

# CAHIER DE LA MOBILITÉ

## PREMIERS ENSEIGNEMENTS



ENQUÊTE MOBILITÉ CERTIFIÉE CEREMA - EMC<sup>2</sup>



# COMMENT SE DÉPLACENT LES HABITANTS DU PÔLE MÉTROPOLITAIN DU NORD FRANCHE-COMTÉ ?

août 2025

# SOMMAIRE

MOTS DU PRÉSIDENT.....	3
INTRODUCTION.....	5
PRÉSENTATION DE L'EMC <sup>2</sup> , OBJECTIFS & MÉTHODE.....	6
INDICATEURS SOCIO-DÉMOGRAPHIQUES DU TERRITOIRE.....	8
Le Nord Franche-Comté, un bassin de vie de près de 300 000 habitants.....	8
41% des habitants ont 50 ans ou plus.....	10
Plus de ménages qu'il y a 20 ans, mais de taille plus petite.....	11
279 071 personnes recensées âgées de 5 ans et plus dans le PMNFC.....	12
Environ 108 300 actifs occupés, un recul de 5% depuis 2004.....	12
LE NOMBRE DE DÉPLACEMENTS PAR JOUR ET PAR PERSONNE.....	13
Des habitants moins mobiles qu'il y a 20 ans.....	13
Mobilité, immobilité et hypermobilité par EPCI et par âge.....	14
LES ÉQUIPEMENTS DES MÉNAGES.....	16
617 voitures à disposition pour 1 000 habitants, un taux de motorisation élevé.....	16
Près de la moitié du parc automobile a moins de 11 ans.....	17
et 95% des voitures sont thermiques.....	17
Autant de vélos que de voitures sur le territoire NFC : 1,3 vélo à disposition par ménage.....	18
21% des personnes âgées de 5 ans et plus ont un abonnement TC valide.....	19
Les scolaires et les étudiants représentent près de la moitié des abonnés.....	19
Des habitudes qui évoluent très lentement.....	20
LES PARTS MODALES DU NFC.....	20
...la voiture reste le mode majoritaire utilisé pour les déplacements.....	20
Le domicile, pivot des déplacements.....	22
Les achats, suivi de très près par le travail, 1 <sup>er</sup> motif de déplacement sur le territoire.....	22
LES MOTIFS DE DÉPLACEMENT.....	22
44 minutes de temps de déplacement et 17 km parcourus au quotidien.....	24
BUDGET, TEMPS & DISTANCE.....	24
DURÉE & DISTANCE MOYENNE D'UN DÉPLACEMENT.....	25
Une durée de déplacement en légère hausse.....	25
4 km, la distance moyenne d'un déplacement.....	25
LES DÉPLACEMENTS DANS LA JOURNÉE.....	26
LES FLUX ORIGINE & DESTINATION DES DÉPLACEMENTS.....	27
Une prédominance de flux internes.....	27
Flux d' en 2024 entre le NFC et les territoires limitrophes.....	28
CONCLUSION.....	29
GLOSSAIRE.....	30
GLOSSAIRE DES ACRONYMES.....	31
ANNEXES.....	33
CHIFFRES CLÉS DES EPCI.....	34
Communauté d'Agglomération Grand Belfort.....	34
Pays de Montbéliard Agglomération.....	35
Communauté de communes du Pays d'Héricourt.....	36
Communauté de communes du Sud Territoire.....	37
Communauté de communes des Vosges du sud.....	38

# MOTS DU PRÉSIDENT

Vingt ans après la dernière grande enquête mobilité menée dans l'aire urbaine, le Syndicat mixte de transport Nord Franche-Comté a décidé d'en conduire une nouvelle à l'échelle du Pôle métropolitain.

Il faut dire que le bassin de vie, d'emploi et de mobilité que constitue le Nord Franche-Comté a connu des évolutions significatives depuis 2004-2005. L'étalement urbain a conduit à une dispersion des populations et à une dédensification des centralités. De nouvelles polarités se sont fait jour avec le développement d'équipements structurants au sein de l'espace médian (mise en service de la gare TGV en 2011 et de l'Hôpital Nord Franche-Comté en 2016) et la création de nouvelles zones d'activités économiques (Technoland II, aéroparc de Fontaine et Guinnottes, notamment). D'autres, au contraire, sont en repli (site de Stellantis à Sochaux, par exemple).

Sur la même période, le territoire a également connu une réorganisation des systèmes de transport public avec la mise en place d'Optymo 1 et 2, du THNS dans le Pays de Montbéliard et du TAD également dans le Pays de Montbéliard mais aussi dans le Pays d'Héricourt. Les infrastructures de mobilité ne sont pas en reste. L'A36 est devenue une 2x3 voies entre Belfort et Montbéliard, la ligne ferroviaire entre Belfort et Delle a été rouverte quelques années après la mise en exploitation de la LGV et le nombre de kilomètres de voies cyclables a plus que quintuplé.

Par ailleurs, la société elle-même s'est transformée. La population a diminué et vieilli, la taille des ménages s'est réduite, et des phénomènes nouveaux ont émergé concomitamment à l'essor du numérique et qui ont pu être renforcés par la crise sanitaire de 2020. On pense bien évidemment au développement des achats réalisés sur internet et livrés à domicile ou dans des points relais. On pense également à la progression significative du télétravail qui concerne 20% des actifs du territoire.

Enfin, il convient de noter que depuis 2005 – année qui a vu l'introduction de la charte de l'environnement dans le préambule de la Constitution – la question écologique se pose avec de plus en plus d'acuité. La décarbonation constitue désormais un objectif cardinal des politiques de mobilité et les collectivités du Nord Franche-Comté ont contribué à cet effort en favorisant le recours aux modes de déplacement doux, en installant des bornes de recharge pour véhicules électriques et en faisant progressivement évoluer la motorisation de leur flotte de bus.

Toutes ces évolutions nécessitaient de renouveler la connaissance des pratiques de mobilité et de requestionner les enjeux et les besoins. C'est l'ambition de ce premier cahier de la mobilité et des autres à venir. Réalisés par l'Agence de développement et d'urbanisme du Pays de Montbéliard et l'Agence d'urbanisme du Territoire de Belfort, ils constitueront assurément une aide précieuse à la décision.

Il s'agira alors de ne pas oublier que la mobilité est « le droit des droits » car elle sous-tend l'accès à de nombreux autres droits élémentaires (droit au travail, à la santé, à l'éducation, etc.) et que toute politique en la matière doit participer d'une logique républicaine de justice sociale.



**Damien Charlet**  
Président du

**Syndicat mixte de transport Nord Franche-Comté.**



# INTRODUCTION

Le présent rapport propose une première photographie actualisée d'indicateurs socio-démographiques et de mobilité du territoire Nord Franche-Comté (NFC). Il permet de mieux comprendre les dynamiques observées sur ce bassin de vie de près de 300 000 habitants, partagé entre plusieurs intercommunalités et confronté à des enjeux structurels de vieillissement de la population, d'évolution des modes de vie et des pratiques de mobilité.

Ces éléments constituent une première base d'analyse et permettent d'identifier les grandes tendances observées depuis vingt ans, de mesurer les évolutions, et de cerner les principales mutations sociales, économiques et territoriales survenues depuis 2004.

Il convient cependant de préciser que ces résultats ne constituent qu'une base de travail initiale. Des analyses complémentaires, plus ciblées et menées à des échelles territoriales plus fines, viendront compléter cette première lecture. Ces approfondissements permettront d'éclairer les choix stratégiques à venir et de nourrir la réflexion autour des politiques de mobilité à mettre en œuvre dans les années à venir.

Ce premier cahier a donc pour vocation d'ouvrir le débat, de susciter des questionnements et d'alimenter les travaux à venir, tant en matière de mobilité que d'aménagement du territoire.



# PRÉSENTATION DE L'EMC<sup>2</sup>, OBJECTIFS & MÉTHODE

## Une EMC<sup>2</sup>, késako ?

Une Enquête Mobilité Certifiée Cerema (EMC<sup>2</sup>) permet d'obtenir une **photographie des déplacements des habitants d'un territoire**, pour un jour de semaine (hors week-end, une enquête complémentaire a d'ailleurs eu lieu pour ces jours spécifiques, sur un échantillon de population plus restreint).

L'EMC<sup>2</sup> recense l'ensemble des déplacements des **personnes de 5 ans et plus résidant sur le territoire**. Les « visiteurs » du territoire, c'est-à-dire les personnes y travaillant mais n'y habitant pas et les touristes, ne sont pas enquêtés.

### NOMBRE D'ENQUÊTÉS



5 880

### ÂGE DES ENQUÊTÉS



5 ans et plus

### MÉNAGES ENQUÊTÉS



3 895

### NOMBRE DE COMMUNES



197

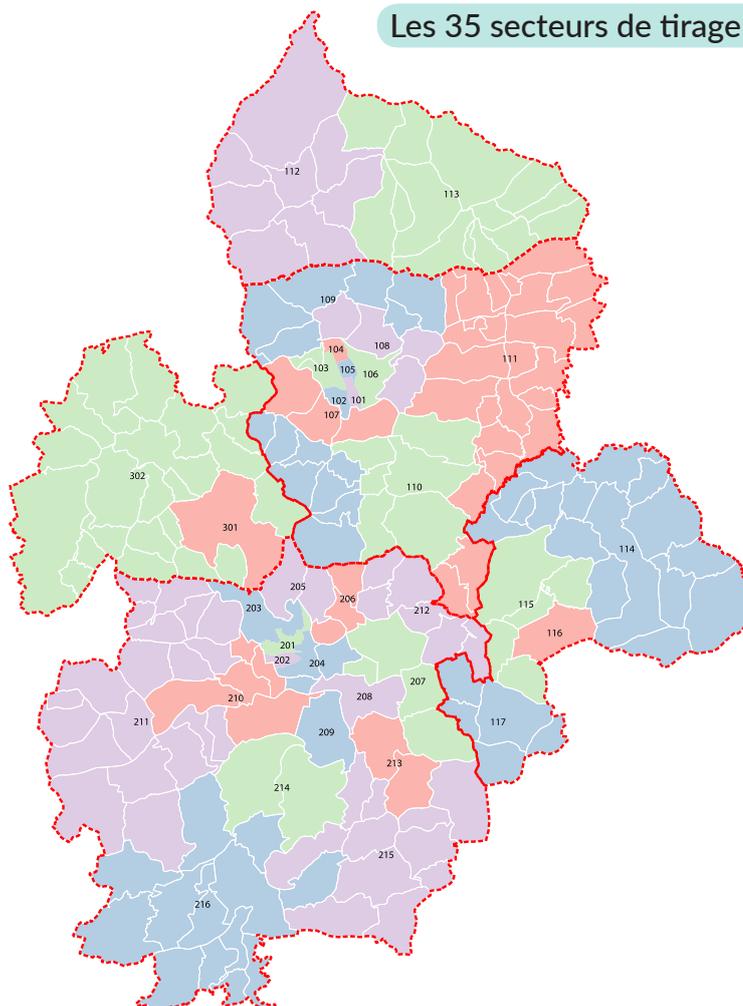
## Une EMC<sup>2</sup> dans le NFC, comment ?

L'enquête s'est déroulée pendant **12 semaines de collecte**, d'**octobre 2023 à janvier 2024**, sur le **périmètre du Pôle métropolitain Nord Franche-Comté (PMNFC)**, soit 197 communes.

Répartis dans 35 secteurs de tirage pour assurer la fiabilité statistique, **3 895 ménages** et **5 880 personnes** âgées de 5 ans et plus ont été interrogés de manière aléatoire, dont 50% en face-à-face et 50% par téléphone. Il s'agit donc d'un échantillon représentatif de la population (en matière de tranches d'âge, de genre, etc.). Cet échantillon est ensuite redressé afin d'extrapoler les résultats de l'enquête à la population totale.

Les 35 secteurs de tirage ont permis de stratifier géographiquement l'échantillon démographique et garantissent – pendant la phase de l'enquête mais aussi pendant les analyses – la représentativité du territoire. Il s'agit en effet du seuil minimal pour l'analyse des données (il n'est pas possible de réaliser une analyse sur un secteur géographique plus petit (par exemple une seule commune), la fiabilité statistique et l'anonymat n'étant plus garantis).

### Les 35 secteurs de tirage

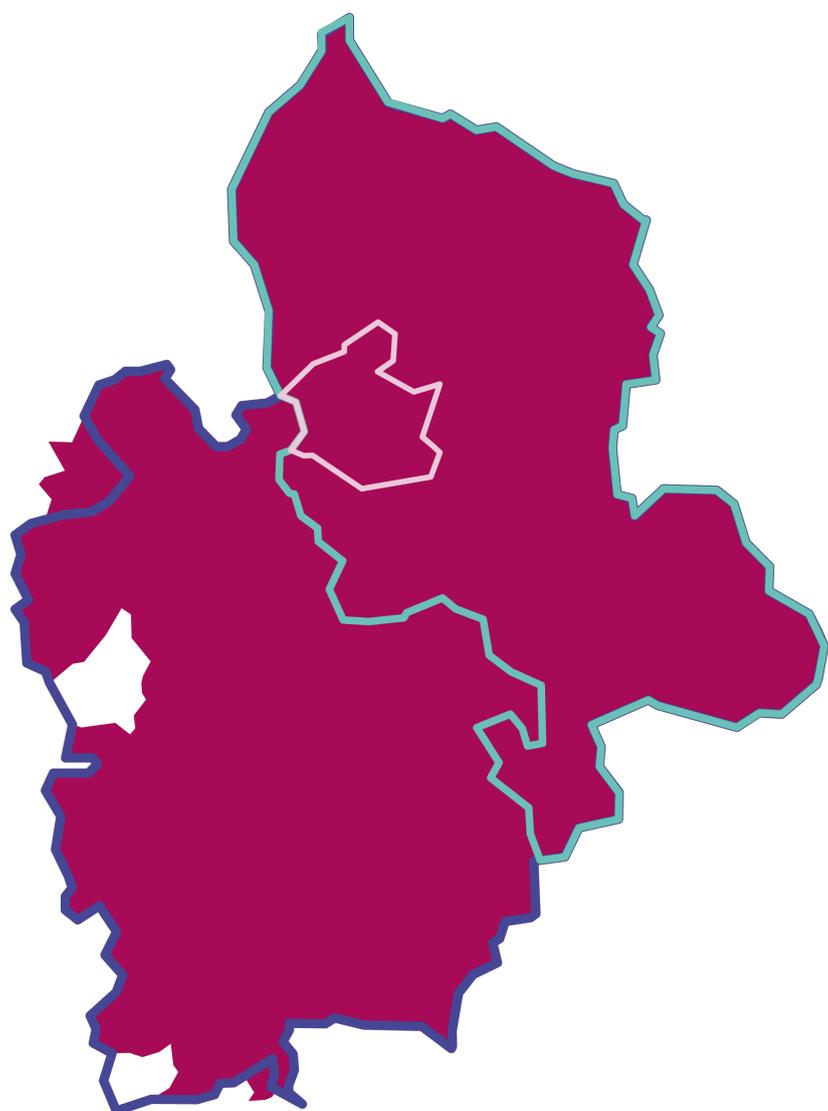


## Une EMC<sup>2</sup> dans le Nord Franche-Comté, pourquoi ?

L'EMC<sup>2</sup> **guide les choix des politiques publiques.**

La dernière enquête sur le Nord Franche-Comté remonte à **2004**. Depuis, le territoire a connu d'importantes évolutions, tant sur le plan physique que sociétal, rendant nécessaire **une mise à jour des connaissances.**

### Évolution du périmètre d'enquête de 1982 à 2024



- Périmètre 1982 : Belfort & 5 communes
- Périmètre 1992 : Belfort & 100 communes
- Périmètre 2004 : extension du périmètre au Pays de Montbéliard et au Pays d'Héricourt
- Périmètre 2024 : peu d'évolutions par rapport à 2004

# INDICATEURS SOCIO-DÉMOGRAPHIQUES DU TERRITOIRE

*Le Nord Franche-Comté, un bassin de vie de près de 300 000 habitants*

Le Nord Franche-Comté (NFC) compte **295 161 habitants** (résidents recensés pour l'enquête) dont 279 071 habitants âgés de 5 ans et plus, soit un nombre de résidents recensés relativement stable par rapport à 2004 (293 332).

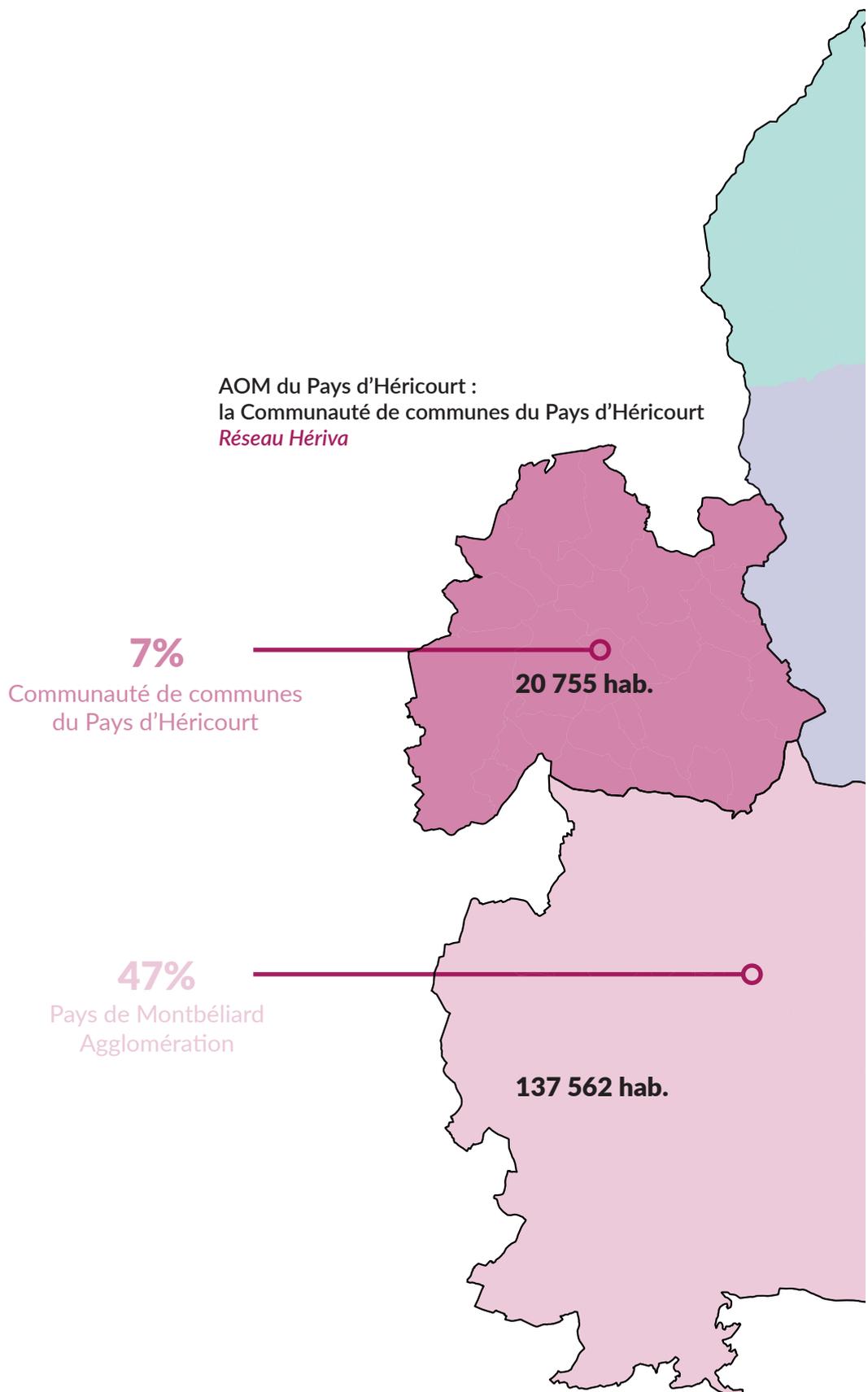
Parmi ces 295 161 habitants :

- 47% résident dans le Pays de Montbéliard,
- 34% dans le Grand Belfort,
- 8% dans le Sud Territoire,
- 7% dans le Pays d'Héricourt,
- 5% dans les Vosges du sud.

Les 3 intercommunalités du Territoire de Belfort sont regroupées en une seule Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM) : le syndicat mixte des transports en commun. Les deux autres intercommunalités (Pays d'Héricourt et Pays de Montbéliard) sont les deux autres AOM du périmètre d'enquête.

## L'origine des données

Ces chiffres sont issus de l'enquête et ne correspondent pas exactement aux données de recensement de l'INSEE. Dans l'EMC<sup>2</sup>, seules les personnes des ménages, vivant dans un logement « classique » sont recensées, contrairement à l'INSEE qui recense également les personnes vivant en communauté (EHPAD, foyers, résidences sociales), dans les bases militaires, les établissements pénitentiaires et les communautés religieuses.



# 295 161

habitants



AOM du Territoire de Belfort :  
le syndicat mixte des transports en commun du  
Territoire de Belfort  
*Réseau Optymo*  
(136 844 hab.)

14 686 hab.

5%

Communauté de communes  
des Vosges du sud

98 910 hab.

34%

Grand Belfort  
Communauté d'Agglomération

23 247 hab.

8%

Communauté de communes  
du Sud Territoire

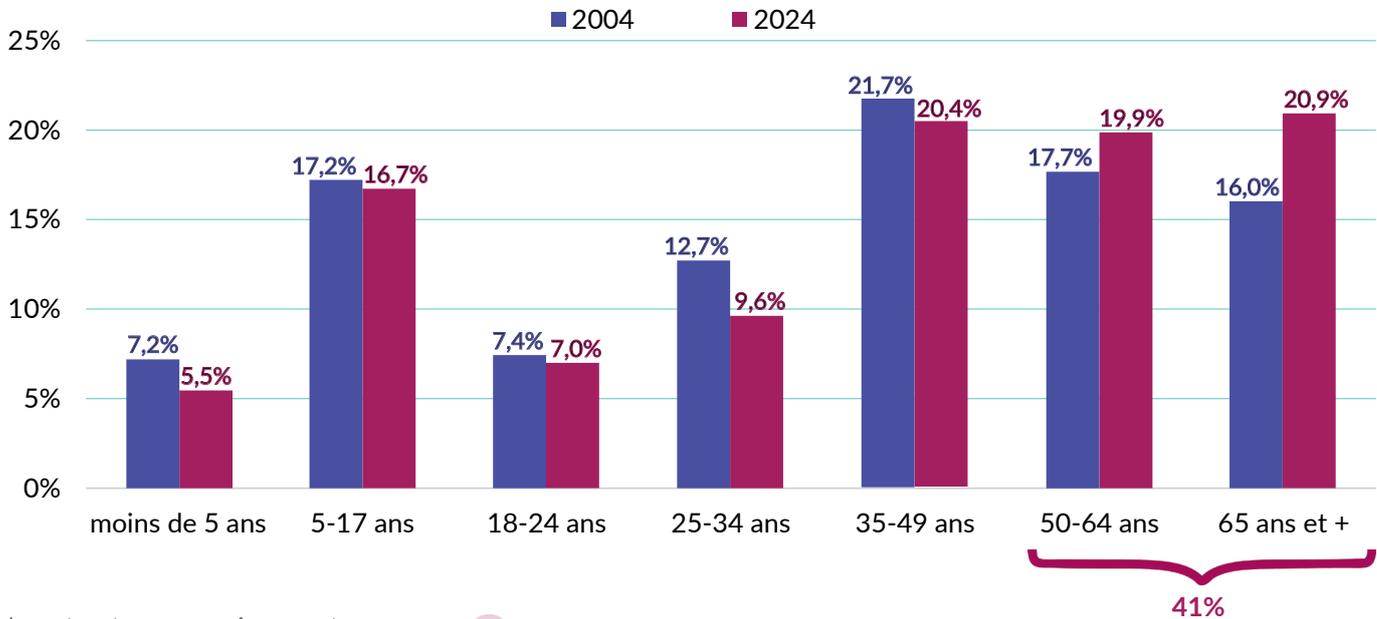
AOM du Pays de Montbéliard :  
Pays de Montbéliard Agglomération  
*Réseau évolitY*

### L'effet des arrondis

Dans l'ensemble du document, la somme des pourcentages n'est pas forcément égale à 100%. Cela s'explique par l'effet des arrondis et l'effet de la catégorie « autre » comme par exemple « autre transport » ou « autre motif », dont les pourcentages sont trop faibles pour être représentés.

41% des habitants ont 50 ans ou plus

Évolution démographique par tranche d'âge, entre l'enquête de 2004 et celle de 2024



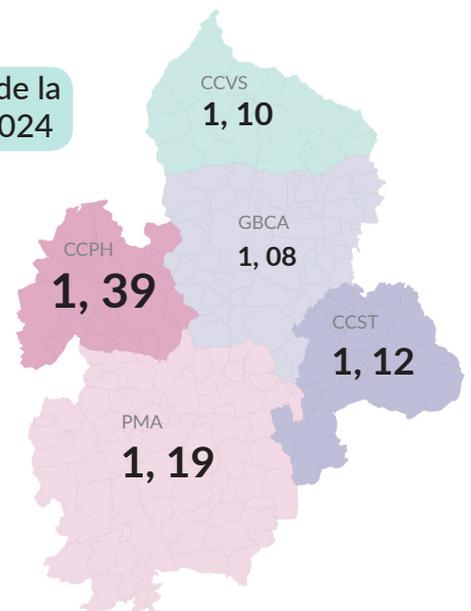
La structure par âge met en évidence un vieillissement de la population. **En vingt ans, la part des 65 ans et plus est passée de 16% à 21%** (soit une hausse de 5 points depuis 2004), tandis que celle des jeunes actifs (25-34 ans et 35-49 ans) est en baisse, ayant pour conséquence une diminution du nombre d'enfants (moins de 5 ans).

Ce vieillissement démographique s'inscrit dans une tendance nationale, en grande partie liée à la génération du baby-boom (née entre 1946 et 1964), âgée aujourd'hui de 60 ans et plus.

**Cette dynamique pourrait se poursuivre dans les années à venir** puisque la part des 50-64 ans a également augmenté. Ces évolutions démographiques sont importantes lorsqu'on parle de mobilité sur le territoire. En effet, l'âge est un critère déterminant dans les pratiques de mobilité, comme analysé dans ce document, page 14.

**1,16**  
 personne âgée de 60 ans et plus pour une personne âgée de moins de 20 ans sur le territoire du NFC

Carte de l'indice de vieillissement de la population du territoire NFC en 2024

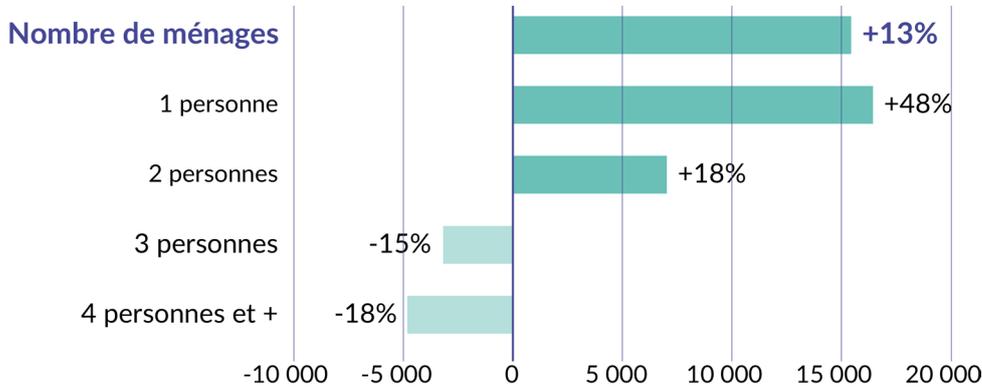


L'indice de vieillissement est le nombre de personnes âgées de 60 ans et plus rapporté au nombre de jeunes de moins de 20 ans.

- Un **indice = 1** : indique que **les 60 ans et plus et les moins de 20 ans sont présents dans les mêmes proportions sur le territoire.**
- Un **indice < 1** : indique que **la population connaît un rajeunissement** (plus l'indice est faible plus le rapport est favorable aux jeunes).
- Un **indice > 1** : indique que **la population est vieillissante** (plus l'indice est élevé plus le rapport est favorable aux personnes âgées).

## Plus de ménages qu'il y a 20 ans, mais de taille plus petite

### Évolution du nombre et de la taille des ménages entre 2004 et 2024



Le territoire NFC compte environ 136 200 ménages, avec une taille moyenne de **2,17 personnes par ménage**.

Depuis 2004, **le nombre de ménages a progressé de 12,8%**, soit 15 400 ménages supplémentaires en 20 ans. À l'inverse, **leur taille diminue**, passant de 2,43 à 2,17 personnes par ménage, soit une baisse de 11%.

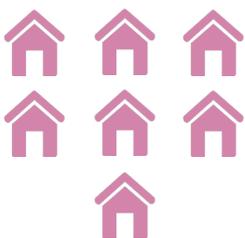
Cette dynamique s'explique par le phénomène de desserrement des ménages, lié à plusieurs facteurs : l'allongement de la durée de vie, l'augmentation de séparations des couples, la hausse du nombre de personnes célibataires, etc.

### 2004

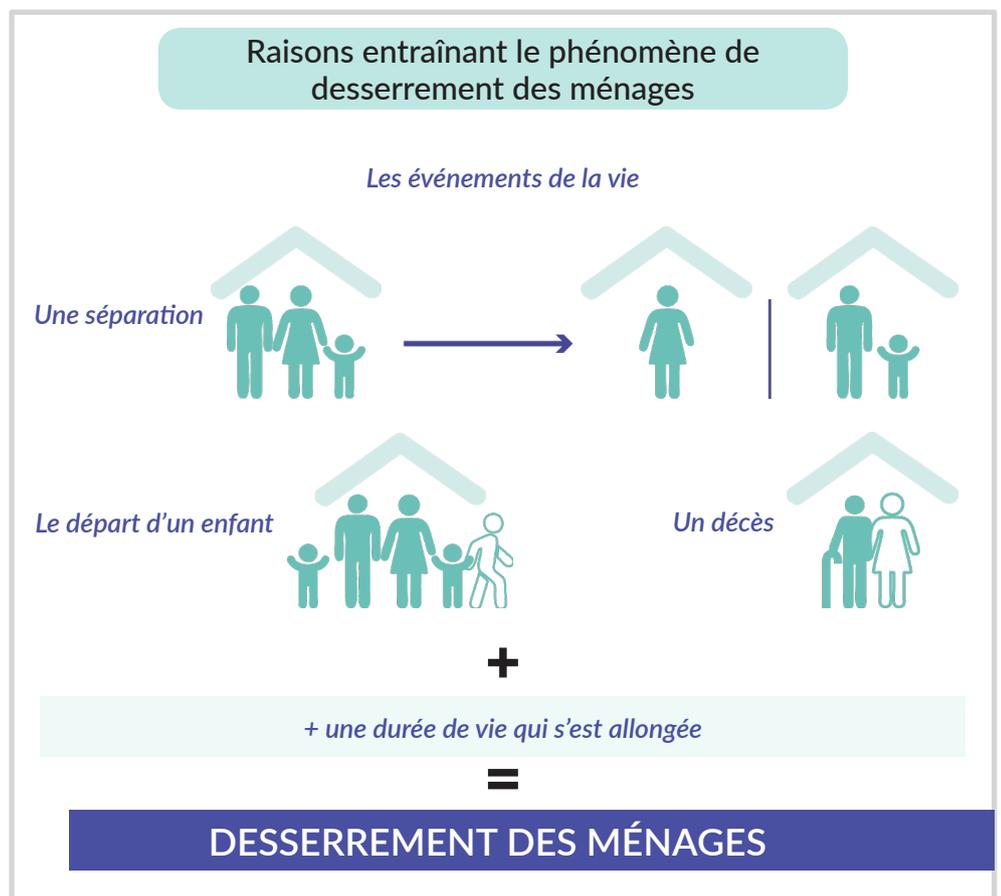


**+ 13%** de ménages

### 2024



L'augmentation du nombre de ménages sur le territoire s'accompagne d'un phénomène de dispersion, qui influe sur les mobilités en éloignant notamment lieu de résidence et lieux d'activités.



## 279 071 personnes recensées âgées de 5 ans et plus dans le PMNFC

en rouge : depuis 2004

 Autres occupations\*  
+950 (+21%)

 Personnes au foyer  
-8 800 (-44%)

 Étudiants, apprentissage,  
formation & stage  
+2 200 (+45%)

 Chômeurs / recherche  
d'emploi  
+5 200 (+38%)

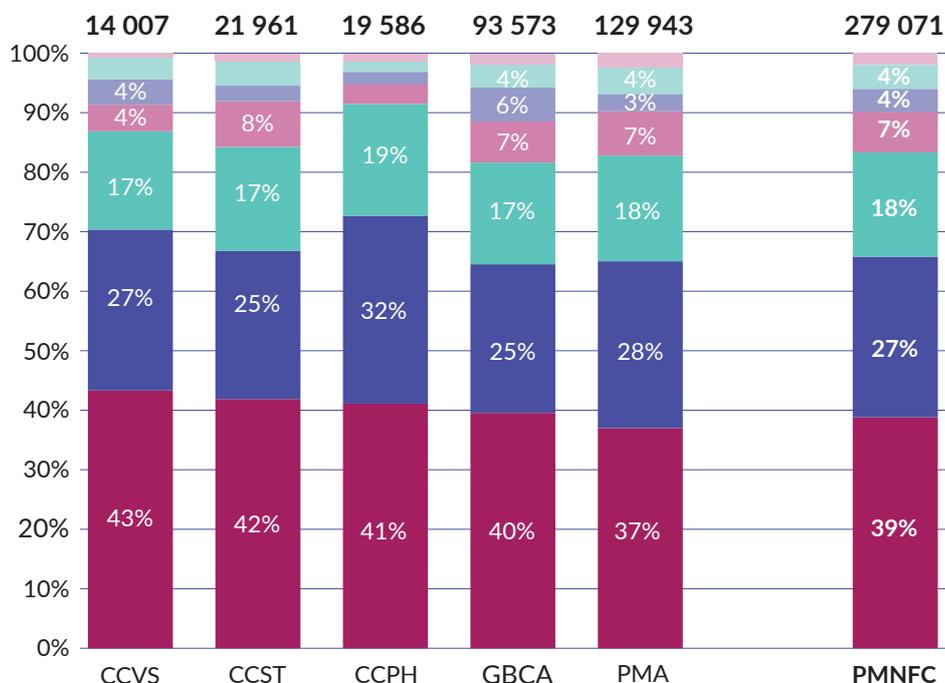
 Scolaires, jusqu'au BAC  
-3 700 (-7%)

 Retraités  
+15 700 (+26%)

 Actifs occupés  
-6 000 (-5%)

\*maladie longue durée, personne au RSA ne recherchant pas d'emploi, etc.

### Statut d'occupation des personnes âgées de 5 ans et plus



**Exemple de lecture :** Parmi les 14 007 habitants (résidents recensés pour l'enquête) de la CCVS âgés de 5 ans et +, 43% sont des actifs occupés

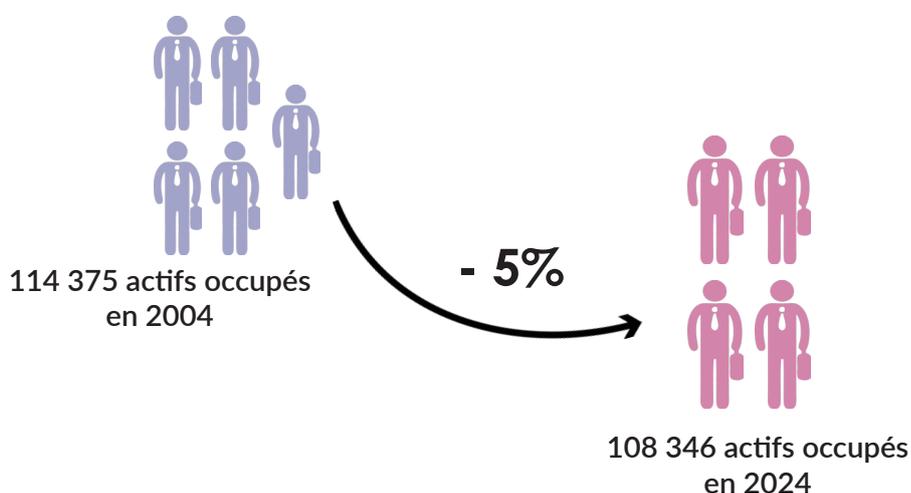
Parmi les 279 071 personnes recensées âgées de 5 ans et plus dans le territoire NFC, **108 346 sont des actifs occupés** (dont 86% travaillent à plein temps et 14% à temps partiel).

Depuis 2004, **le nombre d'actifs occupés a diminué de 5%**, soit une baisse d'environ 6 000 personnes.

Cela s'explique en partie par le vieillissement de la population : la génération née entre 1946 et 1964, plus nombreuse (les enfants du baby-boom, désormais à la retraite), est progressivement remplacée par des générations moins nombreuses (en raison du faible taux de natalité après 1964).

La seconde explication vient de la structure économique du territoire. **Le nombre d'emplois a fortement diminué depuis 2004**, ce qui entraîne de fait une baisse du nombre d'actifs occupés.

### Environ 108 300 actifs occupés, un recul de 5% depuis 2004



# LE NOMBRE DE DÉPLACEMENTS PAR JOUR ET PAR PERSONNE

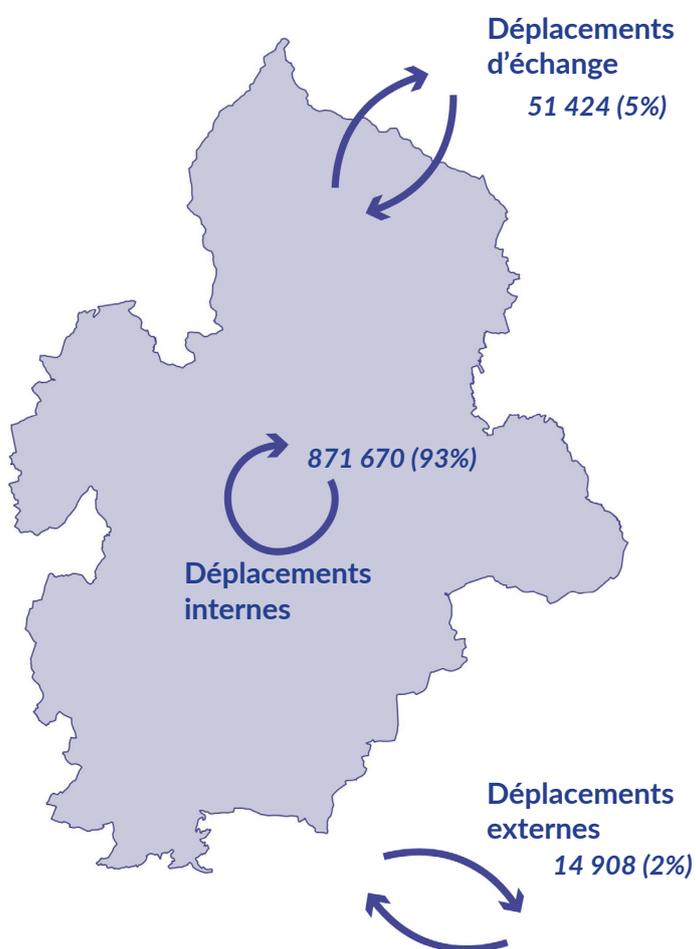
## Des habitants moins mobiles qu'il y a 20 ans

Un **déplacement** est l'**action**, pour **une personne, de se rendre d'un lieu** (origine) **à un autre** (destination) **pour réaliser une activité** (motif). Il peut s'effectuer avec **plusieurs modes de transport**. Les déplacements recensés dans le cadre de l'enquête Nord Franche Comté sont ceux réalisés par les habitants du territoire, les déplacements des visiteurs ou non-résidents ne sont donc pas comptabilisés.

**Déplacement interne** : il s'agit des déplacements effectués à l'intérieur du périmètre d'enquête, dont l'origine et la destination se trouvent au sein du périmètre d'enquête.

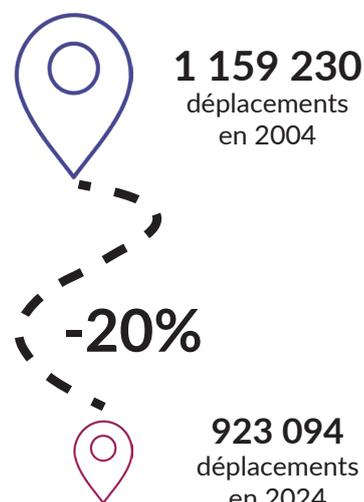
**Déplacement d'** : il s'agit des déplacements dont seule l'origine ou la destination est située dans le périmètre d'enquête.

**Déplacement externe** : il s'agit des déplacements dont ni l'origine ni la destination ne sont situées dans le périmètre d'enquête.



**938 002 déplacements** sont effectués par jour\* par les résidents du territoire, dont 14 900 déplacements externes, soit **923 094 déplacements en lien avec le territoire**. Cela représente une baisse de 20% du nombre de déplacements par rapport à 2004. La population étant relativement stable, cette baisse signifie que **les habitants se déplacent moins qu'il y a 20 ans**.

En 2024, les habitants du territoire NFC font en moyenne **3,3 déplacements** chacun par jour, soit un déplacement de moins qu'il y a 20 ans (4,3 en 2004). Cette baisse, également mesurée sur d'autres territoires, est relativement marquée dans le Nord Franche-Comté.



Cette baisse s'explique par plusieurs phénomènes : les changements de **pratiques sociétales** qui modifient la mobilité (télétravail, e-commerce, etc.), **l'augmentation du nombre d'immobiles** (personnes ne sortant pas de chez eux de la journée), de 11 à 13%, et **le vieillissement de la population** (augmentation du nombre de personnes âgées de 65 ans et plus) avec une mobilité plus faible pour cette tranche d'âge.

\* en moyenne, hors week-end

## Mobilité, immobilité et hypermobilité par EPCI et par âge

**Mobilité** : nombre moyen de déplacements réalisés par jour et par personne.

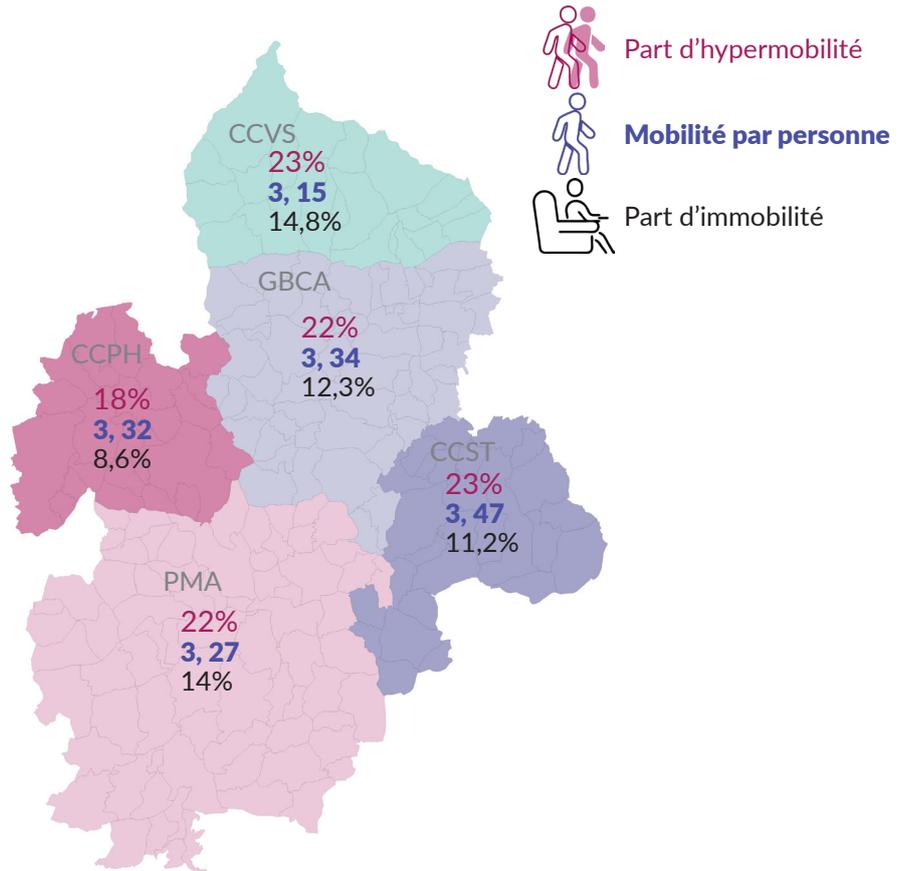
**Immobilité** : fait de ne pas sortir de chez soi pour quelque motif que ce soit.

- Une personne est considérée **hypermobile à compter de 5 déplacements par jour**.
- Une personne est considérée comme **immobile lorsqu'elle n'effectue aucun déplacement au quotidien**.

La mobilité varie selon les EPCI du territoire, entre **3,15 et 3,47 déplacements par personne**.

Elle est également **liée à la forte variabilité du taux d'immobiles, allant de 9% à près de 15%**, les EPCI avec la plus faible mobilité par personne étant ceux qui enregistrent la plus grande part d'immobilité.

La mobilité varie également selon l'âge des habitants. **Les 35-49 ans sont les plus mobiles**, cette tranche d'âge correspondant à une période de vie particulièrement active sur les plans professionnel, personnel et familial. À l'inverse, les personnes âgées de 65 ans et plus sont les plus sédentaires, avec un quart d'entre elles ne se déplaçant pas.

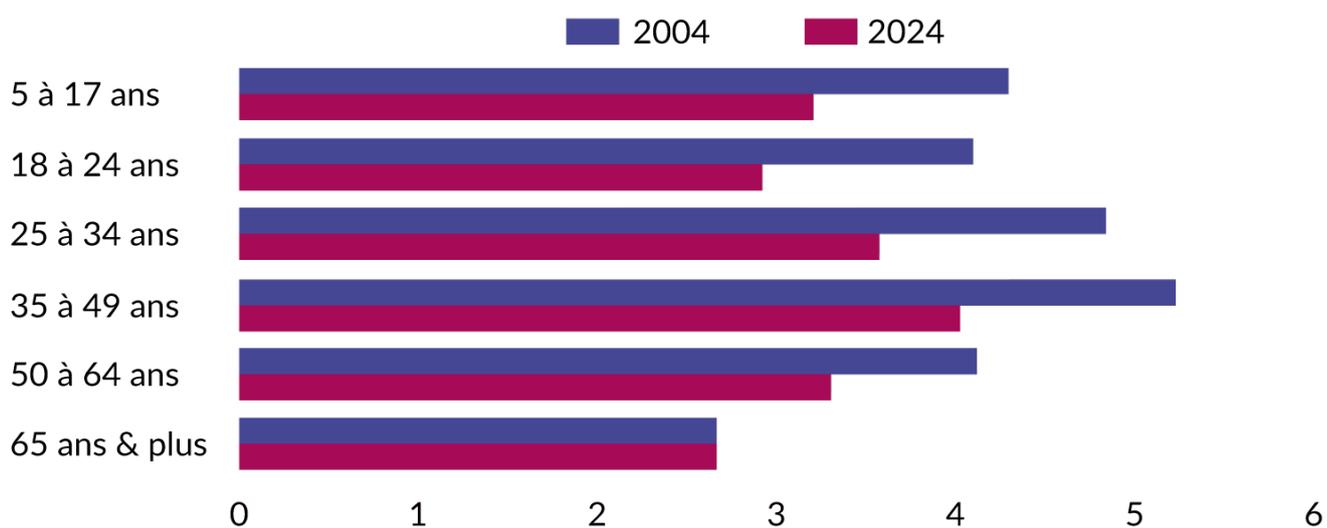


**Ces disparités existaient déjà en 2004 et se sont nettement réduites depuis.**

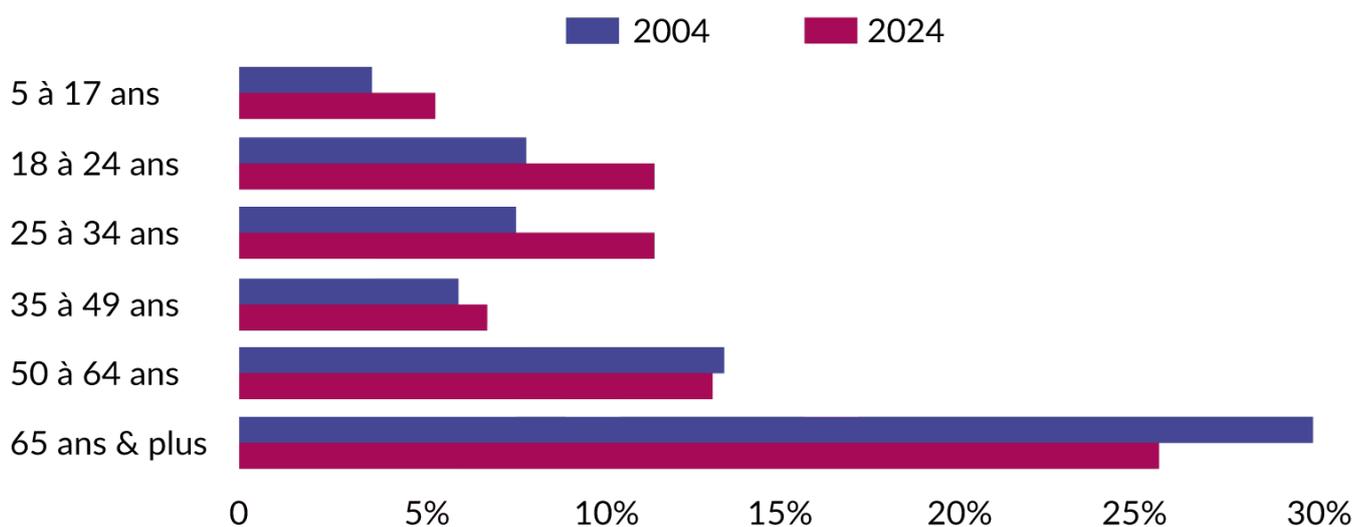
En effet, la mobilité a diminué pour l'ensemble des classes d'âge, à l'exception des 65 ans et plus. Par ailleurs, **la proportion de personnes immobiles dans cette dernière catégorie est passée de 30% en 2004 à 25% en 2024**, alors qu'elle a augmenté chez les autres tranches d'âge.

À l'inverse, le territoire compte environ 22% d'hypermobiles (5 déplacements et plus dans la journée). Un taux 1,8 fois moins élevé qu'en 2004 (39%), qui s'explique notamment par les évolutions évoquées précédemment et qui explique la baisse de la mobilité globale.

### Nombre de déplacements par jour et par tranche d'âge en 2004 et 2024



### Taux d'immobilité par tranche d'âge en 2004 et 2024





# LES ÉQUIPEMENTS DES MÉNAGES

617 voitures à disposition pour 1 000 habitants, un taux de motorisation élevé

Au total, les résidents du territoire NFC disposent d'un parc d'environ **182 000 voitures particulières**, soit une moyenne de **617 voitures pour 1 000 habitants**.

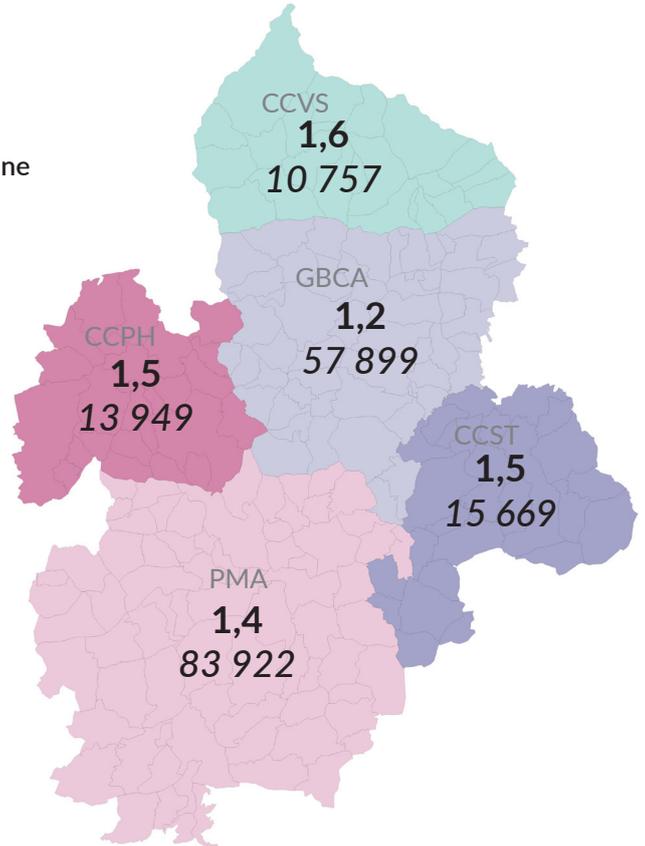
Le nombre moyen de voitures par ménage est de **1,35**. Ce taux varie selon les EPCI et la taille des ménages : de 1,2 dans le Grand Belfort (2,1 personnes par ménage) à 1,6 dans la Communauté de communes des Vosges du sud (2,2 pers/ménage).

Depuis 2004, ce niveau d'équipement reste globalement stable, alors que la taille des ménages a diminué de 11% et que la part des ménages d'une personne a fortement augmenté (de 29% à 37%). Il y a donc autant de voitures par ménage qu'en 2004, alors qu'il y a moins de personnes par ménage.

## Nombre de voitures par EPCI et par ménage

**1,35**

voiture par ménage en moyenne sur le territoire du PMNFC

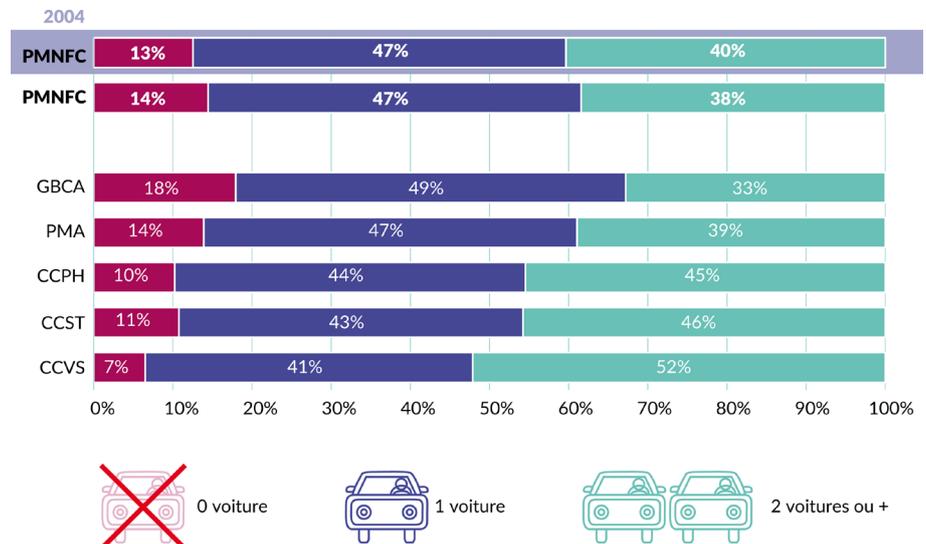


Les ménages sont globalement multi-motorisés puisque **38% d'entre eux possèdent au moins deux voitures**. Selon les secteurs géographiques, les ménages peu ou non équipés en voiture se concentrent principalement dans les zones urbaines denses.

A contrario, plus on s'éloigne des pôles urbains, plus le taux d'équipement automobile est élevé (dans les zones périphériques ou rurales).

Cela s'explique à la fois par la **capacité à stationner des véhicules plus facilement** en zone périurbaine ou rurale qu'en zone urbaine et par l'**intensité modérée de l'offre de services** (TER ou transports collectifs urbains).

## Répartition des ménages selon les voitures à disposition par EPCI



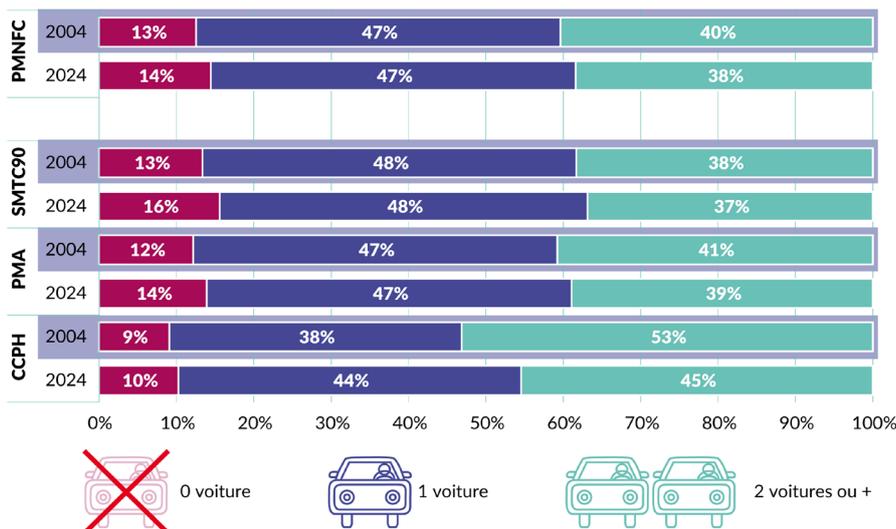
0 voiture



1 voiture



2 voitures ou +



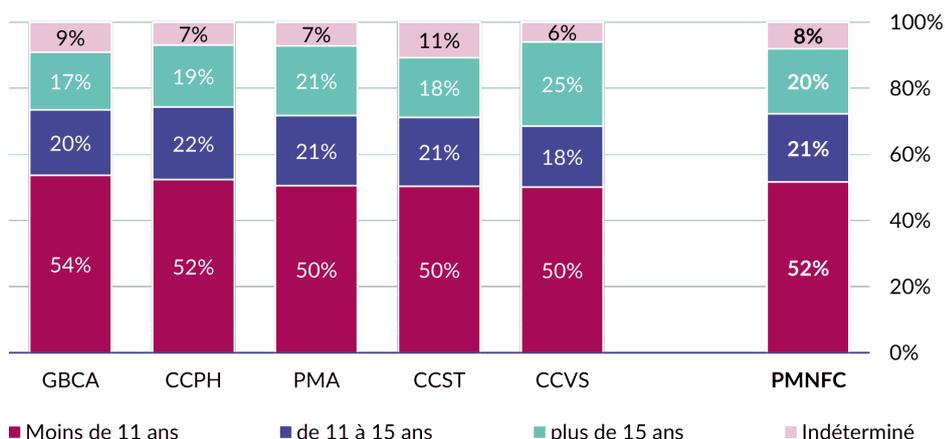
Répartition des ménages selon les voitures à disposition par AOM

Près de la moitié du parc automobile a moins de 11 ans, et 95% des voitures sont thermiques

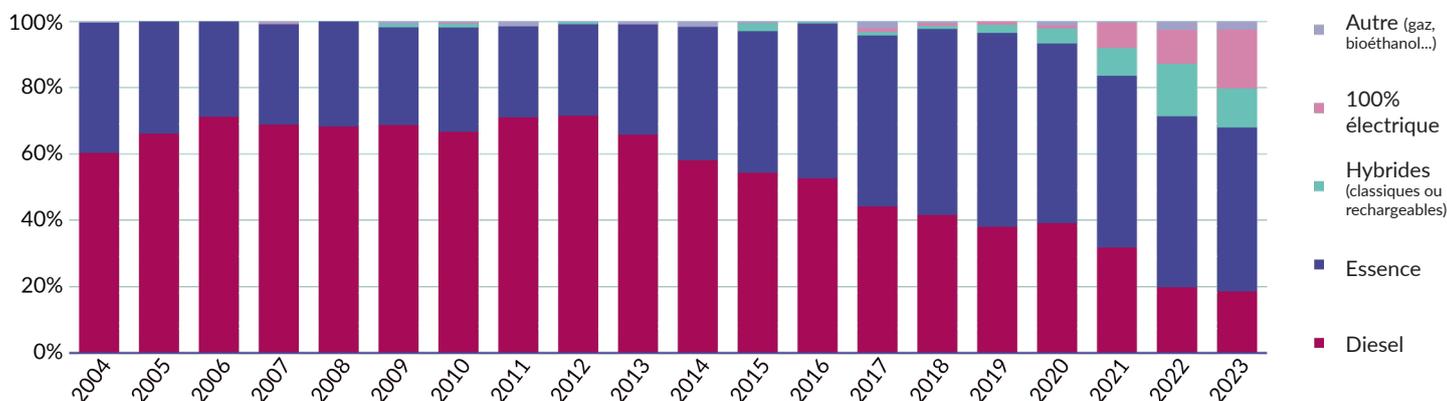
52% du parc automobile dans le NFC a été mis en circulation entre 2013 et 2023. Les voitures immatriculées avant 2008 (plus de 15 ans) représentent 20% du parc.

95% du parc est constitué de véhicules thermiques, avec 53% fonctionnant au diesel et 42% à l'essence. Les voitures hybrides (classiques ou rechargeables) et 100% électriques représentent respectivement 2,2% et 1,6% du parc.

Âge du parc automobile



Poids du parc automobile NFC par type d'énergie et année de première mise en circulation depuis 2004



À ce jour, les motorisations thermiques (diesel et essence) restent largement majoritaires dans le parc automobile du NFC, représentant 92% des véhicules de moins de 11 ans. Toutefois, une diminution progressive de leur part est observée ces dernières années, au profit des voitures hybrides et 100% électriques, qui se développent essentiellement depuis 2020.



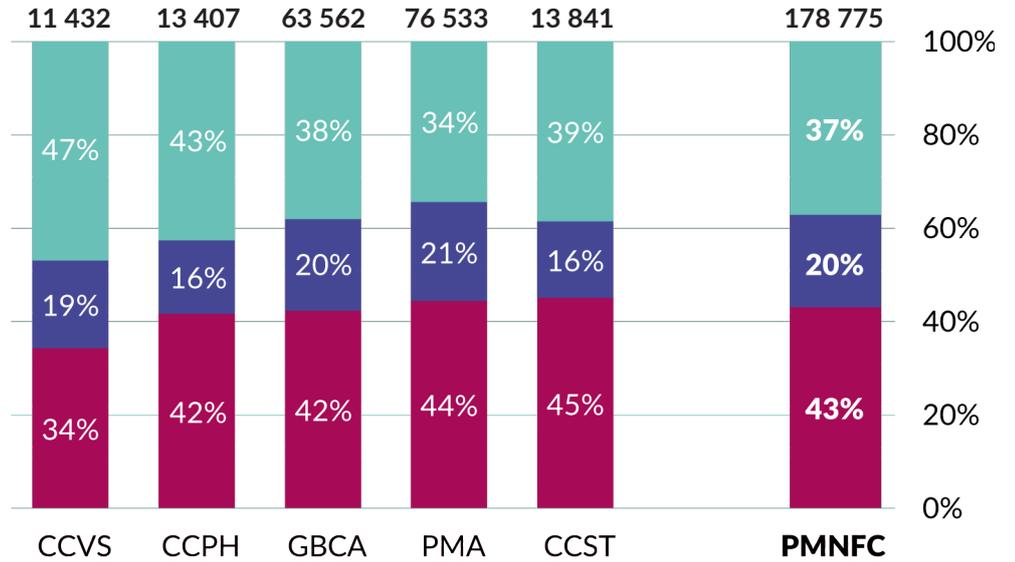
## Autant de vélos que de voitures sur le territoire NFC : 1,3 vélo à disposition par ménage

On compte presque autant de vélos que de voitures : environ **178 700 vélos à disposition des ménages**, dont **18 900 à assistance électrique, soit 11% du parc total**. Le territoire NFC affiche un taux d'équipement assez important en vélo, avec en moyenne 1,3 vélo par ménage.

À l'échelle des EPCI, le taux d'équipement varie de 1,22 vélo par ménage dans le Pays de Montbéliard Agglomération à 1,74 dans la Communauté de communes des Vosges du sud.

En proportion, **57% des ménages du territoire disposent d'au moins un vélo** (soit près de 3 ménages sur 5).

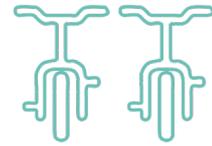
### Nombre de vélos et parts des ménages en fonction de leur taux d'équipement par EPCI



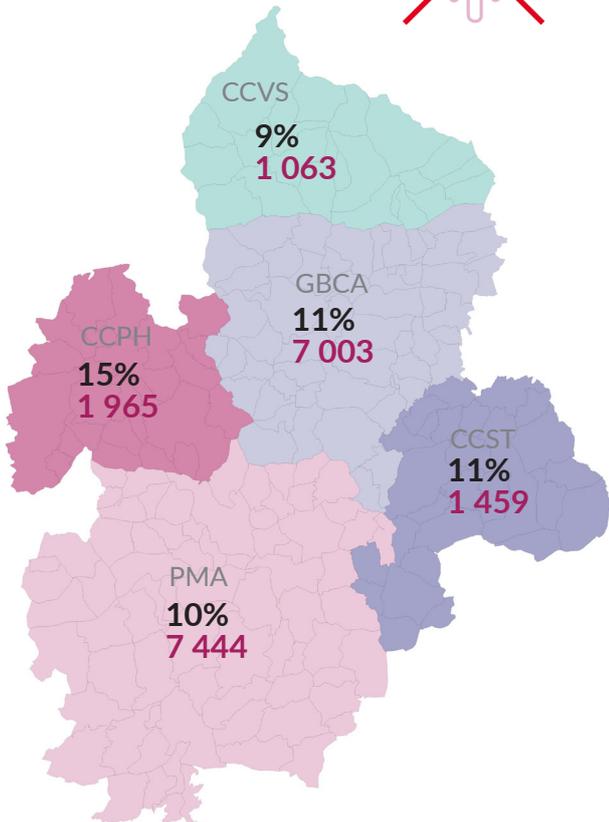
0 vélo



1 vélo

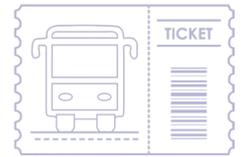


2 vélos ou +



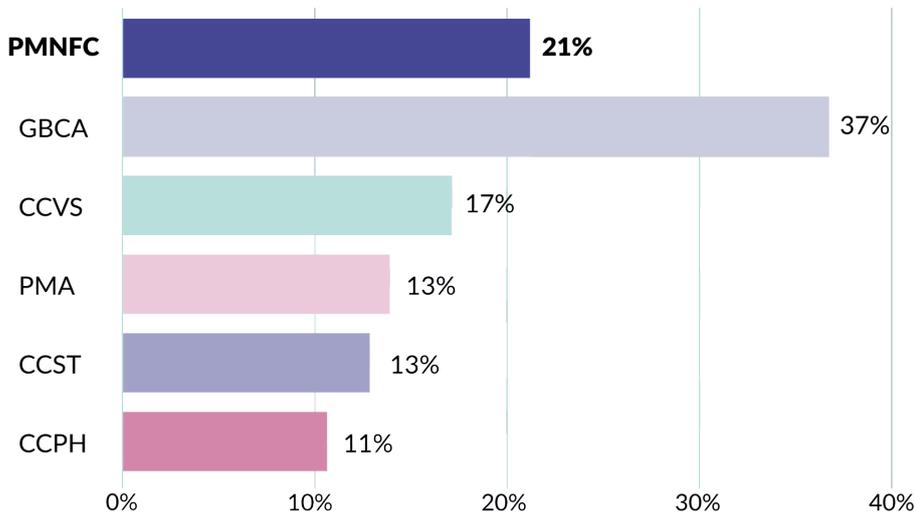
### Nombre et part de vélos à assistance électrique sur le territoire du PMNFC

**11% (18 934)**  
des vélos du territoire du PMNFC sont à assistance électrique



## 21% des personnes âgées de 5 ans et plus ont un abonnement de transports en commun (TC) valide

### Part des personnes âgées de 5 ans et plus ayant un abonnement TC valide

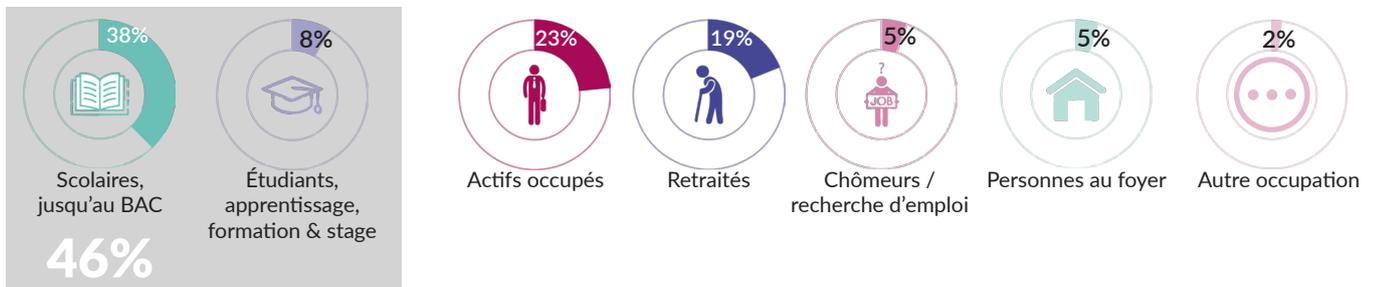


Parmi les **279 071 personnes âgées de 5 ans et plus**, **21% disposent d'un abonnement aux transports collectifs**, soit 59 213 personnes (dont 53% de femmes).

Sur le territoire, le taux d'abonnement varie de 11% dans la Communauté de communes du Pays d'Héricourt à 37% dans le Grand Belfort.

Le SMTC 90 propose le Pass Optymo gratuitement et non sous forme d'abonnement, ce qui peut expliquer pour partie la part de possession plus élevée. Le Pays d'Héricourt ne propose pas non plus d'abonnement mais l'achat de titre unitaire après inscription à un registre. En outre, les habitants du Pays d'Héricourt peuvent tout à fait posséder un Pass Optymo, un abonnement évoliY ou TER.

## Les scolaires et les étudiants représentent près de la moitié des abonnés



	AOM	SMTC90	PMA	CCPH
Scolaires jusqu'au BAC		30%	53%	61%
Étudiants, apprentissage, formation, stage		9%	7%	7%
Actifs occupés		27%	16%	21%
Retraités		22%	13%	9%
Chômeurs / recherche d'emploi		6%	4%	2%
Personnes au foyer		5%	4%	0%
Autre occupation		2%	3%	0%

Par tranche d'âge, **les jeunes de moins de 25 ans et les personnes âgées de 65 ans et plus sont les principaux abonnés des TC**. Ils représentent respectivement 50% (dont 39% ont moins de 18 ans) et 16% des abonnés, soit au total plus de trois abonnés sur cinq (66%).

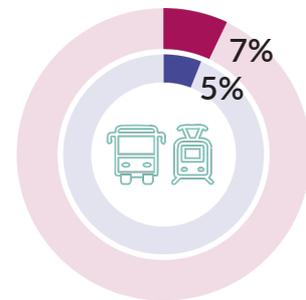
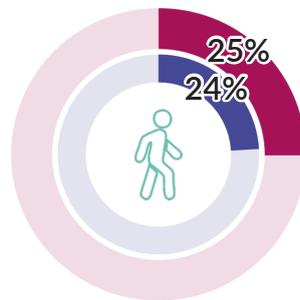
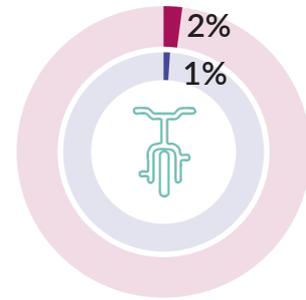
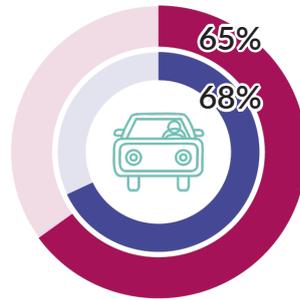
**58% des abonnés n'ont pas (encore) le permis de conduire**, alors qu'ils ne représentent que 28% de la population totale. Ce sont donc principalement des **usagers captifs qui disposent d'un abonnement**.

**Remarque :** disposer d'un vélo ou d'un abonnement aux transports en commun ne signifie pas forcément qu'il est utilisé. Un territoire peut avoir un taux d'équipement en vélos (ou abonnement TC) élevé, mais un usage faible, et inversement.

# LES PARTS MODALES DU NFC

Des habitudes qui évoluent très lentement...

En vingt ans, le territoire enregistre une **légère baisse de l'usage de la voiture**, au profit des transports en commun et des modes doux (marche et vélo). L'augmentation de l'usage des Transports Collectifs Urbains ((TCU) Optymo, évolitY et Hériva), de 3% à 5%, est en partie due à un report des anciens TC scolaires vers les TCU. Suite à l'enquête de 2004, le territoire a connu **le développement du réseau de TCU** dès 2007 pour Optymo dans le Territoire de Belfort, et par la création d'Hériva en 2014 dans le Pays d'Héricourt, la transformation du réseau évolitY en 2019 et l'élargissement du Transport À la Demande (TAD) dans le Pays de Montbéliard notamment du fait de la fusion des EPCI suite à la loi NOTRe. Ainsi, **la proportion de personnes couvertes par le réseau urbain a augmenté depuis 2004**.



Ensemble TC = TC urbains, train (TER, TGV), mais aussi réseau des bus scolaires.

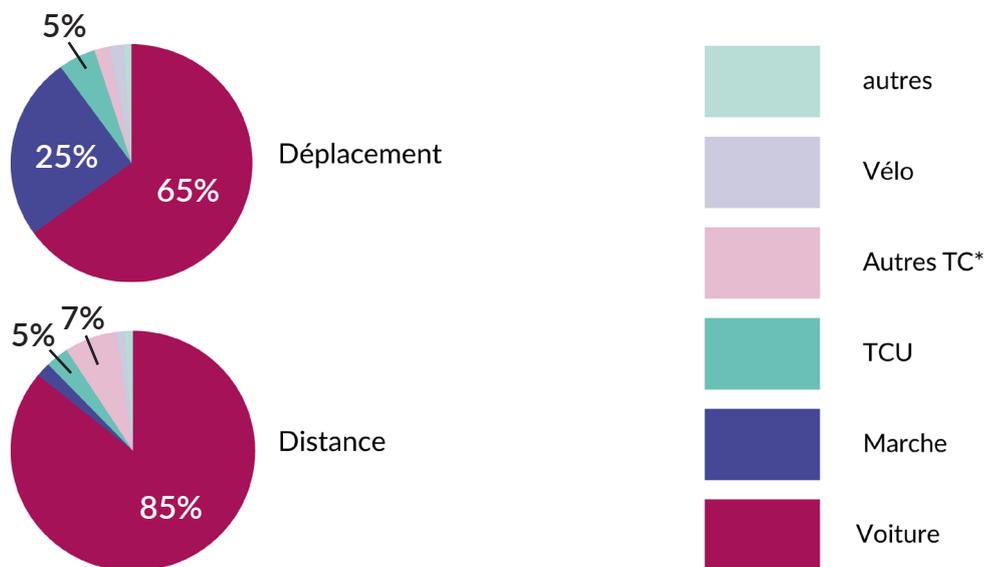
■ 2004 ■ 2024

Pour autant, **plus de 7 résidents sur 10 affirment ne jamais utiliser les réseaux de transports collectifs urbains** et seulement 13% mentionnent l'utiliser plusieurs fois par semaine. **Le potentiel d'usagers\* est donc conséquent pour les AOM**.

Malgré la baisse de la part modale de la voiture, **elle reste le mode majoritaire utilisé pour les déplacements, puisqu'elle concerne 2 déplacements sur 3**. Au regard des distances parcourues (près de 9 millions de kilomètres), la voiture permet de parcourir **85% des kilomètres effectués**, tandis que la marche représente seulement 2%.

Il reste toutefois compliqué d'expliquer entièrement la façon dont s'effectuent les reports modaux et quelles en sont précisément les raisons.

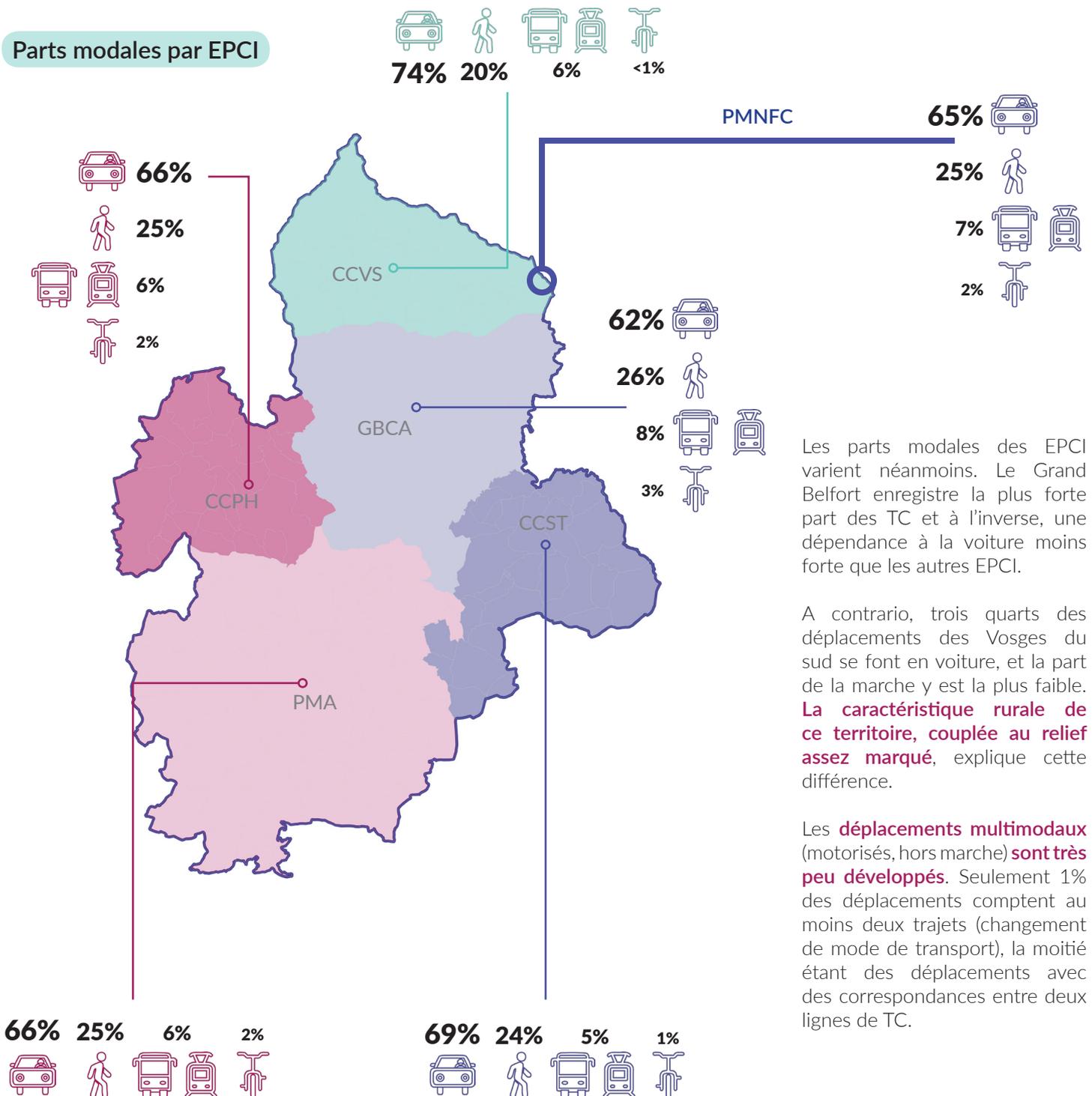
...la voiture reste le mode majoritaire utilisé pour les déplacements



\* Une analyse des profils « non utilisateurs » et des freins associés sera réalisée ultérieurement. Autres TC = train (TER, TGV), mais aussi réseau des bus scolaires.

**Modes de déplacements** : moyens de transport pouvant être utilisés pour se déplacer. Une trentaine sont identifiés dans l'enquête, mais ils sont généralement regroupés en 6 classes pour l'analyse.

**Part modale** : répartition des déplacements selon le mode utilisé.



Les parts modales des EPCI varient néanmoins. Le Grand Belfort enregistre la plus forte part des TC et à l'inverse, une dépendance à la voiture moins forte que les autres EPCI.

A contrario, trois quarts des déplacements des Vosges du sud se font en voiture, et la part de la marche y est la plus faible. **La caractéristique rurale de ce territoire, couplée au relief assez marqué**, explique cette différence.

Les **déplacements multimodaux** (motorisés, hors marche) **sont très peu développés**. Seulement 1% des déplacements comptent au moins deux trajets (changement de mode de transport), la moitié étant des déplacements avec des correspondances entre deux lignes de TC.

**Remarque** : La somme ne peut pas faire 100% car il y a une catégorie « autres transports » et parfois cela peut dépasser 100 en raison des arrondis.

# LES MOTIFS DE DÉPLACEMENT

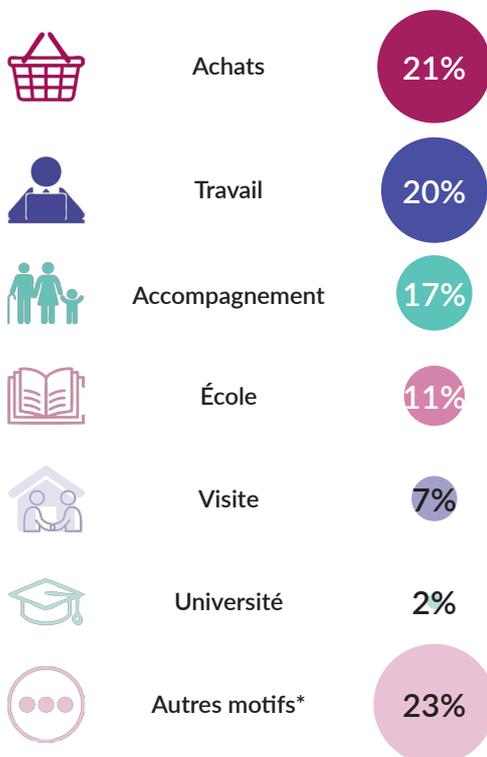
## Le domicile, pivot des déplacements

82% des déplacements ont pour origine ou destination le domicile, soit 4 déplacements sur 5.

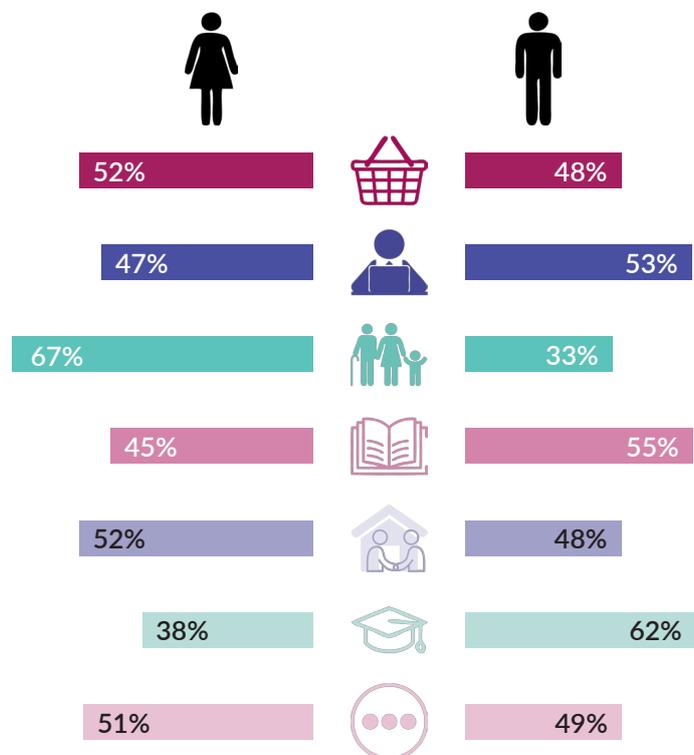
Les 18 % restants, qualifiés de « secondaires », sont ceux dont le domicile n'est ni l'origine ni la destination. En 2004, ces déplacements secondaires représentaient 22% des déplacements, le retour au domicile est donc plus marqué aujourd'hui et les boucles (enchaînement de déplacements sans retour au domicile) sont moins nombreuses.

## Les achats, suivi de très près par le travail, premier motif de déplacement sur le territoire

### Répartition des déplacements selon les motifs à destination (hors retours au domicile)



### Répartition par sexe des déplacements selon les motifs à destination par sexe



\*Parmi les 23% de la catégorie « autres motifs » (soit 123 668 déplacements), plus de la moitié (55%) correspond à des déplacements liés aux loisirs et à la pratique d'un sport (29%), ainsi qu'à la promenade, au lèche-vitrines ou aux leçons de conduite (26%). Suivis de ceux effectués pour la santé (13%, notamment pour recevoir des soins), les démarches autres que la recherche d'emploi (12%), ou encore pour se restaurer hors du domicile (10%). Le reste (10%) regroupe des motifs divers : tournée de magasin sans achat, garde d'enfant(s), recherche d'emploi, etc.

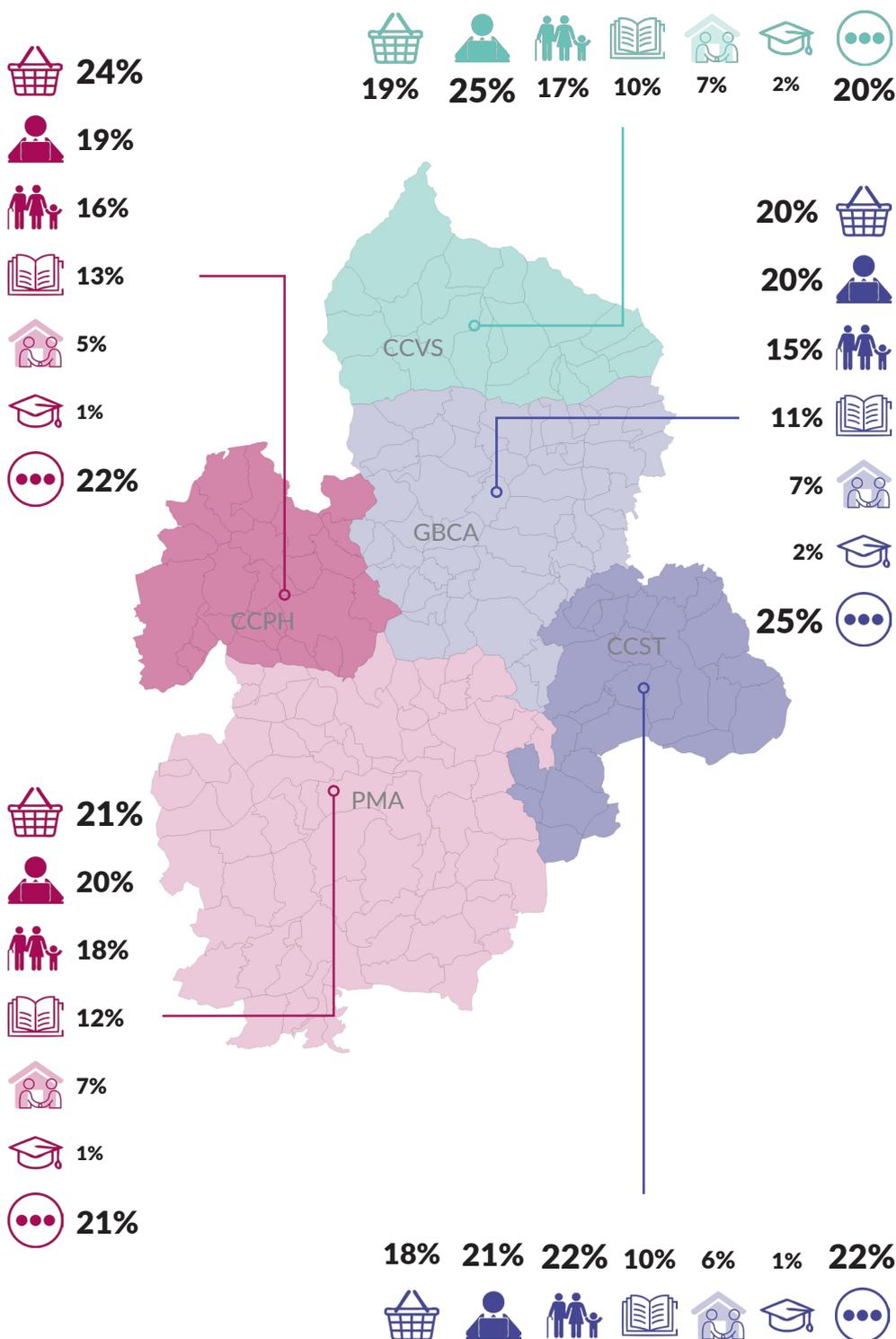
Si l'on s'intéresse aux motifs de déplacement à destination (hors retour au domicile), les achats constituent la première raison de se déplacer dans le territoire NFC (21% des déplacements), suivis du travail (20%) et de l'accompagnement (17%).

Si les achats en tant que premier motif (avant le travail) peut surprendre, cela s'explique par plusieurs causes. D'abord, les déplacements pour motif « travail » sont généralement limités à deux par jour (le matin et en début d'après-midi) tandis que les déplacements pour achats peuvent être multiples : par exemple aller à la boulangerie acheter du pain, puis aller au supermarché faire ses courses, puis aller acheter des vêtements dans un magasin spécialisé. La deuxième cause est que le motif « achats » concerne toutes les tranches d'âge, alors que le motif « travail » ne concerne *potentiellement* que les actifs.

En fonction du genre, **les femmes se déplacent davantage pour des motifs « accompagnement »**, tandis que **les hommes effectuent plus de déplacements pour des motifs « travail » et « études »** (école et université). Cela est notamment dû **aux types de formations universitaires**, en particulier l'UTBM, **qui attirent davantage le public masculin.**

**Motif** : Activité qui amène à effectuer un déplacement.

La catégorie « autres motifs » englobe des activités variées : santé, démarches administratives, loisirs, garde (nourrice, crèche, etc.), tournée de magasin sans achat, etc.



À l'échelle des EPCI, les achats restent le principal motif de déplacement pour la CCPH (24%) et PMA (21%). Dans le Grand Belfort, on observe un équilibre entre les déplacements liés aux achats et au travail (20% chacun). Pour la CCVS, le travail (25%) est le premier motif de déplacement, tandis que pour la CCST, l'accompagnement (22%) apparaît comme la première raison de se déplacer dans le périmètre d'enquête.

Ces écarts sont à mettre en perspective avec le statut d'occupation des habitants de chaque EPCI : **la CCPH a le plus fort taux de personnes retraitées (32%)** d'où une part de déplacements liés aux achats plus élevée (les achats étant principalement effectués par les 65 ans et plus en semaine). À l'inverse, **la CCVS a le taux d'actifs occupés le plus élevé (43%)** et le taux de chômeurs le plus faible (4%), d'où une prépondérance du motif «travail».

# BUDGET, TEMPS & DISTANCE

44 minutes de temps de déplacement et 17 km parcourus au quotidien

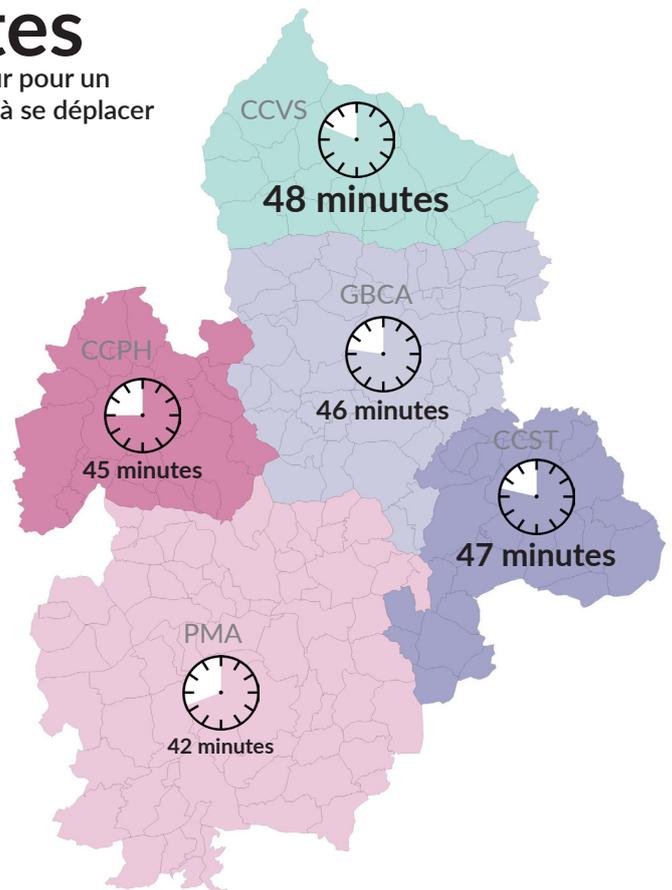
Un habitant âgé de 5 ans et plus du territoire NFC **consacre 44 minutes de sa journée à se déplacer** (sur le périmètre d'enquête), soit une baisse de 13 minutes par rapport à 2004. Cette diminution s'explique notamment par la **baisse du nombre de déplacements** effectués sur le territoire.

À l'échelle des EPCI, ce sont les habitants de la CCVS qui passent le plus de temps à se déplacer, avec 48 minutes de leur journée, contre 42 minutes pour ceux de PMA. L'une des explications touche à la desserte routière, la CCVS étant le seul EPCI qui ne soit desservi ni par l'autoroute A36, ni par la nationale N19.

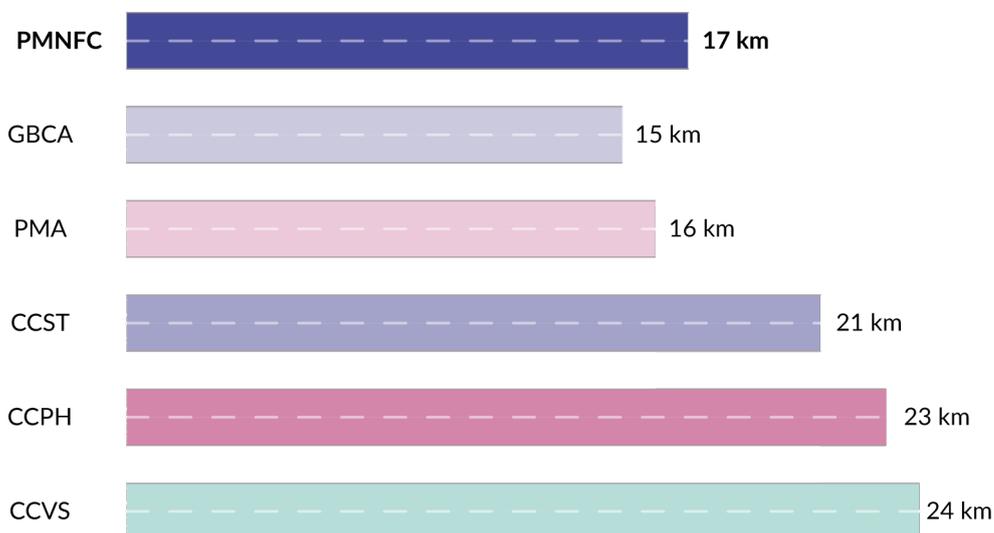
Temps quotidien passé à se déplacer par habitant selon les EPCI

## 44 minutes

est le temps moyen par jour pour un habitant du PMNFC dédié à se déplacer



Distance quotidienne parcourue par habitant en km

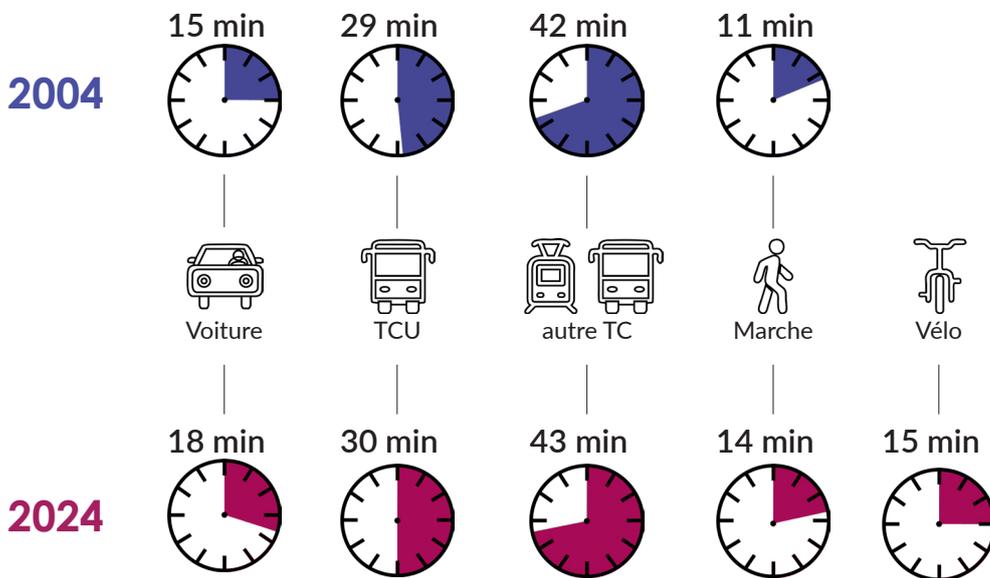


La distance parcourue quotidiennement varie selon le lieu de résidence. **Plus un habitant vit loin du cœur d'agglomération, plus cette distance est élevée.** Ainsi, un habitant de la CCVS ou de la CCPH parcourt une distance 1,5 fois supérieure à celle d'un habitant de GBCA ou de PMA. De même, un habitant de la CCST parcourt une distance 1,3 fois plus importante que celle des deux principaux cœurs d'agglomération du territoire NFC (GBCA et PMA).

# DURÉE & DISTANCE MOYENNE D'UN DÉPLACEMENT

Une durée de déplacement en légère hausse

## Évolution de la durée moyenne d'un déplacement (tous modes confondus)



La **durée moyenne d'un déplacement (tous modes confondus) sur le territoire NFC est de 18 minutes**, soit une hausse de 3 minutes depuis 2004. Elle varie en fonction de la distance parcourue et du mode utilisé. La durée constitue donc un critère déterminant dans le choix modal.

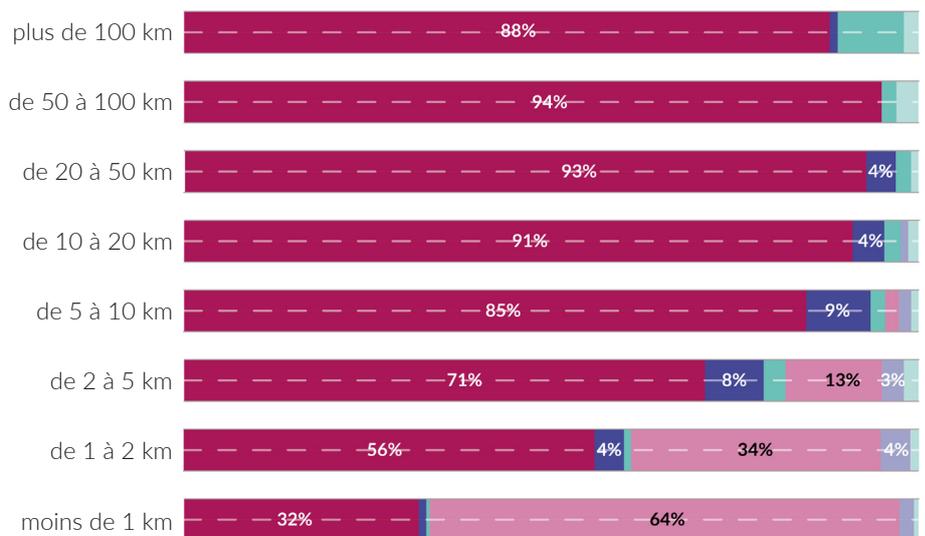
La légère augmentation de la durée moyenne d'un déplacement peut en partie s'expliquer par la dispersion des habitants sur le territoire et donc l'allongement des distances entre lieu de résidence et lieux de travail, services et commerces.

## 4 km, la distance moyenne d'un déplacement

Les déplacements sont relativement courts sur le territoire, avec une distance moyenne de 4 km. Cette distance est plus élevée pour les déplacements domicile-travail (habituel), 6 km contre 3 km pour le domicile-achats et 2 km pour le domicile-accompagnement.

Concernant le choix du mode de déplacement, **la voiture est majoritairement utilisée dès que la distance dépasse 1 km**. Plus la distance augmente, plus l'usage de la voiture devient important. **La marche est pratiquée pour les trajets de moins de 2 km**, et la part du **vélo est importante pour les déplacements de 1 à 5 km** et reste significative entre 5 et 10 km. C'est dans un rayon de 1 à 5 km que des leviers politiques en faveur du report modal sont à renforcer (développement des infrastructures cyclables, contraintes de stationnement, campagnes de sensibilisation, etc.).

## Répartition des déplacements (hors externes) selon le mode principal



# LES DÉPLACEMENTS DANS LA JOURNÉE

## Répartition des déplacements dans les heures de la journée

Au cours d'une journée, **deux moments enregistrent le plus de déplacements et correspondent aux heures de pointe**. Il s'agit des créneaux de **7h à 9h**, et de **16h à 18h**. La période de pointe du soir est légèrement plus intense que celle du matin.

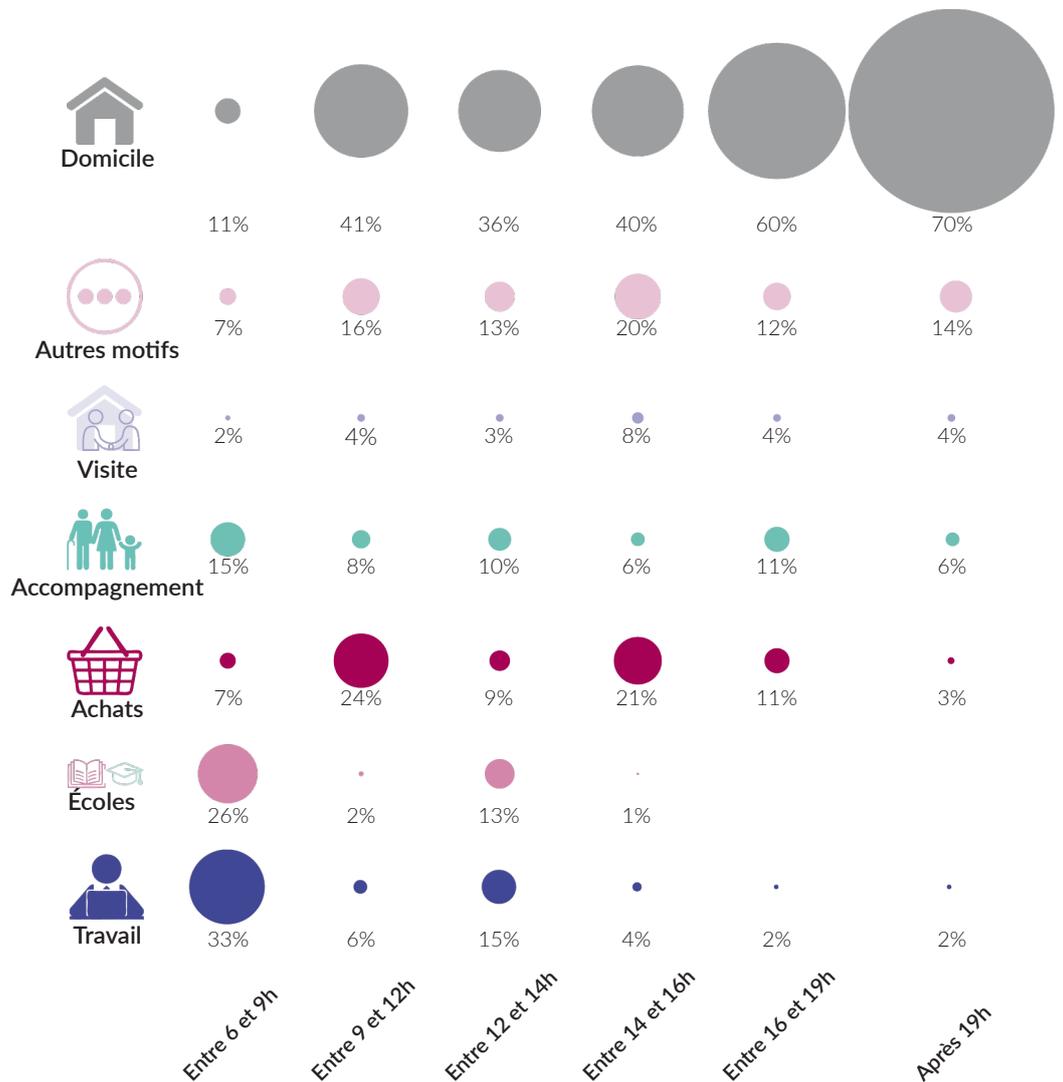


Si ces heures de pointe étaient déjà connues en 2004, la situation a légèrement changé en 20 ans : **l'heure de pointe le matin est plus marquée qu'en 2004**. Par contre, **l'heure de pointe de 13h à 14h connue en 2004 s'est atténuée**. Cela peut s'expliquer par des **changements de pratiques**, notamment avec moins de retours au domicile le midi. Ce constat est partagé dans de nombreux territoires et peut s'expliquer par de multiples facteurs (mise à disposition de locaux de restauration dans les entreprises, recherche de gain de temps, distance domicile-travail, etc.)

L'heure de pointe du matin est principalement expliquée par **des déplacements vers le travail et l'école**. Pour l'heure de pointe du soir, 60% des déplacements correspondent à un retour au domicile. Entre 11h et 12h, 53% des déplacements sont liés à un retour à domicile, et peuvent notamment **correspondre aux scolaires (et accompagnants) qui rentrent manger au domicile**.

La part des achats est quant à elle la plus élevée entre 9h et 11h et entre 14h et 16h..

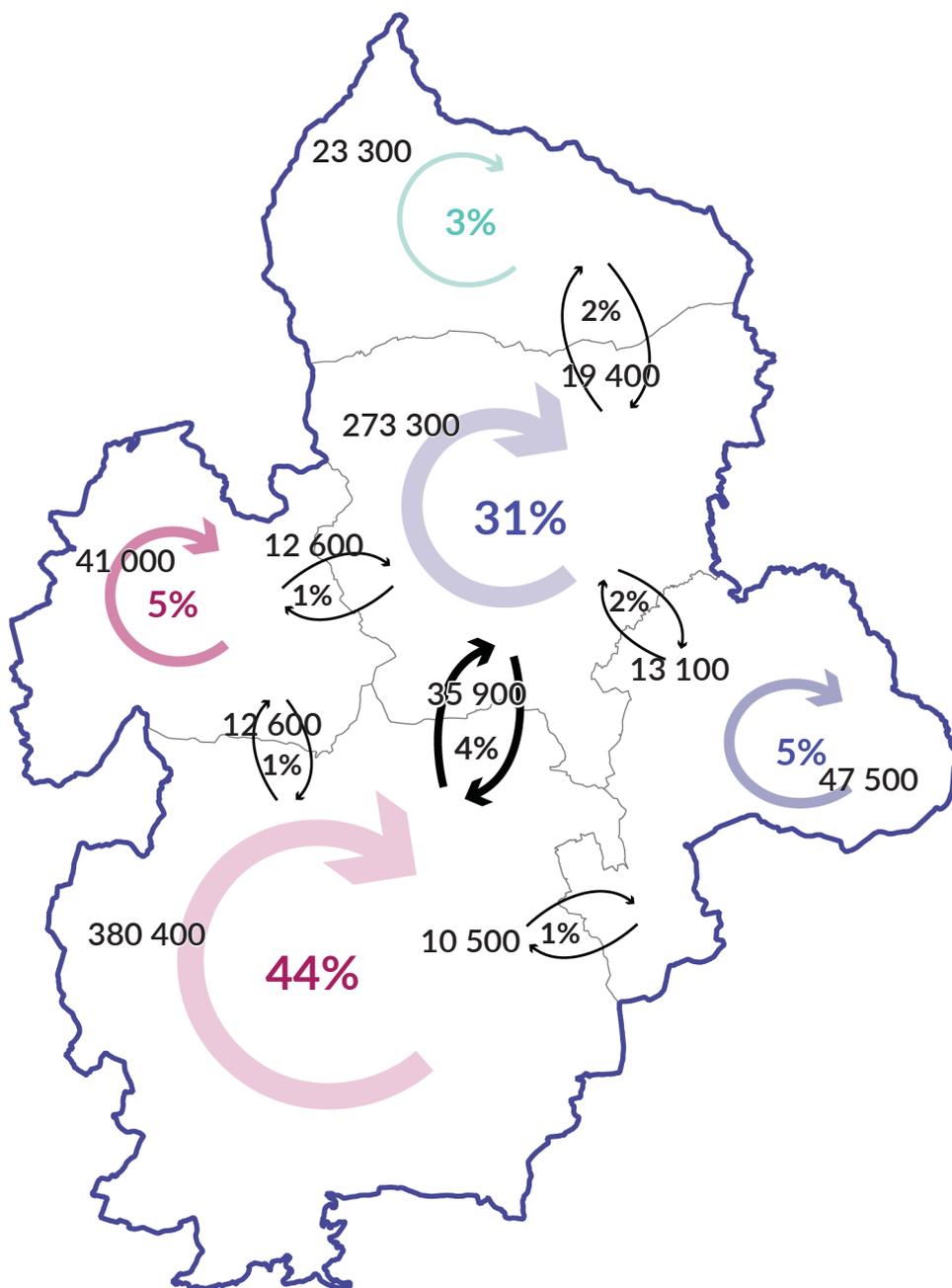
## Les motifs de déplacements selon les horaires de la journée



# LES FLUX ORIGINE & DESTINATION DES DÉPLACEMENTS

## Une prédominance de flux internes

### Répartition des flux internes (871 670)



Les flux internes représentent 93% des déplacements, contre 97% en 2004. Ainsi, le territoire semble s'être plus ouvert sur l'extérieur.

La majorité des flux se fait à l'intérieur du périmètre du Pôle métropolitain et en grande partie au sein même des EPCI. Seulement 11% des déplacements internes au Pôle sont des déplacements inter-EPCI. Par rapport à 2004, la répartition n'a presque pas évolué pour les déplacements inter-EPCI malgré les évolutions du territoire (JonXion, Zones d'activités économiques ...).

#### Remarques :

- Seuls les flux supérieurs à 1 400 déplacements sont représentés ici.
- Les flèches sont bien bidirectionnelles, puisqu'il s'agit des flux origine-destination des résidents des EPCI. Lorsqu'un déplacement est effectué vers un autre EPCI, le retour est généralement également réalisé.
- Les flux internes ainsi que les modes et les motifs de ces déplacements seront analysés dans le prochain document

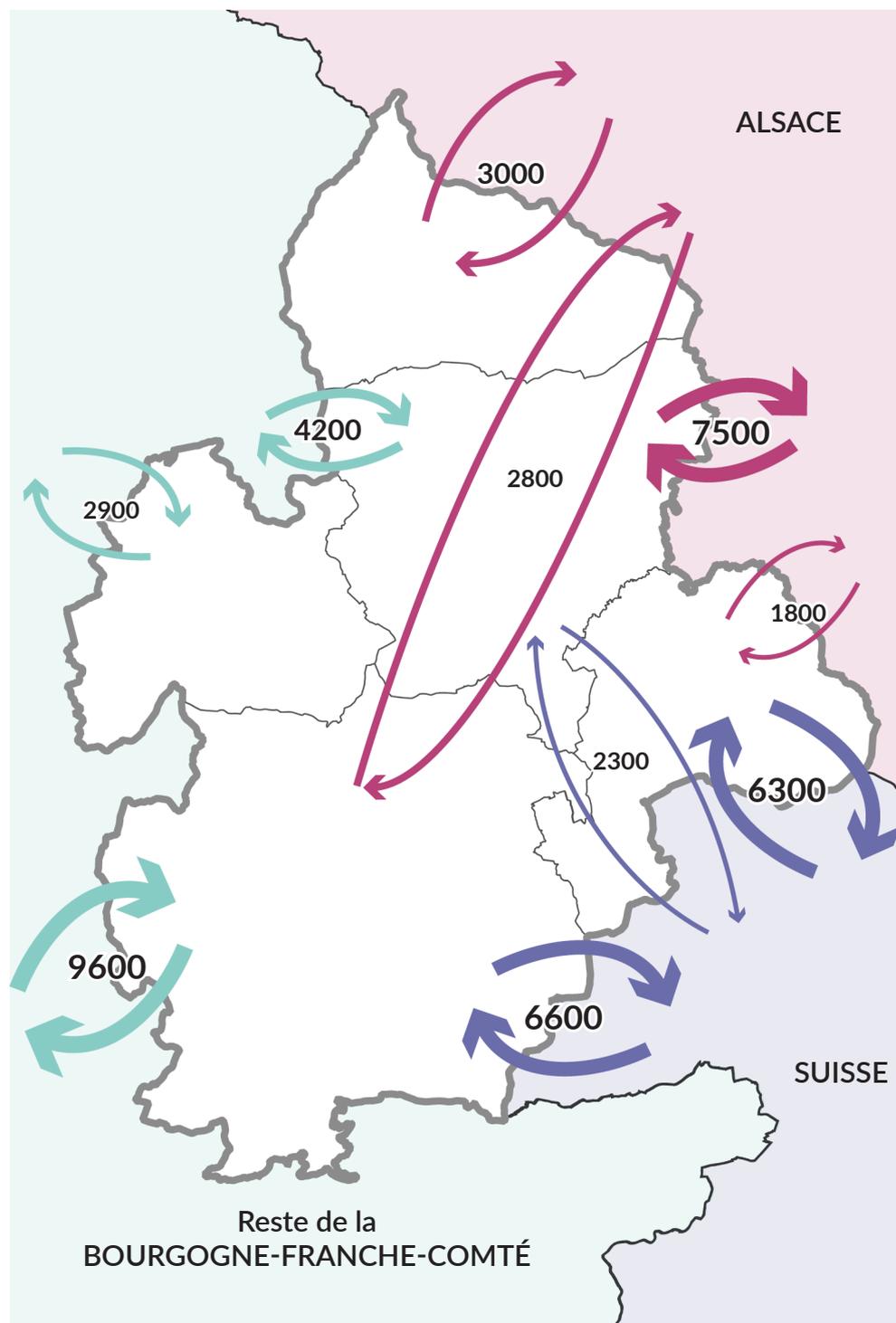
## Flux d'échange en 2024 entre le NFC et les territoires limitrophes

### Répartition des flux d'échange (51 424)

Pour les flux d'échange, 30% se font avec la Suisse, 30% avec l'Alsace, 35% avec le reste de la Bourgogne-Franche-Comté et 5% avec le reste du territoire national ou international.

Les échanges avec la Suisse se font principalement avec le Pays de Montbéliard et le Sud Territoire, tandis que les échanges avec l'Alsace se font principalement depuis les Vosges du sud et le Grand Belfort.

Si pour la Suisse, les déplacements sont très majoritairement liés au travail (87% des déplacements), ils sont davantage variés pour l'Alsace et le reste de la région Bourgogne-Franche-Comté (respectivement 41% et 37% liés au travail), les motifs « loisirs » et « administratif » (et « santé ») étant davantage représentés dans ces déplacements.



#### Remarque :

Seuls les flux supérieurs à 1400 déplacements sont représentés ici

Les flèches sont bien bidirectionnelles, puisqu'il s'agit des flux origine-destination des résidents des EPCI. Lorsqu'un déplacement est effectué vers un autre EPCI, le retour est généralement également réalisé.

# CONCLUSION

Les éléments présentés dans ce rapport constituent un premier état des lieux de la mobilité dans le Nord Franche-Comté. Ils mettent en évidence les principaux indicateurs de l'EMC<sup>2</sup> et offrent un éclairage rapide sur les grandes dynamiques du territoire.

Bien que le nombre d'habitants soit globalement stable par rapport à 2004, le Nord Franche-Comté connaît de profondes mutations : le vieillissement démographique, la réduction de la taille des ménages, la diminution du nombre d'actifs occupés, et la baisse de la mobilité quotidienne traduisent des évolutions sociétales notables (en lien avec les tendances régionales et nationales, mais parfois accentuées localement).

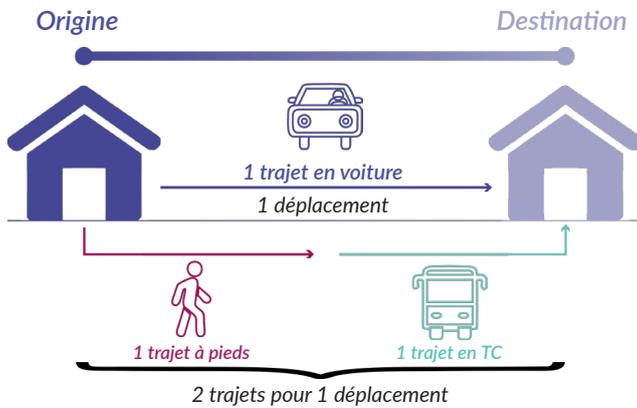
Les pratiques de déplacement révèlent également un changement progressif des comportements : diminution du nombre de déplacements, hausse de l'immobilité, recul des profils hypermobiles. Ces évolutions s'accompagnent de fortes disparités territoriales et générationnelles. Si l'usage des transports collectifs et des modes doux (marche, vélo) progressent légèrement, la voiture individuelle reste largement dominante. Cela s'explique en partie par la géographie du territoire, la difficulté à desservir les zones rurales en TC, les temps de parcours compétitifs, la difficulté à mettre en place une intermodalité performante.

Ces premiers résultats, bien qu'informatifs, ne représentent qu'une étape parmi les multiples analyses possibles de la mobilité sur le territoire. Ils permettent néanmoins de poser les bases d'une réflexion plus fine, adaptée aux spécificités de ce bassin de vie. Des analyses plus approfondies viendront enrichir ce premier cahier, afin de mieux comprendre les comportements de mobilité dans le NFC.

La prochaine publication portera ainsi sur une analyse plus détaillée des déplacements tous modes et tous motifs confondus sur l'ensemble du territoire du Nord Franche-Comté à des échelles plus fines (interurbains, inter et intra secteurs, etc.). Elle abordera notamment :

- les flux de déplacements entre territoires, afin d'identifier les interactions quotidiennes et les zones les plus dynamiques ;
- les motifs de déplacement (travail, achats, accompagnement, etc.), pour repérer les principaux pôles d'attraction ;
- les modes de transport utilisés selon les zones d'origine et de destination, afin de mieux cerner les préférences modales ;
- l'influence de la distance sur le choix du mode de transport, ainsi que les freins à l'usage des alternatives à la voiture individuelle (transports collectifs urbains, TER, vélo, covoiturage, etc.).

Ces analyses permettront de mieux appréhender les dynamiques locales et d'orienter les politiques de mobilité vers des solutions plus adaptées aux besoins des habitants du territoire.



## Déplacement

Un déplacement est l'action, pour une personne, de se rendre d'un lieu (origine) à un autre (destination) pour réaliser une activité (motif). Il peut s'effectuer avec plusieurs modes de transport. Les déplacements recensés dans le cadre de l'enquête Nord Franche Comté sont ceux réalisés par les habitants du territoire, les déplacements des visiteurs ou non-résidents ne sont donc pas comptabilisés.

## Déplacement interne

Il s'agit des déplacements effectués à l'intérieur du périmètre d'enquête, dont l'origine et la destination se trouvent au sein du périmètre d'enquête.

## Déplacement d'échange

Il s'agit des déplacements dont seule l'origine ou la destination est située dans le périmètre d'enquête.

## Déplacement externe

Il s'agit des déplacements dont ni l'origine ni la destination ne sont situées dans le périmètre d'enquête.

## Immobilité

Fait de ne pas sortir de chez soi pour quelque motif que ce soit.

## Mobilité

Nombre moyen de déplacements réalisés par jour et par personne.

## Modes de déplacements

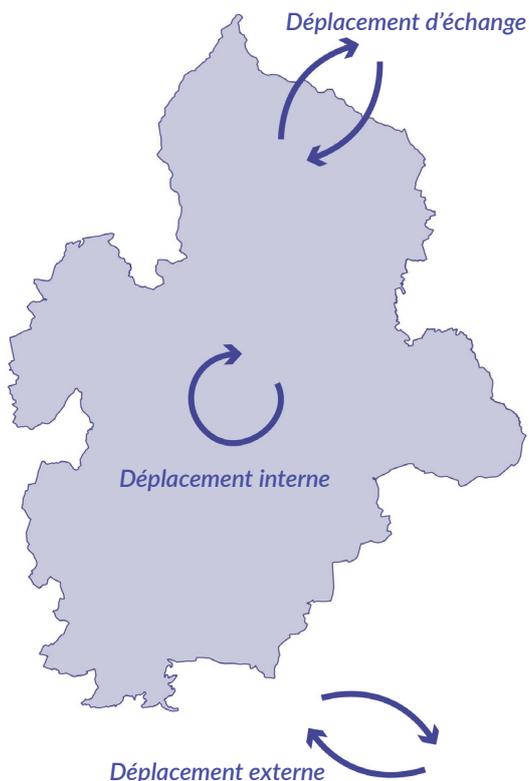
Moyens de transport pouvant être utilisés pour se déplacer. Une trentaine sont identifiés dans l'enquête, mais ces modes sont généralement regroupés en 6 classes pour l'analyse.

## Motif

Activité qui amène à effectuer un déplacement.

## Part modale

Répartition des déplacements selon le mode utilisé.



# GLOSSAIRE DES ACRONYMES

## **EPCI**

Établissement Public de Coopération Intercommunale

## **GBCA**

Grand Belfort Communauté d'Agglomération

## **PMA**

Pays de Montbéliard Agglomération

## **CCPH**

Communauté de communes du Pays d'Héricourt

## **CCST**

Communauté de communes du Sud Territoire

## **CCVS**

Communauté de communes des Vosges du sud

## **EMC<sup>2</sup>**

Enquête Mobilité Certifiée Cerema

## **NFC**

Nord Franche-Comté

## **PMNFC**

Pôle métropolitain Nord Franche-Comté

## **SMTNFC**

Syndicat mixte de Transport du Nord Franche-Comté

## **TAD**

Transport À la Demande

## **TC**

Transport collectif

## **TCU**

Transport collectif urbain

## **THNS**

Transport à Haut Niveau de Service



# ANNEXES



# CHIFFRES CLÉS DES EPCI

Communauté d'Agglomération Grand Belfort

**98 910** habitants (résidents recensés pour l'enquête) :

**19%** des habitants ont 65 ans et plus

**2,09** personnes par ménage

**37 000** actifs occupés

 **3,34 déplacements en moyenne par personne au quotidien**

 **12,3% de personnes immobiles**

 **46 minutes de temps de déplacement au quotidien**

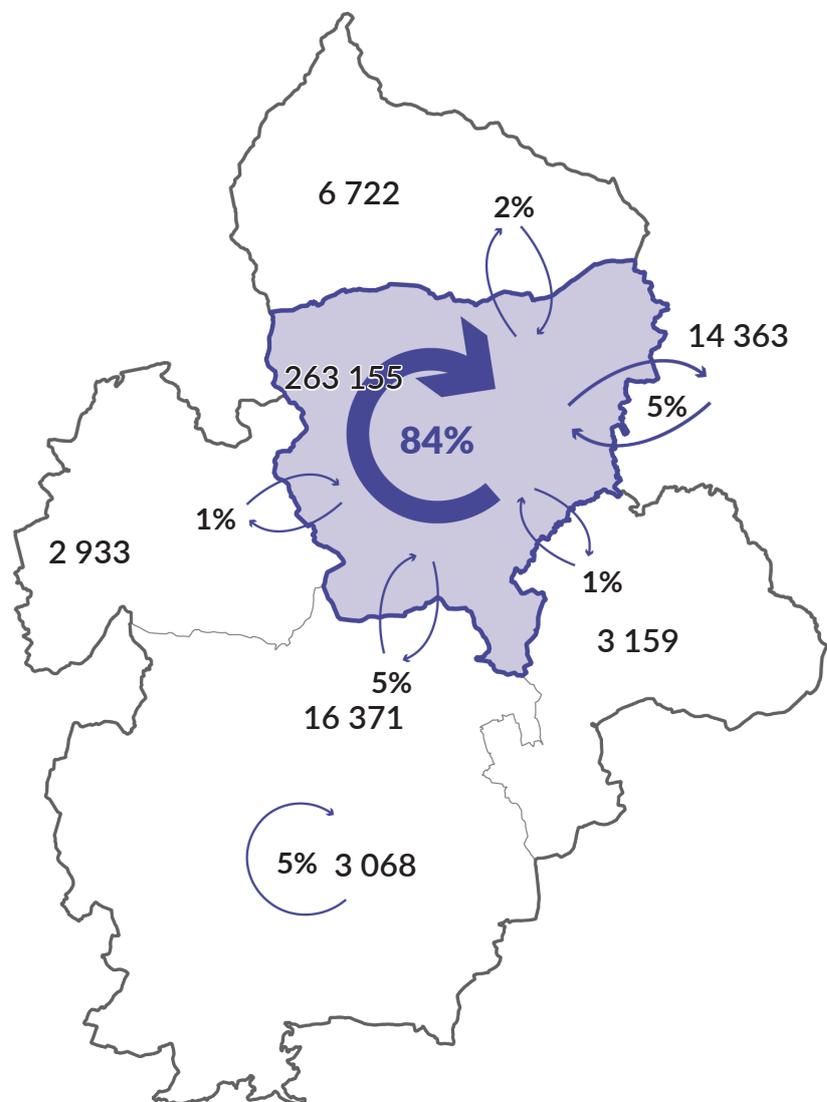
 **15,4 km parcourus en moyenne par jour**

 **62% des déplacements s'effectuent en voiture**

 **8% des déplacements s'effectuent en TC**

 **29% des déplacements s'effectuent en mode doux**

*Flux des résidents de GBCA, hors déplacements externes  
(= déplacements internes et d'échange)*



**Remarques :**

– Seuls les flux supérieurs à 1 400 déplacements sont représentés ici.

– Les flèches sont bien bidirectionnelles, puisqu'il s'agit des flux origine-destination des résidents des EPCI. Lorsqu'un déplacement est effectué vers un autre EPCI, le retour est généralement également réalisé.

## Pays de Montbéliard Agglomération

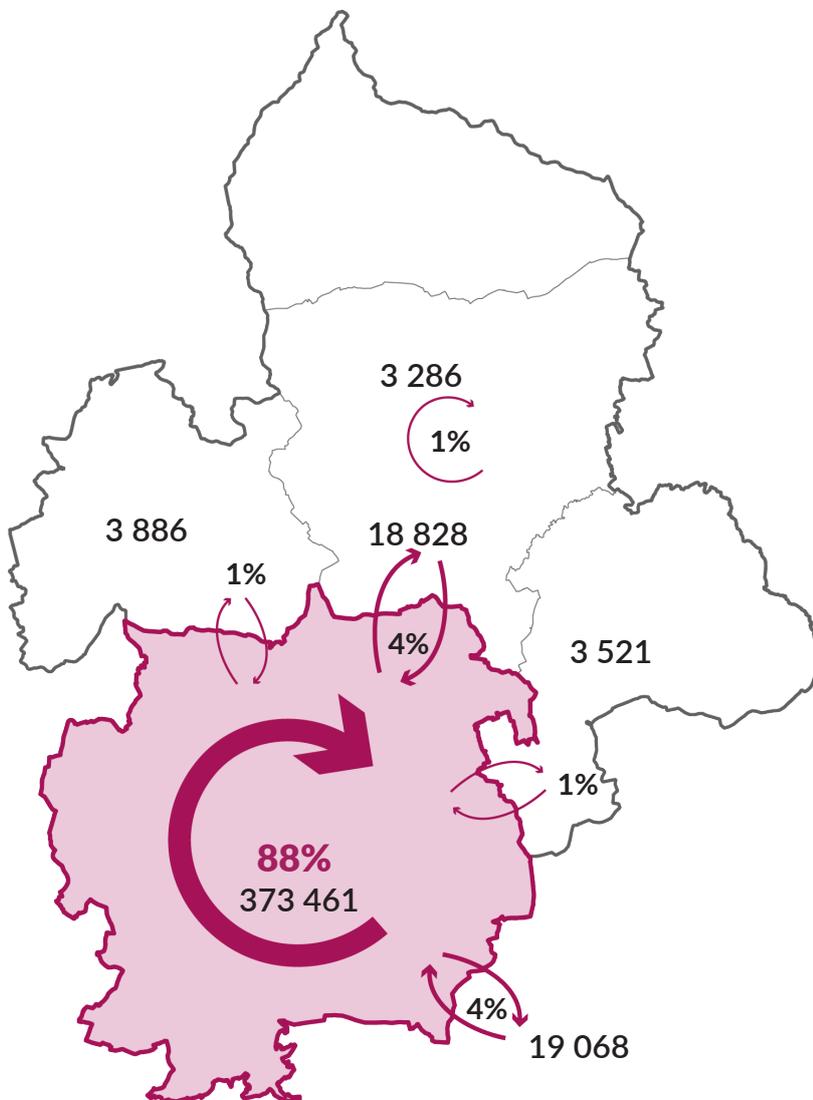
**137 562** habitants (résidents recensés pour l'enquête) :

**22%** des habitants ont 65 ans et plus

**2,20** personnes par ménage

**48 031** actifs occupés

Flux des résidents de PMA, hors déplacements externes  
(= déplacements internes et d'échange)



3,27 déplacements en moyenne  
par personne au quotidien



14% de personnes immobiles



42 minutes de temps de  
déplacement au quotidien



15,5 km parcourus en moyenne  
par jour



66% des déplacements  
s'effectuent en voiture



6% des déplacements  
s'effectuent en TC



27% des déplacements  
s'effectuent en mode doux



### Remarques :

- Seuls les flux supérieurs à 1 400 déplacements sont représentés ici.
- Les flèches sont bien bidirectionnelles, puisqu'il s'agit des flux origine-destination des résidents des EPCI. Lorsqu'un déplacement est effectué vers un autre EPCI, le retour est généralement également réalisé.

**20 755** habitants (résidents recensés pour l'enquête) :

**23%** des habitants ont 65 ans et plus

**2,22** personnes par ménage

**8 050** actifs occupés

 **3,32 déplacements en moyenne par personne au quotidien**

 **8,6% de personnes immobiles**

 **45 minutes de temps de déplacement au quotidien**

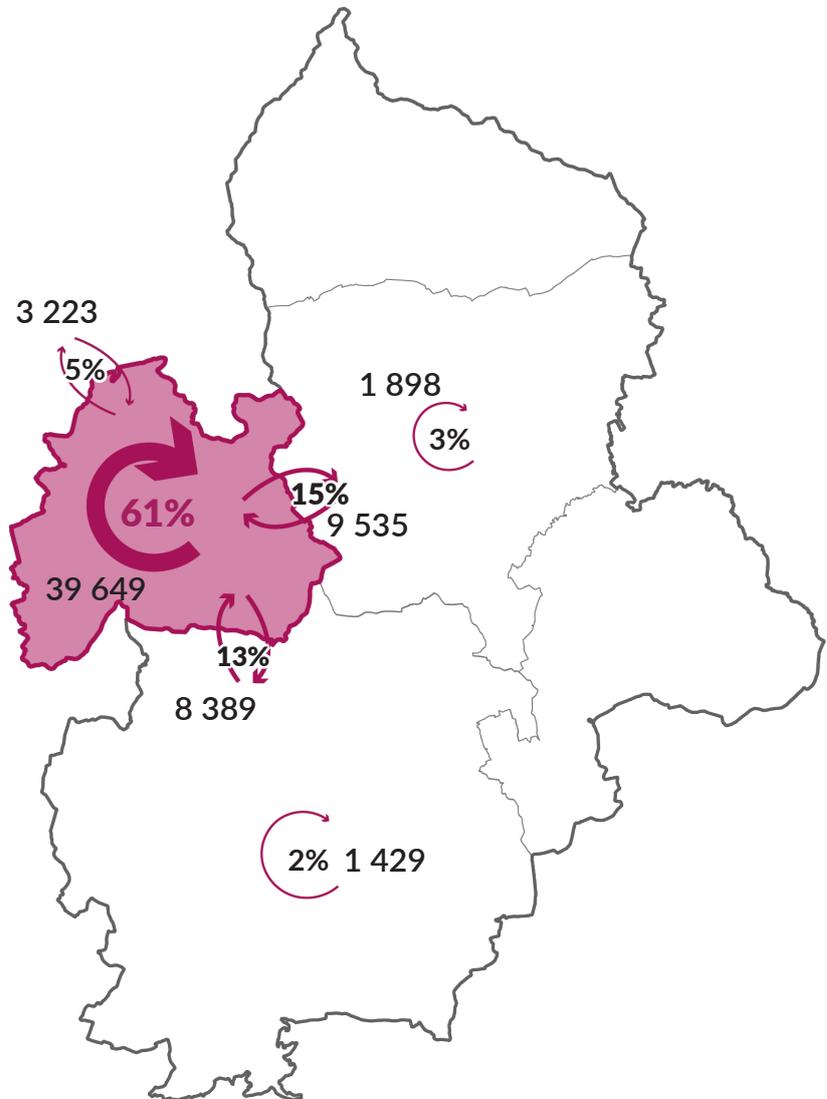
 **23 km parcourus en moyenne par jour**

 **66% des déplacements s'effectuent en voiture**

 **6% des déplacements s'effectuent en TC**

 **27% des déplacements s'effectuent en mode doux**

**Flux des résidents de CCPH, hors déplacements externes (= déplacements internes et d'échange)**



**Remarques :**

- Seuls les flux supérieurs à 1 400 déplacements sont représentés ici.
- Les flèches sont bien bidirectionnelles, puisqu'il s'agit des flux origine-destination des résidents des EPCI. Lorsqu'un déplacement est effectué vers un autre EPCI, le retour est généralement également réalisé.

## Communauté de communes du Sud Territoire

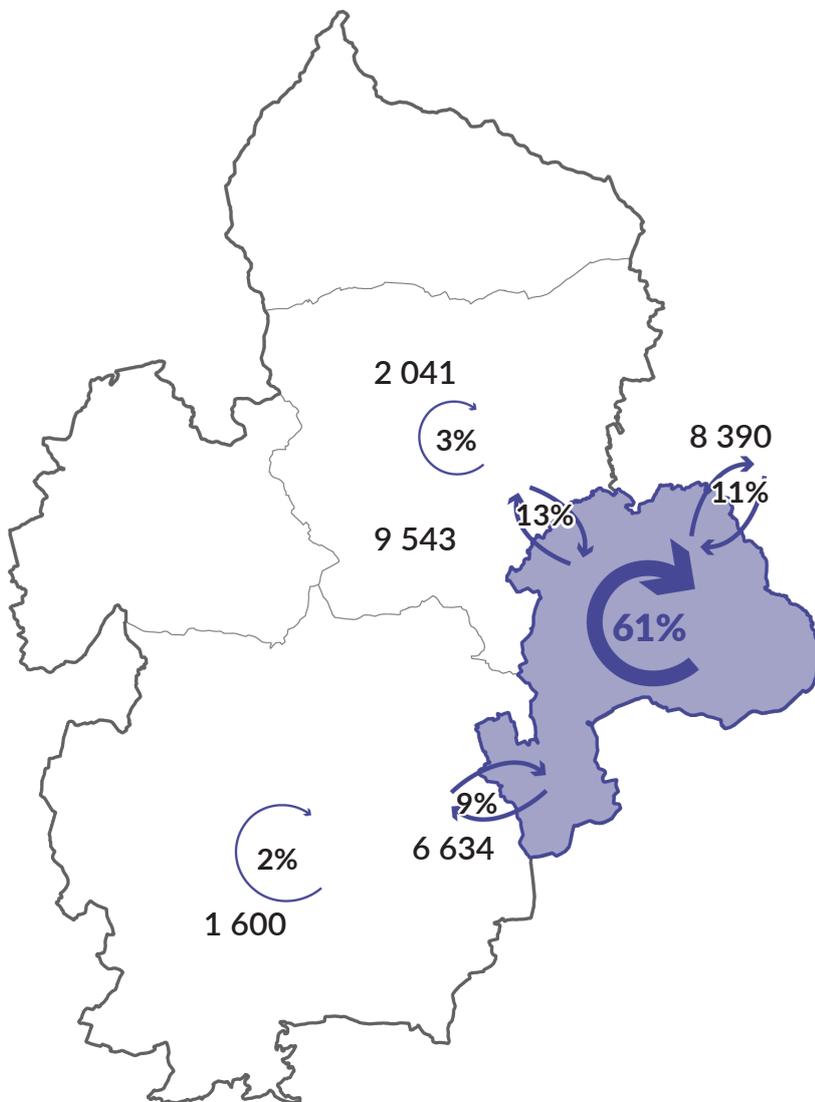
**23 247** habitants (résidents recensés pour l'enquête) :

**20%** des habitants ont 65 ans et plus

**2,24** personnes par ménage

**9 197** actifs occupés

*Flux des résidents de CCST, hors déplacements externes  
(= déplacements internes et d'échange)*



**3,47 déplacements en moyenne par personne au quotidien**



**11,2% de personnes immobiles**



**47 minutes de temps de déplacement au quotidien**



**21 km parcourus en moyenne par jour**



**69% des déplacements s'effectuent en voiture**



**5% des déplacements s'effectuent en TC**



**25% des déplacements s'effectuent en mode doux**



### Remarques :

- Seuls les flux supérieurs à 1 400 déplacements sont représentés ici.
- Les flèches sont bien bidirectionnelles, puisqu'il s'agit des flux origine-destination des résidents des EPCI. Lorsqu'un déplacement est effectué vers un autre EPCI, le retour est généralement également réalisé.

**14 686** habitants (résidents recensés pour l'enquête) :

**20%** des habitants ont 65 ans et plus

**2,23** personnes par ménage

**6 067** actifs occupés

 **3,15 déplacements en moyenne par personne au quotidien**

 **14,8% de personnes immobiles**

 **48 minutes de temps de déplacement au quotidien**

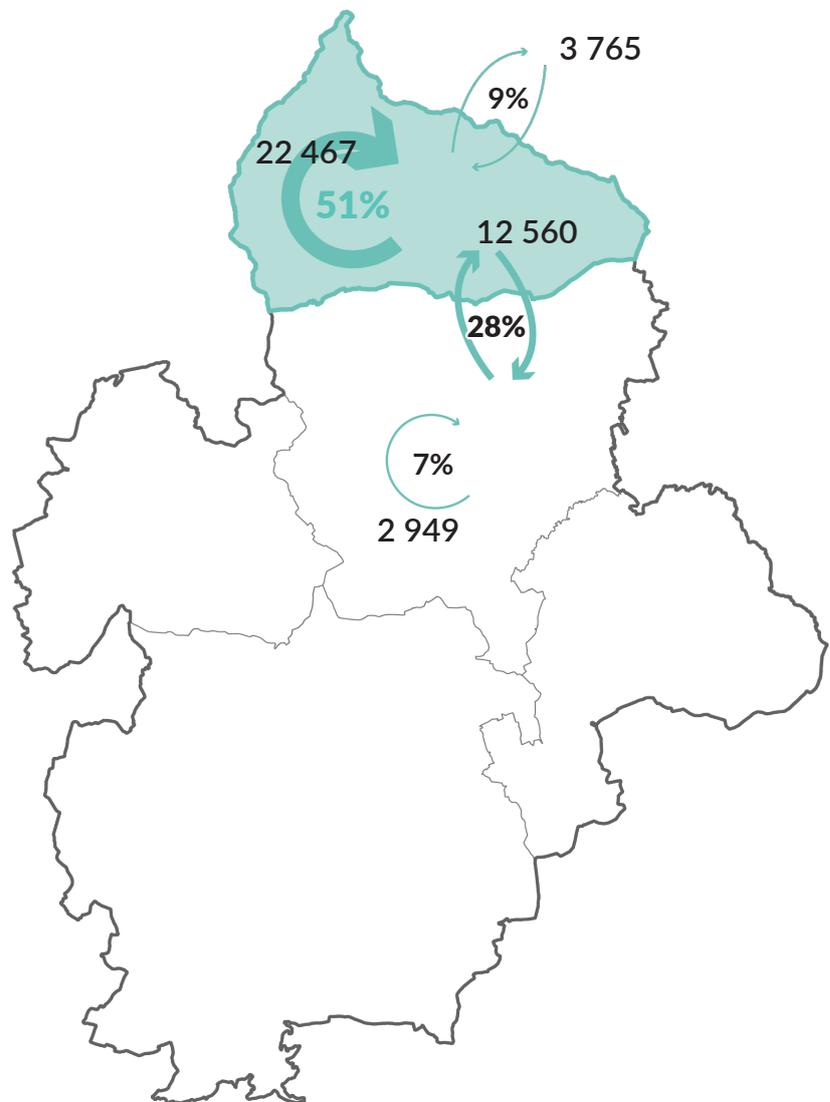
 **24 km parcourus en moyenne par jour**

 **74% des déplacements s'effectuent en voiture**

 **6% des déplacements s'effectuent en TC**

 **20% des déplacements s'effectuent en mode doux**

**Flux des résidents de CCVS, hors déplacements externes (= déplacements internes et d'échange)**



**Remarques :**

– Seuls les flux supérieurs à 1 400 déplacements sont représentés ici.

– Les flèches sont bien bidirectionnelles, puisqu'il s'agit des flux origine-destination des résidents des EPCI. Lorsqu'un déplacement est effectué vers un autre EPCI, le retour est généralement également réalisé.

**Édité par :**

Syndicat mixte de transport Nord Franche-Comté  
10, rue Frédéric Japy – le Quasar 2  
25200 Montbéliard

**En collaboration avec :**

L'Agence de développement et d'urbanisme du Pays de Montbéliard  
L'Agence d'urbanisme du Territoire de Belfort

**Directeur de la publication :**

Damien CHARLET, Président du Syndicat mixte de transport Nord Franche-Comté

**Rédacteurs en chef :**

Philippe BOZON (ADU-PM)  
Arnaud JACQUINOT (SMTNFC)  
Anne-Sophie PEUREUX-DEMANGELLE (AUTB)

**Rédacteurs :**

Églantine HUE (ADU-PM)  
Hélène KAUFFMANN (AUTB)  
Migdadou SOW (AUTB)

**Traitement statistique :**

Églantine HUE (ADU-PM)  
Migdadou SOW (AUTB)

**Cartographie :**

Églantine HUE (ADU-PM)  
Hélène KAUFFMANN (AUTB)  
Lou-ÉLise RESTOUX (AUTB)

**Mise en page :**

Hélène KAUFFMANN (AUTB)  
Lou-ÉLise RESTOUX (AUTB)

**Document imprimé en 500 exemplaires par Imprimerie LBF  
Papier PEFC (gestion durable des forêts)**

**Dépôt légal : août 2025**

Premier de la collection des cahiers de la mobilité issue de l'EMC<sup>2</sup> de 2024, cet ouvrage tire les principaux enseignements et chiffres-clés de l'enquête qui s'est déroulée entre octobre 2023 et janvier 2024 sur le territoire du Nord Franche-Comté.

Sous la direction du Syndicat mixte de transport du Nord Franche-Comté, avec le soutien financier et technique de nombreux partenaires et l'appui technique du Cerema, cette enquête est un socle visant à nourrir la réflexion autour des politiques de mobilité à mettre en œuvre dans le Nord Franche-Comté, dans les années à venir.

### Le porteur



### Le certificateur et cofinanceur de l'enquête



### Les autres cofinanceurs



### Les concepteurs



### Les partenaires

