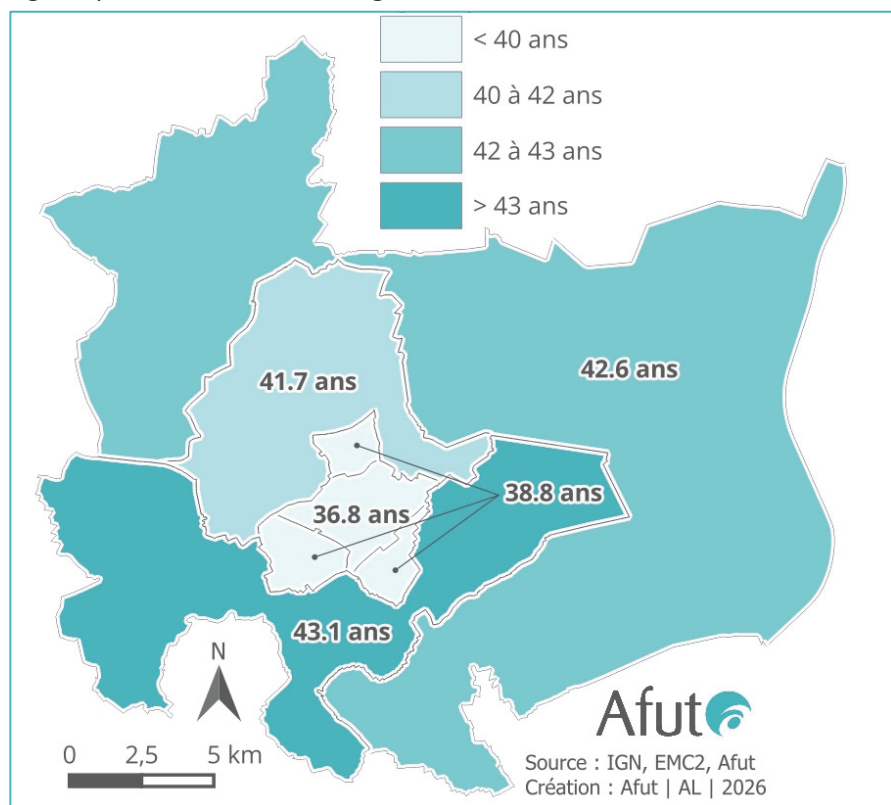
	2025
Mulhouse	37,5 ans
1 ^{re} couronne	42,3 ans
2 ^e couronne	42,6 ans
Total Région mulhousienne	40,5 ans
Bassin Sud	41,6 ans
Bassin Sud hors Agglo. Colmar et Rég. mulhousienne	42,3 ans

L'âge moyen des habitants de la région mulhousienne est de 40,5 ans.

Avec un âge moyen **de 37,5 ans**, la ville-centre se distingue par la jeunesse de ses habitants.

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

Age moyen des habitants de la région mulhousienne - 2025



Seuls les secteurs mulhousiens présentent une population dont l'âge moyen est **inférieur à 40 ans**.

Les habitants des secteurs périphériques présentent un âge moyen **> à 42 ans**. Ces derniers sont dans la moyenne du Bassin Sud Alsace hors agglomérations de Colmar et de Mulhouse.

40,5 ans
d'âge moyen





1. QUI ?

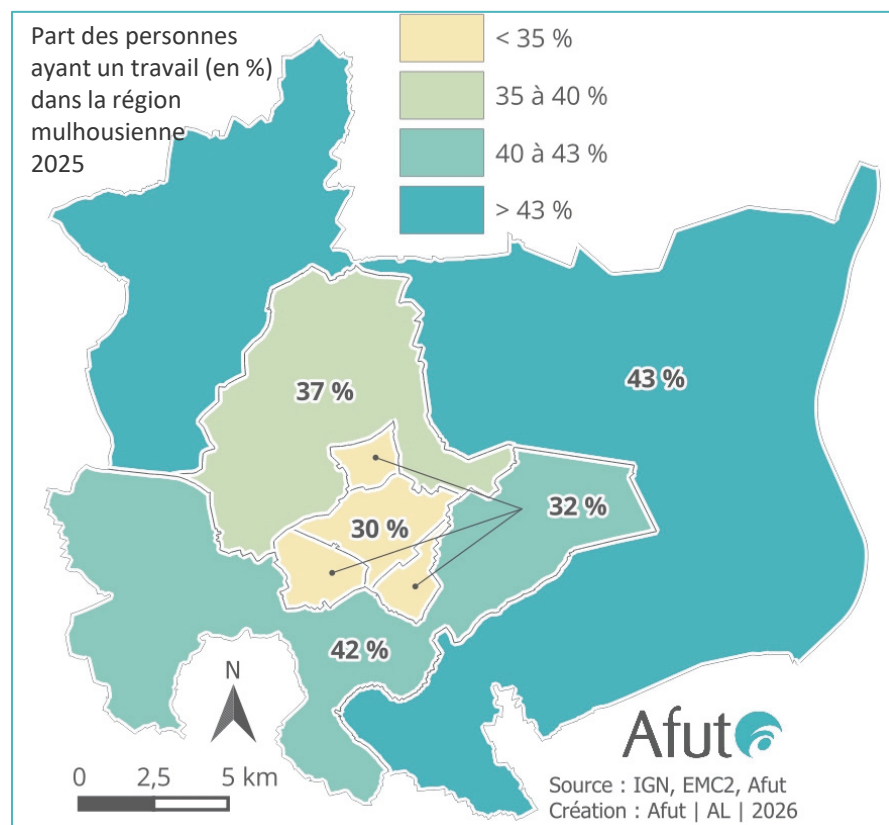
L'occupation principale des habitants en 2025

	Travail	Etudes	Chômeurs	Retraités	Reste au foyer	Autres occupations
Mulhouse	30%	24%	10%	18%	7%	10%
1 ^{re} couronne	39%	19%	5%	24%	4%	8%
2 ^e couronne	43%	20%	4%	24%	3%	6%
Total Région mulhousienne	37%	21%	7%	22%	5%	9%
Bassin Sud	41%	20%	5%	23%	4%	7%
Bassin Sud hors Agglo. Colmar et Rég. mulhousienne	43%	19%	4%	24%	3%	7%

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

La région mulhousienne compte une part de **37 %** de personnes ayant un travail, **21%** de scolaires et d'étudiants, **7 %** de chômeurs, **22 %** de retraités, **4 %** de personnes au foyer et **9 %** ayant une autre occupation. En comparaison avec le Sud Alsace, l'agglomération se distingue par une part de personne ayant un travail plus faible, par une part plus forte de chômeurs. C'est l'occupation principale des habitants qui structure **les pratiques de déplacement**.

Les personnes ayant un travail



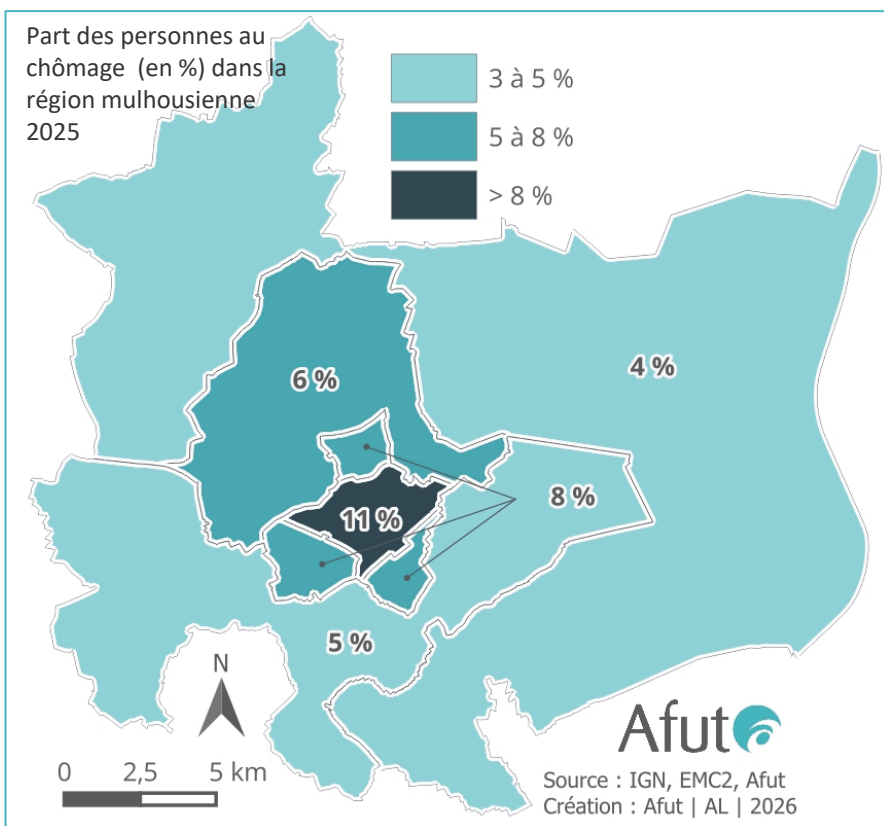
La part des personnes ayant un travail atteint **43 %** en deuxième couronne. Elle n'est que de **30 %** dans la ville-centre.

37 % de personnes ayant un travail



1. QUI ?

Les personnes en recherche d'emplois

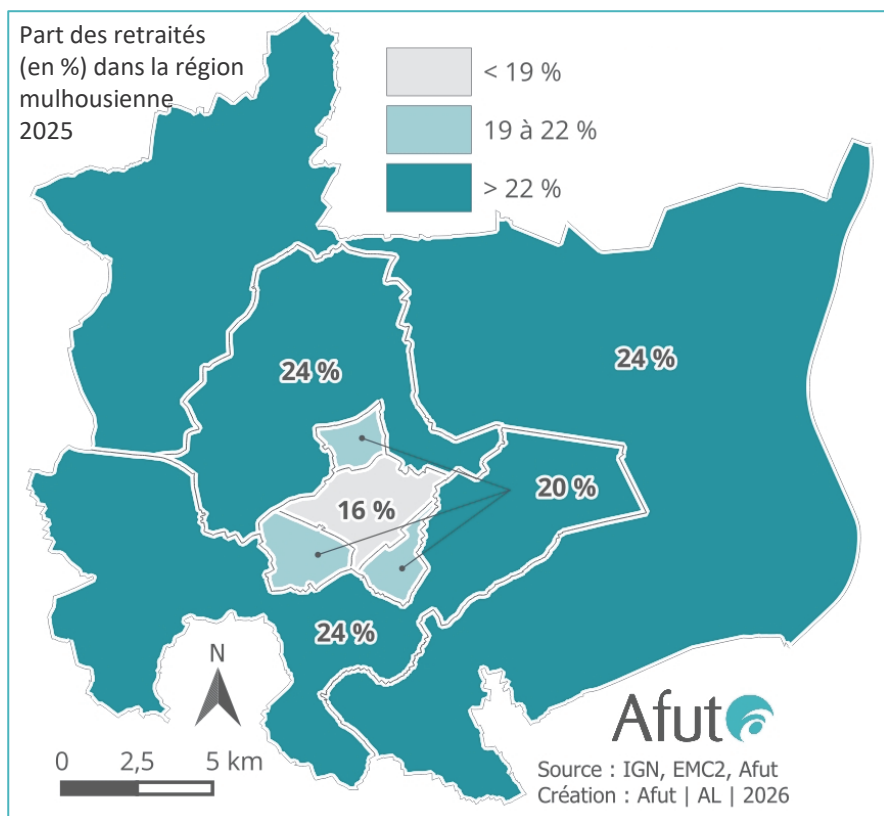


La part des personnes en recherche d'emploi est particulièrement élevée à Mulhouse : de **8 à 11 %**. Elle est faible en 2^{ème} couronne avec une part de **4 %**.

7 % de personnes en recherche d'emploi



Les retraités



La part des retraités se situe entre **16 et 20 %** à Mulhouse. Elle est beaucoup plus faible qu'en périphérie. Elle atteint **24 %** dans les deux couronnes.

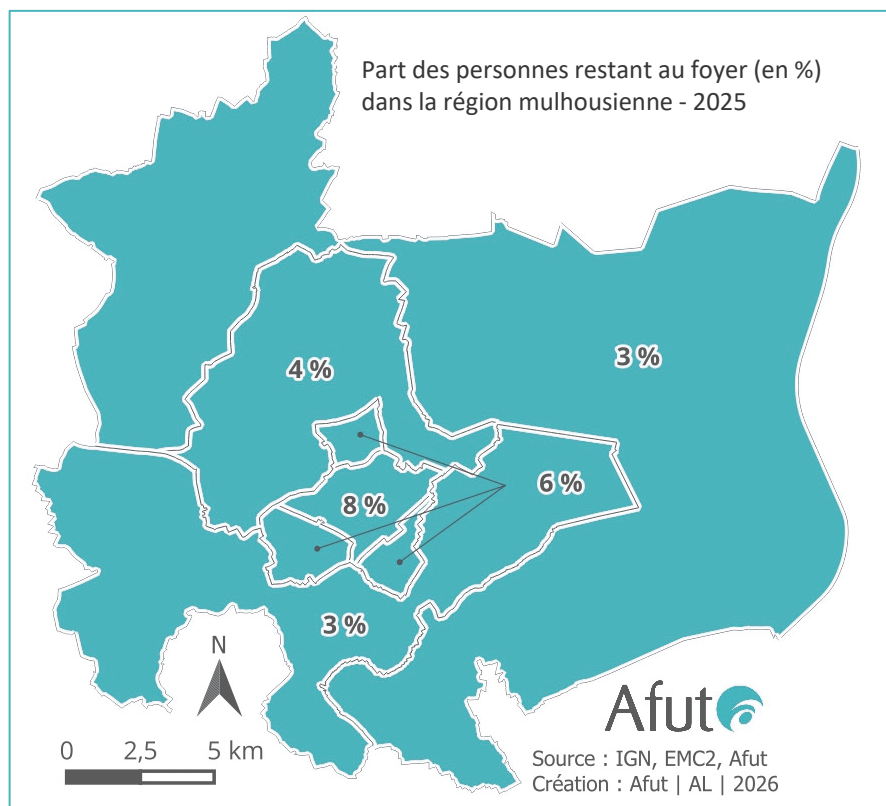
22 % de retraités





1. QUI ?

Les personnes restant au foyer

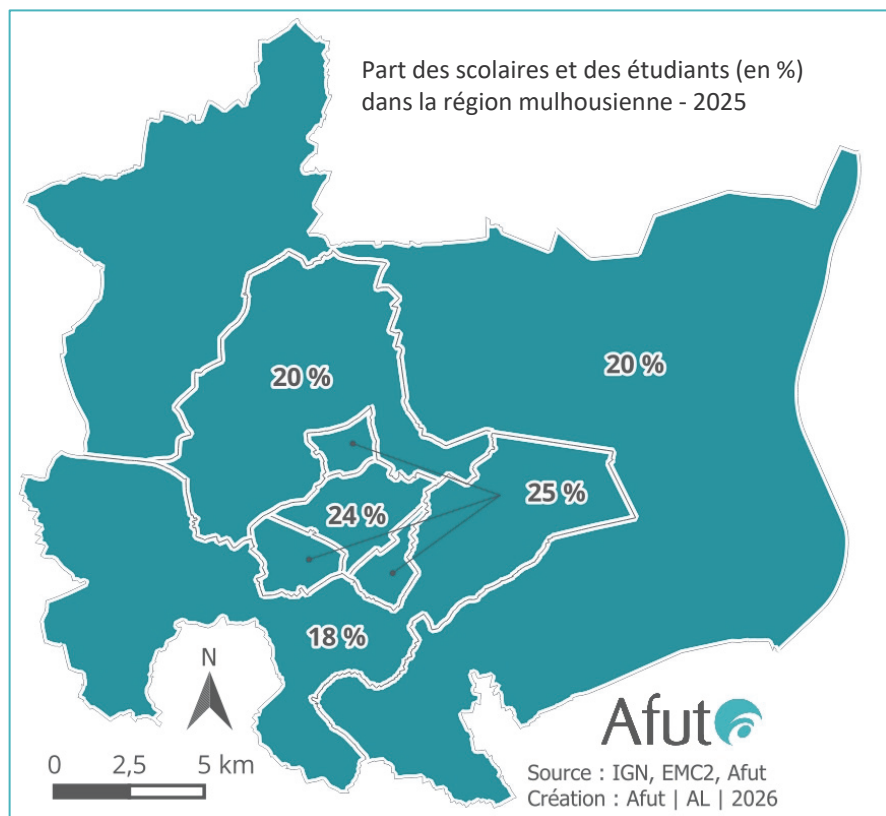


La part des personnes restant au foyer se situe entre **6 %** et **8 % à Mulhouse**. Elle s'élève à **4 %** dans le bassin Sud Alsace. Cette part est donc particulièrement élevée dans la ville centre (mère au foyer, jeunes sans activités etc.).

5 % des personnes restent au foyer



Les scolaires et les étudiants



La part des scolaires et des étudiants est plus forte à Mulhouse: **24 %** qu'en périphérie : environ **20 %**. Cette différence s'explique part la jeunesse des habitants de la ville centre.

21 % de scolaires et d'étudiants





2 • Combien de déplacements effectuent les habitants de la Région mulhousienne ?





2. COMBIEN ?

Nombre de déplacements par jour et par personne

La mobilité dans la région mulhousienne

	2025
Mulhouse	3,5
1 ^{re} couronne	3,4
2 ^e couronne	3,4
Total Région mulhousienne	3,4
Bassin Sud	3,6
Bassin Sud hors Agglo. Colmar et Rég. mulhousienne	3,7

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

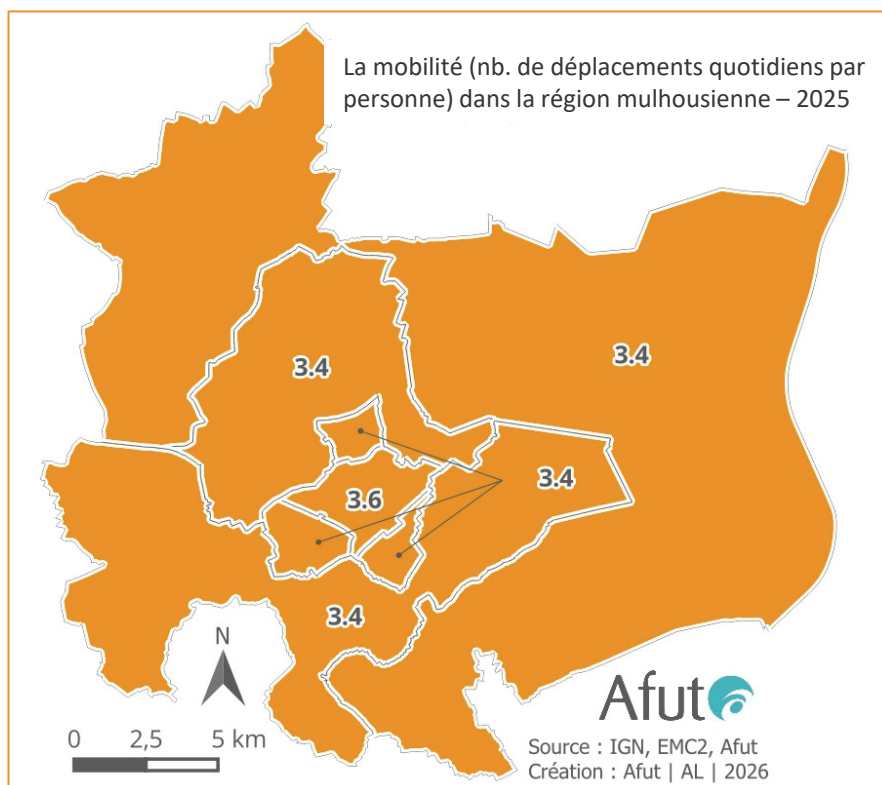
Les habitants de la région mulhousienne réalisent en moyenne **3,4 déplacements par jour et par personne**. Ils présentent une mobilité plus faible que celle observée au niveau du Bassin Sud Alsace.

Cela pourrait s'expliquer en partie par une proportion plus faible d'actifs occupés et une part plus élevée de chômeurs.

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.



La mobilité, suivant les secteurs, oscille entre **3,4 et 3,6 déplacements par jour et par personne**. Ce chiffre correspond aux ordres de grandeur observés en matière de mobilité à **l'échelle nationale**.

3,4 déplacements par jour et par personne



2. COMBIEN ?

Part des personnes immobiles

	2025
Mulhouse	9%
1 ^{re} couronne	10%
2 ^e couronne	10%
Total Région mulhousienne	10%
Bassin Sud	10%
Bassin Sud hors Agglo. Colmar et Rég. mulhousienne	10%

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

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

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

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

10 % d'immobiles



Part des personnes hypermobiles

	2025
Mulhouse	3%
1 ^{re} couronne	3%
2 ^e couronne	3%
Total Région mulhousienne	3%
Bassin Sud	3%
Bassin Sud hors Agglo. Colmar et Rég. mulhousienne	4%

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

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

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

3 % d'hypermobiles



2. COMBIEN ?

Nombre de déplacements réalisés par jour

	2025
Mulhouse	339 747
1 ^{re} couronne	335 141
2 ^e couronne	181 604
Total Région mulhousienne	856 492
Bassin Sud	2 454 166
Bassin Sud hors Agglo. Colmar et Rég. mulhousienne	1 225 862

Un jour moyen de semaine, du lundi au vendredi hors vacances scolaires, les habitants de la région mulhousienne effectuent 856 000 déplacements. Cela représente **35 % des déplacements du bassin Sud Alsace**.

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

Zoom



Volume de déplacements

=



Mobilité individuelle

X



Population

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

856 500

déplacements
quotidiens



Principaux flux

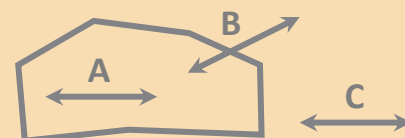
Matrice origine / destination des déplacements dans la région mulhousienne - 2025

	Mulh.	1 ^{re} cour. N	1 ^{re} cour. S	2 ^e cour.	Hors RM B. Sud	Vers Suisse	Vers All.	Vers autres	Total
Mulhouse	283 683	28 395	21 751	12 698	30 843	1 419	430	1 788	381 007
1 ^{re} cour. N	27 703	128 808	9 580	16 778	21 043	1 551	334	564	206 361
1 ^{re} cour. S	22 184	9 107	75 193	8 561	13 946	2 203	603	969	132 765
2 ^e cour.	12 247	16 471	9 362	87 894	27 180	3 050	884	1 452	158 538
Hors RM BS.	30 712	20 954	12 730	26 973	1 358 487	23 967	7 041	22 959	1 503 824
Vers Suisse	1 567	1 793	2 169	3 332	23 339	-	-	-	32 200
Vers All.	519	334	540	988	7 153	-	-	-	9 535
Vers autres	2 313	1 227	1 052	1 544	23 800	-	-	-	29 936
Total	380 929	207 088	132 378	158 768	1 505 790	32 190	9 291	27 733	2 454 166

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

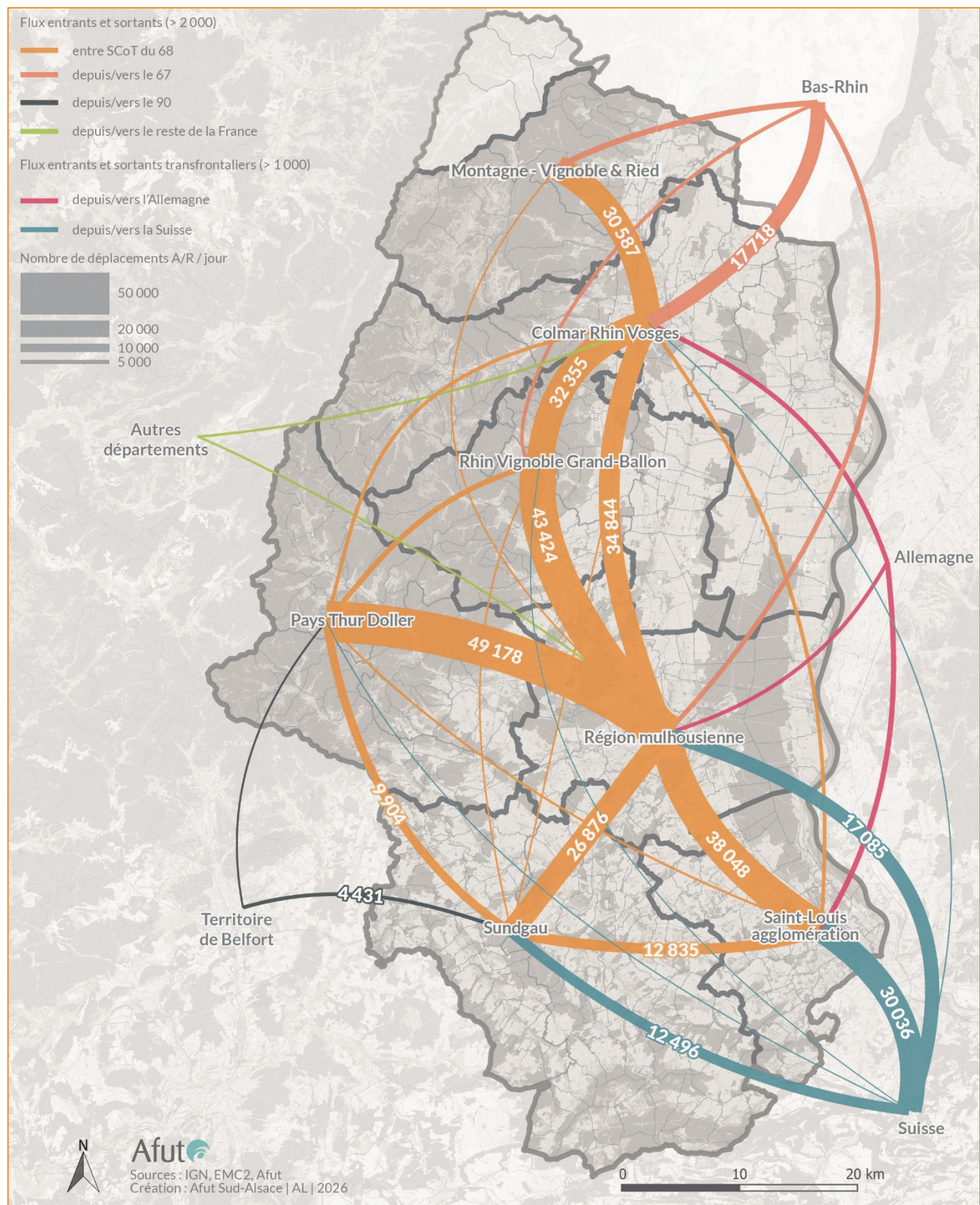
Le tableau montre que **60 %** des déplacements des mulhousiens s'effectuent dans la commune. Cette forte proportion s'explique par le fait que la majorité des trajets font **moins de 3 km**.

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



Avec des volumes dépassant les 30 000 déplacements quotidiens, l'agglomération mulhousienne occupe une **place centrale pour les déplacements** du Bassin Sud Alsace.

Les échanges avec l'Allemagne sont limités. Les **17 000 déplacements avec la Suisse** sont importants. Ils s'expliquent principalement par les flux de travailleurs frontaliers allant à Bâle.

2. COMBIEN ?

Distance moyenne d'un déplacement

	2025
Mulhouse	5,2 km
1 ^{re} couronne	8,1 km
2 ^e couronne	11,4 km
Total Région mulhousienne	7,6 km
Bassin Sud	9,5 km
Bassin Sud hors Agglo. Colmar et Rég. mulhousienne	11,4 km

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

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

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

La distance moyenne d'un déplacement est de 7,6 km dans la région mulhousienne. Elle est de seulement de **5,2 km** à Mulhouse. En deuxième couronne, la longueur moyenne est de **11,4 km**. Cette distance est similaire à celles observée dans les territoires périurbains.

7,6 km parcourus
en moyenne par
déplacement



Budget distance moyen quotidien d'un habitant

	2025
Mulhouse	19 km
1 ^{re} couronne	28 km
2 ^e couronne	39 km
Total Région mulhousienne	27 km
Bassin Sud	35 km
Bassin Sud hors Agglo. Colmar et Rég. mulhousienne	30 km

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

Le budget distance quotidien des habitants de l'agglomération mulhousienne est de 27 km.
D'importantes disparités territoriales sont à relever comme cela peut être constaté sur la carte de droite.

27 km parcourus
en moyenne chaque
jour par habitant

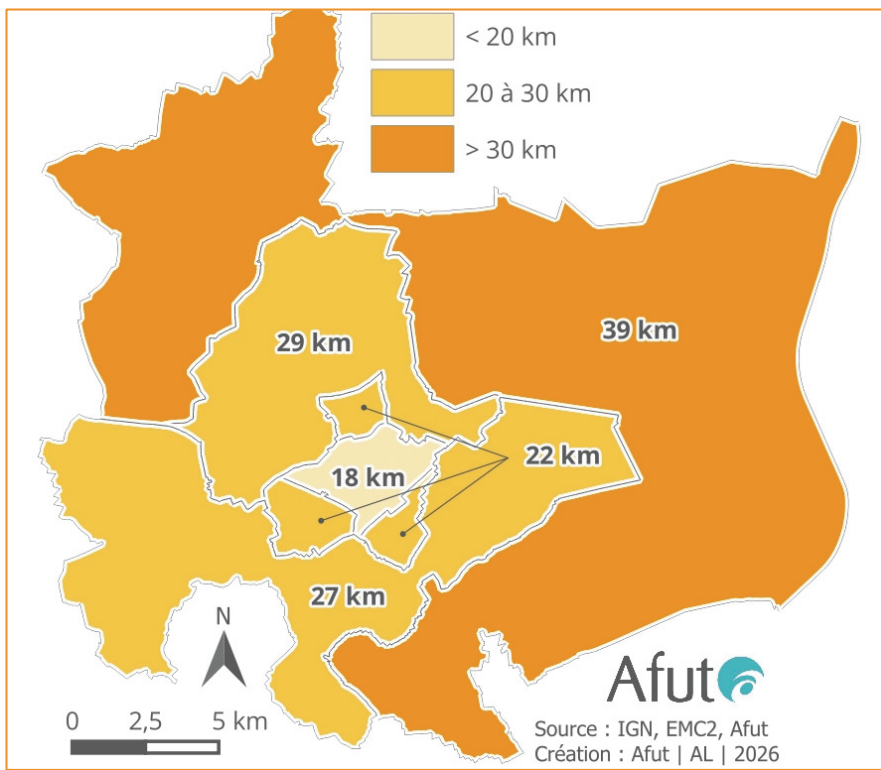


Zoom



2. COMBIEN ?

Budget distance moyen quotidien d'un habitant (km)
dans la région mulhousienne - 2025



A Mulhouse, les équipements du quotidien sont bien souvent à portée de main d'où un budget distance quotidien plus faible : **18 km**. Plus on s'éloigne de Mulhouse, plus les distances parcourues par les habitants augmentent pour atteindre **39 km** en deuxième couronne.

Total des distances parcourues chaque jour par les habitants

	2025
Mulhouse	1 637 000 km
1 ^{re} couronne	2 450 000 km
2 ^e couronne	1 848 000 km
Total Région mulhousienne	5 935 000 km
Bassin Sud	20 955 000 km
Bassin Sud hors Agglo. Colmar et Rég. mulhousienne	12 411 000 km

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

Chaque jour de la semaine, les habitants de l'agglomération réalisent 5,9 millions de kilomètres. Cette distance impressionnante correspond à 16 fois la distance entre la Terre et la Lune !

5 935 000 km
parcours chaque jour
par les habitants



Zoom

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

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

2. COMBIEN ?

Durée moyenne d'un déplacement

	2025
Mulhouse	15 min
1 ^{re} couronne	16 min
2 ^e couronne	17 min
Total Région mulhousienne	16 min
Bassin Sud	17 min
Bassin Sud hors Agglo. Colmar et Rég. mulhousienne	19 min

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

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

Précision : les durées prennent uniquement en compte les 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.

Avec des durées allant de 15 à 17 min, celle-ci est **relativement homogène** dans tous les périmètres.

16 min pour un déplacement



Budget temps moyen quotidien par personne

	2025
Mulhouse	56 min
1 ^{re} couronne	57 min
2 ^e couronne	60 min
Total Région mulhousienne	57 min
Bassin Sud	64 min
Bassin Sud hors Agglo. Colmar et Rég. mulhousienne	70 min

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

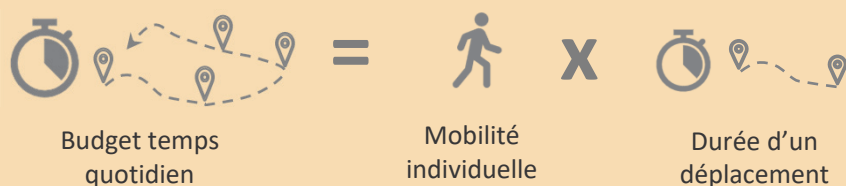
Les habitants de la région mulhousienne consacrent en moyenne 57 minutes à leurs déplacements quotidiens.

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

57 min de budget temps quotidien

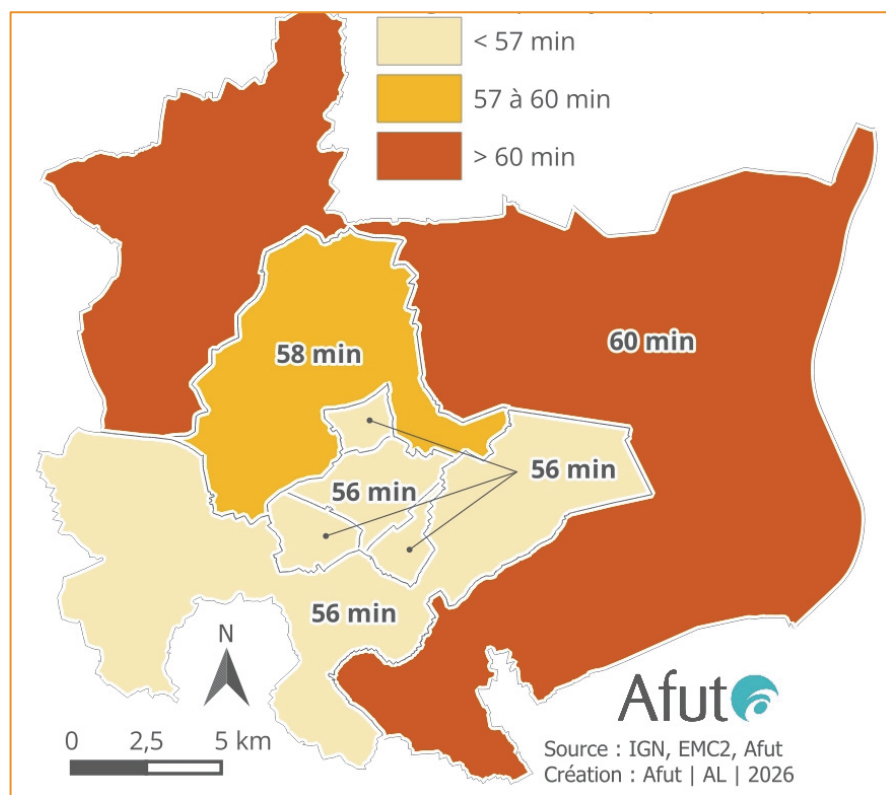


Zoom



2. COMBIEN ?

Budget temps moyen quotidien (min) des habitants mobiles
dans la région mulhousienne - 2025



Comme pour les distances, le budget temps quotidien des habitants augmente au fur et mesure que l'on s'éloigne de la ville centre.



Les déplacements
dépendent de
plusieurs facteurs



Mobilité



Durée



Vitesse



Longueur



Numérique

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

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

2. COMBIEN ?

Les personnes ayant télétravaillé la veille de l'enquête

	Part des personnes qui travaillent	Part des personnes ayant télétravaillé la veille de l'enquête par rapport à l'ensemble des habitants qui travaillent	Part des personnes ayant télétravaillé la veille par rapport à la population totale
Mulhouse	30%	2%	1%
1 ^{re} couronne	39%	3%	1%
2 ^e couronne	43%	3%	2%
Total Région mulhousienne	37%	3%	1%
Bassin Sud	41%	3%	1%
Bassin Sud hors Agglo. Colmar et Rég. mulhousienne	43%	3%	1%

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

Suite à la crise de la Covid-19, le télétravail s'est largement diffusé. Pourtant, il n'est pas devenu la norme parmi les personnes qui travaillent. La veille de l'enquête, dans la **région mulhousienne**, 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

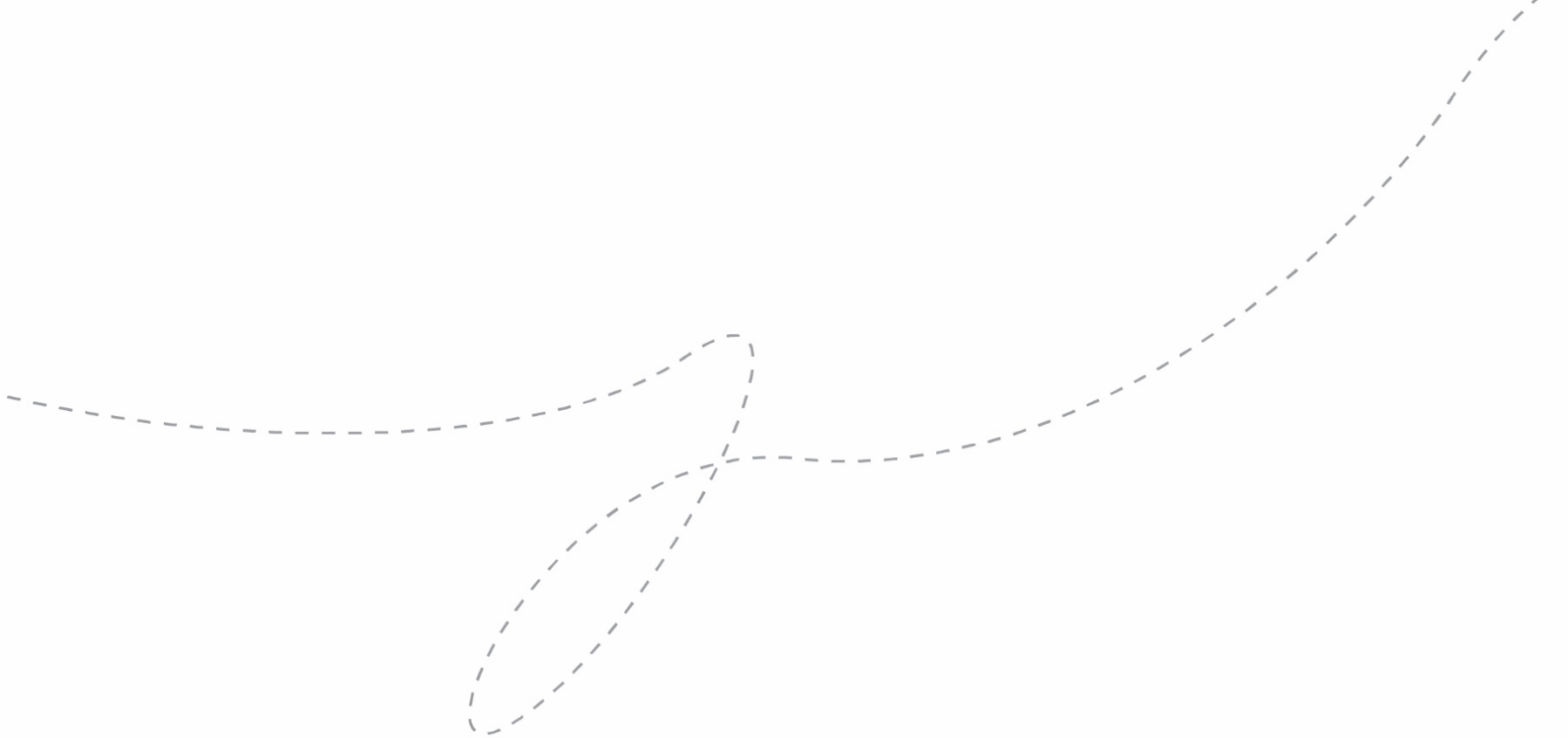
Fréquence de télétravail déclarée

	Non, jamais	Oui, un ou plusieurs jours par semaine	Oui, plusieurs jours par mois	Oui, occasionnellement
Mulhouse	84%	9%	2%	6%
1 ^{re} couronne	80%	15%	3%	3%
2 ^e couronne	73%	17%	2%	8%
Total Région mulhousienne	79%	13%	2%	5%
Bassin Sud	77%	13%	4%	7%
Bassin Sud hors Agglo. Colmar et Rég. mulhousienne	75%	12%	5%	9%

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

15 % des personnes travaillant de la région mulhousienne déclarent avoir télétravaillé au moins une fois dans le mois. Cette part s'élève à seulement **11 %** à Mulhouse. Les habitants de la ville-centre occupent sans doute moins d'emplois télétravaillables.

15 % des actifs télétravaillent au moins une fois par mois



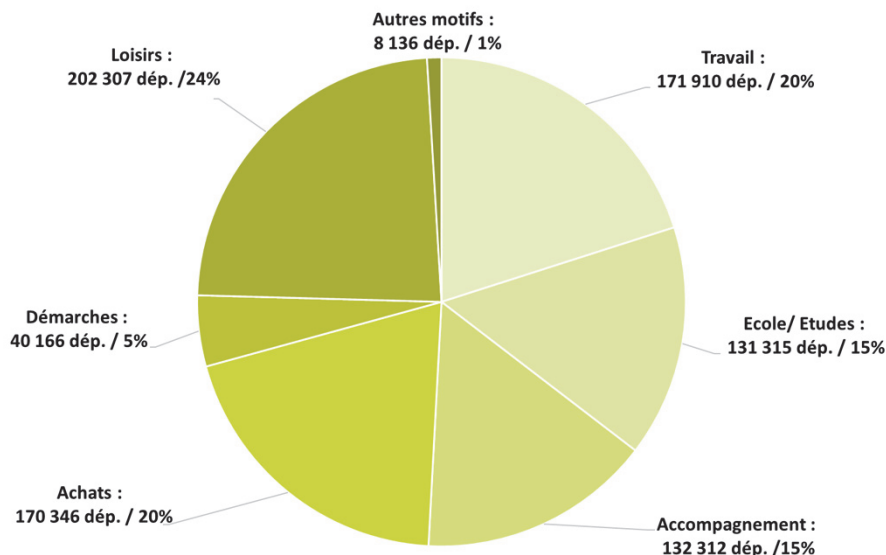
3. Pourquoi les habitants se déplacent-ils?



3. POURQUOI ?

Motifs de déplacement : Région mulhousienne

Répartition des motifs de déplacement à destination
Région mulhousienne - 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 la région mulhousienne, le motif travail pèse **20 %** des déplacements et le motif école / études **15 %**.

20 % motifs
travail



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

❑ **Motifs analysés** :

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

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

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

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

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

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

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

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

3. POURQUOI ?

Motifs de déplacement : détail Région mulhousienne

Répartition des motifs de déplacements à destination – Région mulhousienne – 2025

	Travail	Etudes & Ecole	Accompagnement	Achats	Démarches	Loisirs	Autres
Mulhouse	17%	19%	16%	21%	5%	22%	1%
1 ^{re} couronne	23%	13%	14%	20%	4%	25%	1%
2 ^e couronne	21%	13%	16%	19%	5%	25%	2%
Total Région mulhousienne	20%	15%	15%	20%	5%	24%	1%
Bassin Sud	22%	14%	15%	19%	5%	25%	1%
Bassin Sud hors Agglo. Colmar et Rég. mulhousienne	22%	12%	14%	18%	6%	27%	1%

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

Selon les périmètres, il existe des différences dans la répartition des motifs. Cela traduit avant tout les caractéristiques d'occupation des habitants (cf. tableau ci-dessous).

Comment l'expliquer ?

Occupation principale des habitants – Région mulhousienne – 2025

	Travail & chômeurs	Scolaires & Etudiants	Retraités & Population inactive
Mulhouse	41%	24%	35%
1 ^{re} couronne	45%	19%	36%
2 ^e couronne	47%	20%	33%
Total Région mulhousienne	44%	21%	35%
Bassin Sud	46%	20%	34%
Bassin Sud hors Agglo. Colmar et Rég. mulhousienne	47%	19%	33%

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

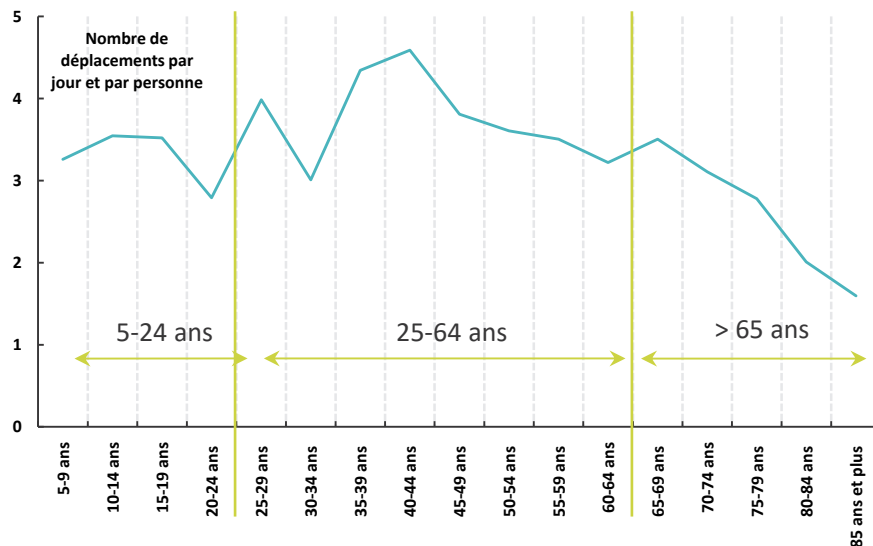
À Mulhouse, la faible part des déplacements liés au travail pourrait s'expliquer par la proportion réduite des personnes travaillant (41 %, y compris la part des personnes au chômage). La part plus importante d'élèves et d'étudiants (24 %) contribue à renforcer le poids du motif scolaire dans les déplacements.



3. POURQUOI ?

Mobilité par âge

Différentiel de mobilité par âge – Région mulhousienne – 2025



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

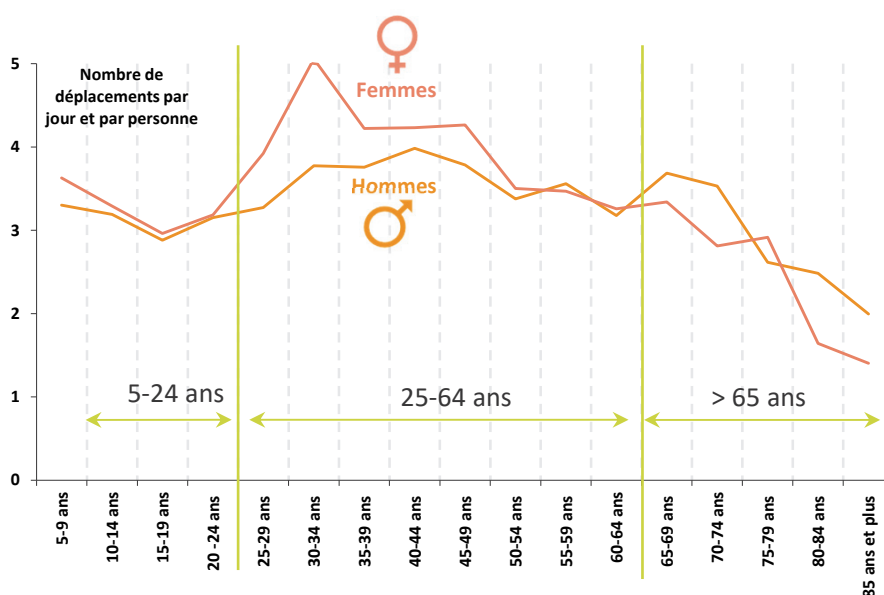
La mobilité évolue fortement selon l'âge et les étapes de vie.

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 – Région mulhousienne – 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 de la Région mulhousienne ?





4. COMMENT ?

Méthode

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

☐ **Equipements des personnes et / ou des ménages :**

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

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

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

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



MAP : marche à pied.



VPC : conducteur de voiture particulier.



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



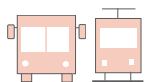
VPP : passager de voiture particulière.



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



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



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

Autres modes

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

4. COMMENT ?

Taux de possession d'un abonnement TC

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

	2025
Mulhouse	32%
1 ^{re} couronne	12%
2 ^e couronne	11%
Total Région mulhousienne	20%
Bassin Sud	17%
Bassin Sud hors Agglo. Colmar et Rég. mulhousienne	13%

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

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

Dans la région mulhousienne, 20 % des habitants possèdent un abonnement aux transports en commun. Ils sont **32 % à Mulhouse**. Ce taux élevé s'explique d'une part par la gratuité des abonnements Soléa pour les seniors, et d'autre part par la présence d'une population jeune, très utilisatrice des transports collectifs.

20 % 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
Mulhouse	73%
1 ^{re} couronne	89%
2 ^e couronne	95%
Total Région mulhousienne	84%
Bassin Sud	89%
Bassin Sud hors Agglo. Colmar et Rég. mulhousienne	93%

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

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

Dans le territoire, plus de **huit personnes majeures sur dix** possèdent le permis de conduire. 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 détention du permis est plus faible à Mulhouse : **73 %**. Il est particulièrement fort en deuxième couronne : **95 %**.

84 % des habitants
ont le permis





4. COMMENT ?

Équipement automobile des personnes

Nombre moyen de voitures par personne majeure

	2025
Mulhouse	0,5 voiture/pers.
1 ^{re} couronne	0,8 voiture/pers.
2 ^e couronne	0,9 voiture/pers.
Total Région mulhousienne	0,7 voiture/pers.
Bassin Sud	0,8 voiture/pers.
Bassin Sud hors Agglo. Colmar et Rég. mulhousienne	0,9 voiture/pers.

Avec **0,5 voiture par personne** à Mulhouse contre **0,8 à 0,9 dans les couronnes**, le taux d'équipement est largement plus faible dans la ville centre.

En périphérie, en raison d'une offre TC plus limitée, la voiture est souvent nécessaire pour rejoindre les services, équipements, emplois.

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.

0,7 voiture par
personne



Équipement automobile des ménages

Nombre moyen de voitures par ménage

	2025
Mulhouse	0,9 voiture/mén.
1 ^{re} couronne	1,4 voiture/mén.
2 ^e couronne	1,7 voiture/mén.
Total Région mulhousienne	1,3 voiture/mén.
Bassin Sud	1,4 voiture/mén.
Bassin Sud hors Agglo. Colmar et Rég. mulhousienne	1,6 voiture/mén.

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

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

1,3 voiture par
ménage



4. COMMENT ?

Equipement en vélos des personnes

Nombre moyen de vélos par personne

	2025
Mulhouse	0,4 vélo/pers.
1 ^{re} couronne	0,6 vélo/pers.
2 ^e couronne	0,8 vélo/pers.
Total Région mulhousienne	0,6 vélo/pers.
Bassin Sud	0,7 vélo/pers.
Bassin Sud hors Agglo. Colmar et Rég. mulhousienne	0,8 vélo/pers.

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

Avec **0,4 vélo par personne** à Mulhouse contre **0,6 à 0,8 dans les couronnes**, le taux d'équipement est deux fois plus faible dans la ville centre. Un tel écart s'observe également au niveau national dans les agglomérations.

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

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

0,6 vélo par
personne



Equipement en vélos des ménages

Nombre moyen de vélos par ménage

	2025
Mulhouse	0,9 vélo/mén.
1 ^{re} couronne	1,3 vélo/mén.
2 ^e couronne	1,9 vélo/mén.
Total Région mulhousienne	1,3 vélo/mén.
Bassin Sud	1,6 vélo/mén.
Bassin Sud hors Agglo. Colmar et Rég. mulhousienne	1,8 vélo/mén.

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

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

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

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

1,3 vélos par
ménage





4. COMMENT ?

Part modale déplacement

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

Cette approche offre ainsi une lecture à trois niveaux.

► Entrée n° 1 => la **mobilité individuelle par mode de déplacement** – Région mulhousienne - 2025

	 MAP	 Vélo	 TCU	 Autres TC	 VPC	 VPP	 2RM	Autres modes	Total
Mulhouse	1,58	0,11	0,42	0,04	0,96	0,31	0,02	0,04	3,50
1 ^{re} couronne	0,93	0,09	0,13	0,05	1,70	0,41	0,01	0,04	3,35
2 ^e couronne	0,81	0,09	0,07	0,12	1,79	0,38	0,00	0,04	3,30
Total Région mulhousienne	1,16	0,10	0,23	0,06	1,44	0,36	0,01	0,04	3,40
Bassin Sud	1,03	0,13	0,11	0,11	1,65	0,39	0,01	0,05	3,50
Bassin Sud hors Agglo. Colmar et Rég. Mulhousienne	0,92	0,13	0,03	0,15	1,84	0,41	0,02	0,05	3,56

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

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

► Entrée n° 2 => le **nombre de déplacement par mode** – Région mulhousienne - 2025

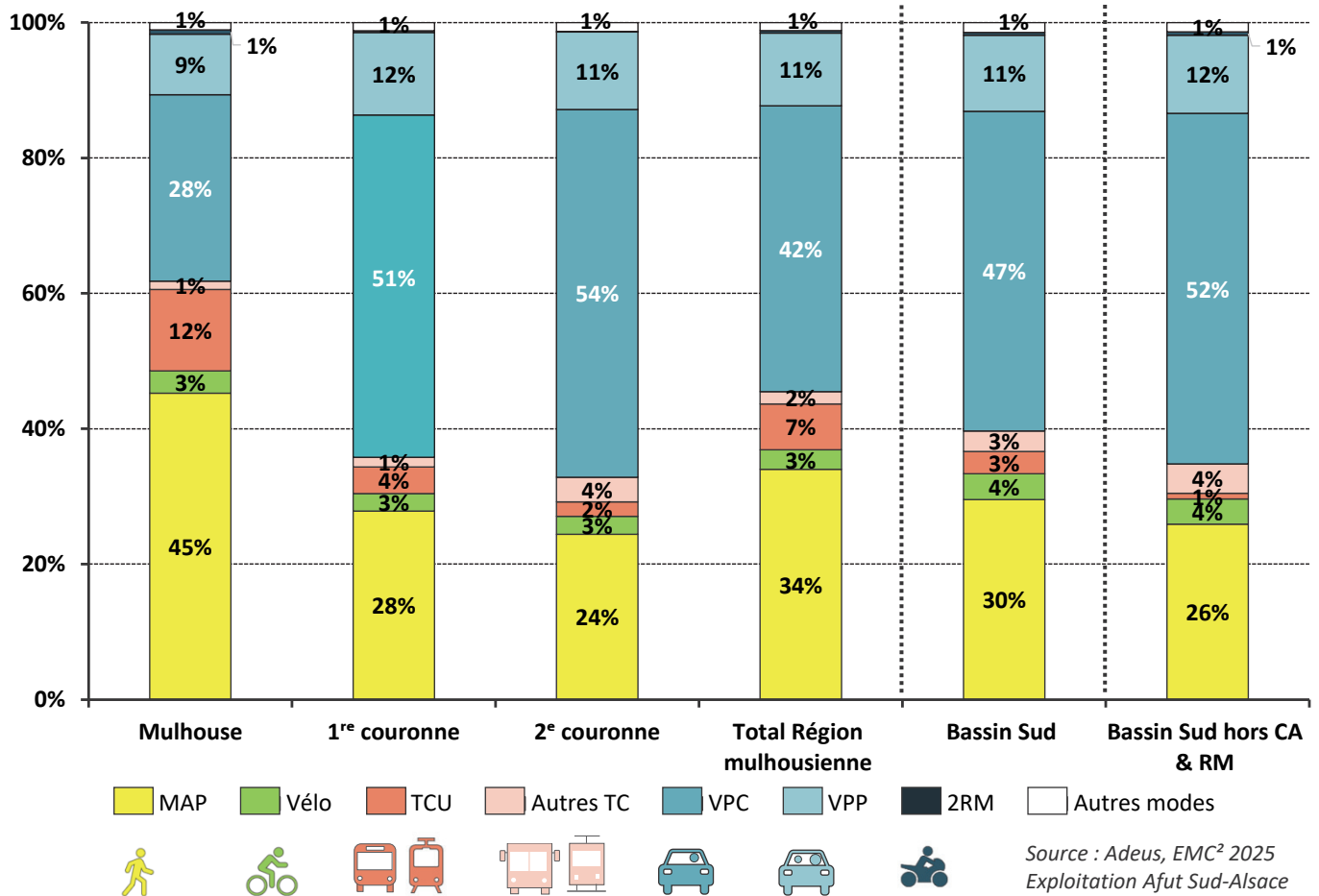
	 MAP	 Vélo	 TCU	 Autres TC	 VPC	 VPP	 2RM	Autres modes	Total
Mulhouse	153 719	11 132	40 928	4 143	93 673	30 347	2 088	3 717	339 747
1 ^{re} couronne	93 290	8 642	13 199	4 723	169 474	40 869	849	4 096	335 141
2 ^e couronne	44 334	4 814	3 846	6 633	98 664	20 749	196	2 367	181 604
Total Région mulhousienne	291 343	24 588	57 973	15 500	361 811	91 965	3 133	10 180	856 492
Bassin Sud	725 108	93 329	80 353	74 518	1 158 547	276 108	10 387	35 816	2 454 166
Bassin Sud hors Agglo. Colmar et Rég. Mulhousienne	317 670	45 568	10 033	53 341	634 715	141 413	6 196	16 927	1 225 862

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

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

4. COMMENT ?

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

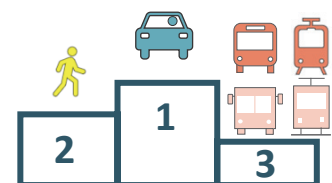


À Mulhouse, la marche représente presque la moitié des déplacements : **45%**. Avec une part modale de **13 %**, l'usage des TC est important. La voiture présente une part modale de seulement 37 % des déplacements.

En 1^{re} couronne, la voiture devient dominante, avec **63 %** des déplacements. Son usage est encore plus fort en deuxième couronne avec une part modale de **65 %**. Dans les couronnes, la part des TC est deux fois plus faible qu'à Mulhouse. La part modale du vélo : **3 %** est identique sur l'ensemble des périmètres d'analyse. Cette part est bien plus faible par rapport aux agglomérations de Colmar et ludovicienne.

La région mulhousienne présente donc une situation contrastée. La ville centre présente des **pratiques de mobilité « urbaines »**. Les couronnes renvoient davantage **l'image d'un fonctionnement périurbain**. D'une façon générale, **plus on s'éloigne du centre, plus la voiture s'impose comme mode principal**.

34 % des déplacements à pied



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

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

4. COMMENT ?

Zoom

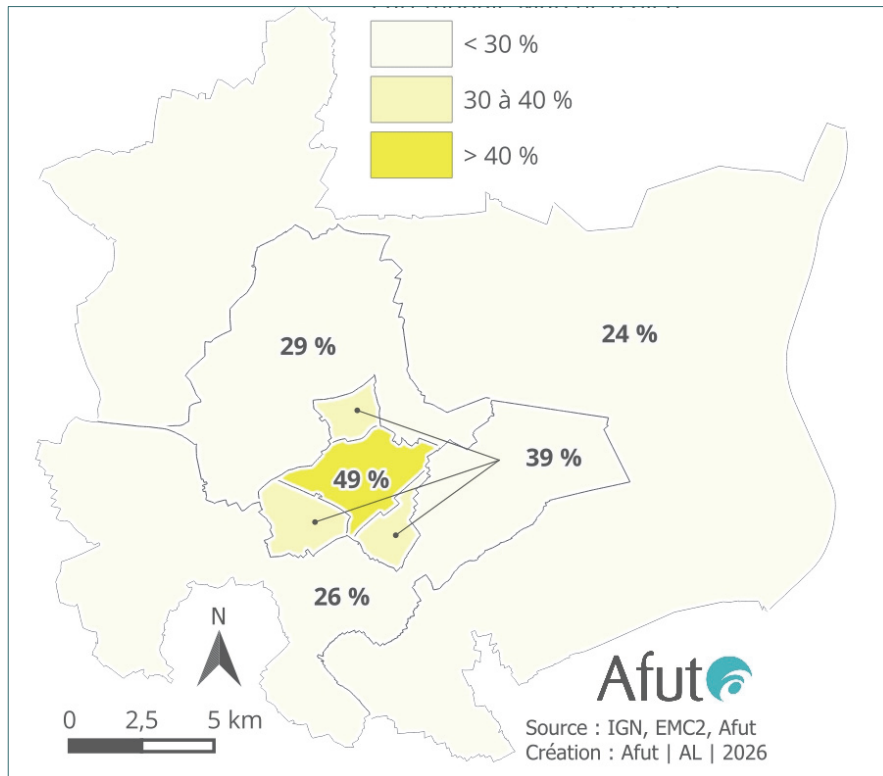


Part modale détaillée déplacement marche (en %) - Région mulhousienne - 2025

	Marche
Mulhouse	45%
1 ^{re} couronne	28%
2 ^e couronne	24%
Total RM	34%
BS	30%
BS hors CA & RM	26%

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



Zoom

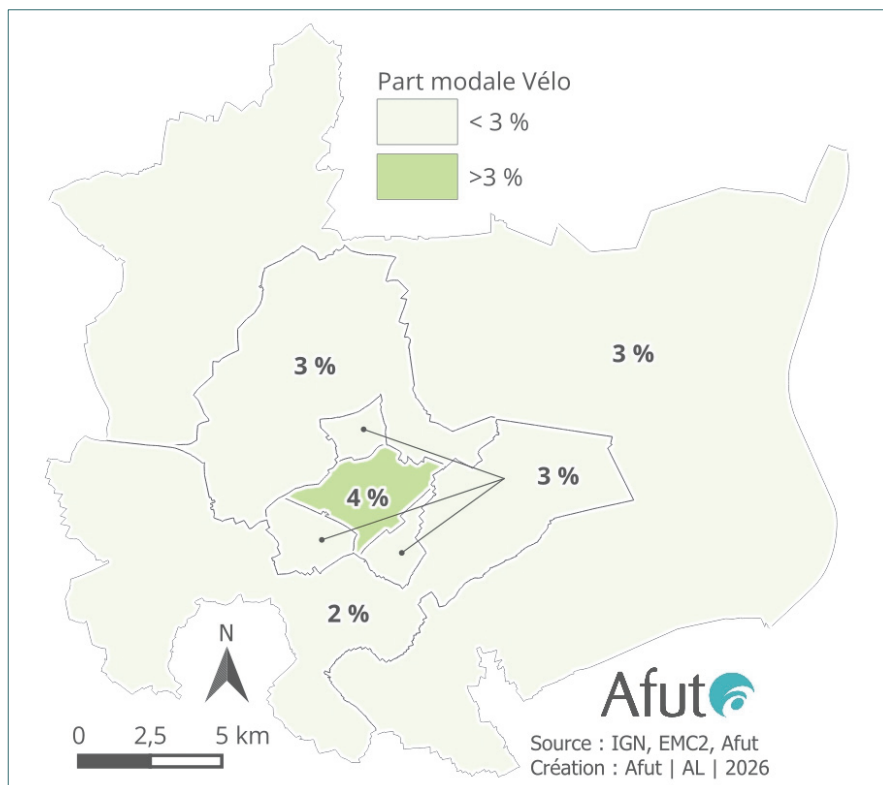


Part modale détaillée déplacement vélo (en %) - Région mulhousienne - 2025

	Vélo
Mulhouse	3%
1 ^{re} couronne	3%
2 ^e couronne	3%
Total RM	3%
Bassin Sud	4%
BS hors CA & RM	4%

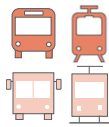
Source : Adeus, EMC² 2025
Exploitation Afut Sud-Alsace

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



4. COMMENT ?

Zoom

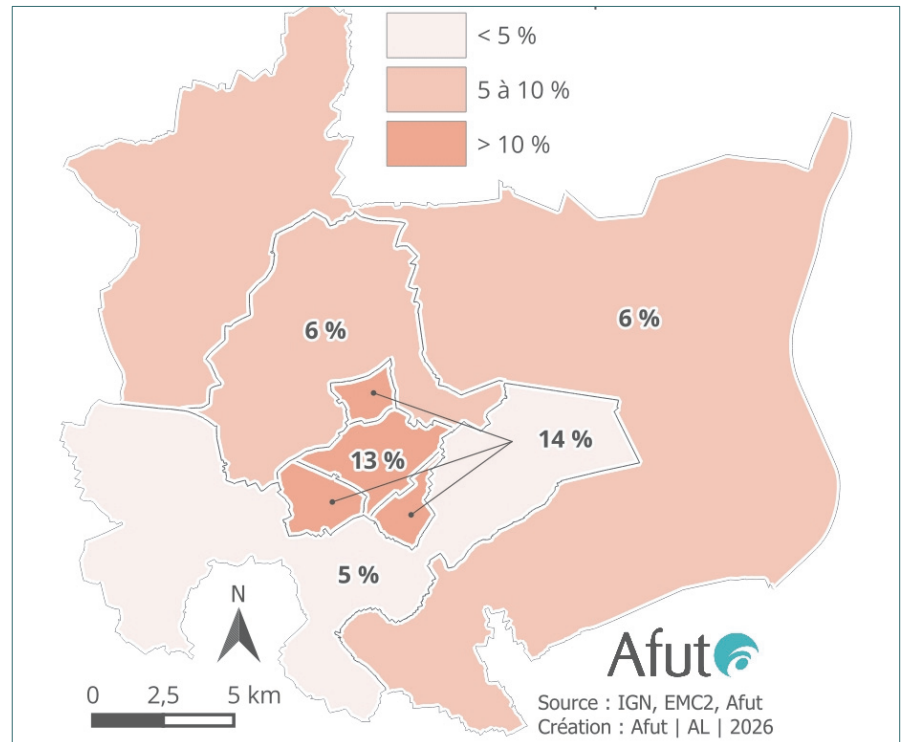


Part modale détaillée déplacement transports en commun : TCU & autres TC (en %)
Région mulhousienne - 2025

	Tous TC
Mulhouse	13%
1 ^{re} couronne	5%
2 ^e couronne	6%
Total RM	9%
Bassin Sud	6%
BS hors CA & RM	5%

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



Zoom

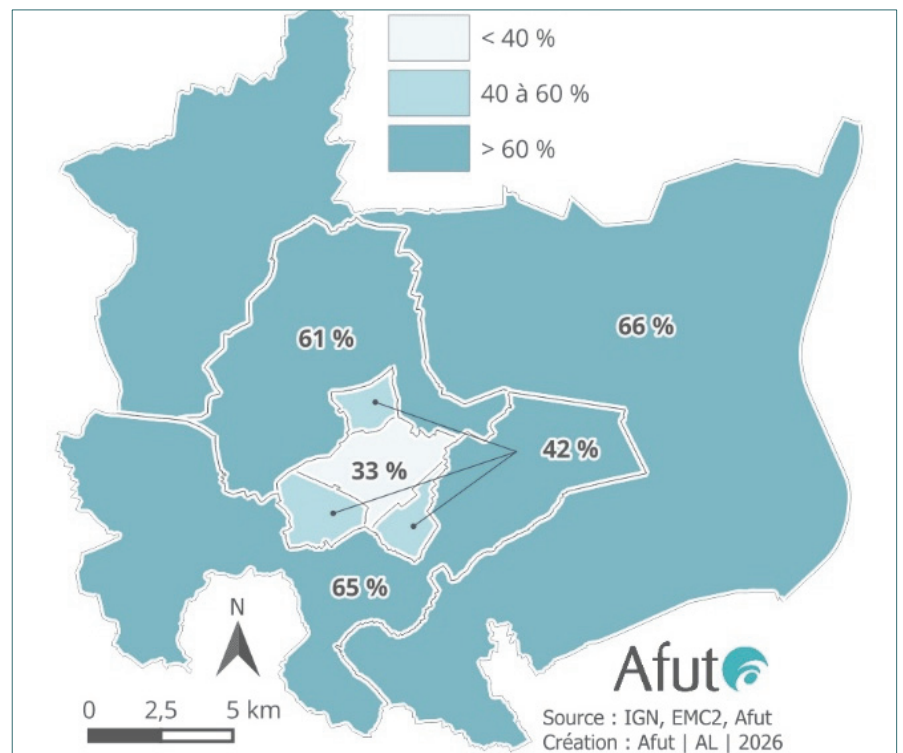


Part modale détaillée déplacement voiture : conducteur & passagers (en %)
Région mulhousienne - 2025

	Voiture
Mulhouse	37%
1 ^{re} couronne	63%
2 ^e couronne	66%
Total RM	53%
Bassin Sud	58%
BS hors CA & RM	63%

Source : Adeus, EMC² 2025
Exploitation Afut Sud-Alsace

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



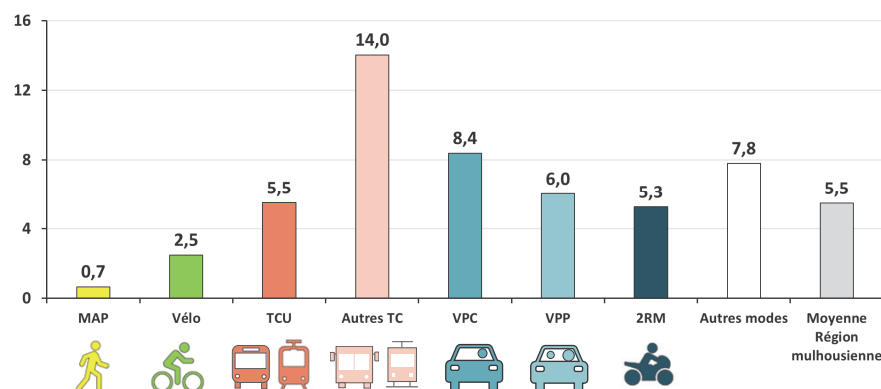
4. COMMENT ?

Part modale kilométrique

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

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

► Entrée n° 1 => la **longueur moyenne d'un déplacement par mode (en km)** – Région mulhousienne - 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 6 et 8 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)** – Région mulhousienne – 2025

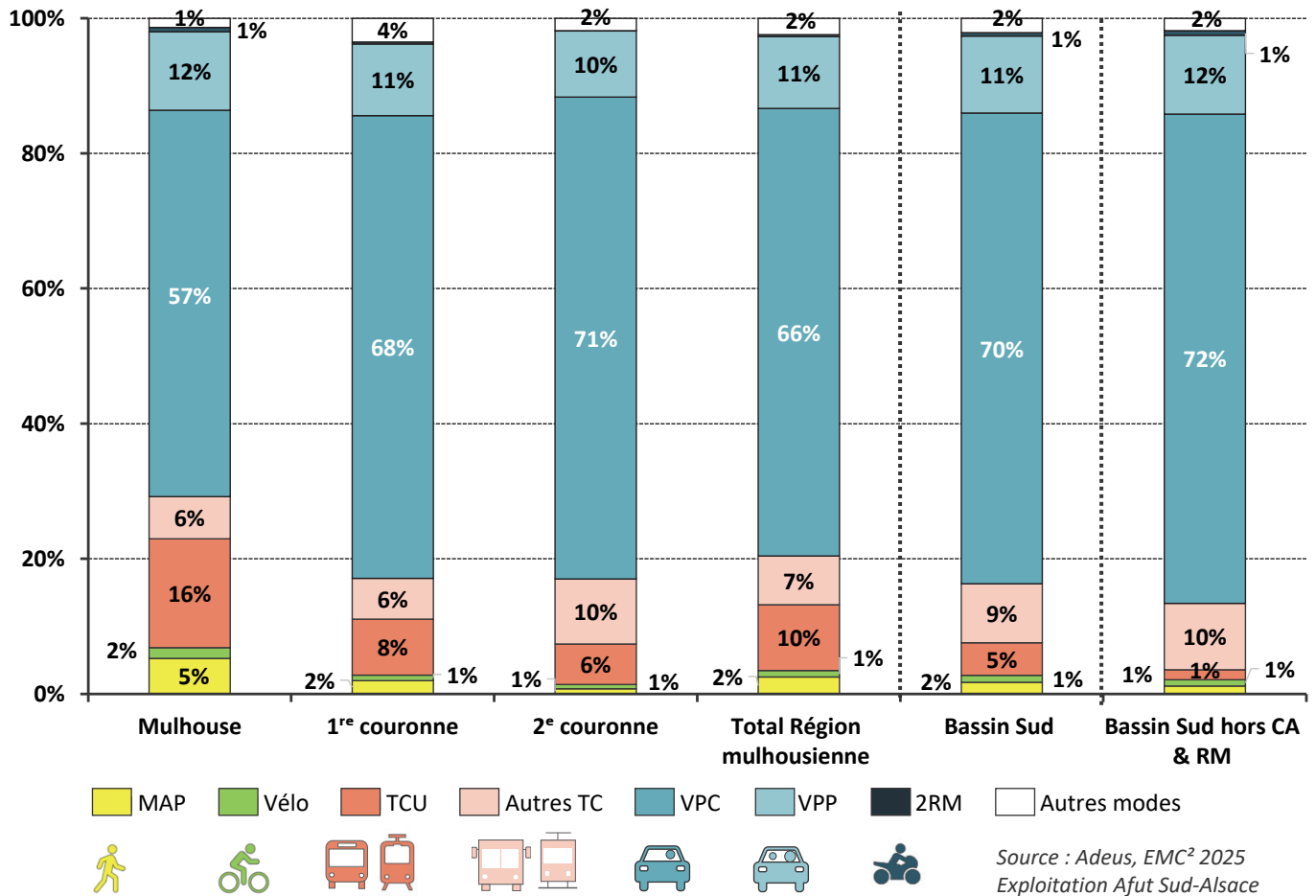
	MAP	Vélo	TCU	Autres TC	VPC	VPP	2RM	Autres modes	Total
Mulhouse	86 000	26 000	264 000	102 000	936 000	190 000	11 000	23 000	1 637 000
1 ^{re} couronne	48 000	20 000	202 000	149 000	1 678 000	259 000	7 000	86 000	2 450 000
2 ^e couronne	14 000	12 000	111 000	178 000	1 318 000	181 000	1 000	34 000	1 848 000
Total Région mulhousienne	148 000	58 000	577 000	429 000	3 932 000	630 000	18 000	143 000	5 935 000
Bassin Sud	356 000	220 000	1 007 000	1 836 000	14 590 000	2 389 000	110 000	446 000	20 955 000
Bassin Sud hors Agglo. Colmar et Rég. Mu.	144 000	116 000	185 000	1 219 000	8 985 000	1 449 000	84 000	230 000	12 411 000

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

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

4. COMMENT ?

Entrée n° 3 : les **parts modales kilométriques** – Région mulhousienne – 2025

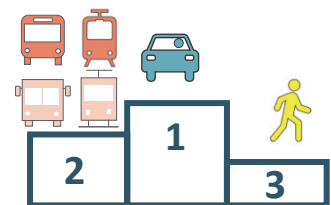


À Mulhouse, la marche, représente 45 % des déplacements mais ne pèse que **5 %** des kilomètres parcourus. Les transports collectifs, qui comptent pour 13% des déplacements, totalisent **22 %** des kilomètres parcourus. En effet, les utilisateurs des TC effectuent des déplacements plus longs que ceux réalisés à pied ou à vélo. La voiture, quant à elle, représente 37 % des déplacements, mais **69 %** des kilomètres.

Dans les couronnes, la répartition des kilomètres parcourus par mode est similaire à celle observée dans les territoires périurbains. La voiture y est largement majoritaire et représente **au moins 80 %** des kilomètres parcourus.

La part modale kilométrique du vélo est de **2 %** à Mulhouse et **1 %** dans les couronnes. Malgré une faible part modale, le vélo génère un volume de kilomètres non négligeables en comparaison avec la marche.

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 250 km. Les déplacements en lien avec une tournée professionnelle ou une promenade ont été retirés.

4. COMMENT ?

Zoom

Le détail des **parts modales kilométriques** (en %) – Région mulhousienne - 2025



Part modale kilométrique marche

	Marche
Mulhouse	5%
1 ^{re} couronne	2%
2 ^e couronne	1%
Total RM	2%
Bassin Sud	2%
Bassin Sud hors CA & RM	1%

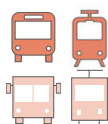
Source : Adeus, EMC² 2025 - Exploitation Afut Sud-Alsace



Part modale kilométrique vélo

	Vélo
Mulhouse	2%
1 ^{re} couronne	1%
2 ^e couronne	1%
Total RM	1%
Bassin Sud	1%
Bassin Sud hors CA & RM	1%

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



Part modale kilométrique transports en commun : TCU & autres TC

	Tous TC
Mulhouse	22%
1 ^{re} couronne	14%
2 ^e couronne	16%
Total RM	17%
Bassin Sud	14%
Bassin Sud hors CA & RM	11%

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



Part modale kilométrique voiture : Conducteurs & passagers

	Voiture
Mulhouse	69%
1 ^{re} couronne	79%
2 ^e couronne	81%
Total RM	77%
Bassin Sud	81%
Bassin Sud hors CA & RM	84%

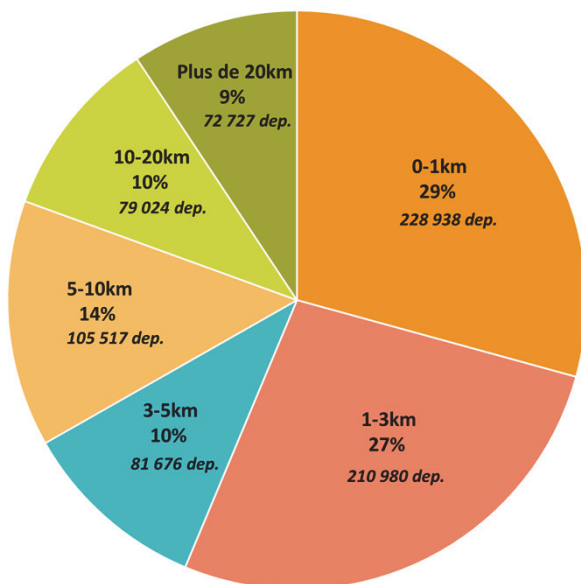
Source : Adeus, EMC² 2025 - Exploitation Afut Sud-Alsace

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

4. COMMENT ?

Tranches de distances : déplacements

Nombre et répartition (%) des déplacements par tranche de distance - Région mulhousienne - 2025



Dans la région mulhousienne, **29 %** des déplacements font moins de 1km, **27 %** se situent entre 1 et 3 km, et **44 %** dépassent 3 km.

56 % des déplacements < à 3 km

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

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

	0-1 km	1-3 km	3-5 km	5-10 km	10-20 km	> 20 km
Mulhouse	38%	33%	11%	7%	5%	6%
1 ^{re} couronne	23%	28%	11%	17%	11%	9%
2 ^e couronne	25%	14%	8%	19%	18%	15%
Total Région mulhousienne	29%	27%	10%	14%	10%	9%
Bassin Sud	27%	23%	10%	14%	12%	13%
Bassin Sud hors Agglo. Colmar et Rég. mulhousienne	25%	18%	10%	15%	15%	17%

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

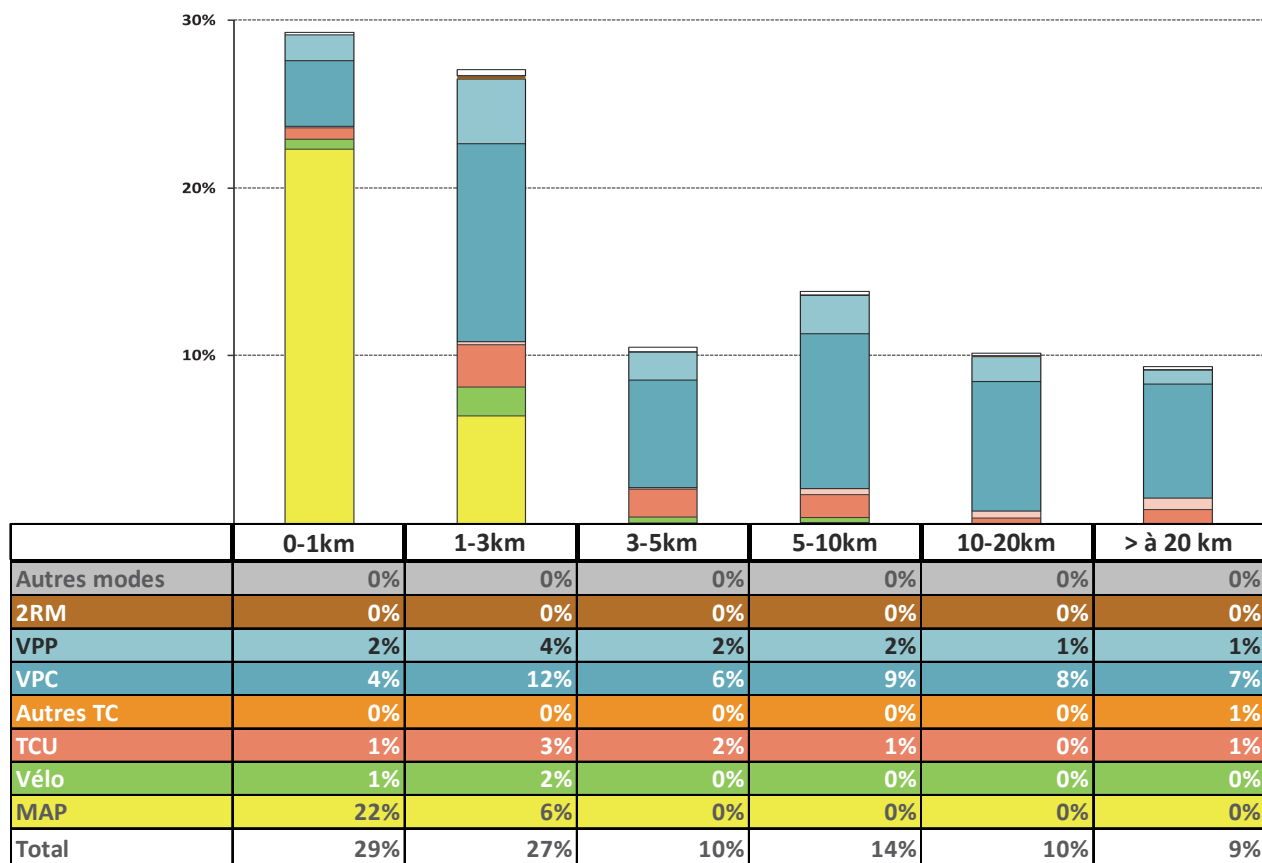
À Mulhouse, **71 %** des déplacements font moins de 3 km, soit **21 points de plus** que dans l'ensemble du Bassin Sud Alsace. En 1^{re} couronne, cette part atteint **51 %**, tandis qu'en 2^e couronne, seuls **31 %** des déplacements sont inférieurs à 3 km.

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

4. COMMENT ?

Tranches de distances : part modale

Part modale des déplacements par tranches de distance - Région mulhousienne - 2025



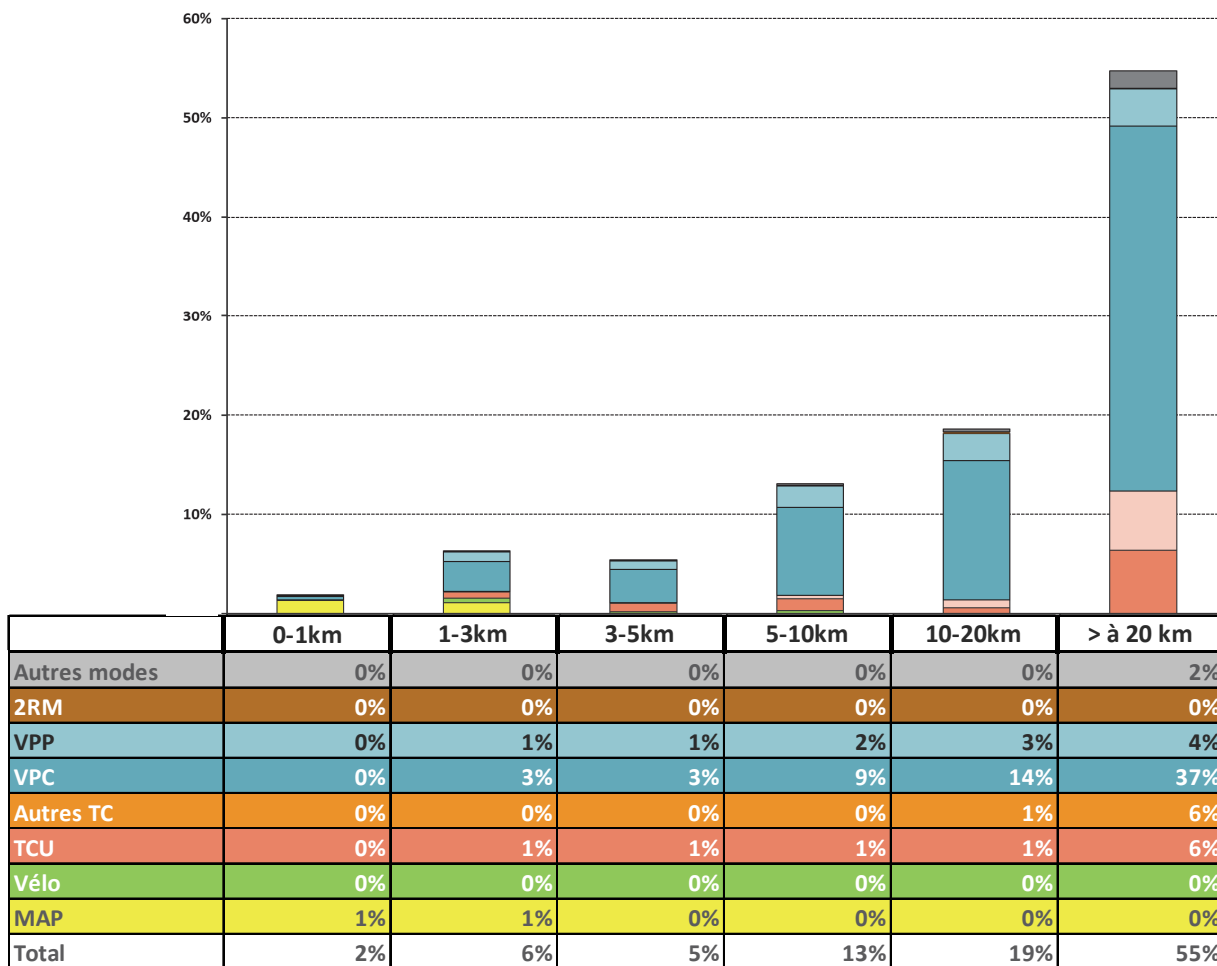
Source : Adeus, EMC² 2025 - Exploitation Afut Sud-Alsace

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

4. COMMENT ?

Tranches de distances : part modale kilométrique

Part modale kilométrique par tranches de distance - Région mulhousienne - 2025



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

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

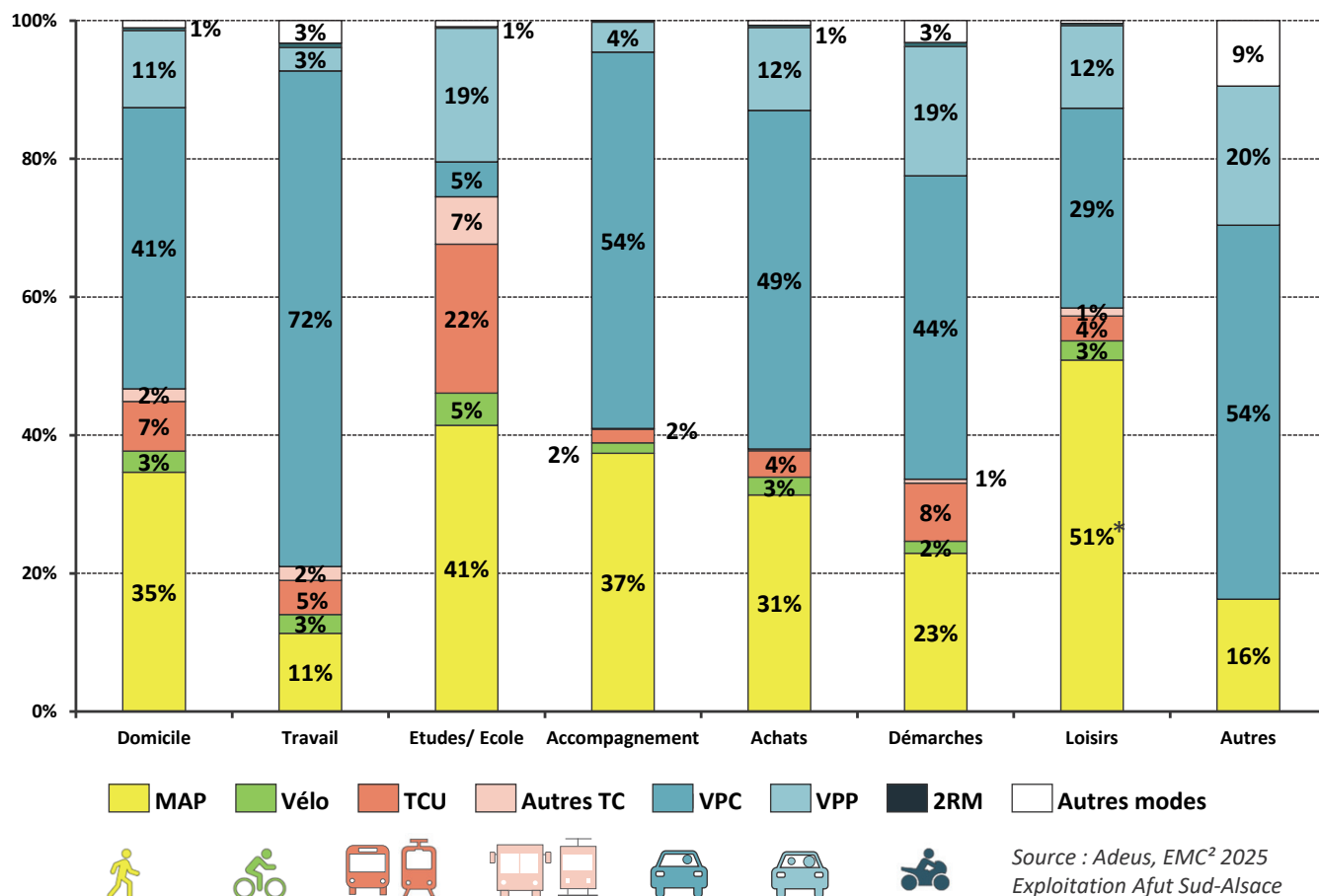
Dans l'agglomération mulhousienne, la majorité des déplacements sont de courte portée : **56 %** font moins de 3 km et **67 %** moins de 5 km, mais ils ne représentent que seulement **13 %** des km parcourus. À l'inverse, une minorité de déplacements génère la grande majorité des distances parcourues. En effet, **74 %** des kilomètres sont produits par seulement **19 %** des déplacements faisant plus de 10 km.

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

4. COMMENT ?

Part modale suivant le motif

Région mulhousienne - 2025



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

Le motif travail, motif qui structure les déplacements de la journée, est réalisé à **75 % en voiture**. Les modes alternatifs pèsent seulement **21 % des déplacements**.

Dans un autre registre les déplacements études / scolaires sont réalisés à **75 % par des modes alternatifs** (dont 29 % en TC) et « seulement » à **24 % en voiture**, dont **19 % en tant que passager**.

Le vélo est davantage utilisé pour le motif études / écoles : **5 %**.

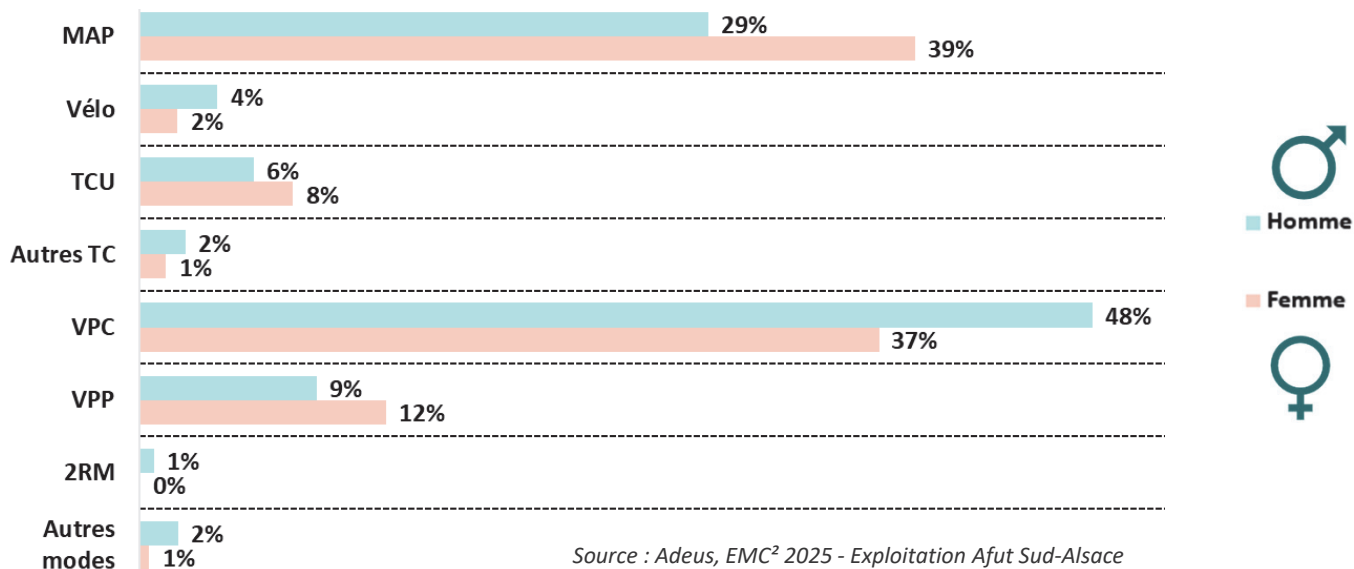
(*) La part importante de la marche s'explique par la diversité du motif loisirs : activité sportive, promenade, « lèche vitrine », restaurant, visite à la famille / amis, assister à des activités sportives / culturelles.

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

4. COMMENT ?

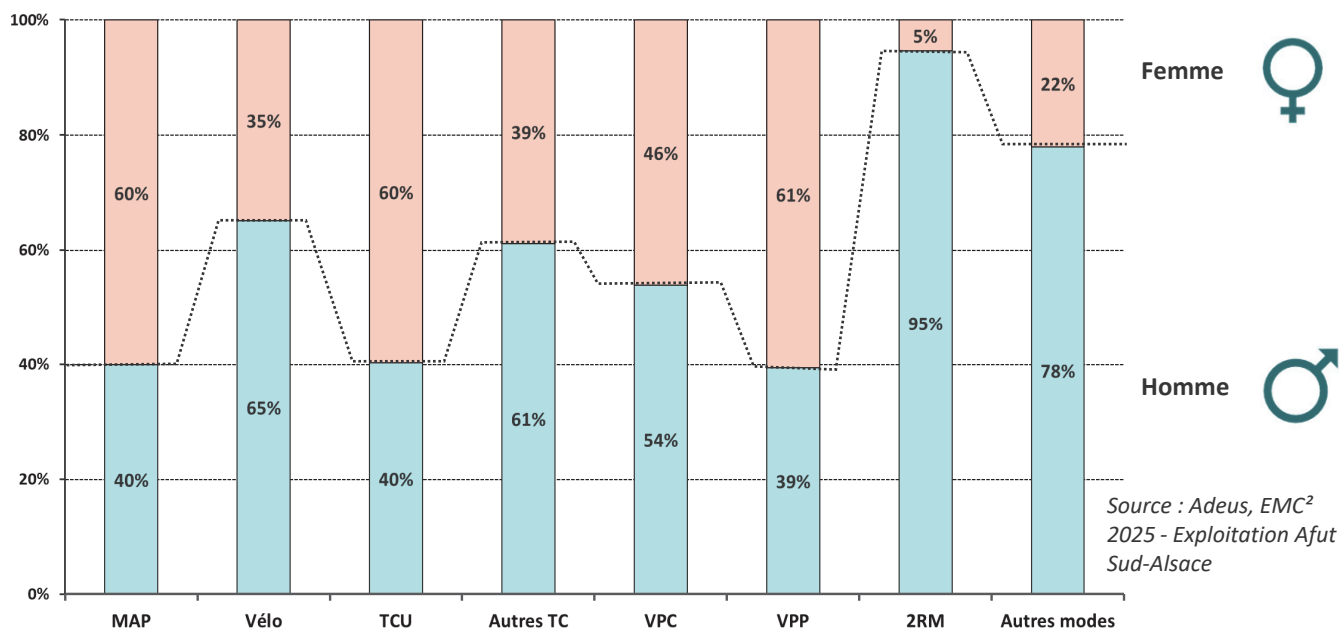
Part modale selon le genre

Part modale et nombre de déplacements selon le genre - Région mulhousienne - 2025



Dans le territoire, la voiture est le mode privilégié aussi bien chez les hommes : **57 %** que chez les femmes : **49 %**. Toutefois, les femmes l'utilisent moins. Elles se déplacent davantage à pied : **39 %** que les hommes : **29 %**. À l'inverse, les hommes utilisent plus le vélo : **4 %** que les femmes : **2 %**. Les pratiques de mobilité diffèrent donc selon le genre.

Genre selon les modes - Région mulhousienne - 2025



L'analyse des genres en fonction des modes confirme les constats précédents. Les femmes se déplacent davantage à pied et en transports collectifs urbains. Les hommes utilisent plus souvent la voiture et sont rarement passagers. Ils sont également ultra-majoritaires dans les déplacements en deux-roues motorisés : **95 %**.

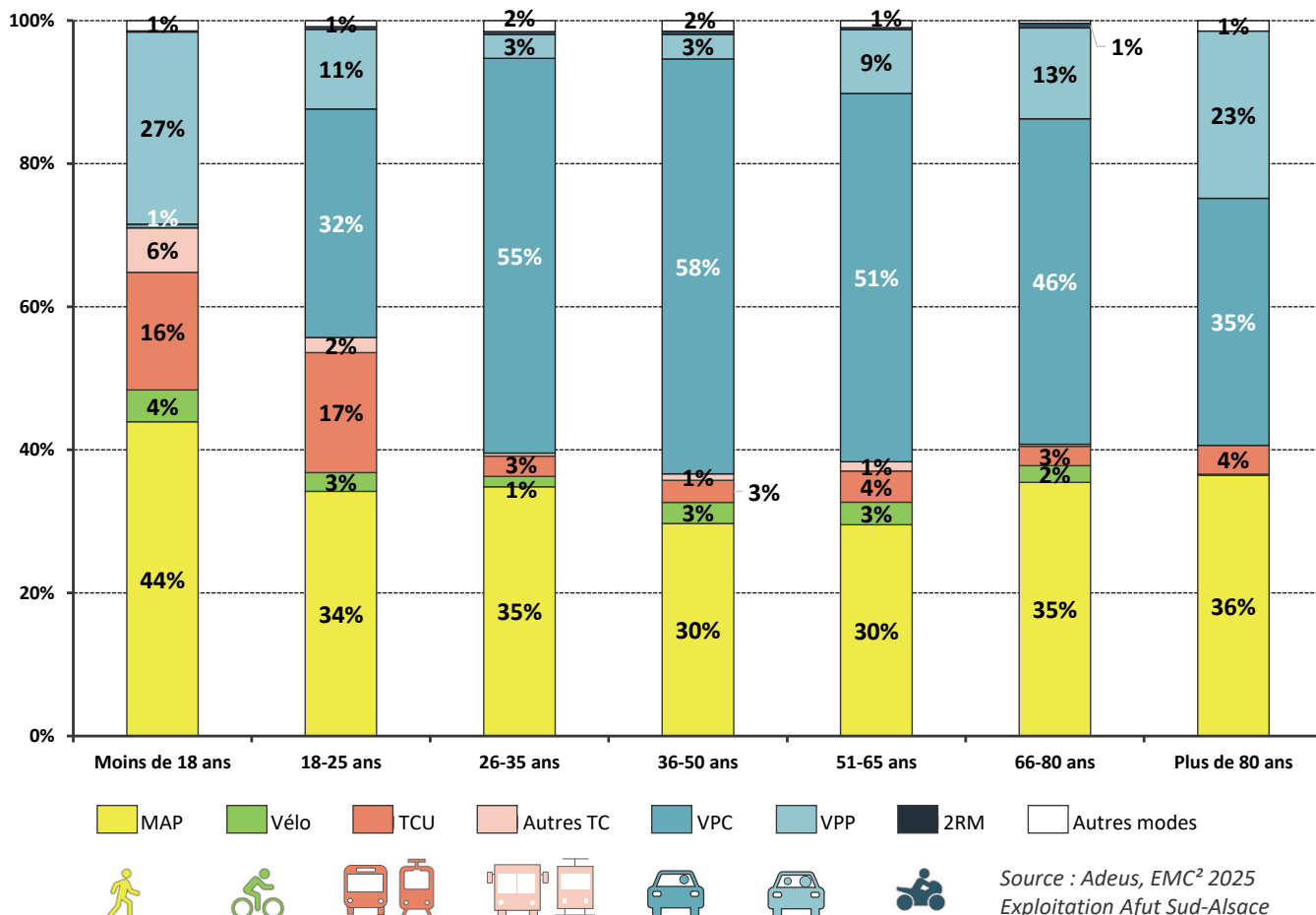
Précision : déplacements internes à l'aire d'enquête Bassin Sud et en échange avec l'extérieur.



4. COMMENT ?

Part modale selon l'âge

Part modale par tranche d'âge - Région mulhousienne - 2025



Dans la région mulhousienne, l'analyse des parts modales en fonction des âges permet de mettre en évidence plusieurs caractéristiques :

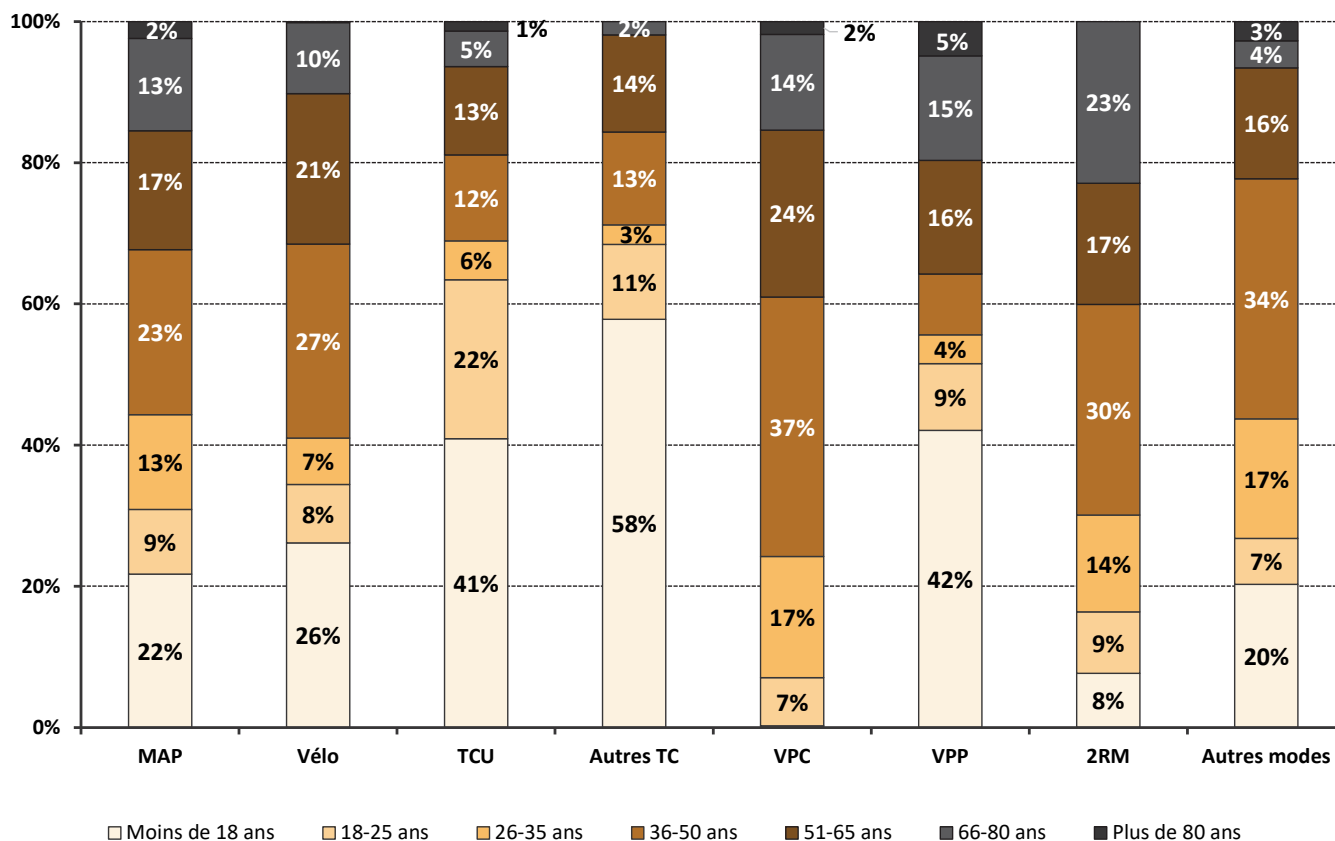
- Les moins de 18 ans se déplacent à **70 %** en modes actifs ou en transports collectifs. Ils constituent également la tranche d'âge la plus utilisatrice du vélo : **4 %** et de tous les TC : **22 %**. Jusqu'à 25 ans, les habitants de l'agglomération mulhousienne se déplacent majoritairement à pied, à vélo ou en TC.
- Pour les 26-65 ans, la voiture devient majoritaire, tandis que l'usage des transports collectifs est faible, entre **3 % et 4 %**.
- À la retraite, la pratique de la marche progresse à nouveau, tout comme les déplacements en tant que passager en voiture, notamment pour les âges avancés où certains ne peuvent plus conduire.

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

4. COMMENT ?

Profils par âge des utilisateurs des modes

Age selon les modes - Région mulhousienne - 2025



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

A l'échelle de la région mulhousienne, l'analyse de la répartition par âge des usagers des modes de transport permet de mettre en évidence plusieurs caractéristiques :

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

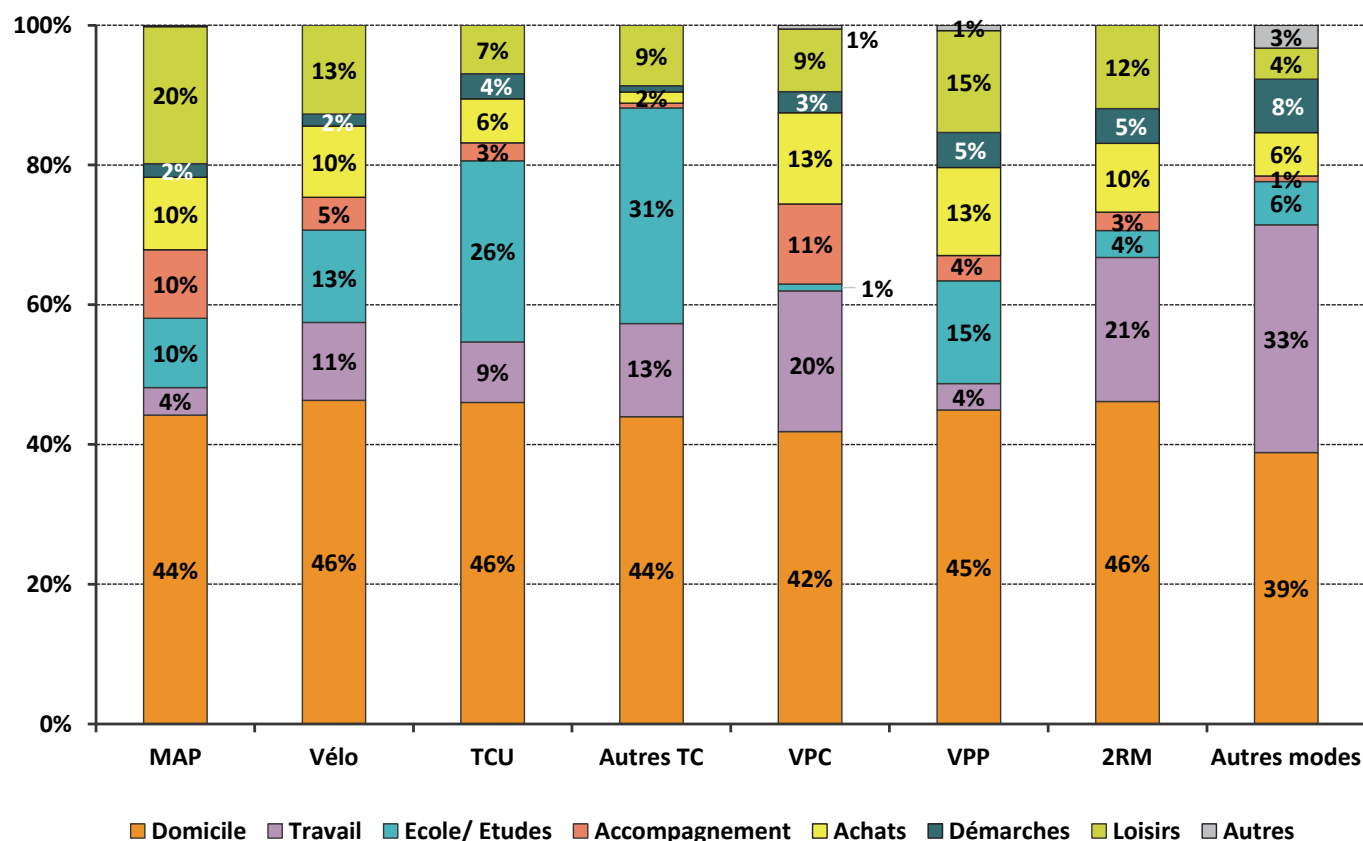
Précision : déplacements internes à l'aire d'enquête Haute-Alsace et en échange avec l'extérieur.



4. COMMENT ?

Motifs d'utilisation des modes

Motif par modes de transport - Région mulhousienne - 2025



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

L'analyse des motifs selon les modes revient à répondre à la question : que fait-on lorsque l'on se déplace avec tel ou tel mode ? Cette approche met en lumière plusieurs caractéristiques de la région mulhousienne :

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

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

4. COMMENT ?

Taux d'occupation des voitures

Le nombre moyen de personnes par voiture

	2025
Mulhouse	1,36 pers/voiture
1 ^{re} couronne	1,30 pers/voiture
2 ^e couronne	1,31 pers/voiture
Total Région mulhousienne	1,32 pers/voiture
Bassin Sud	1,34 pers/voiture
Bassin Sud hors Agglo. Colmar et Rég. mulhousienne	1,36 pers/voiture

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

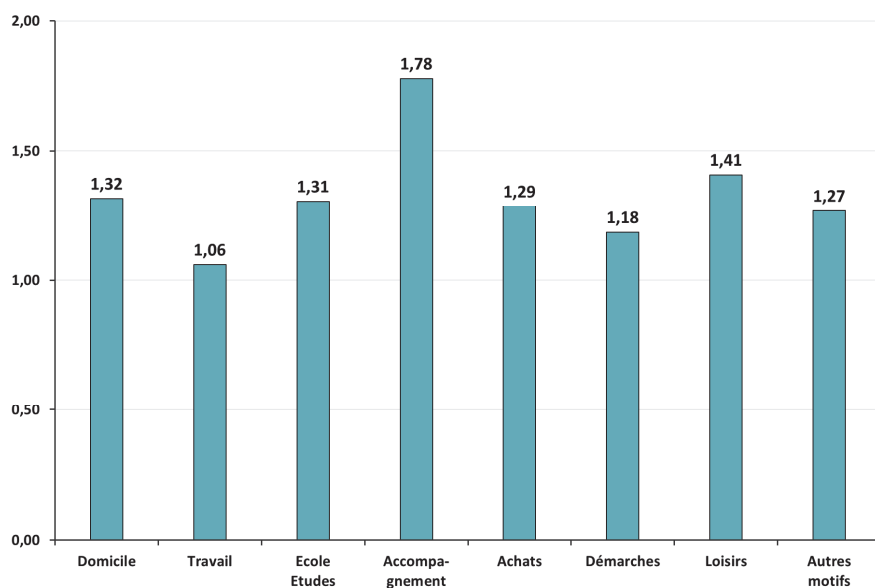
Le nombre moyen de personnes par voiture est relativement **homogène, quel que soit le territoire**. La valeur de **1,32** est cohérente avec ce qui est observé à l'échelle nationale.

1,32 personne
par voiture



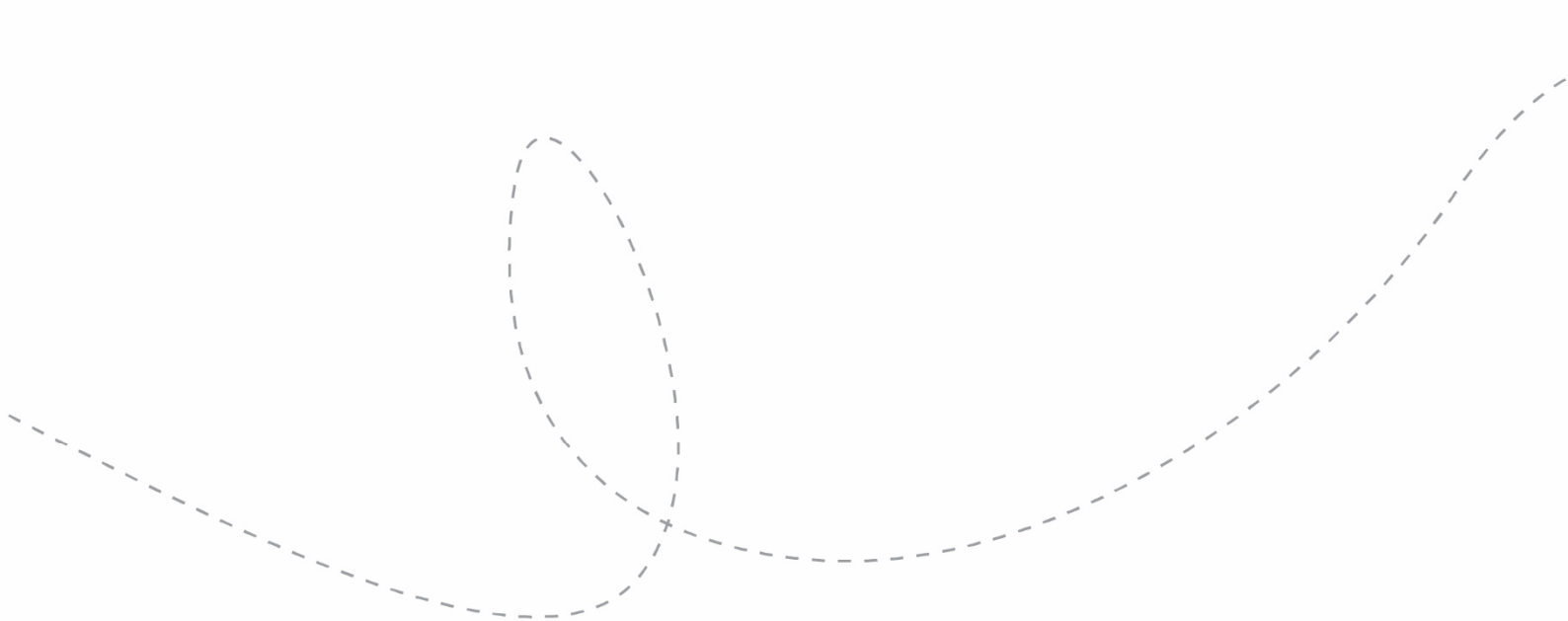
Taux d'occupation des voitures par motif

Le nombre moyen de personnes par voiture suivant les motifs
Région mulhousienne - 2025



C'est pour le motif **accompagnement** que l'on compte le plus de personnes par voiture, avec une moyenne de **1,78**. Pour le motif « travail », on observe au contraire une moyenne à **1,06** personne par voiture : **autosolisme**.

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



5. Où et quand se déplace-t-on ?

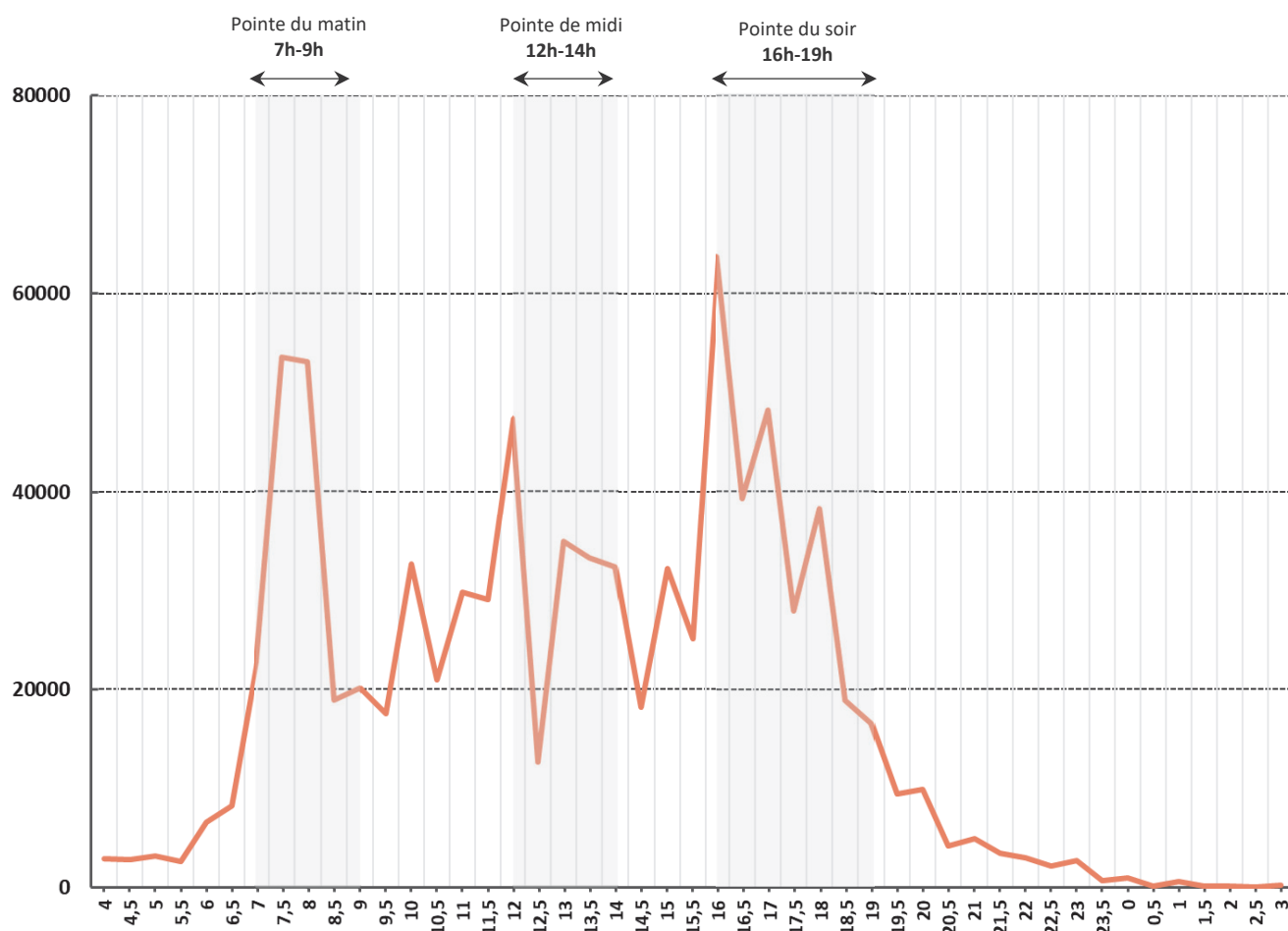




5. OU & QUAND ?

Quand se déplacent les habitants ?

Nombre de déplacements par tranches de 30 min - Région mulhousienne - 2025



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

Le graphique met en évidence **trois pics de déplacement** dans le territoire au cours de la journée : le matin entre 7 h et 9 h, à midi entre 12h et 14h 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.

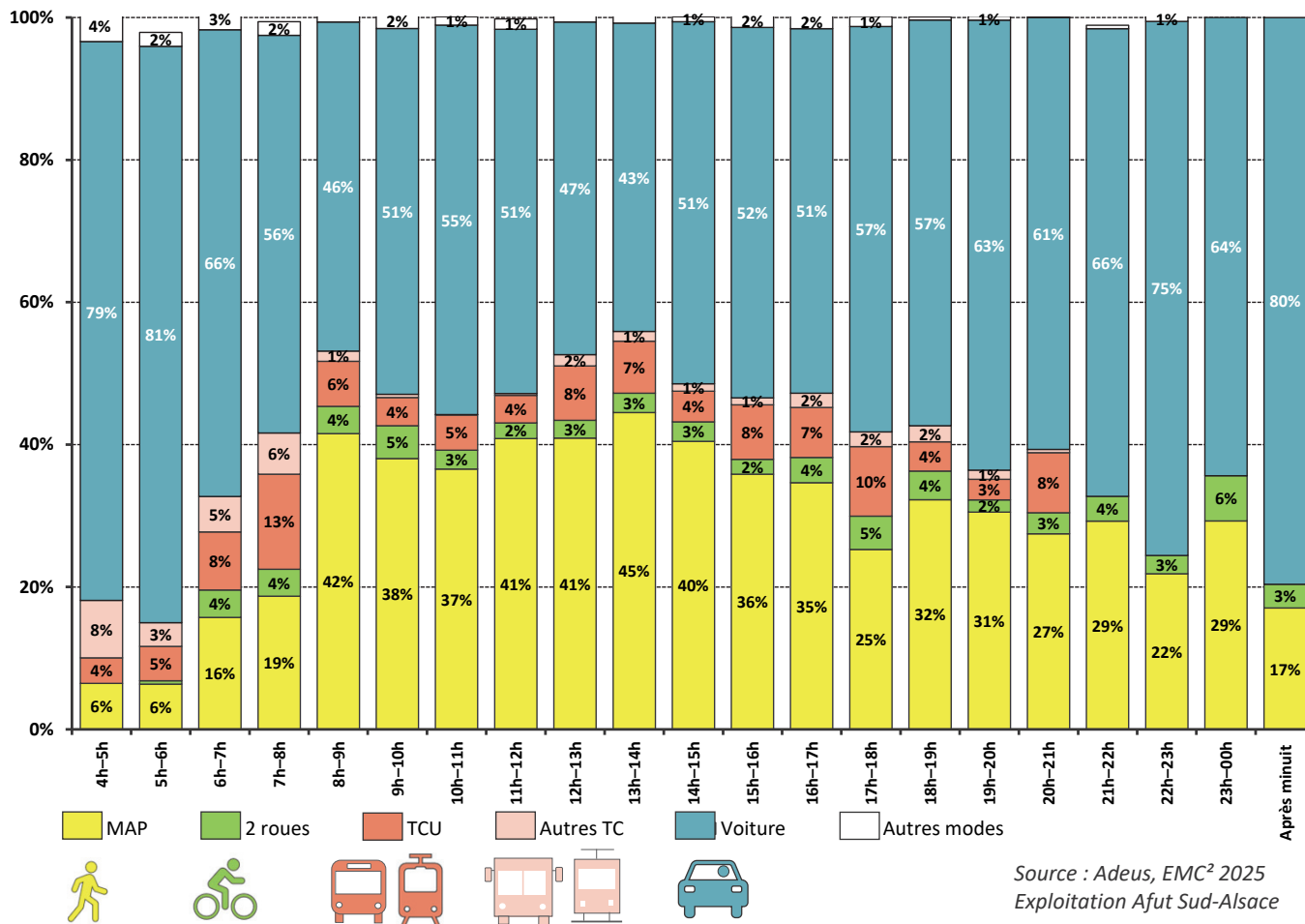
Les heures de pointe constituent un **enjeu stratégique majeur pour les mobilités**. Ce sont elles qui dimensionnent les infrastructures de transport : voirie, réseaux de transport en commun, etc.

60 % des
déplacements de la
journée lors des pointes

5. OU & QUAND ?

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

Répartition modale de déplacement par tranches horaires de départ - Région mulhousienne - 2025



La part modale des transports collectifs est la plus élevée lors de la pointe du matin, avec une pointe à **19 %** entre 7h et 8h. La pratique de la marche est particulièrement forte en milieu de journée, entre 10 h et 16 h : > à 35 %.

La part du vélo reste relativement constante au cours de la journée, oscillant entre **2 % et 5 %**.

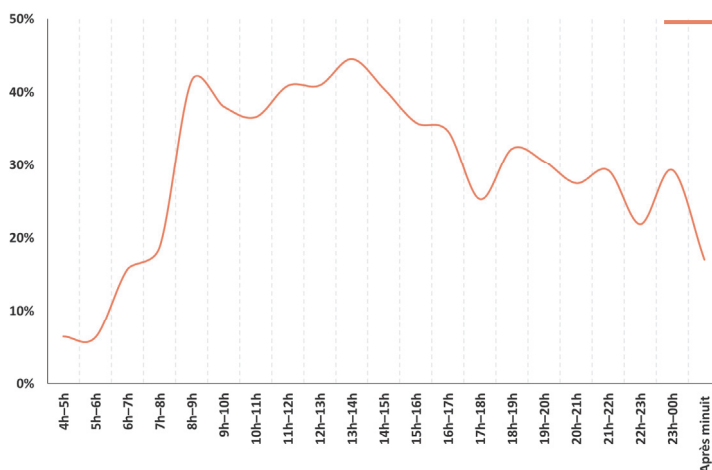
La voiture est particulièrement utilisée en soirée et durant la nuit.

5. OU & QUAND ?

Zoom

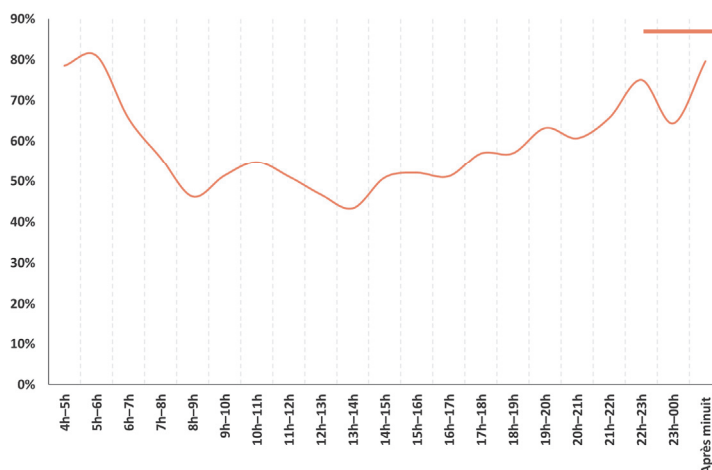
La répartition des parts modales des déplacements par tranches horaires de départ - Région mulhousienne - 2025

Marche



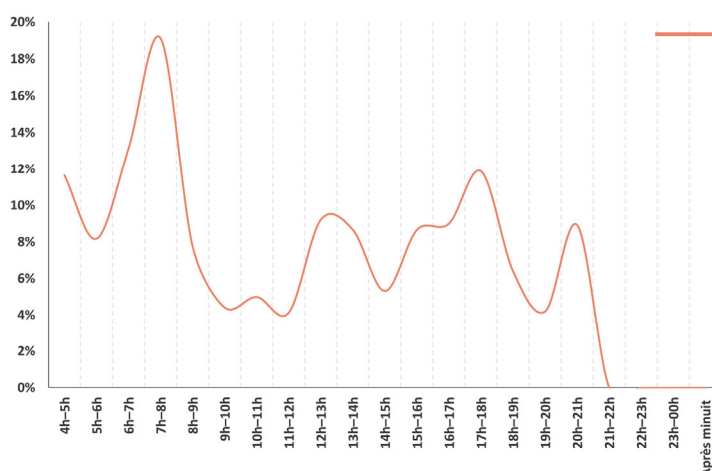
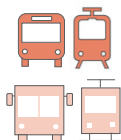
Une pratique forte en milieu de journée : **> 40 %**, faible la nuit : **< à 20 %**.

Voiture



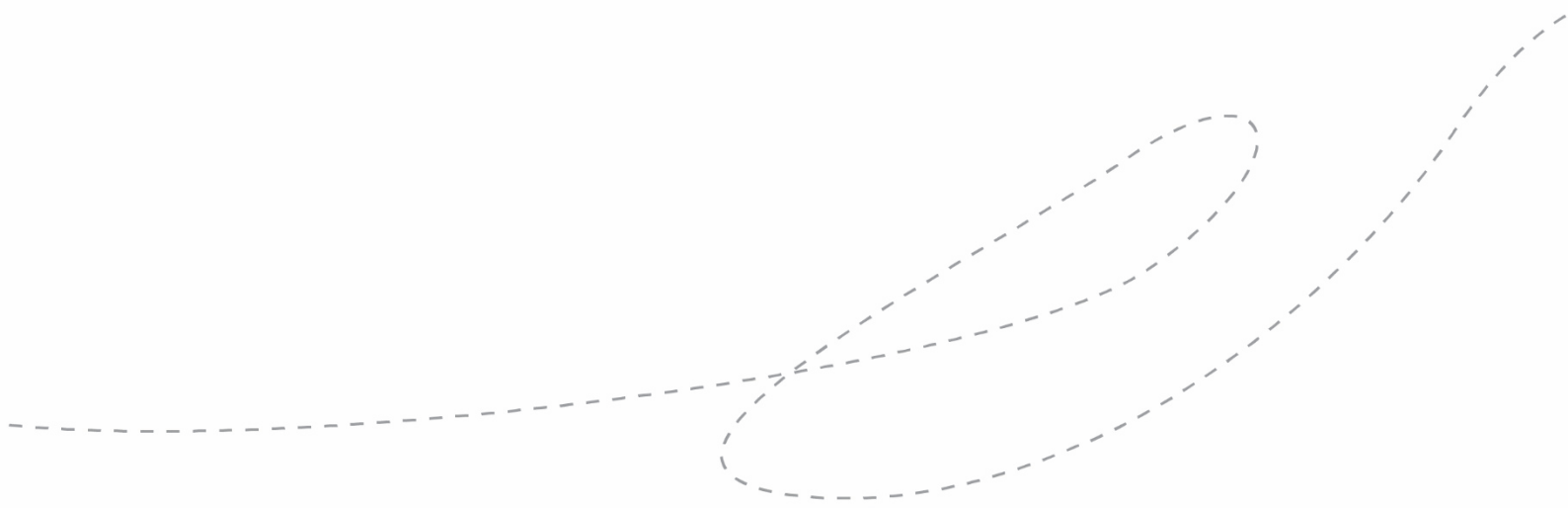
Une utilisation importante tout au long de la journée, un usage minoritaire de 9h à 16h.

Tous TC



Des TC surtout utilisés lors de la pointe du matin et dans une moindre mesure en pointe du soir. **C'est la pointe du matin qui est dimensionnante pour le transport public.**

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



6. Quelles évolutions 2009-2025 ?





6. QUELLES EVOLUTIONS ?

Socio-démographique

Nombre de ménages – Evolution 2009-2025

	2009	2025	Evolution 2009-2025
Mulhouse	49 154	47 949	-2%
Hors Mulhouse	53 588	59 542	+11%
Agglomération	102 742	107 490	+5%

→ À Mulhouse, le nombre d'habitants a baissé de **- 3 %** entre 2009 et 2025. Il a progressé de **+ 4 %** hors Mulhouse.

Nombre d'habitants – Evolution 2009-2025

	2009	2025	Evolution 2009-2025
Mulhouse	108 062	104 398	-3%
Hors Mulhouse	128 382	133 511	+4%
Agglomération	236 443	237 909	+1%

Age moyen des habitants – Evolution 2009-2025

	2009	2025	Evolution 2009-2025
Mulhouse	36,7	37,5	+0,8
Hors Mulhouse	38,4	42,3	+3,9
Agglomération	37,6	40,2	+2,6

→ Au cours de la même période, le vieillissement de la population a été beaucoup plus important en périphérie : **+ 3,9 ans** que dans la ville centre : **+ 0,8 an**.

Source : Adeus, EMC² 2025 & EMD 2009 – Agglomération mulhousienne (SITRAM)
exploitation Afut Sud-Alsace

6. QUELLES EVOLUTIONS ?

Equipements

Part des hab. disposant d'un abonnement TC valable le jour de l'enquête

	2009	2025	Evolution 2009-2025
Mulhouse	14%	32%	+18 pts
Hors Mulhouse	8%	13%	+5 pts
Agglomération	11%	22%	+11 pts

→ À Mulhouse, la part des habitants disposant d'un abonnement TC est passé de **14 %** à **32 %**. La mise en place de la gratuité de l'abonnement Soléa pour les plus de 65 ans à Mulhouse pourrait expliquer cette hausse.

Taux de possession du permis de conduire pour les 18 ans et plus

	2009	2025	Evolution 2009-2025
Mulhouse	71%	73%	+2 pts
Hors Mulhouse	87%	90%	+3 pts
Agglomération	79%	83%	+4 pts

→ A l'échelle de l'agglomération, la part des personnes de 18 ans et plus disposant du permis de conduire a légèrement progressé en passant de **79 %** en 2009 à **83 %** en 2025.

Nombre moyen de voitures par personne de 18 ans et plus

	2009	2025	Evolution 2009-2025
Mulhouse	0,4	0,5	0,1
Hors Mulhouse	0,6	0,8	0,2
Agglomération	0,5	0,7	0,2

→ Le nombre de voitures par personne a fortement augmenté hors Mulhouse, passant de **0,6 voiture** en 2009 à **0,8 voiture** en 2025.

Nombre moyen de voitures par ménage

	2009	2025	Evolution 2009-2025
Mulhouse	0,9	0,9	0,0
Hors Mulhouse	1,3	1,5	0,2
Agglomération	1,11	1,2	0,1

→ Le nombre de voitures par ménage a mécaniquement augmenté hors Mulhouse, pour atteindre **1,5 voiture** en 2025 contre **1,3** en 2009

Lieu de stationnement vélo à domicile disponible

	2009	2025	Evolution 2009-2025
Mulhouse	61%	59%	-2 pts
Hors Mulhouse	81%	86%	+5 pts
Agglomération	72%	74%	+2 pts

→ Seulement **60 %** des Mulhousiens disposent d'un emplacement pour stationner leur vélo.

Hors Mulhouse, la part a augmenté : **81 %** en 2009, **86 %** en 2025.

Source : Adeus, EMC² 2025 & EMD 2009 – Agglomération mulhousienne (SITRAM)
exploitation Afut Sud-Alsace



6. QUELLES EVOLUTIONS ?

Mobilité & déplacements

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

	2009	2025	Evolution 2009-2025
Mulhouse	3,08	3,50	+0,42
Hors Mulhouse	3,37	3,36	-0,01
Agglomération	3,24	3,42	+0,18

→ La mobilité est passée de **3,08** en 2009 à **3,50** en 2025 à Mulhouse. Elle s'est renforcée. Cela s'explique non seulement par un meilleur recensement des déplacements à pied mais aussi par l'attractivité renforcée du centre-ville (commerces, restaurants etc.) encourageant les habitants à davantage profiter des équipements du centre-ville.

Part des personnes immobiles – Evolution 2009-2025

	2009	2025	Evolution 2009-2025
Mulhouse	10%	9%	-1 pts
Hors Mulhouse	10%	10%	0 pts
Agglomération	10%	10%	0 pts

→ En restant à **10%**, la part des immobiles est restée stable.

Nb. de déplacements effectués quotidiennement – Evolution 2009-2025

	2009	2025	Evolution 2009-2025
Mulhouse	303 126	339 747	+12%
Hors Mulhouse	397 665	424 594	+7%
Agglomération	700 791	764 342	+9%

→ A périmètre constant, le nombre de déplacements a augmenté de **+ 9 %** ces 15 dernières années. Cela s'explique par la hausse de la mobilité des mulhousiens.

Source : Adeus, EMC² 2025 & EMD 2009 – Agglomération mulhousienne (SITRAM)
exploitation Afut Sud-Alsace

Motif de déplacements

Répartition des motifs – Evolution 2009-2025

	Travail	Ecole / Etudes	Accompag nement	Achats	Démarches	Loisirs	Autres motifs
Mulhouse 2009	22%	16%	13%	18%	7%	21%	3%
Mulhouse 2025	17%	19%	16%	21%	5%	22%	1%
Hors Mulhouse 2009	23%	14%	16%	19%	5%	19%	4%
Hors Mulhouse 2025	22%	13%	15%	20%	4%	24%	1%
Agglomération 2009	23%	15%	15%	18%	6%	20%	4%
Agglomération 2025	20%	16%	16%	20%	5%	23%	1%

Source : Adeus, EMC² 2025 & EMD 2009 – Agglomération mulhousienne (SITRAM)
exploitation Afut Sud-Alsace

Les motifs de déplacement dans l'agglomération mulhousienne restent relativement stables. Le même constat peut être fait à l'échelle nationale.



6. QUELLES EVOLUTIONS ?

Taux d'occupation des voitures

Le nombre moyen de personnes par voiture – Evolution 2009-2025

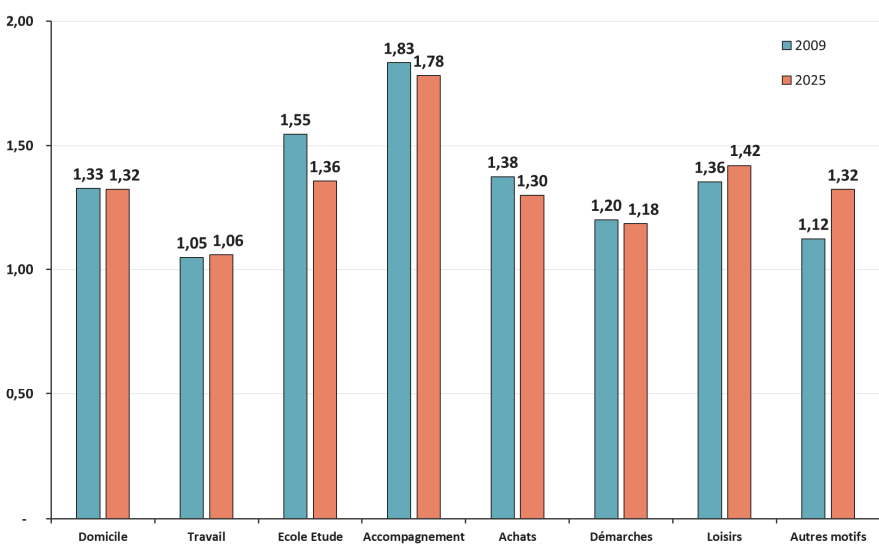
	2009	2025	Evolution 2009-2025
Mulhouse	1,34	1,36	+0,02
Hors Mulhouse	1,36	1,31	-0,05
Agglomération	1,35	1,33	-0,02

→ Le nombre moyen de personnes par voiture est resté relativement stable : **1,35** en 2009 et **1,33** en 2025.

Source : Adeus, EMC² 2025 & EMD 2009 – Agglomération mulhousienne (SITRAM)
exploitation Afut Sud-Alsace

Taux d'occupation des voitures par motifs

Le nombre moyen de personnes par voiture suivant les motifs – Evolution 2009-2025



→ Le nombre moyen de personnes par voiture est lui aussi resté stable, quel que soit le motif de déplacement.

Source : Adeus, EMC² 2025 & EMD 2009 – Agglomération mulhousienne (SITRAM)
exploitation Afut Sud-Alsace

6. QUELLES EVOLUTIONS ?

Usages des modes de déplacements

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 pour 2009 et 2025, permettant ainsi d'appréhender les évolutions.

► Entrée n° 1 => la **mobilité individuelle** par mode de déplacement – Evolution 2009-2025

	 MAP	 Vélo	 TCU	 Autres TC	 VPC	 VPP	 2RM	Autres modes	Total
Mulhouse 2009	1,106	0,067	0,353	0,059	1,149	0,318	0,008	0,021	3,081
Mulhouse 2025	1,583	0,115	0,422	0,043	0,965	0,313	0,022	0,038	3,499
<i>Evol. Mulh 2009-2025</i>	0,477	0,048	0,068	-0,016	-0,184	-0,006	0,013	0,017	0,418
Hors Mulhouse 2009	0,479	0,072	0,160	0,093	1,955	0,556	0,015	0,043	3,374
Hors Mulhouse 2025	0,882	0,089	0,117	0,071	1,736	0,421	0,007	0,041	3,363
<i>Evol. hors Mulh 2009-2025</i>	0,403	0,016	-0,043	-0,022	-0,219	-0,135	-0,009	-0,002	-0,011
Agglomération 2009	0,764	0,070	0,248	0,077	1,588	0,448	0,012	0,033	3,241
Agglomération 2025	1,187	0,100	0,249	0,059	1,401	0,374	0,013	0,040	3,423
<i>Evol. Agglo 2009-2025</i>	0,423	0,030	0,001	-0,019	-0,187	-0,074	0,001	0,007	0,182

Source : Adeus, EMC² 2025 & EMD 2009 – Agglomération mulhousienne (SITRAM) / 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 de transport – Evolution 2009-2025

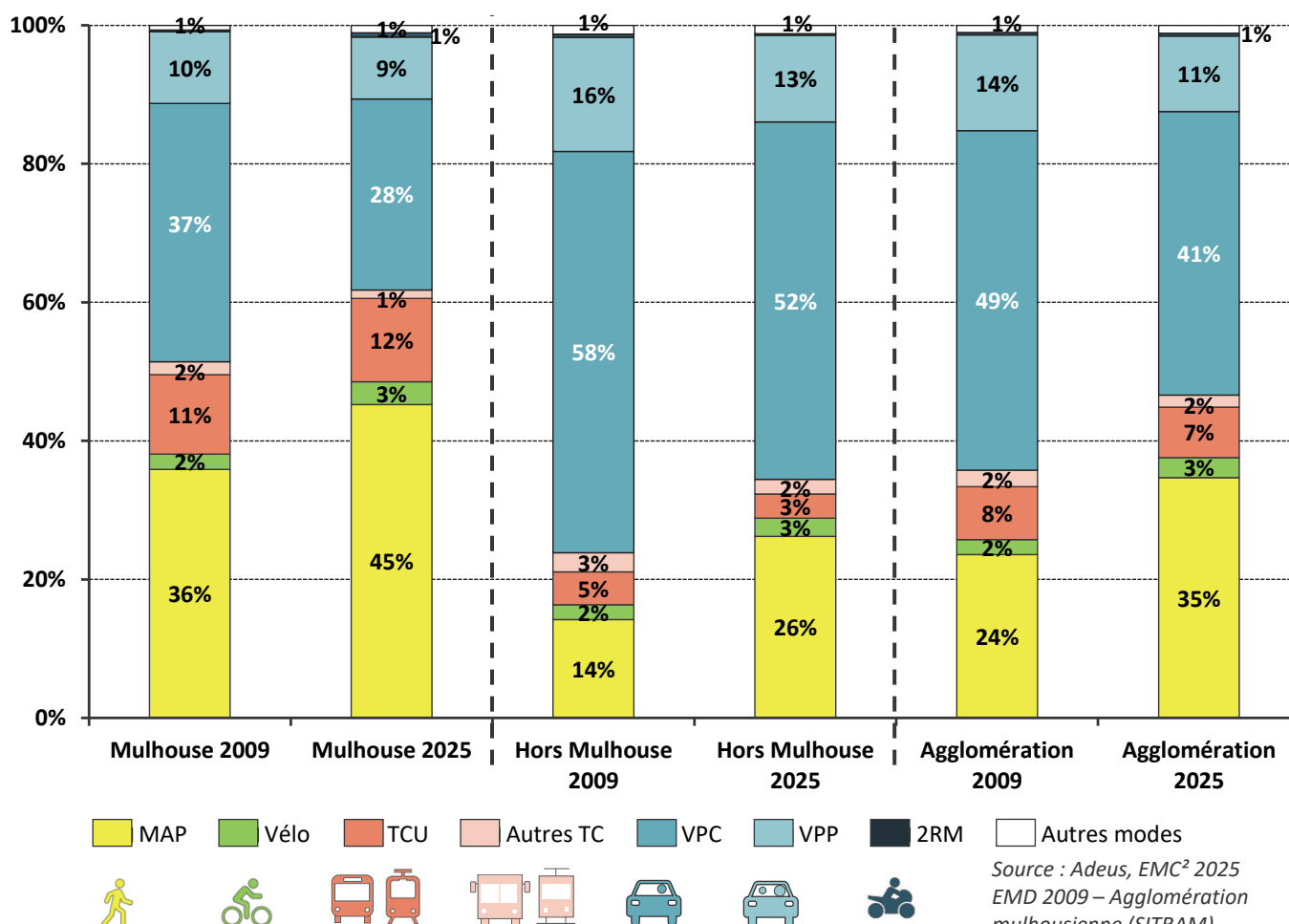
	 MAP	 Vélo	 TCU	 Autres TC	 VPC	 VPP	 2RM	Autres modes	Total
Mulhouse 2009	108 836	6 599	34 736	5 756	113 022	31 293	798	2 086	303 126
Mulhouse 2025	153 719	11 132	40 928	4 143	93 673	30 347	2 088	3 717	339 747
<i>Evol. Mulhouse 2009-2025</i>	+44883	+4534	+6192	-1613	-19349	-946	+1289	+1632	+36621
Hors Mulhouse 2009	56 450	8 521	18 875	10 970	230 395	65 574	1 801	5 079	397 665
Hors Mulhouse 2025	111 336	11 191	14 761	8 948	219 135	53 182	849	5 193	424 594
<i>Evol. hors Mulhouse 2009-2025</i>	+54886	+2670	-4115	-2023	-11260	-12392	-952	+115	+26929
Agglomération 2009	165 286	15 120	53 612	16 726	343 417	96 867	2 599	7 164	700 791
Agglomération 2025	265 055	22 323	55 689	13 091	312 808	83 529	2 936	8 910	764 342
<i>Evol. agglomération 2009-2025</i>	+99769	+7204	+2077	-3635	-30609	-13338	+337	+1746	+63551

Source : Adeus, EMC² 2025 & EMD 2009 – Agglomération mulhousienne (SITRAM) / Exploitation Afut Sud-Alsace

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

6. QUELLES EVOLUTIONS ?

Entrée n° 3 => les parts modales de déplacement



Mulhouse : l'affirmation des mobilités alternatives

La marche devient le premier mode de déplacement avec une part de **45 %** en 2025 (+ 9 pts, + 45 000 déplacements). Le vélo progresse fortement en passant de **2 à 3 %** (+ 1 pt, + 4 500 déplacements). La part des transports en commun reste stable à **13 %**. Pour Soléa, la fréquentation progresse en volume : **+ 6 200 déplacements** (passant de **11 à 12 %** de part modale), mais baisse pour les autres TC : **-1 600 déplacements** (passant de 2 à 1 % de part modale). La part de la voiture est passée de **47 %** en 2009 à **37 %** en 2025 (- 10 pts, - 23 000 déplacements).

Hors Mulhouse : malgré le progrès des modes actifs, la voiture reste ultra-majoritaire

La marche progresse : **14 %** en 2009, **26 %** en 2025 (+ 12 pts, + 54 900 déplacements). Le vélo connaît une forte hausse avec une part de **3 %** en 2025 (+ 1 pt, + 2 700 déplacements). La part des TCU Soléa recule de **4 à 3 %** (- 4 000 déplacements), tout comme celle des autres TC : de **3 à 2 %** (-2 000 déplacements). La voiture reste majoritaire à **65 %** malgré un recul (- 9 pts, - 23 700 déplacements).

Échelle de l'agglomération : une tendances positive portées par la ville-centre

La marche bondit à **35 %** (+ 99 800 déplacements) et le vélo progresse pour atteindre une part modale de **3 %** (+ 7 200 déplacements). Les TCU voient leur part modale passer de **8 à 7 %** mais connaissent une hausse de leur utilisation : **+ 2 100 déplacements** voire **+ 4 400 à l'échelle de m2A**. Les autres TC connaissent une diminution de **- 3 600 déplacements**, essentiellement portée par la forte baisse de l'utilisation de l'autocar employeur (Stellantis). L'automobile perd - 11 points (- 43 900 déplacements). **La dynamique vers des mobilités vertueuses est forte à Mulhouse, tandis que les secteurs hors Mulhouse peinent encore à détacher les usagers de la voiture individuelle.**

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

6. QUELLES EVOLUTIONS ?

Agglomérations de comparaison – Mobilité

La mobilité individuelle par mode de déplacement

	 MAP	 Vélo	 TCU	 Autres TC	 VPC	 VPP	 2RM	Autres modes	Total
Agglomération Mulhouse 2009	0,76	0,07	0,25	0,08	1,59	0,45	0,01	0,03	3,24
Agglomération Mulhouse 2025	1,19	0,10	0,25	0,06	1,40	0,37	0,01	0,04	3,42
Angers - 2022 / Bassin de vie	0,86	0,14	0,18	0,06	1,44	0,34	0,02	0,04	3,09
Besançon - 2005	1,12	0,05	0,36	0,09	1,82	0,51	0,03	0,04	4,01
Besançon - 2018	1,11	0,06	0,31	0,04	1,58	0,40	0,01	0,03	3,55
Brest- 2005 / PTU	1,03	0,03	0,28	0,04	1,99	0,63	0,04	0,06	4,09
Brest - 2018 / SCOT	0,88	0,05	0,14	0,08	1,90	0,45	0,03	0,06	3,59
Clermont-Ferrand - 2003	1,00	0,03	0,17	0,07	1,90	0,49	0,03	0,03	3,73
Clermont-Ferrand - 2012	1,07	0,03	0,24	0,05	1,85	0,52	0,03	0,07	3,86
Clermont-Ferrand-2023/B. de vie	0,91	0,06	0,17	0,06	1,52	0,39	0,01	0,04	3,16
Dijon - 2016	1,04	0,07	0,43	0,02	1,44	0,38	0,01	0,02	3,42
Le Havre - 2007	1,30	0,04	0,26	0,06	1,58	0,53	0,04	0,03	3,84
Le Havre - 2018 / Bassin de vie	1,04	0,05	0,18	0,07	1,70	0,49	0,02	0,03	3,58
Metz - 2017	1,30	0,04	0,30	0,05	1,66	0,46	0,01	0,04	3,85
Nancy - 2013	1,14	0,04	0,33	0,04	1,49	0,43	0,01	0,05	3,53
Reims - 2006	1,12	0,04	0,34	0,01	1,68	0,52	0,02	0,06	3,79
Reims - 2021	1,29	0,09	0,26	0,05	1,41	0,37	0,01	0,03	3,52

Source des données : CEREMA



- **Marche** : Mulhouse se positionne dans le peloton de tête des agglomérations (1,19), juste derrière Metz (1,30) et Reims (1,29), mais devant Besançon (1,11) ou Nancy (1,14).
- **Vélo** : avec une mobilité de **0,10** déplacement par habitant, l'agglomération mulhousienne figure parmi les plus dynamiques et n'est dépassée que par Angers (0,14).
- **Voiture** : l'utilisation de l'automobile est en baisse, à l'instar de toutes les agglomérations de comparaison. Avec une mobilité de 1,77 déplacements par habitant (conducteurs et passagers confondus), Mulhouse présente l'un des niveaux d'usage les plus faibles. Toutefois, la voiture pèse encore largement pour plus de la moitié des déplacements.
- **TCU** : à l'inverse de Reims ou de Besançon où l'usage régresse, la mobilité en TCU à Mulhouse reste stable à **0,25** déplacement par habitant. Son niveau d'utilisation global se situe néanmoins dans la partie basse des agglomérations de comparaison.

6. QUELLES EVOLUTIONS ?

Agglomérations de comparaison – Part modale

Les parts modales de déplacement

	 MAP	 Vélo	 TCU	 Autres TC	 VPC	 VPP	 2RM	Autres modes	Total
Agglomération Mulhouse 2009	24%	2%	8%	2%	49%	14%	0%	1%	100%
Agglomération Mulhouse 2025	35%	3%	7%	2%	41%	11%	0%	1%	100%
Angers - 2022 / Bassin de vie	28%	5%	6%	2%	47%	11%	1%	1%	100%
Besançon - 2005	28%	1%	9%	2%	45%	13%	1%	1%	100%
Besançon - 2018	31%	2%	9%	1%	45%	11%	0%	1%	100%
Brest - 2005 / PTU	25%	1%	7%	1%	49%	15%	1%	1%	100%
Brest - 2018 / SCOT	25%	1%	4%	2%	53%	13%	1%	2%	100%
Clermont-Ferrand - 2003	27%	1%	5%	2%	51%	13%	1%	1%	100%
Clermont-Ferrand - 2012	28%	1%	6%	1%	48%	14%	1%	2%	100%
Clermont-Ferrand-2023/B. de vie	29%	2%	5%	2%	48%	12%	0%	1%	100%
Dijon - 2016	30%	2%	13%	1%	42%	11%	0%	1%	100%
Le Havre - 2007	34%	1%	7%	2%	41%	14%	1%	1%	100%
Le Havre - 2018 / Bassin de vie	29%	1%	5%	2%	47%	14%	1%	1%	100%
Metz - 2017	34%	1%	8%	1%	43%	12%	0%	1%	100%
Nancy - 2013	32%	1%	9%	1%	42%	12%	0%	1%	100%
Reims - 2006	30%	1%	9%	0%	44%	14%	1%	2%	100%
Reims - 2021	37%	3%	7%	1%	40%	10%	0%	1%	100%

Source des données : CEREMA



- **Marche** : Mulhouse se positionne dans le peloton de tête des agglomérations (35 %), juste derrière Reims (37 %), mais devant Metz (34 %), Nancy (32 %) ou Besançon (31 %).
- **Vélo** : avec une part modale de **3 %**, l'agglomération mulhousienne figure parmi les plus dynamiques (à égalité avec Reims) et n'est dépassée que par Angers (5 %).
- **Voiture** : l'utilisation de l'automobile (conducteur et passager) est en baisse significative : **63 à 52 %** . Mulhouse présente donc l'un des niveaux d'usage les plus faibles des agglomérations de comparaison juste derrière Reims (50%) et dans les mêmes niveaux que Nancy ou Dijon.
- **TCU** : la part modale des TCU à Mulhouse est passée **8 à 7 %**. Elle a légèrement baissé. Cette part modale se situe plutôt dans la partie moyenne basse des agglomérations de comparaison.

Avec l'essor de la marche, du vélo et à un réseau de transports en commun relativement stable, l'agglomération mulhousienne parvient à développer les alternatives à la voiture tout en réduisant le recours à cette dernière.

Toutefois, à un niveau plus local, la pratique du vélo est plus faible dans la région mulhousienne que dans les autres agglomérations du Pôle métropolitain d'Alsace.



6. QUELLES EVOLUTIONS ?

Zoom

Eclairages complémentaires : évolutions déplacements TC de l'agglomération mulhousienne 2009-2025

Fréquentation TCU Soléa

TCU Soléa : bus urbain + tramway + tram-train + TAD

Les données issues de l'EMD 2009 / EMC2 2025

→ Nb. dépla. - Périmètre ex-SITRAM : **24 communes**

	2009	2025	Evolution 2009-2025
Mulhouse	34 736	40 928	18%
Hors Mulhouse	18 875	14 761	-22%
Agglomération	53 612	55 689	4%

Source : Adeus, EMC² 2025 & EMD 2009 – Agglomération mulhousienne (SITRAM) / Exploitation Afut Sud-Alsace

À **périmètre constant (ex-SITRAM)**, le nombre de déplacements Soléa augmente fortement dans Mulhouse : **+ 18 %**, baisse en dehors de Mulhouse **-22 %** et connaît, à l'échelle de l'agglomération, une hausse globale de **+ 4 %**.

→ Nb. dépla. - Périmètre m2A : **39 communes**

	2009	2025	Evolution 2009-2025
Mulhouse	34 736	40 928	18%
Hors Mulhouse	18 875	17 045	-10%
Agglomération	53 612	57 973	8%

Source : Adeus, EMC² 2025 & EMD 2009 – Agglomération mulhousienne (SITRAM) / Exploitation Afut Sud-Alsace

Pour les données de 2025, en élargissant le périmètre à l'échelle des **39 communes**, la fréquentation Soléa atteint **57 972 déplacements**, soit une hausse globale de **+ 8 %** dont **+ 18 %** à Mulhouse et **- 10 %** hors Mulhouse (échelle m2A).

→ Nb. dépla. des hab. **hors m2A** utilisateurs de Soléa

L'analyse intègre les trajets en tramway effectués au sein du bassin Sud Alsace par des **personnes résidant hors m2A**. Seule l'agglomération mulhousienne disposait d'un tramway actif lors de l'enquête, la ligne 3 de Saint-Louis étant en travaux à cette période.

Résultats : cela représente **2 900 trajets tramway**, un volume à mettre en parallèle avec les 33 700 trajets tramway réalisés par les habitants de l'agglomération mulhousienne (part d'environ 9 %).

Les données de Soléa

En raison de l'absence de billettique et d'enquêtes OD récentes, la fréquentation Solea est estimée par les **seuls comptages**.

→ Nb. voyages / jour Solea

	2009	2025	Evolution 2009-2025
Nb. voyages	108 000	120 000 *	11%

Source : Solea / * estimation

Le nombre de voyage sur le réseau Soléa a augmenté de **+ 11 %** entre 2009 et 2025.

Conclusion = à l'échelle de m2A, l'évolution du nombre de déplacements TCU de l'EMC2 : **+ 8 %** est **cohérente** avec la hausse de **+ 11 %** du nombre de voyages comptabilisé par Soléa. La différence est dans la marge d'erreur.

Fréquentation autres TC

Autres TC : transports interurbains routiers et autres autocars (car Fluo), cars longues distances (car Macron), TGV, train TER, transport employeur.

→ Nb. salariés Stellantis & dépla. autocars employeurs

	2009	2025	Evolution 2009-2025
Effectifs Stellantis *	9 000	4 000	-56%
Nb. dépla trans. emp.	5 598	743	-87%

Sources : Adeus, EMC² 2025 & EMD 2009 – Agglomération mulhousienne (SITRAM) / Exploitation Afut Sud-Alsace.

Publication AURM filière auto 2009

* Hors intérimaires / NB : la moitié des salariés de Stellantis habitaient m2A en 2009

Conclusion = la baisse du nombre de déplacements réalisés par les autres TC s'explique par la très forte diminution des trajets réalisés avec les **réseaux autocars employeurs**. Pour ces derniers, la diminution s'explique en partie par la **baisse des effectifs de Stellantis Mulhouse** et de **l'optimisation de son réseau d'autocar de ramassage des salariés**.

Annexes

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



ANNEXE N° 1 : déroulement de l'enquête

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

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

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

Les 3 grandes fiches du questionnaire



Fiche ménage
Composition, logement, motorisation...



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



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





ANNEXE N° 2 : note méthodologique EMC2

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

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

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

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

Rappel général sur la méthodologie de l'EMC²

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

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

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

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

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

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

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



ANNEXE N° 2 : note méthodologique EMC2

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

Le redressement

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

Il se déroule en deux phases :

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

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

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

La précision des données et les intervalles de confiances

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

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

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

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

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

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

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

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



ANNEXE N° 3 : Glossaire

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

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

CONTACT

Afut Sud-Alsace
33 avenue de Colmar
68200 MULHOUSE

www.afut-sudalsace.org

Direction de la publication

Viviane BEGOC, directrice de l'Agence

Conception et rédaction

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

Données

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

Cartographie

Anne LICHTLÉ

Iconographie page de garde / bandeaux

Adeus