

LES PRATIQUES DE MOBILITÉ DANS LE NORD FRANCHE-COMTÉ



Les deux premiers cahiers de la mobilité issus de l'Enquête Mobilité Certifiée Cerema (EMC²) constituent un socle de connaissance particulièrement structurant pour l'analyse des pratiques de mobilité dans le Nord Franche-Comté (NFC). Réalisée près de vingt ans après la précédente grande enquête (2004-2005), l'EMC² 2023-2024 s'inscrit dans un **contexte profondément renouvelé** : vieillissement démographique accentué, recomposition économique du territoire, transformations des modes de vie liées au numérique, montée en puissance des enjeux climatiques et évolution de l'offre de transport.

Le Cahier de la mobilité n°1 propose une lecture transversale et descriptive des principaux indicateurs socio-démographiques et de mobilité, en mettant l'accent sur **les grandes tendances d'évolution à l'échelle du Pôle métropolitain**.

Le Cahier de la mobilité n°2 approfondit ces constats en analysant plus finement les pratiques modales, les déterminants des choix de déplacement, les disparités territoriales et sociales, ouvrant ainsi **des perspectives opérationnelles pour l'action publique**.

Ce numéro d'Urbatile met en évidence **les continuités et les ruptures** observées depuis vingt ans, éclaire **les mécanismes à l'œuvre** et identifie **les principaux enjeux stratégiques** pour les politiques de mobilité et d'aménagement du territoire.

- 2 Une population stable mais plus âgée
- 4 On se déplace moins, chacun à sa façon
- 6 La voiture conserve sa place centrale

UNE POPULATION STABLE MAIS PLUS ÂGÉE

Le Nord Franche-Comté regroupe près de **295 000 habitants**, une population globalement stable depuis le début des années 2000. Cette stabilité masque toutefois des mutations démographiques profondes.



VIEILLISSEMENT DE LA POPULATION

20,9%

des habitants ont 65 ans ou +

65 ANS ET +

+31%

en 20 ans

déplacements courts,
de proximité



L'indice de vieillissement est supérieur à 1 sur l'ensemble du territoire, signe d'une population plus âgée que jeune. Cette évolution, liée à l'arrivée à la retraite des générations du baby-boom, influence les pratiques de mobilité : **les déplacements deviennent moins fréquents, plus courts et davantage orientés vers les achats, la santé ou les services.**

Dans ce contexte, **les enjeux d'accessibilité, de proximité et de sécurité** prennent une importance croissante. Préserver l'autonomie des personnes âgées passe notamment par une offre de transport adaptée, des aménagements favorables aux modes actifs et un accès facilité aux services de proximité.

Séparation, départ d'un enfant : la taille des ménages diminue

Depuis 20 ans le territoire connaît un **phénomène de desserrement**, lié à l'allongement de la durée de vie, à la hausse des séparations et à l'augmentation des ménages d'une personne : --> dispersion résidentielle accrue.



NOMBRE DE MÉNAGES
+13%
depuis 2004.

MAIS

TAILLE DES MÉNAGES
-11%
depuis 2004.

Cette dynamique contribue à **allonger les distances domicile-activités** et renforce la **dépendance automobile**, notamment dans les espaces périurbains et ruraux du NFC.

Elle complexifie également la structuration d'une offre de transport collectif performante, en raison d'**une densité plus faible** et d'une demande plus diffuse.

Télétravail, baisse des actifs : des modifications dans les déplacements

À cela s'ajoute une baisse du nombre d'actifs, qui s'explique à la fois par le **vieillissement démographique** et par le **recul de l'emploi industriel**, historiquement structurant dans le NFC.

NOMBRE D'ACTIFS OCCUPÉS
108 300
en 2024, soit une **baisse de 5%** par rapport à 2004.

MUTATIONS ÉCONOMIQUES

TÉLÉTRAVAIL POLARISATION DE PÔLES D'EMPLOIS TERTIARISATION

BAISSE DES DÉPLACEMENTS

LE TÉLÉTRAVAIL EN 2024

1/5
actif pratique le télétravail régulièrement.

Le développement du secteur tertiaire, la concentration des emplois et l'essor du télétravail transforment les déplacements domicile-travail.

En réduisant les trajets quotidiens, ces évolutions font émerger de nouvelles pratiques de mobilité.

ON SE DÉPLACE MOINS, CHACUN À SA FAÇON

2004



2024



Le constat central est celui d'une diminution marquée de la mobilité quotidienne. En 2024, les habitants du NFC effectuent en moyenne **3,3 déplacements par jour**, contre 4,3 en 2004.

NOMBRE DE DÉPLACEMENTS JOURNALIERS

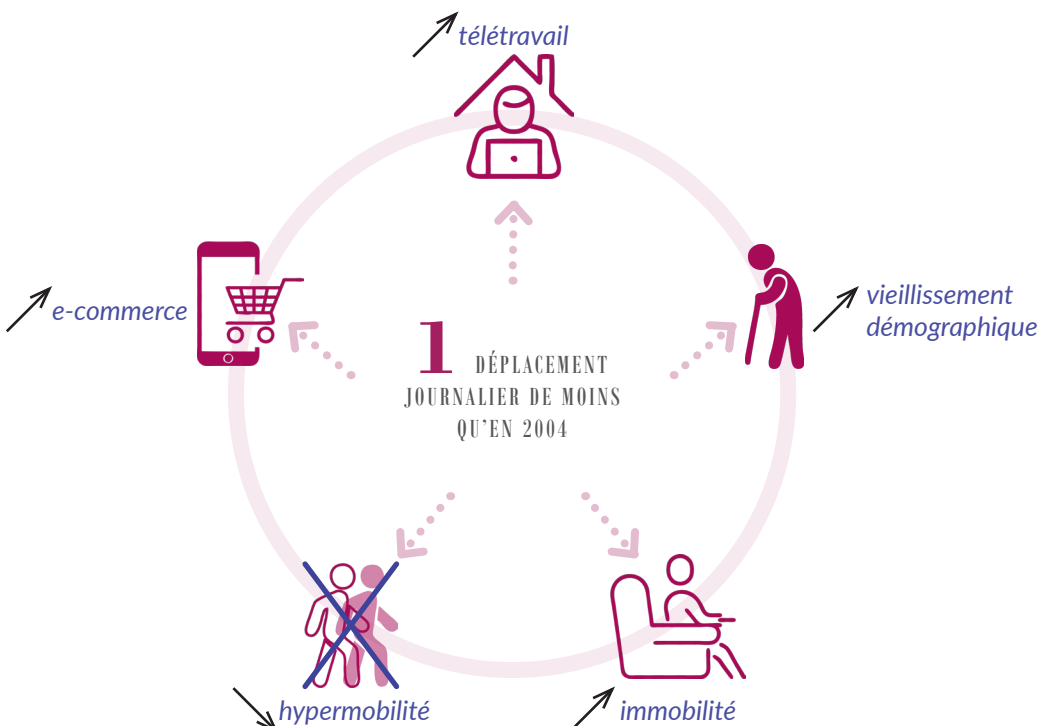
-20%
depuis 2004.

La **durée moyenne d'un déplacement augmente légèrement** depuis 2004, tandis que la distance moyenne s'établit autour de 4 km.

Les analyses horaires montrent une persistance **des pics de déplacement liés au travail, mais avec une intensité moins marquée qu'en 2004**. La journée de mobilité est plus étalée, notamment en lien avec le télétravail et des horaires plus flexibles.

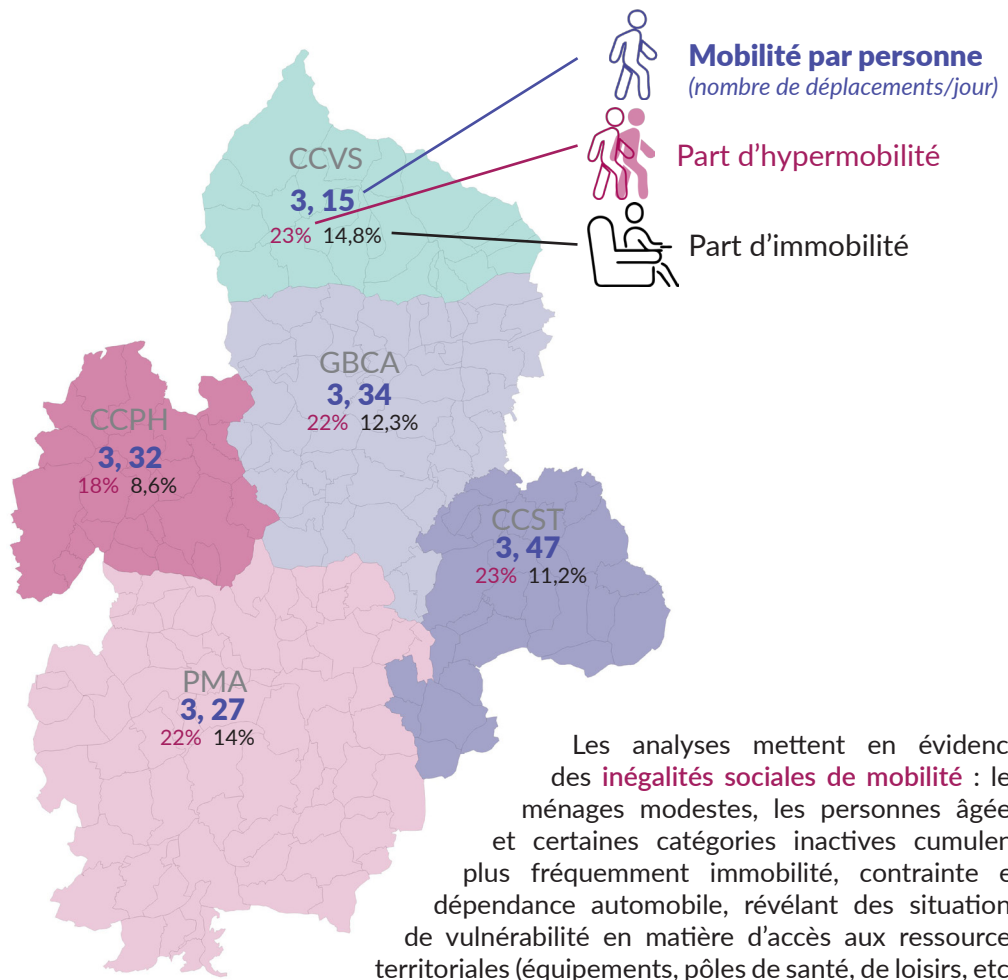
La baisse du nombre de déplacements est multifactorielle mais les déplacements structurants (aux motifs du travail, des achats, de la santé) persistent.

Baisse multifactorielle



et spatialement ?

Si la mobilité moyenne tend à s'**homogénéiser entre intercommunalités**, des écarts demeurent. Les niveaux de mobilité les plus faibles constatés sur la CCVS et PMA sont directement liés à la part importante d'immobilité, plus élevés sur ces deux EPCI que sur les trois autres.



Les contraintes statistiques ne permettent pas d'analyser directement l'attractivité de l'espace médian tel qu'il est défini localement. En effet, les règles du Cerema imposent le respect de seuils démographiques, or ce secteur ne compte aucun habitant. Il a donc été agrégé aux communes environnantes.

Ainsi, dans les cahiers de la mobilité, l'espace médian est intégré à la zone d'analyse « Reste Grand Belfort ». De plus, les comparaisons avec l'enquête de 2004 ne sont pas toujours possibles, la démographie et les périmètres d'intercommunalité ayant évolué (loi NOTRe) depuis cette date.

Malgré cette limite méthodologique, ce secteur apparaît comme attractif, avec un niveau comparable à celui de la première couronne de Belfort ou des secteurs limitrophes du cœur d'agglomération du Pays de Montbéliard.

La zone « Reste Grand Belfort » concentre 11 365 flux quotidiens pour le motif « travail » (plusieurs zones d'activités économiques sont situées dans ce secteur d'analyses) ainsi que 2 134 flux pour le motif « santé », en lien notamment avec la présence de l'Hôpital Nord Franche-Comté.

LA VOITURE CONSERVE SA PLACE CENTRALE



ÉQUIPEMENT
AUTOMOBILE ÉLEVÉ

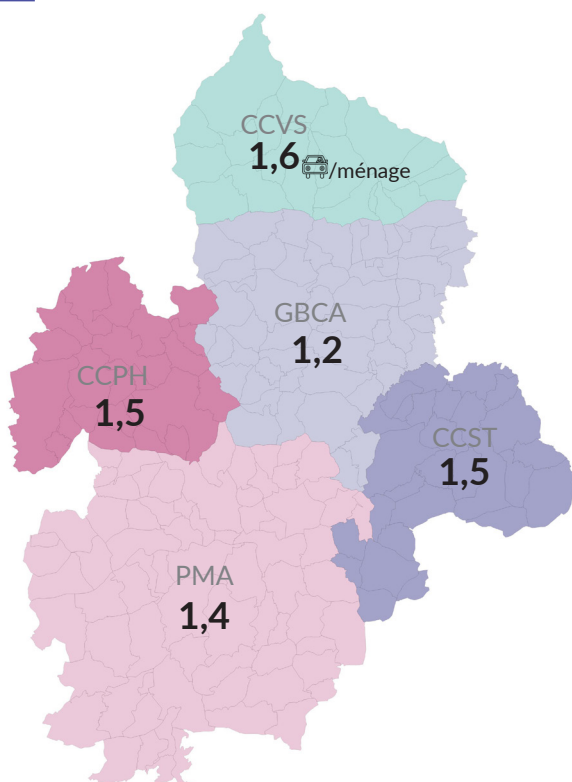
617 pour
1 000 hab.
sur le territoire du PMNFC



NOMBRE MOYEN DE VOITURE
PAR MÉNAGE

1,35
sur le territoire du PMNFC

**Un taux
stable depuis
2004**



La motorisation est particulièrement forte dans les espaces périphériques et ruraux, où l'offre alternative est limitée.

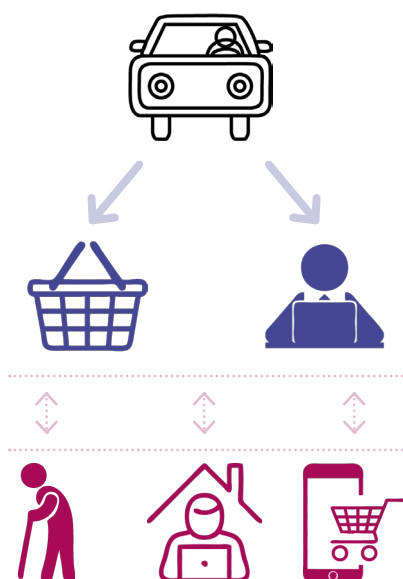
La **quasi-totalité du parc reste thermique** (95 %), ce qui pose un enjeu majeur de décarbonation des mobilités, d'autant que les distances parcourues en voiture quotidiennement demeurent significatives (environ **17 km par personne et par jour**).

Au volant, les achats d'abord

La **voiture reste très largement majoritaire pour l'ensemble des motifs de déplacement**. Le domicile constitue le pivot central des mobilités, et les achats apparaissent comme le premier motif, devant le travail. Cette évolution traduit à la fois le vieillissement de la population, la diffusion du télétravail et la recomposition des pratiques de consommation.

Les **transports collectifs et les modes actifs progressent lentement**. Leurs usages demeurent fortement corrélés à l'âge, au statut socioprofessionnel et au lieu de résidence.

La domination de la voiture constitue un **défi environnemental** majeur. Toutefois, toute stratégie de report modal doit intégrer les contraintes territoriales et sociales du NFC. Les analyses de l'EMC² soulignent **l'importance d'approches territorialisées** selon les contextes urbains, périurbains et ruraux.



CONCLUSION

Les deux cahiers soulignent la nécessité de penser conjointement les mobilités, l'aménagement et le développement économique du territoire. La lutte contre la dispersion résidentielle, le renforcement des centralités et la localisation des équipements et services constituent des leviers essentiels pour une mobilité plus soutenable.

Ces premières analyses offrent une lecture à la fois rétrospective et prospective des pratiques de déplacement. Elles mettent en lumière un territoire moins mobile qu'il y a vingt ans, fortement dépendant de l'automobile, mais traversé par des mutations profondes qui ouvrent des marges de manœuvre pour l'action publique.

La connaissance fine produite par l'EMC² constitue un outil stratégique majeur pour accompagner la transition des mobilités, à condition d'en faire un support de politiques intégrées, attentives aux inégalités sociales et territoriales, et articulées avec les choix d'aménagement du territoire à long terme.

L'avancement du Service Express Métropolitain du Nord Franche-Comté constitue une étape majeure pour répondre aux besoins des populations et des entreprises. En renforçant les liaisons entre les principaux pôles du territoire et en favorisant l'articulation entre le ferroviaire et les autres modes de déplacement, le SERM peut contribuer à proposer une alternative crédible à l'usage individuel de la voiture et à mieux relier les différents bassins de vie et d'emploi.

POUR ALLER PLUS LOIN...



Cahier n°1 de la mobilité (août 2025)



Cahier n°2 de la mobilité (janvier 2026)



Cahier n°3 de la mobilité (août 2026)



L'Essentiel - Bouger, voyager, se déplacer : la mobilité sous l'œil de l'EMC²



Rapport d'activité 2025 de l'Agence d'urbanisme du Territoire de Belfort - Appui technique au montage du *dossier minute* du SERM (p.52)

À VENIR PROCHAINEMENT :
un autre numéro Urbatile sur les cahiers de la mobilité n°3 et 4



URBATILE n°1 - septembre 2026

Une publication de l'agence d'urbanisme du Territoire de Belfort

Directrice de la publication : Anne-Sophie Peureux-Demangelle

Rédaction : Hélène Kauffmann

Design graphique & mise en page : Lou-Elise Restoux

Impression : AUTB