

CAHIER DE LA MOBILITÉ **2**

ENQUÊTE MOBILITÉ CERTIFIÉE CEREMA - EMC²



**SE DÉPLACER DANS LE
NORD FRANCHE-COMTÉ :
COMMENT ET POURQUOI ?**

janvier 20**26**

SOMMAIRE

MOTS DU PRÉSIDENT.....	3
MÉTHODOLOGIE	4
LES MATRICES DES FLUX DE DÉPLACEMENT	5
LES SECTEURS D'ANALYSES.....	6
INTRODUCTION.....	9
COMMENT LES HABITANTS SE DÉPLACENT-ILS ?	10
Les modes de déplacement utilisés dans les EMC ²	10
Évolutions des pratiques de mobilité au sein des AOM	12
En voiture.....	14
En voiture : zoom sur le covoiturage.....	16
En transport en commun.....	18
En bus : zoom sur les questions locales	21
En train : zoom sur les questions locales	23
En modes actifs : la marche et le vélo	24
En modes actifs : zoom sur l'usage du vélo	26
L'intermodalité : une pratique encore faible sur le territoire Nord Franche-Comté	28
ANALYSES DES MOTIFS DE DÉPLACEMENT : POURQUOI LES HABITANTS SE DÉPLACENT-ILS ?	31
Introduction.....	31
POURQUOI LES HABITANTS SE DÉPLACENT-ILS ?	32
La part de chaque motif dans les flux intra-zones	32
Pour des achats.....	34
Pour le travail	36
Pour les études	38
Pour des loisirs.....	40
Pour la santé.....	41
LES FLUX D'ÉCHANGE.....	42
Des interactions vers la Suisse et l'Alsace, en voiture	43
Sortir du Nord Franche-Comté pour le travail et la santé	45
LES BOUCLES DE DÉPLACEMENTS.....	46
Tous flux tous modes tous motifs.....	47
Corrélation modes motifs : les déplacements contraints	48
La distance des déplacements.....	50
L'ATTRACTIVITÉ DES SECTEURS	51
ANNEXES	56

MOTS DU PRÉSIDENT

La fin de l'année 2025 a marqué, pour le Nord Franche-Comté, une étape importante pour le devenir de l'offre publique de mobilité.

En effet, le 4 décembre dernier, le Président de Région et moi-même avons adressé au Ministre des Transports un dossier de demande de labellisation afin que le Nord Franche-Comté puisse s'engager dans un projet de service express régional métropolitain (SERM).

Ce projet n'est pas une simple évolution de l'offre existante : il implique des choix stratégiques pour l'avenir du territoire afin de proposer une offre de mobilité plus performante, plus lisible et plus cohérente à l'échelle de notre bassin de vie et d'emploi.

Cette montée en gamme permettra de mieux articuler l'ensemble des moyens de déplacement à la disposition des habitants, de la marche à pied au train, en passant par la voiture, les bus et cars, les mobilités douces.

Elle doit aussi favoriser le report modal et rendre plus attractives les alternatives à l'autosolisme. Cela suppose notamment d'identifier des « trous d'offre », des seuils de déplacements qui justifient la création ou la réorganisation de lignes de bus, ou encore de déterminer les secteurs pour lesquels de nouvelles voies cyclables permettraient de réduire le recours à la voiture individuelle.

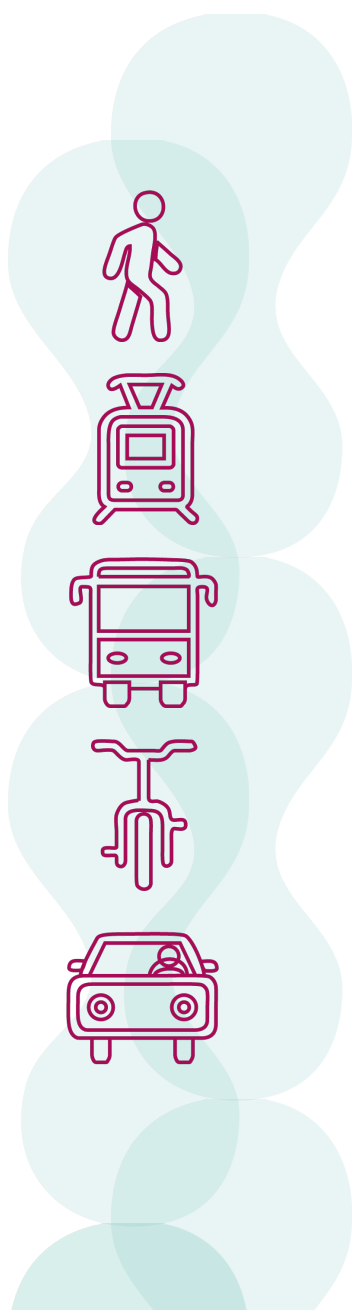
Après le premier cahier de la mobilité, qui exposait les premiers résultats « bruts » de l'enquête mobilité menée par le Syndicat mixte de transport Nord Franche-Comté, ce deuxième volet analyse plus en détail les déplacements des habitants du Nord Franche-Comté.

Avec ce document, nous disposons désormais d'un socle objectif et solide pour éclairer nos choix. Il documente les besoins, confirme certaines intuitions et révèle des marges de progrès. Il alimente, de manière très opérationnelle, les réflexions engagées autour du SERM et permet de construire la politique de mobilité de demain.

Damien Charlet

Président du

Syndicat mixte de transport Nord Franche-Comté



La vision globale des déplacements

Après une première publication (cahier n°1) consacrée à l'état des lieux global de la mobilité dans le Nord Franche-Comté, les grandes tendances observées depuis vingt ans ont été identifiées. Cette étude a aussi permis de mesurer les évolutions et de cerner les principales mutations sociales, économiques et territoriales depuis 2004. Ce deuxième numéro cherche maintenant à comprendre **comment et pourquoi** les habitants se déplacent dans le Nord Franche-Comté, lors d'un jour moyen de semaine.

Il propose une analyse plus détaillée des déplacements par mode et par motif, à des échelles plus fines (interurbain, inter et intra secteurs, etc.). Cette analyse distingue les flux internes des flux d'échange.

Les flux internes

Ce deuxième cahier se concentre principalement sur l'analyse des flux internes, c'est-à-dire des déplacements réalisés à **l'intérieur du territoire Nord Franche-Comté**, à un niveau de découpage plus fin correspondant à 15 secteurs d'analyses (cf. carte p.6). L'analyse approfondie des flux internes vise à caractériser les pratiques locales à travers la répartition modale, les motifs de déplacement et les niveaux d'attractivité de chaque secteur : quelles zones concentrent les flux, comment les contextes urbains ou périurbains influencent l'usage des différents modes (voiture, modes actifs, transports collectifs...).

Les flux d'échange

Cette publication examine également les déplacements réalisés entre le Pôle métropolitain et l'extérieur du territoire, en adoptant un découpage plus large (7 secteurs) afin d'assurer la représentativité statistique des flux. Elle vise à identifier les secteurs les plus tournés vers l'extérieur, les motifs qui génèrent ces déplacements et les modes privilégiés. Elle cherche ainsi à comprendre les liens du Nord Franche-Comté avec les territoires voisins, notamment l'Alsace et la Suisse.

Ce deuxième cahier de la mobilité voit l'apparition de trois calques, qui permettent de superposer des informations en conservant la lisibilité du message principal. Il est possible que certains de ces calques soient réutilisables dans les cahiers ultérieurs :

- Calque n°1 : Cette matrice peut être superposée p.19, sur la matrice des flux en transports collectifs.
- Calque n°2 : Cette carte reprend les réseaux de transports collectifs (réseaux de bus et de transport à la demande, réseau TER) et peut être superposée sur la carte des flux TC p.18.
- Calque n°3 : Cette carte reprend le réseau cyclable de PMA et du Territoire de Belfort et peut être superposée sur la carte des flux p. 24.

LES MATRICES DES FLUX DE DÉPLACEMENT

Guide à la lecture

Plusieurs matrices sont présentées dans le cahier afin d'analyser les flux à la fois intra-zones et inter-zones, aussi bien pour le traitement des modes de déplacement que pour celui des motifs de déplacement.

Le schéma ci-dessous illustre la manière de lire ces matrices tout au long du cahier :

- les déplacements intra-zone (internes à une zone d'analyse) sont en vert dans la matrice.
- les zones d'origine sont en ligne tandis que les zones de destination sont en colonne.
- dans les matrices du cahier, les chiffres en rouge sont les flux représentés sur les cartes.
- parce que l'EMC² reste une enquête, une case vide (sans flux) ne signifie pas qu'il n'y a aucun flux dans la réalité.
- les encadrés noirs permettent de regrouper les zones appartenant à la même Autorité Organisatrice des Mobilités :
 - Zones 1 à 6 : Syndicat Mixte des Transports en Commun du Territoire de Belfort (SMTC90)
 - Zones 7 à 13 : Pays Montbéliard Agglomération (PMA)
 - Zones 14 et 15 : Communauté de communes du Pays d'Héricourt (CCPH)

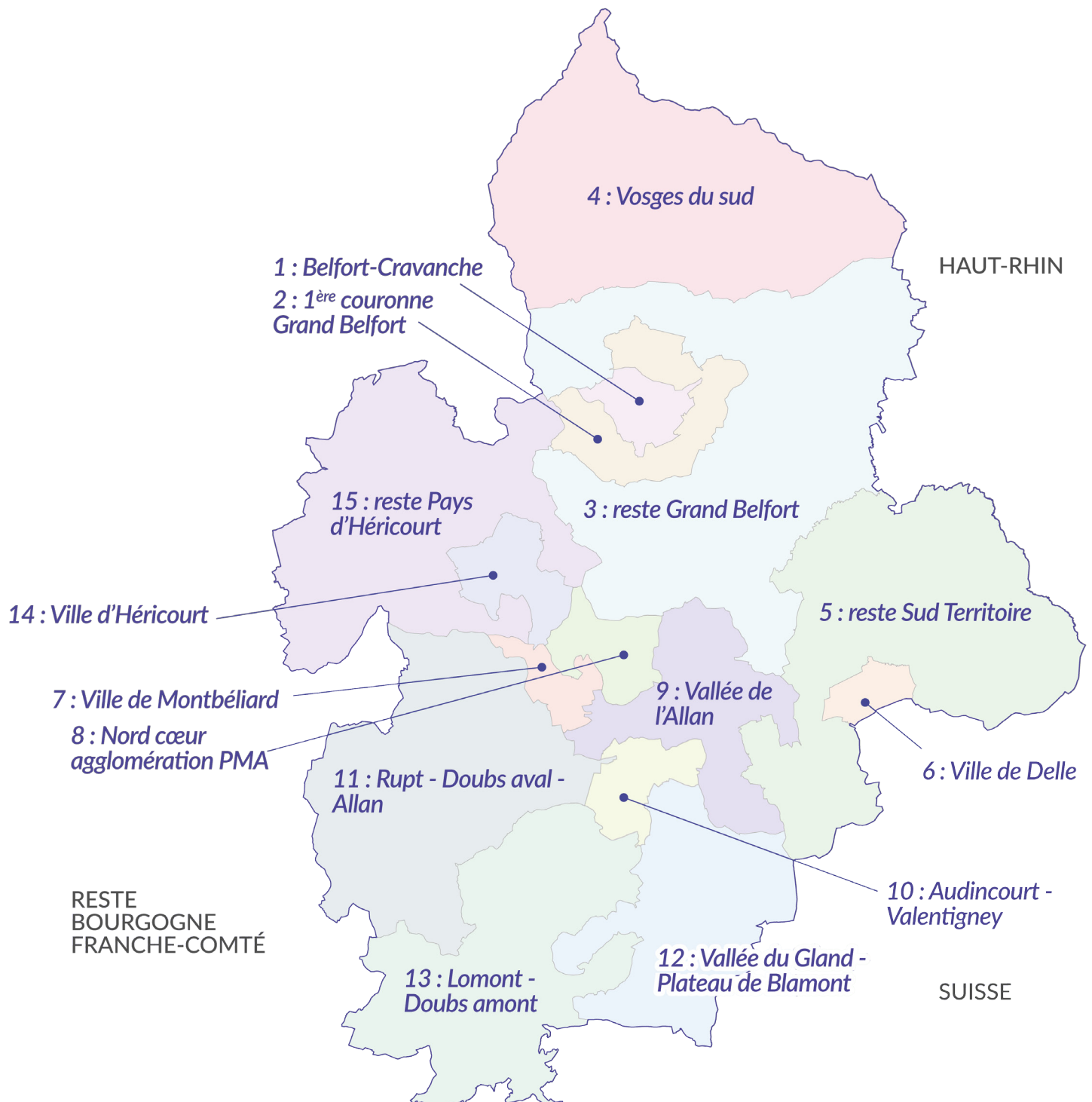
Destinations / Origines	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	TOTAL
Belfort-Cravanche	1															
1 ^{ère} couronne Grand Belfort	2															
Reste Grand Belfort	3															
CC Vosges du sud	4															
Reste Sud Territoire	5															
Delle	6															
Ville de Montbéliard	7															
Nord cœur Agglomération PMA	8															
Vallée de l'Allan	9															
Audincourt-Valentigney	10															
Rupt - Doubs aval - Allan	11															
Vallée du Gland - Plateau de Blamont	12															
Lomont - Doubs amont	13															
Héricourt	14															
Reste Pays d'Héricourt	15															
TOTAL																

Annotations de lecture :

- Zonage des AOM (encadré noir autour des zones 1 à 6)
- Les déplacements intra-zone (cases vertes)
- Les déplacements d'Héricourt vers la Vallée de l'Allan (cases roses)
- Les déplacements de la Vallée de l'Allan vers Héricourt (cases bleues)

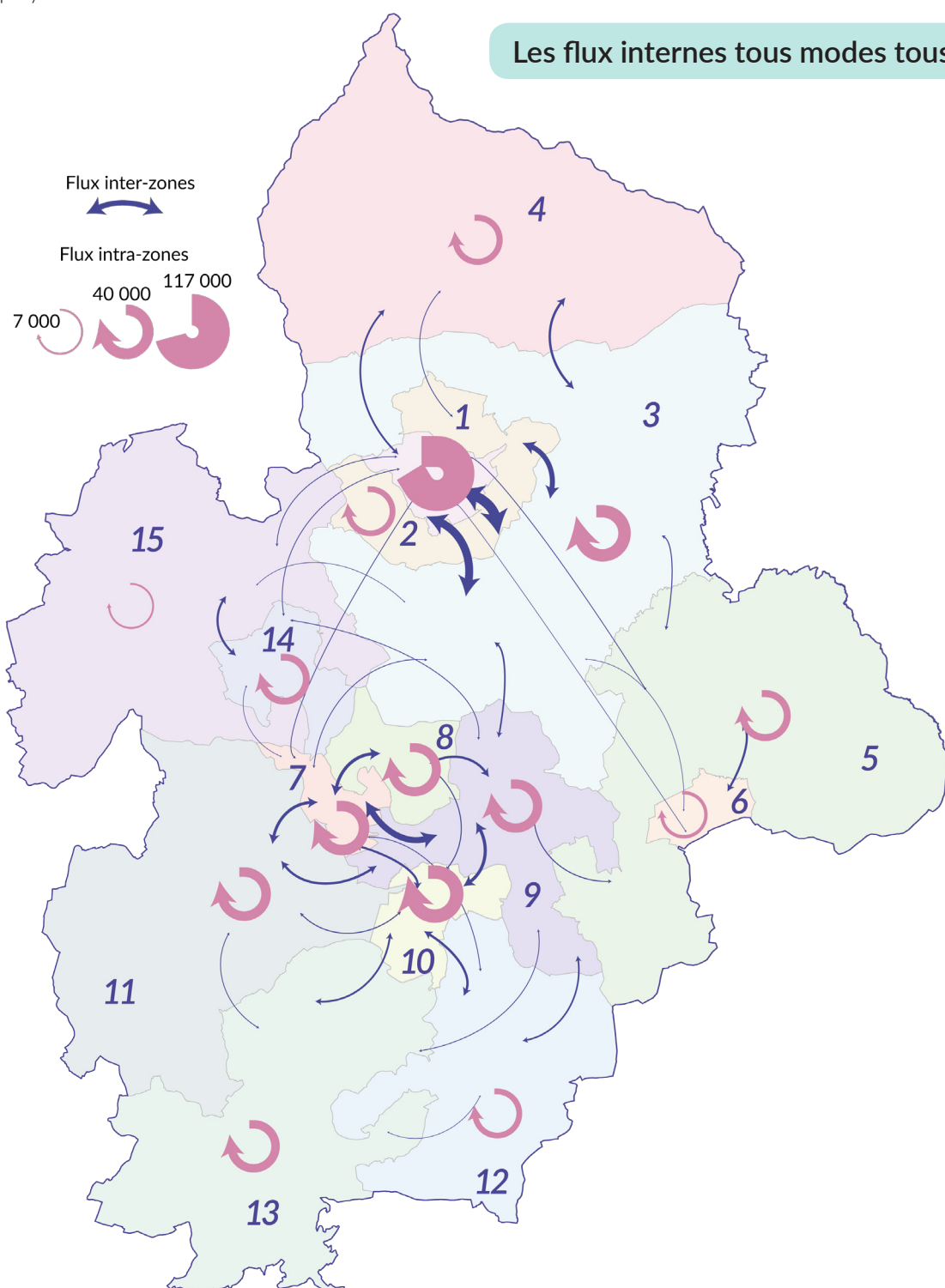
LES SECTEURS D'ANALYSES

Le regroupement des secteurs de tirage



Le découpage du périmètre en zones d'analyses

L'analyse des flux internes au Pôle métropolitain à l'échelle des 15 secteurs permet d'affiner la première analyse (cahier de la mobilité n°1), montrant que la majorité des flux se réalise au sein même des EPCI*. De la même manière, tous modes et tous motifs confondus, les flux se réalisent d'abord au sein même des zones d'analyse. Les flux inter-zones permettent néanmoins de refléter des fonctions dispersées sur le territoire, une dilution de la densité. Si sur l'agglomération belfortaine, les échanges se font principalement avec la ville de Belfort, sur l'agglomération montbéliardaise, les flux plus dispersés révèlent la polycentricité du territoire.



* Cf. Annexe I



INTRODUCTION

Après avoir présenté dans ses grandes lignes les premiers enseignements de l'EMC² 2024 dans le cahier n°1, ce deuxième volet s'attache à examiner plus en détail les modes de déplacement des habitants du Nord Franche-Comté, ainsi que leurs motifs de mobilité.

Ce cahier n°2 se structure autour de quatre parties :

- les modes de déplacements des habitants
- les motifs de leurs déplacements
- la spécificité des flux d'échange
- un focus sur les boucles de déplacements

L'analyse des modes et motifs de déplacement est une étape cruciale dans la compréhension de la mobilité quotidienne du Nord Franche-Comté. Elle est enrichie par l'analyse des questions locales (ou question d'opinion) permettant de confronter la perception des habitants aux politiques de mobilité existantes ou envisagées.

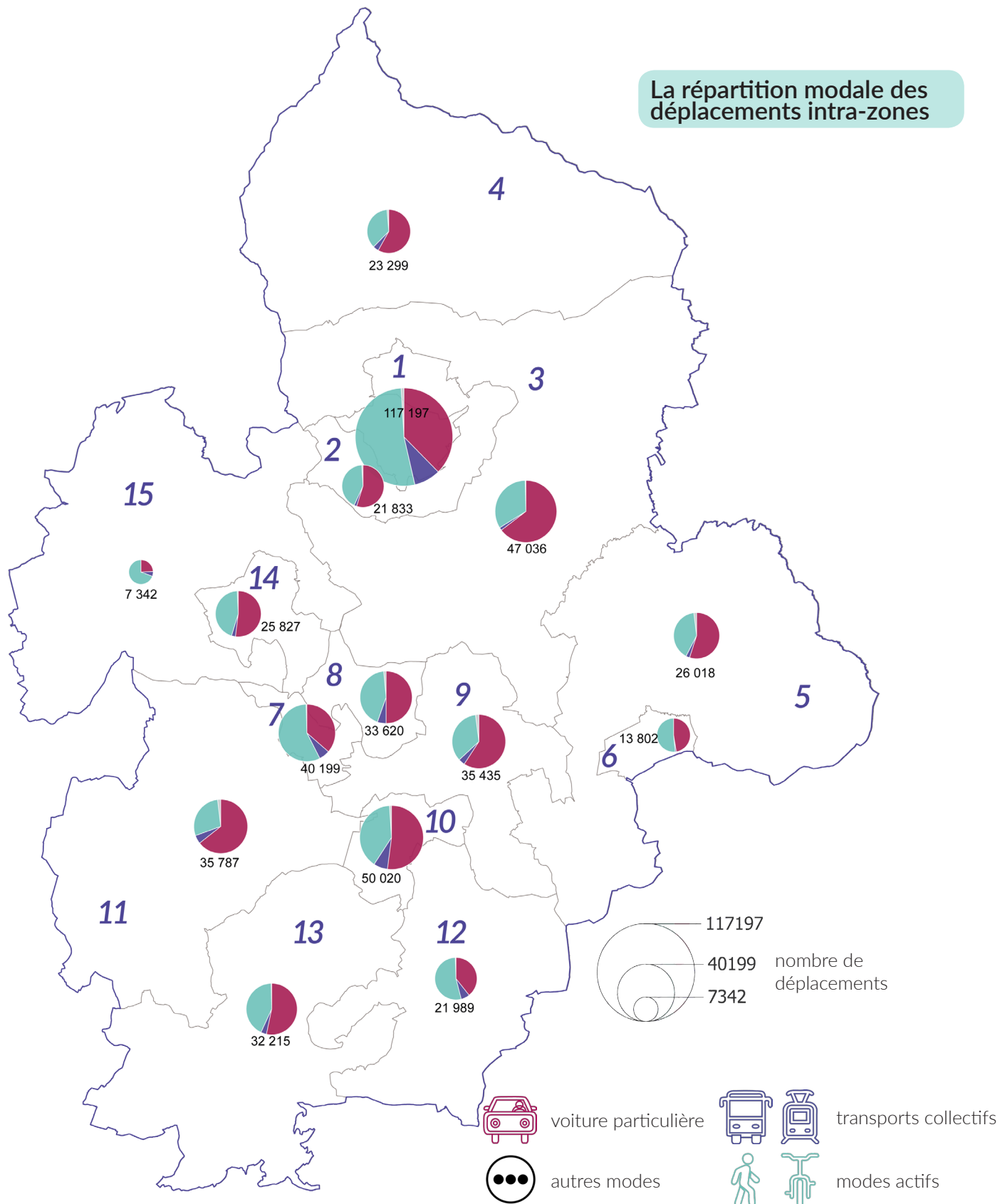
Cette première grande partie débute avec une première analyse tous modes, et se décline ensuite sur trois modes de transport : la voiture, les transports collectifs (urbains et ferroviaire) et les modes actifs (marche et vélo). Un volet spécifique est également consacré aux déplacements intermodaux.



COMMENT LES HABITANTS SE DÉPLACENT-ILS ?

Les modes de déplacement* utilisés dans les EMC²

La répartition modale des déplacements intra-zones



*Cf. Annexe II

La répartition modale des déplacements intra-zones

Les déplacements intra-zones sont des déplacements de courte distance (en moyenne 1,3 km par déplacement).

N° zone	Nom de la zone	Voiture		Transports collectifs		Modes actifs		Autres modes		Total	
		nb	%	nb	%	nb	%	nb	%	nb	%
1	Belfort-Cravanche	44 110	38 %	10 307	9 %	61 694	53 %	1 086	1 %	117 197	100 %
2	1ère couronne Grand Belfort	11 983	55 %	441	2 %	9 209	42 %	200	1 %	21 833	100 %
3	Reste Grand Belfort	30 416	65 %	723	2 %	15 723	33 %	174	0 %	47 035	100 %
4	Vosges du sud	13 550	58 %	1 002	4 %	8 440	36 %	307	1 %	23 299	100 %
5	Reste Sud Territoire	14 308	55 %	689	3 %	10 513	40 %	508	2 %	26 017	100 %
6	Delle	6 546	47 %	140	1 %	7 116	52 %	0	0 %	13 801	100 %
7	Ville de Montbéliard	14 632	36 %	2 451	6 %	22 940	57 %	176	0 %	40 200	100 %
8	Nord cœur agglomération PMA	16 795	50 %	1 838	5 %	14 503	43 %	484	1 %	33 619	100 %
9	Vallée de l'Allan	20 976	59 %	1 396	4 %	12 347	35 %	716	2 %	35 435	100 %
10	Audincourt-Valentigney	26 045	52 %	3 576	7 %	19 881	40 %	518	1 %	50 021	100 %
11	Rupt - Doubs aval - Allan	23 041	64 %	1 836	5 %	10 233	29 %	677	2 %	35 787	100 %
12	Vallée du Gland - Plateau de Blamont	8 632	39 %	1 486	7 %	11 757	53 %	114	1 %	21 989	100 %
13	Lomont - Doubs amont	17 179	53 %	1 156	4 %	13 763	43 %	117	0 %	32 216	100 %
14	Héricourt	13 426	52 %	726	3 %	11 492	44 %	183	1 %	25 827	100 %
15	Reste Pays d'Héricourt	1 784	24 %	472	6 %	5 082	69 %	0	0 %	7 342	100 %
Total		263 420	50 %	28 240	5 %	234 696	44 %	5 260	1 %	531 617	100 %

La répartition modale des déplacements par secteurs pour les flux internes

Dans la première publication (cahier n°1), la voiture apparaît déjà comme le mode de déplacement majoritaire utilisé par les habitants du PMNFC, représentant 65 % des déplacements en lien avec le territoire (internes et échanges). En ne considérant que les déplacements internes au PMNFC, **ce taux s'établit à 63 %**. Cette prédominance s'explique en partie par la configuration urbaine du territoire, marquée par des densités hétérogènes, mais aussi par des niveaux d'offre de services contrastés selon les secteurs.

Les modes de déplacements intra-zones

Les déplacements intra-zones (au sein de ces 15 zones d'analyse) représentent 61 % des déplacements internes au PMNFC, soit plus de la moitié (58 %) des déplacements liés au territoire (internes et échanges). Ils se concentrent principalement dans **les deux principales agglomérations du Pôle au poids démographique plus important qu'ailleurs**. C'est également là où l'offre de services (commerces, équipements culturels et sportifs, services administratifs, offre de santé, pôles d'emploi) est plus dense et mieux répartie.

Dans ces espaces dotés d'une meilleure accessibilité aux services du quotidien, les modes actifs (marche et vélo) s'imposent davantage : les distances sont plus courtes, les centralités mieux structurées, et l'environnement urbain plus favorable aux déplacements non motorisés.

À l'inverse, dans les zones périurbaines ou rurales, où l'offre de services est plus clairsemée, la voiture reste largement dominante. La dispersion des équipements oblige souvent à parcourir de longues distances pour accéder aux services essentiels, réduisant la pertinence des modes actifs et limitant la compétitivité des transports collectifs.

Rappel :

L'enquête a été réalisée entre octobre 2023 et janvier 2024, une période moins favorable à la pratique du vélo. De plus, seuls les déplacements effectués en semaine ont été pris en compte dans cette analyse. Par conséquent, le volume réel de déplacements en modes actifs, en particulier à vélo, peut être sous-évalué dans cette enquête.

COMMENT LES HABITANTS SE DÉPLACENT-ILS ?

Évolutions des pratiques de mobilité au sein des AOM

Des contrastes marqués selon les zones

Plusieurs secteurs se distinguent par une forte proportion de déplacements intra-zones réalisés en modes actifs, signe d'une bonne proximité fonctionnelle et d'une offre de services localisée à distance piétonne ou cyclable :

- Reste Pays d'Héricourt (69 %)
- Ville de Montbéliard (57 %)
- Vallée du Gland – Plateau de Blamont (53 %)
- Belfort-Cravanche (53 %)
- Delle (52 %)

Ces territoires présentent soit une concentration de services permettant de répondre aux besoins du quotidien sans motorisation, soit une morphologie urbaine favorisant les mobilités actives.

À l'inverse, l'usage de la voiture reste très marqué dans le reste du Grand Belfort ou dans la zone Rupt – Doubs aval – Allan, où près des deux tiers des déplacements intra-zones se font en automobile. Dans ces espaces, l'offre de services est plus dispersée, les centralités sont moins accessibles à pied ou à vélo, et l'offre de transport collectif ne permet pas toujours d'offrir une alternative efficace à la voiture, en particulier pour les trajets ponctuels ou multi-motifs (cf. la partie sur les boucles de déplacements).

À l'échelle des Autorités Organisatrices des Mobilités (AOM), la voiture demeure le mode de déplacement dominant pour les trajets intra-zones dans les territoires du SMTC90 (60 %) et de PMA (63 %), où environ trois déplacements sur cinq sont effectués en automobile. À l'opposé, le Pays d'Héricourt se distingue par une forte pratique des modes doux, avec plus d'un déplacement sur deux (54 %) réalisé à pied ou à vélo.

La dispersion de l'habitat et l'implantation périphérique des zones d'activités génèrent des distances importantes, renforçant de fait la dépendance à la voiture ; dans ces conditions, les transports collectifs peinent à proposer des temps de parcours compétitifs.

À l'inverse, l'échelle du Pays d'Héricourt favorise largement les modes actifs : malgré l'absence de transports collectifs réguliers, la proximité entre habitat, services et emplois permet de privilégier les déplacements courts, ce qui explique la forte part de la marche et du vélo.

L'évolution des parts modales depuis 2004 apparaît néanmoins **encourageante** : la part de la voiture dans les déplacements intra-zones recule dans l'ensemble des AOM, de 3 points dans le Territoire de Belfort à 9 points dans le Pays d'Héricourt. Cette dynamique est en grande partie portée par la ville de Belfort, où les pratiques de mobilité se transforment plus nettement, soutenues par un bon cadencement des lignes Optymo, une échelle urbaine propice à la marche et au vélo, ainsi que par la renaturation de plusieurs espaces publics. Ce recul de l'usage automobile profite avant tout aux modes actifs, dont la progression est généralisée et particulièrement marquée dans le Pays d'Héricourt (+10 points).

La répartition modale des déplacements intra-zones des AOM en 2024

AOM	Voiture	Transports collectifs	Modes actifs	Autres modes (Deux roues motorisées, taxi...)	Total
SMTC90 (TdB)	225 561 (60 %)	27 981 (7 %)	119 708 (32 %)	3 651 (1 %)	376 902
PMA	238 260 (63 %)	25 997 (7 %)	112 345 (30 %)	3 797 (1 %)	380 399
CCPH	22 183 (54 %)	1 736 (4 %)	16 843 (41 %)	257 (1 %)	41 019
Total	486 005	55 714	248 896	7 705	798 320

Entre parenthèses : la part par rapport au nombre total de déplacements

Les parts modales des déplacements intra-zones des AOM en 2004 et 2024

autres modes



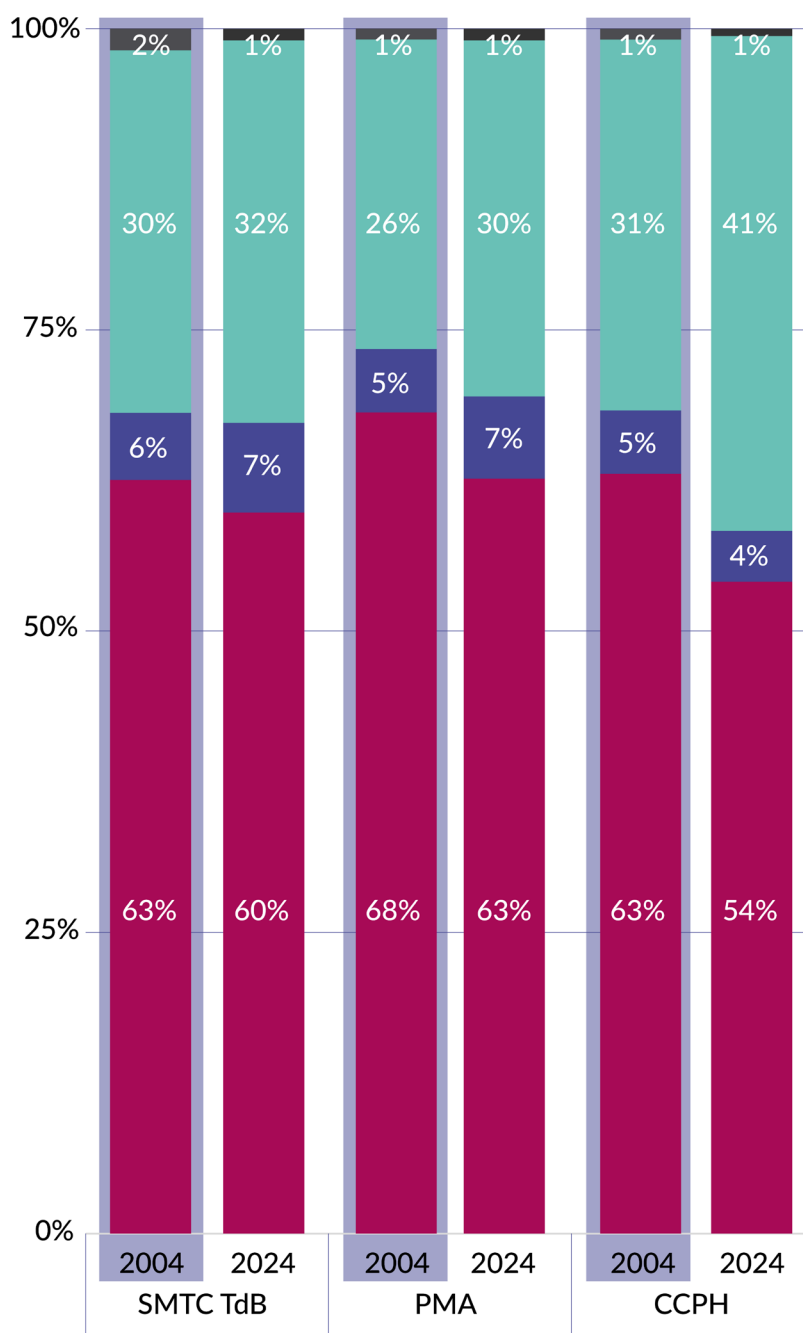
modes actifs



transports collectifs



voiture particulière



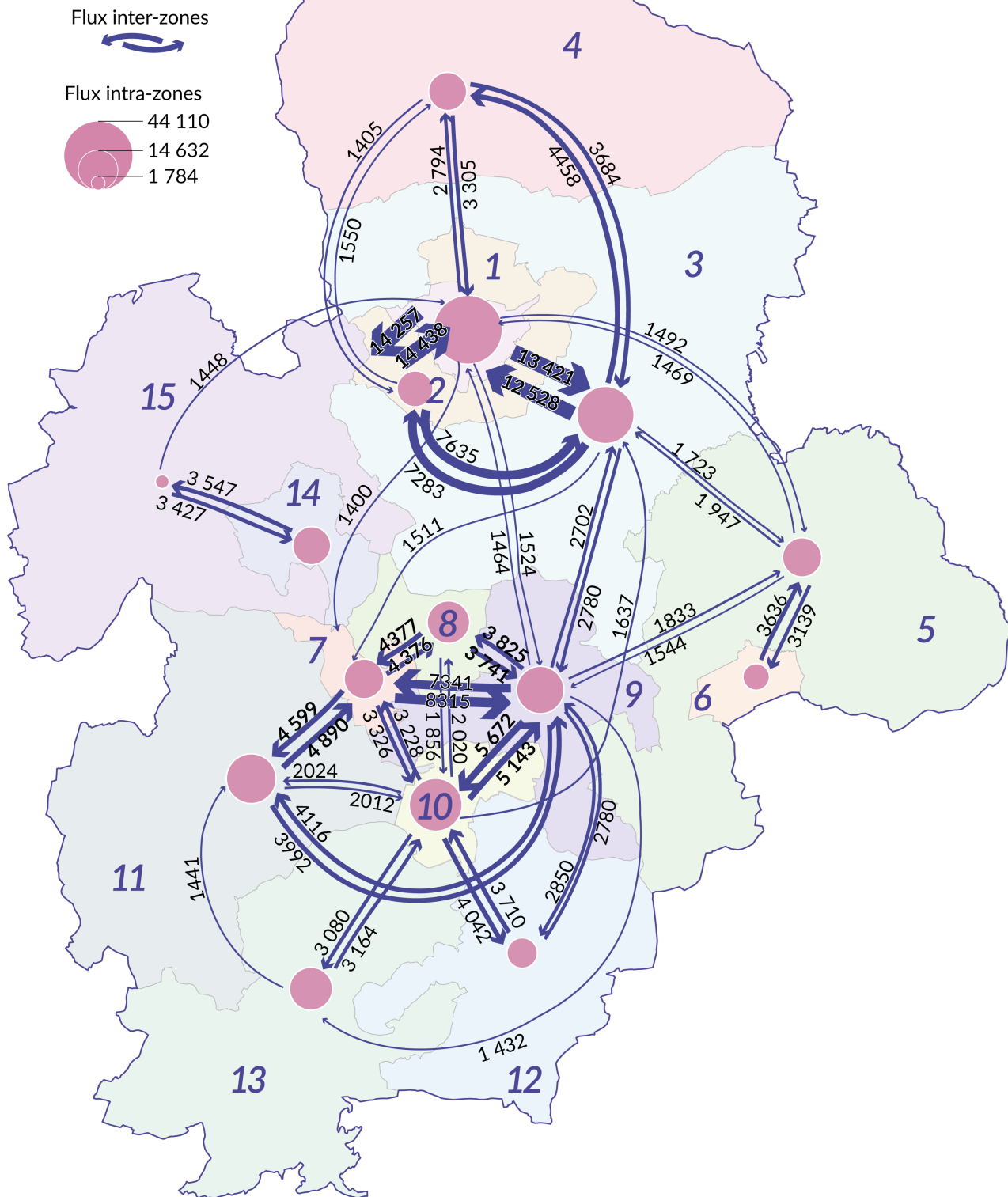
L'augmentation de la part des modes actifs sur les 3 AOM peut s'expliquer à la fois par le développement des infrastructures cyclables sur le territoire mais aussi par l'apparition, depuis 2004, des Vélos à Assistance Électrique (VAE).



COMMENT LES HABITANTS SE DÉPLACENT-ILS ?

EN VOITURE

Les déplacements internes réalisés en voiture dans le PMNFC



Flux de 1 400 déplacements et plus (88 % des flux voiture)

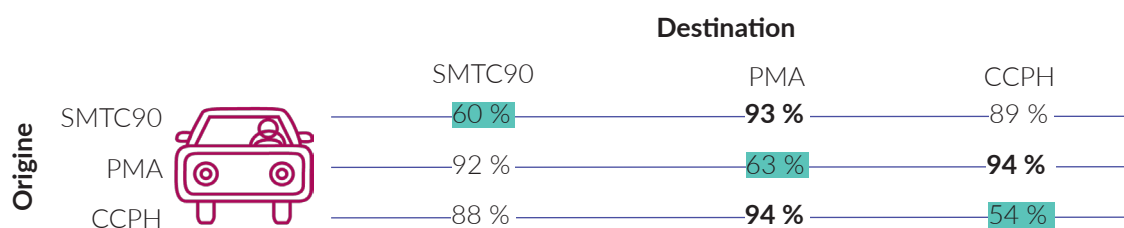


Destinations		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	TOTAL
Origines																	
Belfort-Cravanche	1	44 110	14 257	13 421	2 794	1 492	658	1 400	1 309	1 524	725	292	612	296	992	1 263	85 144
1 ^{ère} couronne Grand Belfort	2	14 438	11 983	7 635	1 405	447	89	894	163	364	324	432		155	753	593	39 676
Reste Grand Belfort	3	12 528	7 283	30 416	4 458	1 723	1 100	1 511	1 153	2 780	1 340	1 106	307	221	785	1 113	67 825
CC Vosges du sud	4	3 305	1 550	3 684	13 550	125	29	116	108	173	53	89		103	42	47	22 974
Reste Sud Territoire	5	1 469	208	1 947	78	14 308	3 139	633	431	1 544	605	130	138	235	183		25 048
Delle	6	489	221	977	64	3 636	6 546	150	45	547	39	16	45			38	12 811
Ville de Montbéliard	7	1 264	1 078	1 118	116	407	133	14 632	4 376	8 315	3 326	4 599	1 055	1 094	968	504	42 984
Nord cœur Agglomération PMA	8	1 165	165	1 153	140	319	96	4 377	16 795	3 741	1 856	907	367	901	600	57	32 637
Vallée de l'Allan	9	1 464	324	2 702	65	1 833	608	7 341	3 825	20 976	5 672	4 116	2 850	1 432	1 394	538	55 140
Audincourt-Valentigney	10	782	393	1 637	143	675	39	3 228	2 020	5 143	26 045	2 024	4 042	3 080	191	129	49 573
Rupt - Doubs aval - Allan	11	412	149	1 045	89	130	16	4 890	840	3 992	2 012	23 041	499	1 329	408	387	39 240
Vallée du Gland - Plateau de Blamont	12	528		471		229		1 278	307	2 780	3 710	332	8 632	801	330	69	19 468
Lomont - Doubs amont	13	269	155	300		304		917	895	1 290	3 164	1 441	798	17 719	273	40	27 026
Héricourt	14	1 054	664	803	42	55		988	553	1 294	208	432	394	258	13 426	3 547	23 718
Reste Pays d'Héricourt	15	1 448	630	1 072	27		38	412	147	477	195	391	69	40	3 427	1 784	10 159
TOTAL		84 726	39 059	68 381	22 973	25 683	12 491	42 767	32 968	54 939	49 274	39 949	19 806	27 126	23 771	10 110	553 421

On dénombre **553 421 déplacements quotidiens en voiture** particulière au sein du PMNFC, effectués par les habitants du territoire, soit près des deux tiers (63 %) des déplacements internes au Pôle. Parmi ces déplacements, 48 % sont intra-zones (c'est-à-dire que l'origine et la destination se trouvent dans la même zone) et 52 % sont inter-zones (échange entre les zones).

La répartition de ces flux suit globalement la même orientation que celle observée pour l'ensemble des déplacements. Ils sont majoritairement concentrés dans **les principales zones urbaines**. Les déplacements en voiture restent également nombreux dans les espaces périurbains, où l'usage d'autres modes est très faible.

À l'échelle des AOM, l'usage de la voiture reste prédominant, notamment pour les déplacements entre territoires. En effet, sur dix déplacements ayant pour origine et destination le Territoire de Belfort, six sont réalisés en voiture, contre quatre effectués par d'autres modes. Les échanges entre AOM sont encore plus marqués par la dépendance à l'automobile, avec environ neuf déplacements sur dix effectués en voiture.



Clé de lecture : 92 % des déplacements au départ de PMA à destination du Territoire de Belfort (SMTC90) sont réalisés en voiture.



COMMENT LES HABITANTS SE DÉPLACENT-ILS ?

EN VOITURE : zoom sur le covoiturage

La question portant sur la fréquence d'utilisation de la voiture en semaine, posée lors de l'enquête, confirme le rôle prépondérant de ce mode de transport dans les déplacements des habitants du PMNFC. En effet, **74 % des personnes âgées de 15 ans et plus (soit 240 659 habitants du territoire) déclarent utiliser la voiture plusieurs jours par semaine (67 %) ou plusieurs jours par mois (7 %), contre 26 % qui ne l'utilisent jamais (22 %) ou de manière occasionnelle (4 %).**

Concernant le covoiturage, l'EMC² ne permet pas d'en estimer la part modale. Toutefois, l'analyse des réponses sur la fréquence d'utilisation et les freins à sa pratique permet de dégager certaines tendances. **90 % des personnes âgées de 15 ans et plus (soit 216 896 habitants du Pôle) interrogées sur ce mode, déclarent ne jamais recourir au covoiturage (76 %) ou de façon occasionnelle (14 %), tandis que seuls 10 % (23 763 habitants) le pratiquent plusieurs jours par semaine ou par mois.**

Parmi ces 216 896 personnes, 20 % (soit 43 293 habitants) déclarent qu'elles ne feront jamais de covoiturage, et 6 % (13 099 personnes) expliquent leur non-recours par l'absence d'aire de covoiturage à proximité (6 647 habitants) ou par le fait qu'aucune personne de leur entourage ou réseau ne le pratique (6 452 habitants).

Le niveau des freins varie selon que l'on possède ou non le permis de conduire. Toutefois, parmi les personnes sans permis, la part de celles qui ne covoiteront jamais est quasiment identique à la part de celles qui disent n'y voir aucun frein (78 % et 79 %). Parmi celles qui n'ont pas le permis – et seraient donc susceptibles de covoiturer – les principaux freins évoqués sont l'âge, la santé et/ou le handicap (54 %), le tarif (38 %) et le sentiment d'insécurité (24 %).

PMA et le SMTC 90 proposent l'application Karos en faveur du covoiturage sur chacun de leur ressort territorial :

Pour le covoituré, le trajet coûte 2 € dont la moitié est pris en charge par l'AOM. Le conducteur reçoit les 2 €.

Cette offre arrive en complément des offres de transports en commun.

Près de 80 % des habitants de PMA déclarent ne pas connaître le service évolitY Covoiturage (Karos) au moment de l'enquête. Cette méconnaissance met en évidence un enjeu important de **visibilité et de valorisation des offres de mobilité partagée**, à prendre en compte dans les actions de communication et de promotion. A noter que le Territoire de Belfort ne propose Karos que depuis novembre 2024, donc après la phase collecte de l'EMC².

À ces nouveaux services, s'ajoute la volonté politique de développer les aires de covoiturage dans le Nord Franche-Comté afin de promouvoir cette pratique. Les aires officielles déjà en place sont très utilisées et celles informelles peuvent être à terme formalisées pour garantir la sécurité et les bonnes pratiques.

Karos :

Nombre d'inscrits et de covoitages subventionnés à l'échelle de PMA :

- 3 980 inscrits en octobre 2025
- 9 428 trajets en covoiturage subventionnés réalisés en 2025

Nombre d'inscrits et de covoitages subventionnés à l'échelle du Territoire de Belfort :

- 3 942 inscrits en octobre 2025
- 17 041 trajets en covoiturage subventionnés réalisés en 2025

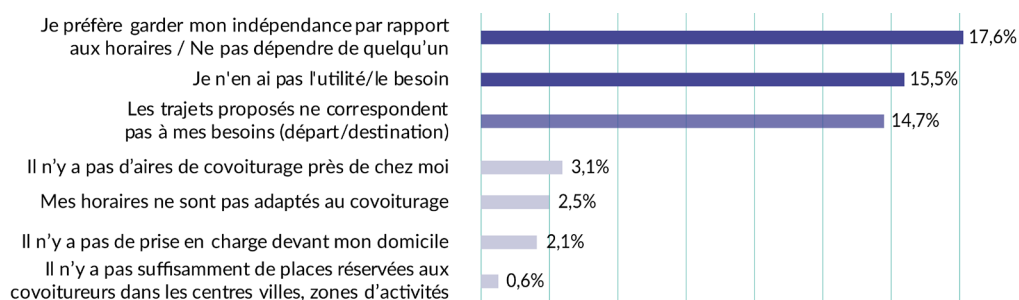
Zoom sur les questions locales : Le questionnaire peut être adapté pour inclure des questions spécifiques, notamment des questions d'opinion visant à recueillir le point de vue des habitants sur certaines politiques publiques ou des contextes locaux particuliers. Ce sont les élus qui ont validé ces questions à l'été 2023, couvrant des thèmes variés comme les habitudes d'achat ou les préférences de déplacement. Chaque AOM a également eu la possibilité de proposer une question propre à son territoire.



Quels sont les freins à l'utilisation du covoiturage ?

Inadéquation temporelle et spatiale

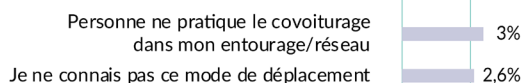
56,1 %



Pas de raison précise
33 %



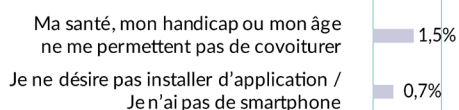
Méconnaissance
5,6 %



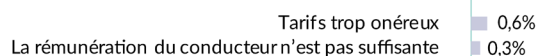
Sentiment d'insécurité
2,2 %



Inadapté à la situation des personnes
2,2 %



Obstacle financier
0,9 %



0% 5% 10% 15% 20%



Connaissez-vous les différents services proposés par évolitY ?

OUI
19 %

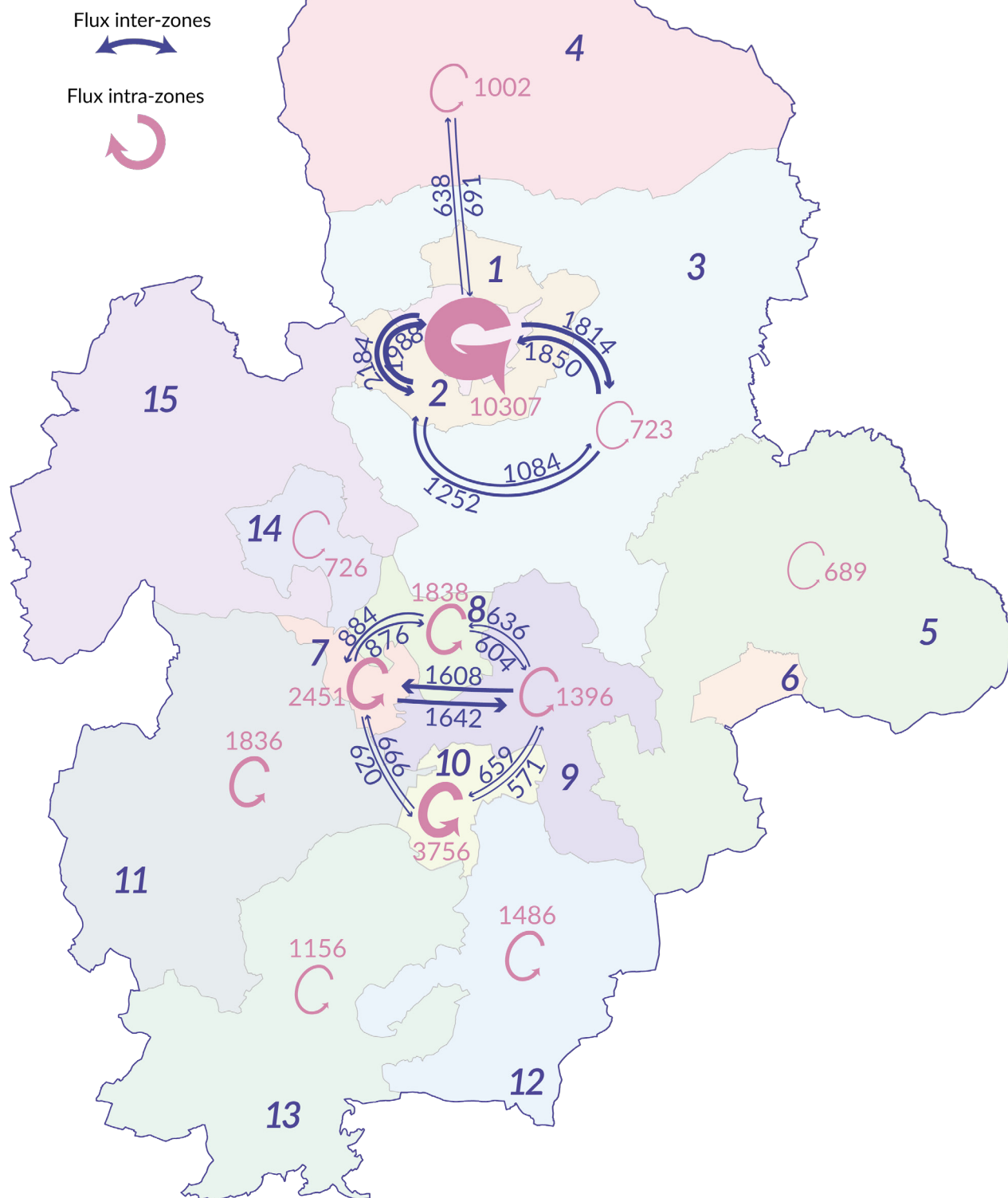
NON
81 %



COMMENT LES HABITANTS SE DÉPLACENT-ILS ?

EN TRANSPORT EN COMMUN

Les déplacements internes réalisés en transports collectifs dans le PMNFC



Flux de plus de 500 déplacements (79 % des flux en TC)



Destinations Origines																TOTAL	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15		
Belfort-Cravanche	1	10 307	2 184	1 814	638	187	262	150	169	84		108			147	433	16 464
1 ^{ère} couronne Grand Belfort	2	1 988	441	1 084	58	69									43		3 683
Reste Grand Belfort	3	1 850	1 252	723	191	247	88			305	28						4 685
CC Vosges du sud	4	691	58	191	1 002												1 941
Reste Sud Territoire	5	406	129	338		689	329			299							2 190
Delle	6	293		88		244	140										765
Ville de Montbéliard	7	150						2 451	876	1 642	620	205	56		56	139	6 195
Nord cœur Agglomération PMA	8	169						884	1 838	604	276	87					3 858
Vallée de l'Allan	9	343		46		299		1 608	636	1 396	659	407	261				5 656
Audincourt-Valentigney	10							666	316	571	3 576		173	159			5 461
Rupt - Doubs aval - Allan	11	108						244	38	328		1 836			48		2 602
Vallée du Gland - Plateau de Blamont	12							101		171	308		1 486				2 067
Lomont - Doubs amont	13							40			321			1 156			1 517
Héricourt	14	391	43					56				48			726	186	1 450
Reste Pays d'Héricourt	15	273						139							352	472	1 236
TOTAL		16 968	4 107	4 284	1 889	1 736	819	6 339	3 872	5 400	5 789	2 692	1 977	1 315	1 372	1 231	59 789

La lecture de la matrice des flux ci-dessus met en évidence l'existence de **trois sous-bassins de mobilité distincts** au sein du Pôle métropolitain, qui correspondent globalement aux périmètres des trois AOM. Ces sous-bassins se caractérisent par une forte intensité de déplacements internes et par des échanges très limités entre eux en transports collectifs. En effet, parmi les 871 670 déplacements internes au Pôle métropolitain, **7 % sont effectués en transports collectifs, dont 75 % en réseaux urbains et 25 % en autres modes collectifs (TER, scolaires, etc.)**.

Cette structuration des flux s'explique en grande partie par l'organisation actuelle des réseaux de bus, conçus prioritairement à l'échelle de chaque AOM. L'offre de transports collectifs est ainsi principalement tournée vers les déplacements internes aux agglomérations de Belfort et de Montbéliard, là où les réseaux sont les plus denses et les plus réguliers, avec des flux concentrés entre les villes-centres

et leurs premières couronnes ou au sein du cœur d'agglomération du Pays de Montbéliard.

À l'inverse, les déplacements interterritoriaux en transports collectifs restent marginaux, malgré l'existence de liaisons ferroviaires et de quelques lignes de bus inter-AOM. La faible articulation entre réseaux urbains et interurbains et le manque de lisibilité des correspondances** limitent les usages combinés et contribuent à cloisonner les pratiques de mobilité.

Ces éléments montrent l'intérêt de renforcer la coordination des politiques de mobilité à l'échelle métropolitaine, afin de mieux relier les trois sous-bassins de mobilité entre eux et d'améliorer la cohérence globale du système de transport.

En 2004 :

Part modale TC urbain (réseau régulier faible à l'époque mais intégrant le transport scolaire) : 3,4 %

Par modale train : 2,2 %

* Pour aller plus loin, vous pouvez étudier les ratios TC/VP en annexe III.

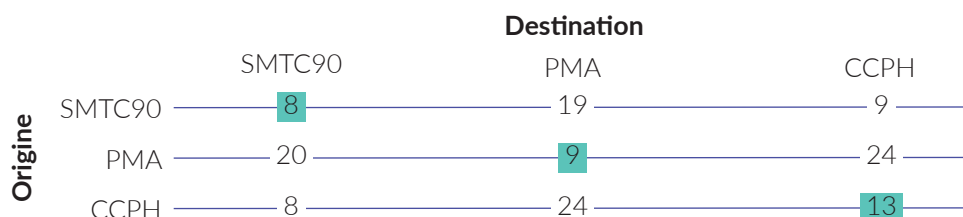
** Cf. p.22 sur l'inadéquation temporelle et spatiale freinant l'usage des bus.



COMMENT LES HABITANTS SE DÉPLACENT-ILS ?

EN TRANSPORT EN COMMUN

Indice de dépendance à l'automobile par rapport aux TC (rapport modal voiture/TC) : la voiture est le mode par défaut



Pays de Montbéliard : **9** déplacements en  pour **1** déplacement en  (déplacements réalisés intégralement au sein de PMA)

L'indice de dépendance à l'automobile met en évidence la forte prédominance de la voiture par rapport aux transports collectifs au sein du PMNFC. Cela s'explique notamment par la faiblesse des relations entre les différents réseaux.

Cette dépendance s'accroît encore pour les échanges entre AOM : pour 19 déplacements en voiture entre le Territoire de Belfort et PMA, on a seulement 1 déplacement en transports collectifs. Cet indice est de 24 déplacements en voiture pour 1 en TC entre la CCPH et PMA et ce malgré la présence d'une offre TER entre les trois villes principales. L'offre TC globale ne concurrence pas l'automobile.

Déplacements intra et inter-AOM : indice de dépendance à l'automobile par rapport aux TC (rapport modal voiture/TC) : la voiture en tête pour les déplacements inter-AOM

L'indice a été calculé en additionnant tous les flux internes aux 3 AOM pour la voiture et pour les TC.

intra-AOM : **9** déplacements en  pour **1** déplacement en 

L'indice a été calculé en additionnant tous les flux sortant de chaque AOM pour la voiture et pour les TC (CCPH vers PMA et SMTC90, SMTC90 vers CCPH et PMA, PMA vers CCPH et SMTC90).

inter-AOM : **17** déplacements en  pour **1** déplacement en 

* rapport VP/TC > 1 : la voiture est plus utilisée que les TC,
 rapport VP/TC < 1 : la voiture est moins utilisée que les TC,
 rapport VP/TC = 1 : il y a autant de déplacements en voiture qu'en transports collectifs.

COMMENT LES HABITANTS SE DÉPLACENT-ILS?



EN BUS : zoom sur les questions locales



Connaissez-vous les différents services proposés par évoliY* ?

Le transport à la demande Tad'Y

OUI
50 %

NON
50 %

Service à la demande - transport des Personnes à Mobilité Réduite (PMR)

OUI
47 %

NON
53 %

Service Flexy pour les retours tardifs

OUI
24 %

NON
76 %



Seriez-vous favorable à un développement d'une offre de bus à la demande depuis la gare d'Héricourt vers les centres-villes de Belfort et Montbéliard** ?

OUI

6 540 personnes favorables soit **70 %** des répondants

NON

2 522 personnes non favorables soit **27 %** des répondants

Ne souhaite pas répondre

282 personnes soit **3 %** des répondants

Et en 2004 ?

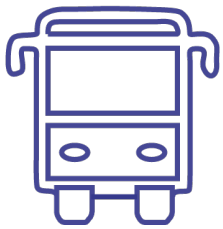
L'opinion des habitants concernant les transports en commun :

- 63 % des personnes affirment que les gares sont trop éloignées de leur lieu d'habitation.
- 68 % n'utilisent pas le train au prétexte que celui-ci ne dessert pas leur destination.
- 78 % des habitants souhaitent la multiplication des liaisons de transport en commun entre les agglomérations de l'Aire urbaine.

Les résultats des questions d'opinion sur les transports en commun mettent en évidence une certaine méconnaissance des moyens et des infrastructures dédiés à ces modes de déplacements

* cette question a été posée uniquement aux habitants de PMA

** cette question a été posée uniquement aux habitants de la CCPH



COMMENT LES HABITANTS SE DÉPLACENT-ILS ?

EN BUS : zoom sur les questions locales

Fréquence d'utilisation et freins

Concernant la fréquence d'utilisation des transports collectifs urbains, **14 % des personnes âgées de 15 ans et plus déclarent utiliser ce mode plusieurs jours par semaine (11 %) ou plusieurs jours par mois (3 %)**. À l'inverse, 86 % déclarent ne jamais l'utiliser (74 %) ou occasionnellement (12 %). Parmi ces 86 % peu ou non utilisateurs, les principaux freins à l'usage des TCU évoqués sont :

- l'absence d'arrêt ou de desserte à proximité du lieu de départ et/ou de destination (21 %),
- un temps de trajet jugé trop long par rapport à d'autres modes de déplacement (21 %),
- une fréquence de passage insuffisante des bus (9 %).

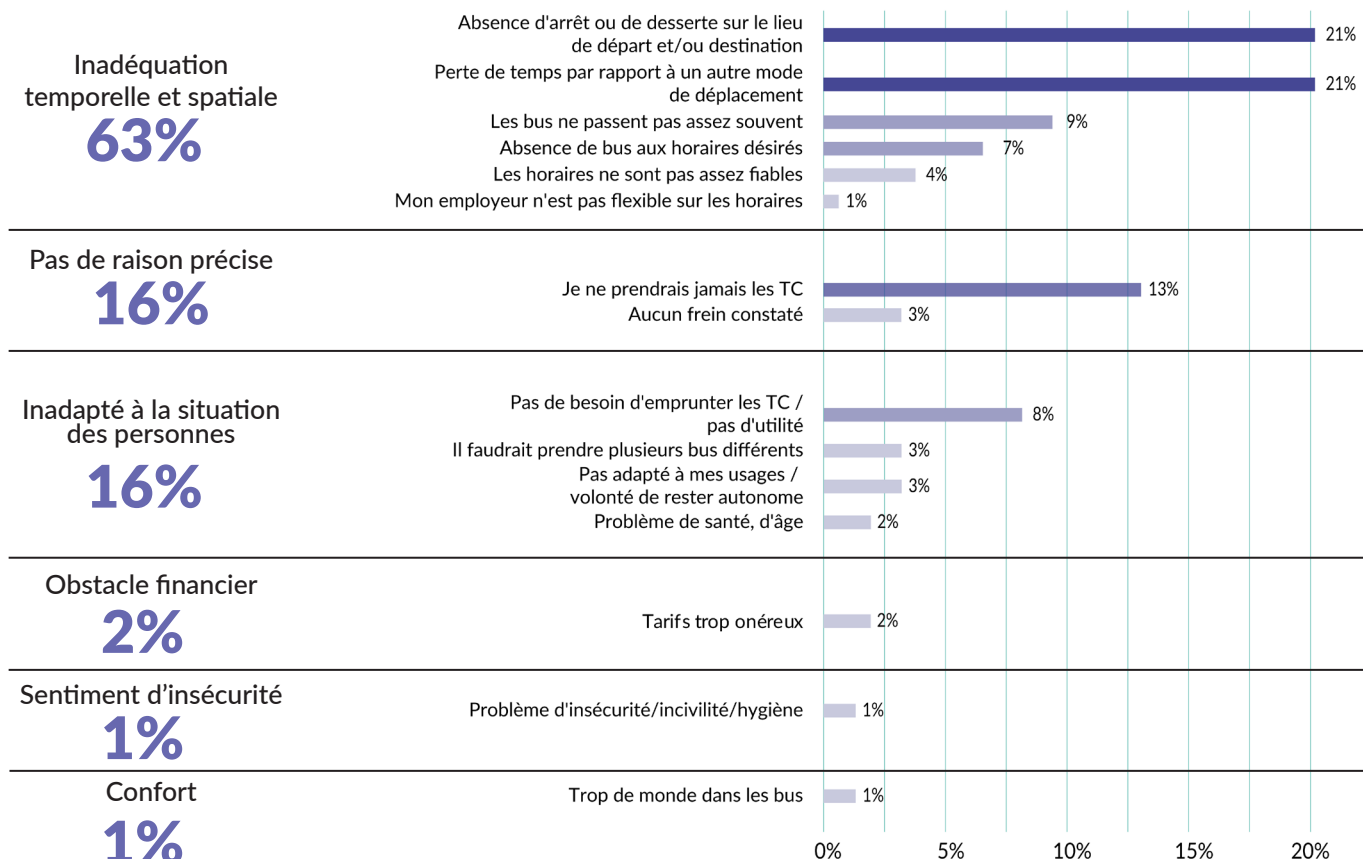
Ces constats ouvrent plusieurs pistes d'action publique :

- Renforcer la capillarité du réseau en améliorant la desserte des zones peu connectées et en développant des solutions de transport à la demande pour les secteurs périphériques.
- Améliorer la fréquence, la régularité et la rapidité des lignes structurantes afin de rendre le service plus attractif.
- Mieux valoriser et simplifier l'offre à travers une communication renforcée.
- Accompagner le changement de pratiques par des incitations tarifaires, des partenariats avec les employeurs et des campagnes de sensibilisation sur les bénéfices environnementaux et économiques des mobilités collectives.

Ainsi, le développement de l'usage des TCU repose autant sur l'amélioration de l'offre que sur la transformation de la perception et des habitudes de mobilité des habitants.



Quels sont les freins à l'utilisation des transports collectifs urbains ?



COMMENT LES HABITANTS SE DÉPLACENT-ILS ?



EN TRAIN : zoom sur les questions locales

La fréquentation du train (TER) par les habitants du Nord Franche-Comté demeure très faible. **Seules 4 % des personnes âgées de 15 ans et plus déclarent l'utiliser plusieurs fois par semaine ou par mois, soit environ 8 800 habitants.** Parmi ces usagers réguliers, la répartition territoriale montre une forte concentration autour de Belfort, avec 30 % résidant dans le secteur Belfort-Cravanche et 18 % dans le reste du Grand Belfort. Les parts sont plus modestes dans la ville de Montbéliard (12 %) et à Héricourt (6 %), ce qui traduit une utilisation plus marginale dans les autres secteurs du Pôle métropolitain.

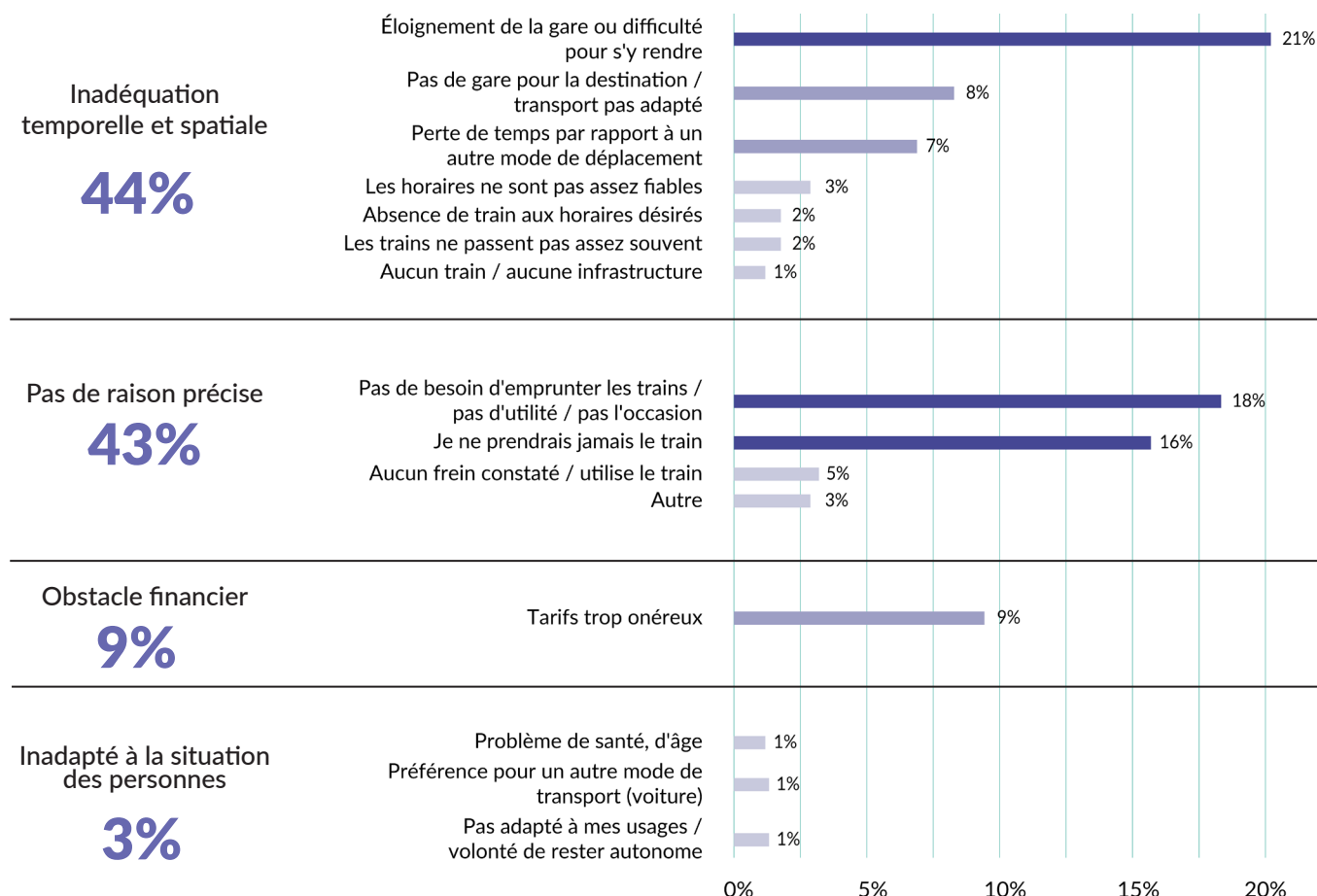
À l'inverse, 96 % des habitants n'utilisent le TER que de manière occasionnelle (15 %) ou jamais (81 %). Les principaux freins évoqués par ces non-usagers concernent l'éloignement ou la difficulté d'accès aux gares (21 %) et le niveau des tarifs (9 %), deux facteurs qui limitent l'attractivité du train dans les déplacements du quotidien.

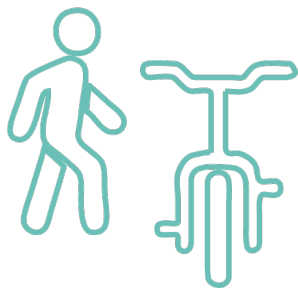
Ces constats sont pleinement pris en compte dans le processus de labellisation du Service Express Régional Métropolitain (SERM) du Nord Franche-Comté. Ce dispositif vise à renforcer la place du rail dans les mobilités régionales en améliorant l'accessibilité aux gares, la fréquence des dessertes et la compétitivité tarifaire. À moyen terme, la mise en œuvre du SERM devrait s'accompagner d'une adaptation des services ferroviaires aux usages réels des habitants (dématérialisation et interopérabilité).

Ainsi, **les résultats de l'enquête constituent un point de départ** (ou « temps zéro ») **pour le suivi de l'évolution des pratiques de mobilité.** Ils permettront de mesurer dans le temps les effets des politiques publiques engagées en faveur d'un report modal vers les transports collectifs, et plus particulièrement le train.



Quels sont les freins à l'utilisation des trains ?

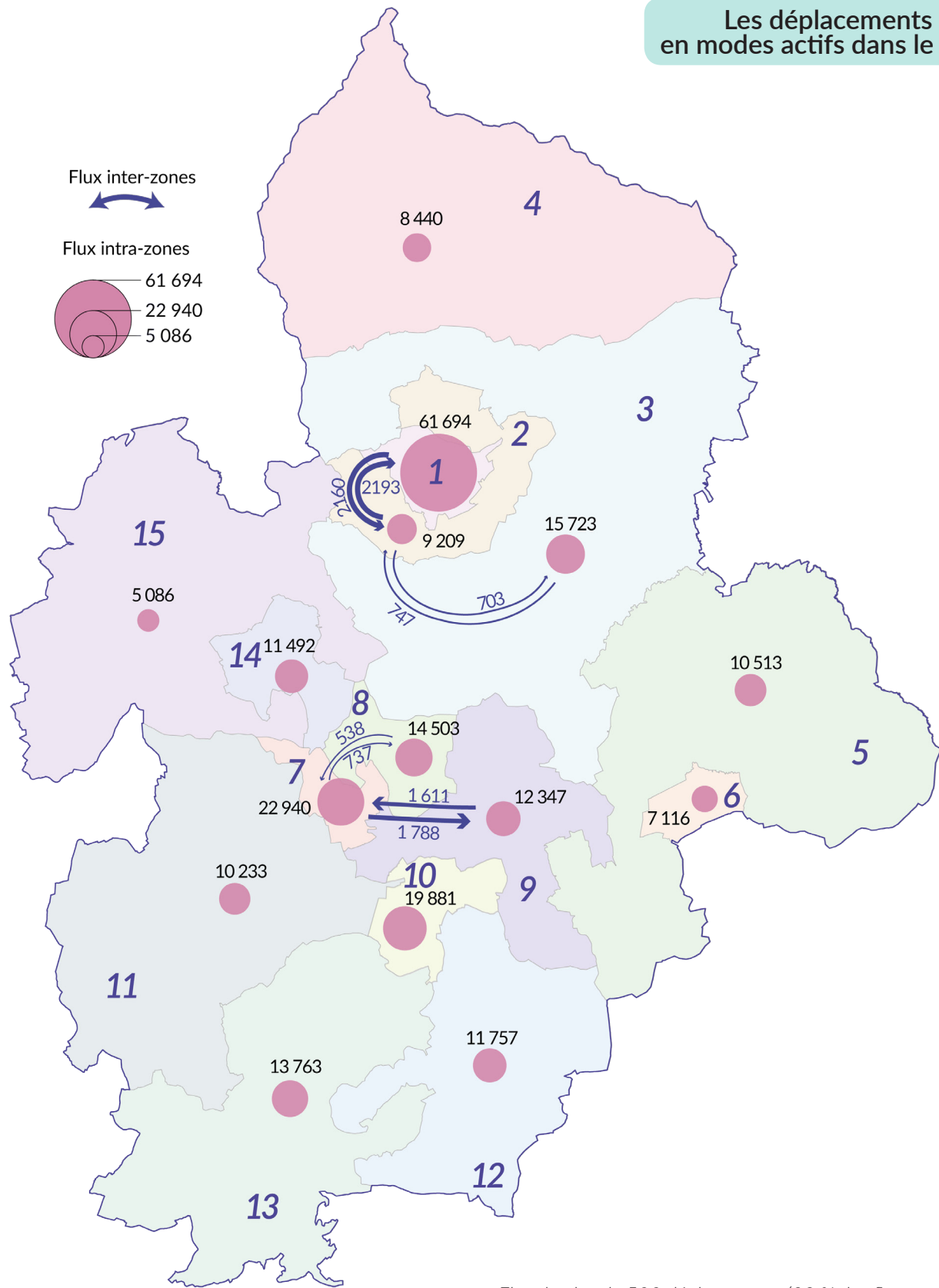




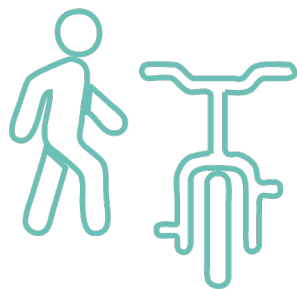
COMMENT LES HABITANTS SE DÉPLACENT-ILS ?

EN MODES ACTIFS : la marche et le vélo

Les déplacements internes en modes actifs dans le PMNFC



Flux de plus de 500 déplacements (98 % des flux en modes actifs)



Destinations																	
Origines		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	TOTAL
Belfort-Cravanche	1	61 694	2 160	219	68												64 141
1 ^{ère} couronne Grand Belfort	2	2 193	9 209	747	73												12 222
Reste Grand Belfort	3	262	703	15 723	53	42			28	33						40	16 885
CC Vosges du sud	4	68	73	53	8 440												8 635
Reste Sud Territoire	5					10 513	149			139							10 801
Delle	6					149	7 116										7 265
Ville de Montbéliard	7							22 940	537	1 788	49	375			26		25 715
Nord cœur Agglomération PMA	8			28				538	14 503	171							15 239
Vallée de l'Allan	9			33		139		1 611	132	12 347	123	87	46				14 518
Audincourt-Valentigney	10							43		123	19 881		350				20 396
Rupt - Doubs aval - Allan	11							375		87		10 233			112		10 806
Vallée du Gland - Plateau de Blamont	12									46	350		11 757	37			12 190
Lomont - Doubs amont	13									19			37	13 763			13 819
Héricourt	14							26				112			11 492	132	11 763
Reste Pays d'Héricourt	15			40											132	5 086	5 258
TOTAL		64 218	12 146	16 843	8 635	10 843	7 265	25 533	15 200	14 752	20 403	10 806	12 190	13 800	11 763	5 258	249 652

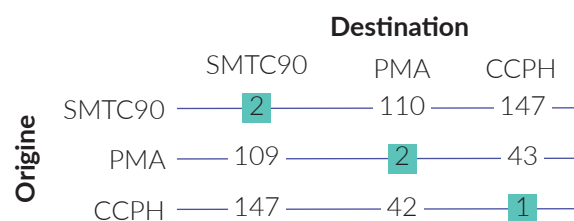
Les déplacements effectués en modes actifs (marche et vélo) représentent un volume significatif de près de 250 000 trajets quotidiens en semaine sur le territoire du Nord Franche-Comté.

Ces mobilités se caractérisent par un fort ancrage local : 94 % des trajets ont lieu à l'intérieur d'une même zone géographique, confirmant que la marche et le vélo sont principalement utilisés pour des déplacements de **courte distance**, souvent liés aux trajets du quotidien (petits achats, école, services de proximité).

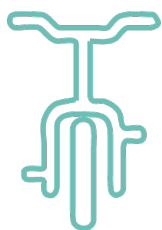
Ces déplacements se concentrent majoritairement dans les espaces urbains denses, en particulier à Belfort et Montbéliard, où la voiture est moins nécessaire et où la présence d'aménagements sécurisés et continus favorise la pratique. À l'inverse, les flux interzones restent très faibles, en raison à la fois de distances plus longues peu adaptées à ces modes et d'un manque de continuité cyclable et piétonne entre les territoires.

Ces constats soulignent un enjeu fort de **mobilité de proximité** : les modes actifs constituent un levier essentiel pour réduire la dépendance automobile sur les trajets courts, améliorer la qualité de vie urbaine et contribuer aux objectifs de mobilité durable et de santé publique.

Indice de dépendance à l'automobile par rapport aux modes actifs (rapport modal voiture/modes actifs)



L'indice de dépendance à l'automobile, calculé en rapportant les flux réalisés en voiture à ceux effectués en modes actifs (marche et vélo), confirme que ces derniers sont principalement utilisés pour des déplacements de courte distance. Sur les territoires de Belfort et du Pays de Montbéliard, on observe environ deux déplacements en voiture pour un déplacement en modes actifs (et environ un pour un sur la CCPH). En revanche, pour les déplacements entre le Territoire de Belfort et le Pays de Montbéliard, la dépendance à la voiture est très marquée, avec plus de cent déplacements en voiture pour un seul en modes actifs.



COMMENT LES HABITANTS SE DÉPLACENT-ILS ?

EN MODES ACTIFS : zoom sur l'usage du vélo

Si l'on s'intéresse uniquement à l'utilisation du vélo, sa part dans les déplacements en modes actifs est de **8 % à l'échelle du Pôle**. Ce taux varie selon les zones : 16 % dans la zone Lomont - Doubs Amont, 15 % dans la première couronne du Grand Belfort, 12 % dans le secteur Audincourt-Valentigney, 10 % dans le secteur Belfort-Cravanche, environ 10 % également dans le reste du Pays d'Héricourt, et 8 % dans la Vallée de l'Allan. C'est dans ces secteurs que **des aménagements structurants et une proximité fonctionnelle existent** (dispersion plus faible entre habitat et activités). Pour les autres zones, il est inférieur à 8 %.

En ce qui concerne sa fréquence d'utilisation en semaine, **13 % des personnes interrogées déclarent l'utiliser plusieurs fois par semaine ou par mois (30 907 habitants du Pôle)**. Ce taux varie fortement selon les territoires, allant de 7 % à Delle jusqu'à 20 % dans le secteur Belfort-Cravanche. À l'inverse, 87 % des personnes interrogées déclarent utiliser le vélo de manière occasionnelle (19 %) ou jamais (69 %), soit 209 752 habitants.

Parmi les principaux freins à son usage (hors conditions météorologiques, citées par 17 % des répondants), figurent :

- le sentiment d'insécurité (environ 17 %),
- des problèmes de santé, de condition physique ou liés à l'âge (11 %),
- et le manque d'aménagements cyclables, jugés insuffisants (9 %).

L'enjeu réside alors dans la nécessité d'agir sur les infrastructures, mais aussi la perception de ce mode de transport et les usages. Continuer de développer le réseau cyclable à l'échelle du Nord Franche-Comté va de pair avec la création de services dédiés au vélo (stationnements, VAE, réparation, etc.) et communiquer autour du lien entre les modes actifs et la santé.

La valorisation des modes actifs doit être au cœur des politiques de santé, d'environnement et d'aménagement, afin d'en faire des solutions de mobilité du quotidien.



Pour les habitants du Territoire de Belfort : pour chacune des affirmations suivantes, êtes-vous :

Il faut implanter des garages à vélo sécurisés dans le département afin de stationner son vélo et de monter dans le bus

D'ACCORD
70 %

PAS D'ACCORD
8 %

SANS OPINION
22 %

Il faut remplacer la flotte des vélos en libre-service par une flotte de vélos à assistance électrique

D'ACCORD
39 %

PAS D'ACCORD
31 %

SANS OPINION
30 %

Il faut implanter de nouvelles stations de vélos en libre-service dans les communes non pourvues actuellement

D'ACCORD
67 %

PAS D'ACCORD
12 %

SANS OPINION
21 %

L'impact écologique des vélos à assistance électrique est trop important pour développer une flotte spécifique

D'ACCORD
31 %

PAS D'ACCORD
31 %

SANS OPINION
38 %

Parmi les 31 % qui ne sont pas favorables au remplacement de la flotte de vélos en libre-service par des vélos à assistance électrique, 46 % estiment que l'impact écologique des vélos à assistance électrique est trop important pour développer une flotte spécifique.

Depuis juillet 2025, le déploiement de la flotte de vélos à assistance électrique a commencé dans la ville de Belfort et s'étendra probablement dans d'autres communes à moyen terme.



Connaissez-vous le service de location de vélos électriques en longue durée proposé par évolitY* ?

Service VélitY

OUI
32 %

NON
68 %

Et en 2004 ?

L'opinion des habitants de l'Aire urbaine concernant les aménagements piétons et le vélo : 79 % des personnes interrogées pensent que l'absence d'aménagements adéquats, notamment de pistes sécurisées limitent considérablement l'utilisation du vélo tandis que 58 % de ces mêmes personnes indiquent que l'impossibilité d'alterner vélo et transports en commun (bus ou train) constitue un réel frein à sa pratique au quotidien.

Si les difficultés de stationnement sont considérées, pour 57 % des enquêtés, comme un frein au développement de ce mode de déplacement, près de 60 % continuent à penser que le vélo est un mode d'avenir pour se déplacer en ville, sur lequel il faut absolument miser.

Pour ce qui est des aménagements déjà réalisés pour les piétons dans l'Aire urbaine : 69 % des personnes interrogées pensent qu'ils sont efficaces, 54 % les estiment sécurisants, mais ils ne sont que 44 % à les juger globalement suffisants.

Les questions d'opinion mettent en évidence une différence de perception des modes doux : les aménagements piétons sont plus plébiscités que les aménagements cyclables car plus sécurisants et de meilleure qualité.

* cette question a été posée uniquement aux habitants de PMA

COMMENT LES HABITANTS SE DÉPLACENT-ILS ?

L'INTERMODALITÉ : UNE PRATIQUE ENCORE FAIBLE SUR LE TERRITOIRE NORD FRANCHE-COMTÉ

Pour rappel, l'enquête recense 871 670 déplacements internes au territoire NFC. Parmi eux, 74 % sont réalisés en modes mécanisés (soit 642 108 déplacements) et 26 % en marche à pied (229 563 déplacements).

Une intermodalité encore très marginale

La pratique de l'intermodalité reste faible à l'échelle du Pôle : seul 1,4 % des déplacements mécanisés combine au moins deux modes, soit 9 139 déplacements intermodaux, effectués par environ 2 % des habitants (de 5 ans et plus). Les scolaires (38 %) et les étudiants (27 %) en sont les principaux pratiquants, totalisant à eux seuls 65 % des déplacements intermodaux.

Des combinaisons de modes le plus souvent limitées à deux trajets

La grande majorité des déplacements intermodaux se compose de **deux trajets** (88 %). Les séquences plus complexes sont rares : 9 % comptent trois trajets et 3 % quatre trajets.

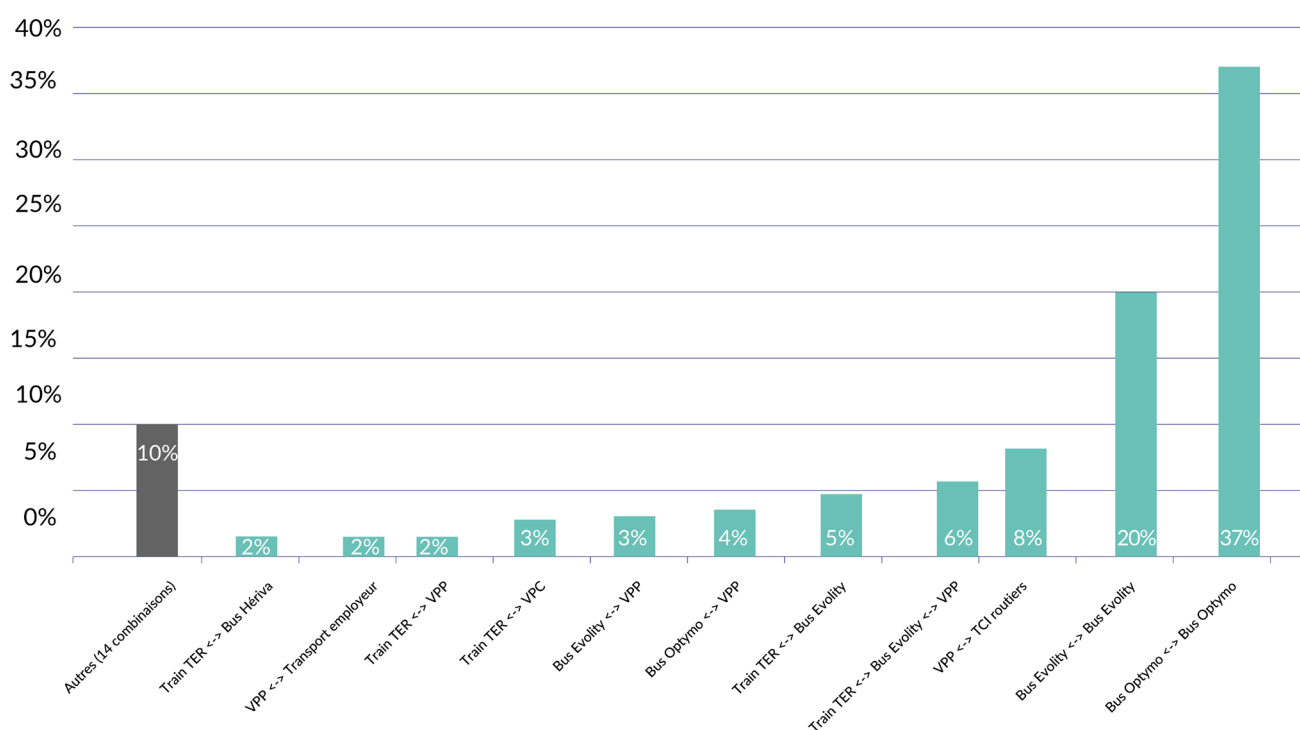
Bien qu'un grand nombre de combinaisons modales soit théoriquement possible, les pratiques observées se concentrent sur quelques configurations dominantes :

- 57 % des déplacements intermodaux reposent sur des correspondances au sein du même réseau urbain :

- 37 % impliquent le réseau Optymo,
- 20 % le réseau évolitY.

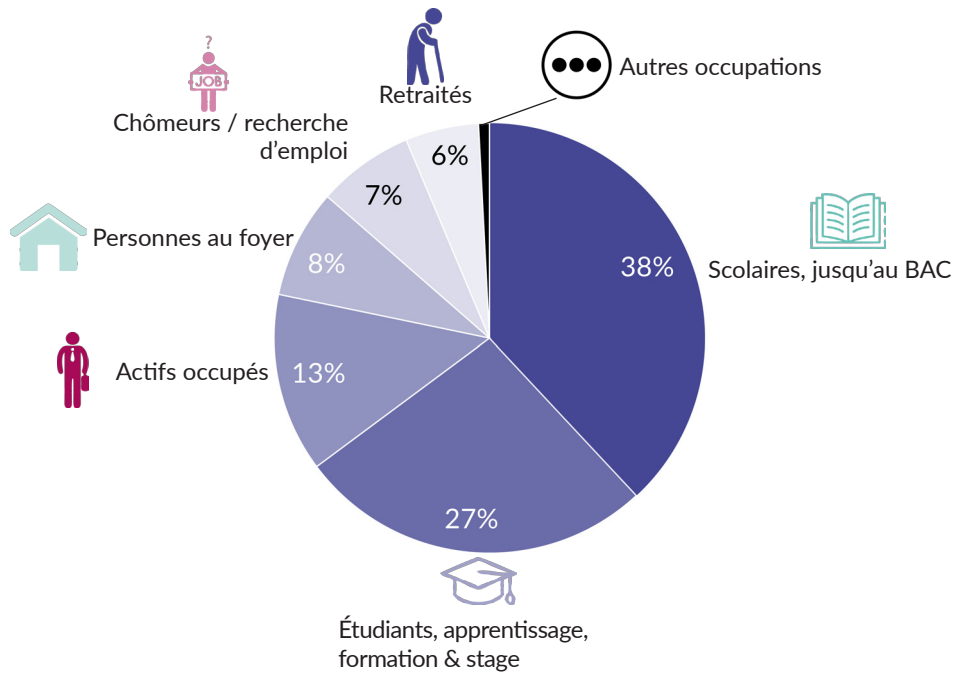
- Le train TER et la voiture particulière en tant que passager jouent également un rôle important : 36 % des déplacements intermodaux combinent l'un ou l'autre de ces modes avec un autre mode mécanisé. À noter que 53 % des déplacements combinant la voiture particulière passager (VPP) avec d'autres modes sont effectués par des scolaires jusqu'au BAC, 31 % par des personnes en formation (apprentissage, professionnalisation ou stage), et 6 % par des étudiants. Au total, ces trois profils représentent 89 % des déplacements intermodaux associant la voiture particulière (passager) à d'autres modes mécanisés.

Les combinaisons des modes lors des déplacements intermodaux sur le territoire NFC

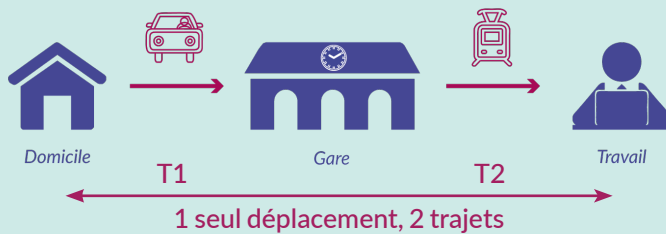


TCI routiers : Passagers scolaires et périscolaires en transports interurbains routiers et autres autocars
Liste complète de la combinaison des modes en annexe IV..

Les profils de ceux pratiquant l'intermodalité



L'intermodalité

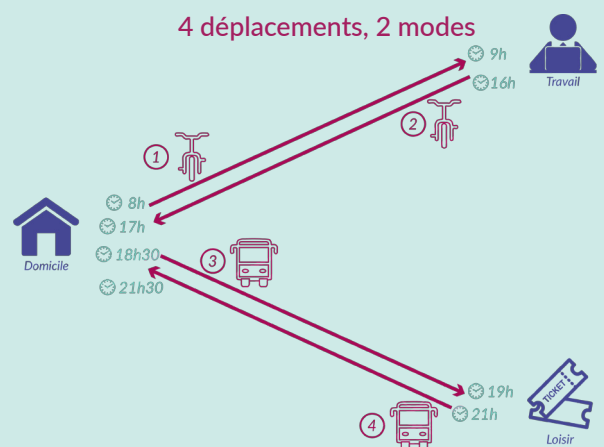


L'intermodalité désigne le fait d'utiliser au moins deux modes de transport mécanisés différents au cours d'un même déplacement.

La multimodalité

L'intermodalité ne doit pas être confondue avec la multimodalité, qui fait référence au choix de différents modes de transport selon le déplacement mais pour lequel on ne choisit qu'un mode (autrement dit : pas de combinaison de plusieurs modes dans un même déplacement).

Une personne peut être qualifiée de multimodale, même si chacun de ses déplacements s'effectue avec un seul mode de transport, à condition qu'elle en varie selon ses activités (ou les moments). Par exemple, elle peut utiliser le vélo pour se rendre au travail et le bus en soirée pour aller au cinéma. La multimodalité désigne donc la pratique des personnes multimodaux.



COMMENT LES HABITANTS SE DÉPLACENT-ILS ?

L'INTERMODALITÉ : UNE PRATIQUE ENCORE FAIBLE SUR LE TERRITOIRE NORD FRANCHE-COMTÉ

La répartition des déplacements intermodaux par secteurs (AOM)

Origine - Destination	SMTC90 (TdB)	PMA	CCPH	Nombre de déplacements
SMTC90 (TdB)	4 793	763	79	5 636
PMA	751	2 202	188	3 141
CCPH	49	188	125	362
Total	5 594	3 153	392	9 139

Une intermodalité surtout pratiquée à l'intérieur des AOM

Les flux inter-AOM demeurent marginaux au regard du volume total de déplacements intermodaux. Sur les 9 139 déplacements recensés, près de 80 % sont réalisés à l'intérieur d'une même AOM, tandis que les échanges entre AOM ne représentent qu'une part minime des flux.

Les liaisons intermodales entre le SMTC90 et PMA restent limitées, et celles impliquant la CCPH sont quasi inexistantes :

- 52 % dans le Territoire de Belfort,
- 24 % dans PMA,
- 1 % dans la CCPH.

Cette faiblesse s'explique en grande partie par les ruptures de charge entre les différents réseaux, qui rendent les parcours inter-AOM plus longs, moins lisibles et moins attractifs pour les usagers. Ces contraintes limitent ainsi le développement de l'intermodalité à l'échelle du Pôle métropolitain et renforcent une pratique des transports collectifs essentiellement interne aux périmètres de chaque AOM.

Et en 2004 ?

L'opinion des habitants relative aux déplacements multimodaux :

- 73 % des personnes confirment qu'un ticket unique train/bus dans toute l'Aire urbaine incitera davantage à l'utilisation des transports en commun.
- 72 % des personnes pensent que l'aménagement de parkings au niveau des gares serait une mesure propice au développement de l'usage du train

ANALYSES DES MOTIFS DE DÉPLACEMENT

Pourquoi les habitants se déplacent-ils ?

Introduction



Le mode de déplacement importe moins que la raison qui le motive. Se déplacer n'est pas seulement changer de lieu, mais répond à un besoin ou à une contrainte. Le sens du déplacement réside donc dans son motif : achats, travail, loisirs, études, santé...

Les comprendre permet d'interpréter les pratiques de mobilité non plus comme de simples flux à optimiser, mais comme des expressions du rapport que les individus entretiennent avec leur territoire.

Voici la répartition des déplacements selon les motifs à destination (hors retour au domicile) :

- 21 % Achats
- 20 % Travail
- 17 % Accompagnement
- 11 % École
- 7 % Visite
- 2 % Université
- 23 % Autres motifs (dont loisirs et santé)

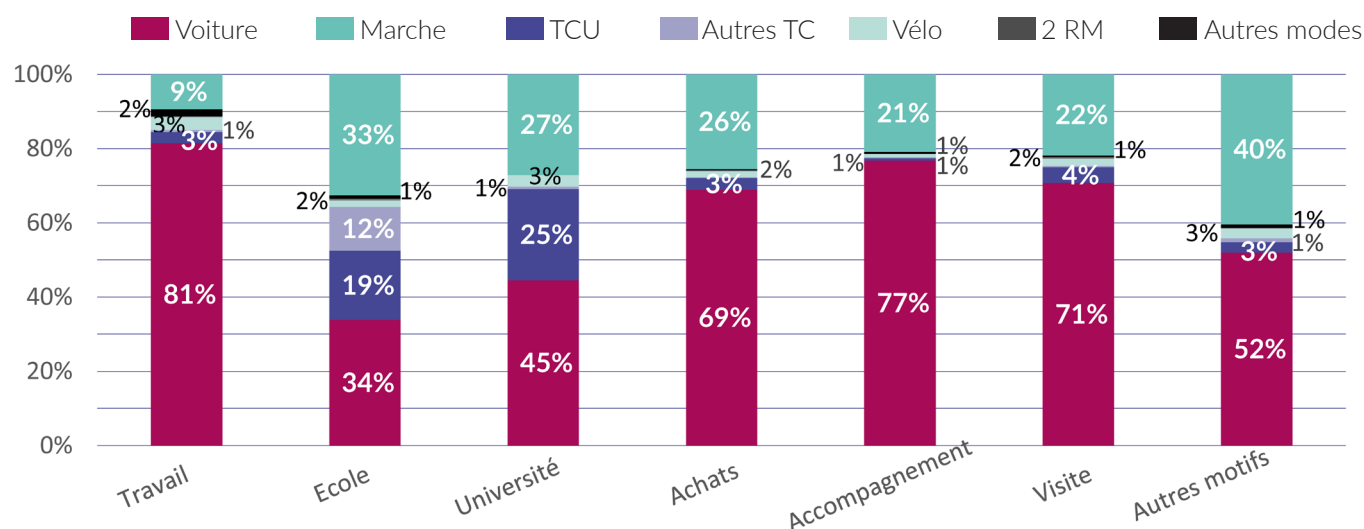
POURQUOI LES HABITANTS SE DÉPLACENT-ILS ?

LA PART DE CHAQUE MOTIF DANS LES FLUX INTRA-ZONES

Lors de la collecte, les enquêteurs disposaient d'une liste de **62 pôles générateurs de déplacement*** afin de faciliter le repérage des « origines-destinations » et de préciser le calcul des distances des trajets et déplacements. Cette liste de pôles générateurs favorise la connaissance des déplacements. Afin d'assurer la fiabilité statistique, ils peuvent être regroupés en catégories lors des analyses :

N° de catégorie	Catégorie Cerema	Pôles générateurs NFC
1	Travail, entreprises	Techn'Hom, ZI Grand Bois Danjoutin ZI Bourogne, ZI Morvillars, Aéroparc de Fontaine PSA - Montbéliard-Sochaux, Technoland, Zone des Guinottes
2	Établissements d'enseignement (collèges, lycées, universités)	Collèges et Lycées de Belfort, Montbéliard, Héricourt, site UTBM et Université Marie & Louis Pasteur, Collège Mozart Danjoutin, Campus Portes du Jura
3	Commerces, centre commercial	ZC Belfort sud, ZC Bellerive, ZC Bessoncourt, Cora Montbéliard, Pied des Gouttes Zone Hyper U Exincourt, Audincourt - Zone commerciale des Arbletters
4	Services publics	-
5	Loisirs	Kinepolis Belfort, Le lion de Belfort, Lac du Malsaucy Sermamagny, Ballon d'Alsace Lepuix, Marché de Noël - Montbéliard, Stade Bonal, Axone Cinéma Mégarama, Base de loisirs de Brognard
6	Transport	Gare de Belfort, Pôle d'échanges - République Belfort, Gare TGV Meroux-Moval, Gare de Delle Gare Montbéliard-Acropole Gare Héricourt, Aéroport international de Bâle-Mulhouse-Fribourg Saint-Louis
7	Santé	Clinique de la Miotte Belfort, Hôpital NFC Trévenans, Mittan - Site santé, Clinique Montbéliard

Les motifs des déplacements, combinés aux pôles générateurs, montrent les habitudes et contraintes de vie des habitants du Nord Franche-Comté.



Les modes de déplacements, outre le fait de dépendre de la distance parcourue, dépendent également du motif de déplacement. Par exemple, plus de 8 déplacements sur 10 pour rallier le lieu de travail se font en voiture, tout comme $\frac{3}{4}$ des déplacements pour motif d'accompagnement. Des déplacements dits « contraints » pour les actifs et qui se font souvent suite.

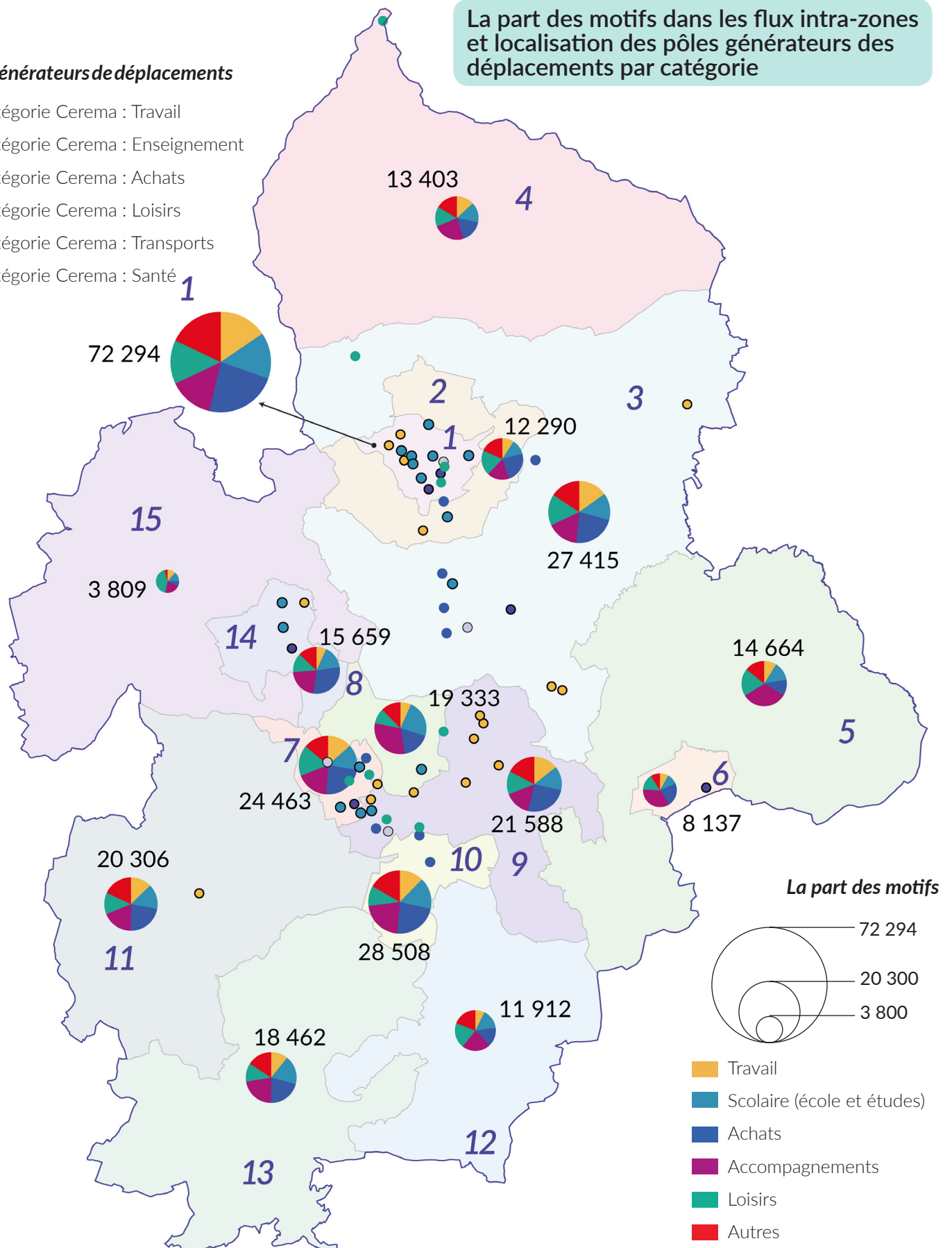
A l'inverse, les transports en commun (qu'ils soient urbains ou non : transport scolaire) représentent une part modale importante dans les déplacements des élèves et étudiants (public captif). Pour les plus jeunes, la proximité entre domicile et école/collège permet également des déplacements à pied.

* D'après le Cerema, un pôle générateur est un lieu particulier qui attire un nombre important de personnes au cours d'une journée. Dans le cadre d'une EMC², les pôles générateurs retenus sont ceux pour lesquels sont recensés 2 000 à 3 000 visites par jour.

La part des motifs dans les flux intra-zones et localisation des pôles générateurs des déplacements par catégorie

Pôles générateurs de déplacements

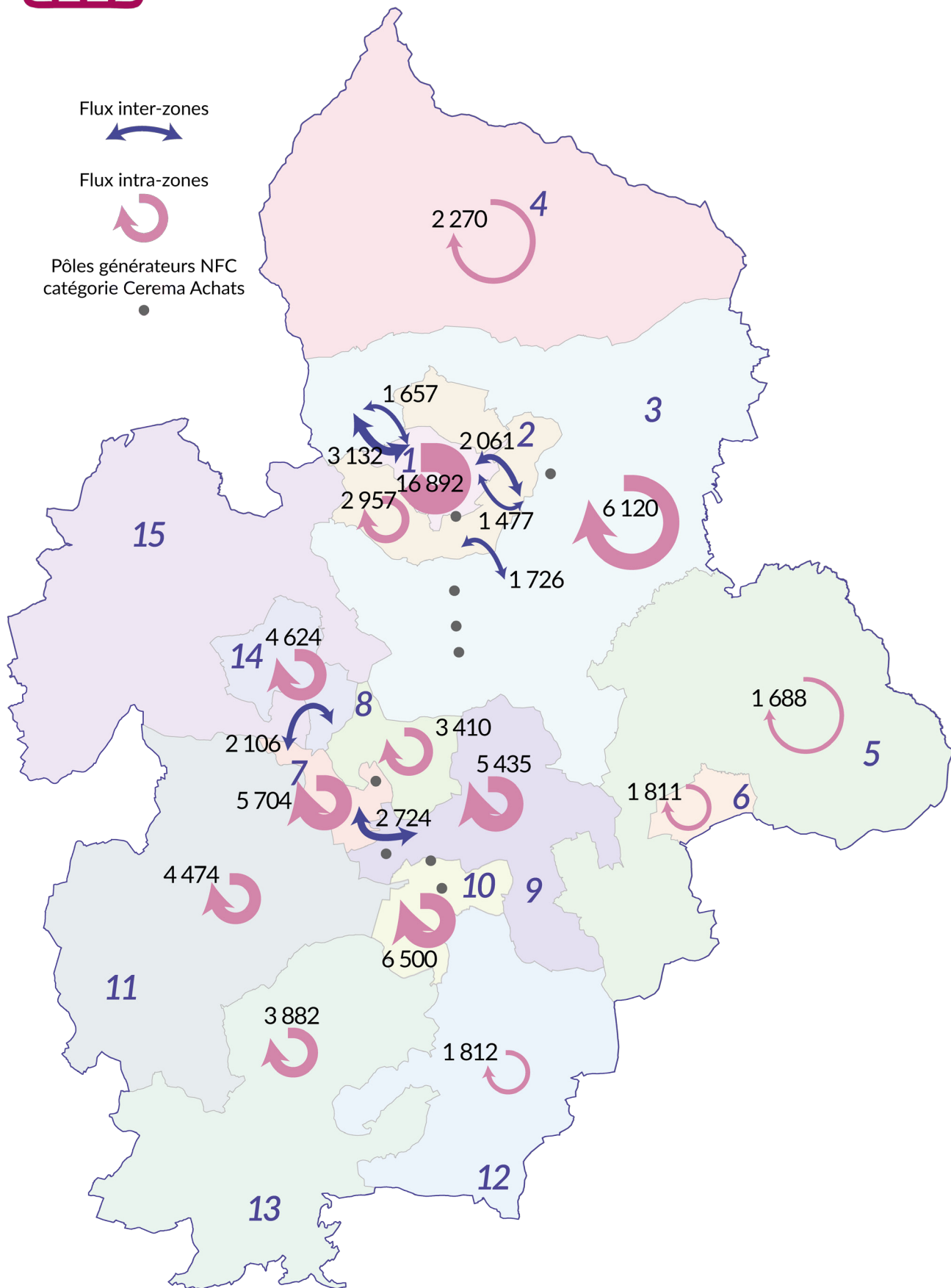
- Catégorie Cerema : Travail
- Catégorie Cerema : Enseignement
- Catégorie Cerema : Achats
- Catégorie Cerema : Loisirs
- Catégorie Cerema : Transports
- Catégorie Cerema : Santé





POURQUOI LES HABITANTS SE DÉPLACENT-ILS ?

POUR DES ACHATS



Flux strictement supérieurs à 1 400 représentés

Les flux inter et intra-zones pour motif achats dans le PMNFC

Destinations		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	TOTAL
Origines																	
Belfort-Cravanche	1	16 892	2 061	3 132	297	43	71	251		138	17					75	22 977
1 ^{ère} couronne Grand Belfort	2	1 477	2 957	1 726	122			64	28	30	44				79	42	6 569
Reste Grand Belfort	3	1 657	795	6 120	73	123	172	84		568	178	31			74		9 877
CC Vosges du sud	4	375	218	685	2 270												3 548
Reste Sud Territoire	5	344	131	189		1 688	827	33		324	126						3 662
Delle	6	83	74	146		164	1 811	45		74							2 400
Ville de Montbéliard	7	129	37	18			21	5 704	1 031	2 724	489	503	20		98	66	10 840
Nord cœur Agglomération PMA	8	115	30	199			51	2 106	3 410	1 270	400	87	32	34	124		7 858
Vallée de l'Allan	9	111		194		93		696	443	5 435	1 112	352	200		63	55	8 754
Audincourt-Valentigney	10			63		18		335	336	1 289	6 500	143	671	235			9 590
Rupt - Doubs aval - Allan	11			42				741	131	1 162	414	4 474		40	92	33	7 129
Vallée du Gland - Plateau de Blamont	12							156	83	480	900	53	1 812	94			3 578
Lomont - Doubs amont	13			40				74	51	259	232			3 882	181		4 720
Héricourt	14	456	127					499	87	206				23	4 624	138	6 161
Reste Pays d'Héricourt	15		70	208				27	65	36	66				757	242	1 471
TOTAL		21 638	6 500	12 767	2 761	2 130	2 953	10 815	5 666	13 996	10 477	5 644	2 735	4 308	6 092	651	109 133

Le motif « achats » constitue le premier motif de déplacement, car il concerne l'ensemble des catégories de population. **Sur un jour moyen de semaine*, 64 % des déplacements pour achats effectués au sein du Pôle ont une origine et une destination situées dans la même zone géographique.**

Ces mobilités locales s'expliquent par la prédominance des achats de proximité réalisés dans les petits et moyens commerces.

À l'inverse, les flux inter-zones se concentrent vers les secteurs les plus attractifs du territoire : la Vallée de l'Allan, le reste du Grand Belfort et Audincourt-Valentigney. Ces espaces rassemblent les principales zones commerciales du Nord Franche-Comté (Pied des Gouttes, Arbletiers, Bessoncourt, Bellerive), historiquement conçues pour l'automobile : desserte routière performante, stationnement abondant, accès direct depuis les axes structurants. Cette configuration facilite les achats effectués en complément d'autres trajets quotidiens – notamment en sortie de travail – et renforce la place de la voiture dans les « boucles de déplacement »

domicile-travail-achats-domicile.

Les zones commerciales captent un quart des déplacements pour motif achats réalisés par les résidents du territoire.

La question locale (qui abordait les lieux selon différents types d'achats possibles) confirme ces tendances : les ménages privilégient les zones commerciales et grandes surfaces (accessibles en voiture) pour les achats alimentaires, d'habillement ou d'équipement de la maison, tandis que les centres-villes conservent un rôle pour les achats de loisirs, de beauté, de santé ou de restauration. propices à la marche, au vélo ou aux transports collectifs.

Cette dualité illustre la complémentarité mais aussi la fragmentation des espaces commerciaux du territoire, et interroge leur accessibilité dans un contexte de transition vers des mobilités plus durables.

Les habitudes de consommation des ménages selon la catégorie d'achats réalisés

	Sur internet livraison domicile	Sur internet en drive	Dans commerces du centre-ville	En grande surface - ZC	Nc.
Alimentaire	1 %	6 %	15 %	76 %	1 %
Habillement/chaussures	17 %	3 %	36 %	40 %	4 %
Santé/beauté	8 %	1 %	53 %	31 %	6 %
Équipements maison	14 %	-	13 %	63 %	9 %
Loisirs culture	21 %	-	35 %	28 %	15 %
Restaurants	3 %	-	56 %	22 %	16 %

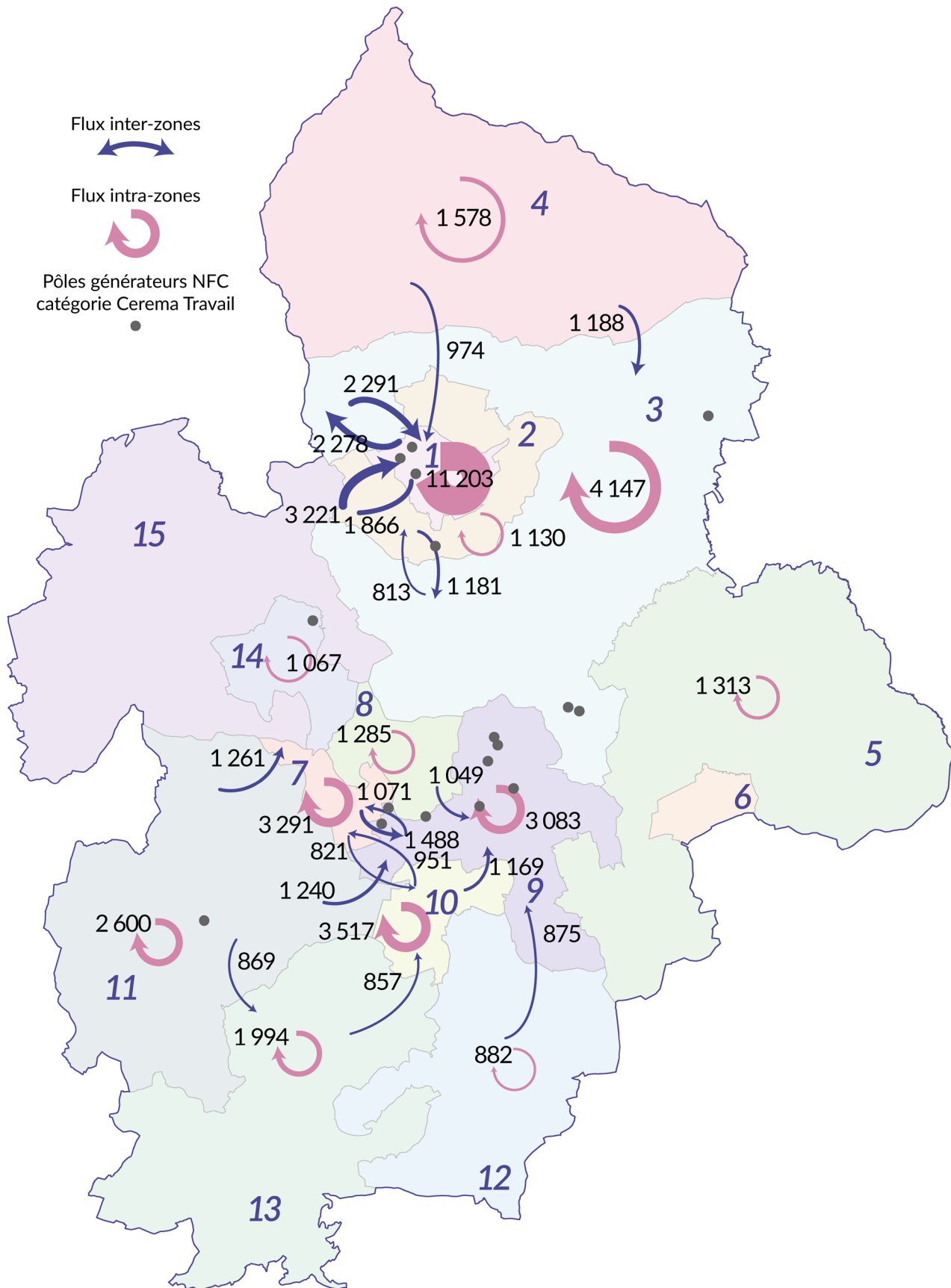
Clé de lecture : 76 % des ménages du territoire réalisent leurs achats alimentaires en grande surface ou en zones commerciales

* Ces résultats seront à mettre en perspective avec l'analyse du volet WE de l'EMC², qui fera l'objet d'un cahier spécifique.



POURQUOI LES HABITANTS SE DÉPLACENT-ILS ?

POUR LE TRAVAIL



Flux strictement supérieurs à 800 représentés

Les flux inter et intra-zones pour motif travail dans le PMNFC

Destinations Origines		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	TOTAL
Belfort-Cravanche	1	11 203	1 866	2 278	224	143	207	291	372	532	33	127	61	118	197		17 653
1 ^{ère} couronne Grand Belfort	2	3 321	1 130	1 181	38			574		81	248	85			73		6 632
Reste Grand Belfort	3	2 291	813	4 147	292	74	324	558	334	749	140	313	70	38	171	25	10 340
CC Vosges du sud	4	974	358	1 188	1 758	47	29	93	108	123		48		40	18		4 784
Reste Sud Territoire	5	397		326	65	1 313	589	188	59	565	252	23	24	126	13		3 940
Delle	6	164	35	276		447	669	67		59	39						1 756
Ville de Montbéliard	7	287	175	243				3 291	501	1 488	821	550	93	262	87	35	7 834
Nord cœur Agglomération PMA	8	456	38	175		162		500	1 285	1 049	477	213	15	104	106		4 579
Vallée de l'Allan	9	265	89	234		149	117	1 071	566	3 083	736	602	192	164	228		7 497
Audincourt-Valentigney	10	198		237	53	87		951	388	1 169	3 517	566	459	584		40	8 249
Rupt - Doubs aval - Allan	11	152	85	469		62	31	1 261	246	1 240	486	2 600	214	869	57	51	7 824
Vallée du Gland - Plateau de Blamont	12	155		128				435	86	875	705	103	882	273	65		3 707
Lomont - Doubs amont	13	155	69			132		276	557	624	857	207	20	1 994			4 892
Héricourt	14	285	184	109				141	162	417	47	114		54	1 067	375	2 954
Reste Pays d'Héricourt	15	545	206	374		54	38	277	27	345	89	280	69		791	442	3 537
TOTAL		20 747	5 050	11 365	2 430	2 669	2 004	9 974	4 693	12 399	8 447	5 832	2 099	4 627	2 873	968	96 178

L'analyse des déplacements pour motif professionnel met en évidence **quatre pôles majeurs d'attractivité** :

1. Belfort-Cravanche ;
2. La Vallée de l'Allan ;
3. Reste Grand Belfort ;
4. Montbéliard.

Pour Belfort, un mixte entre les activités tertiaires, les zones commerciales et la présence de grands employeurs industriels (notamment GE, Alstom) explique son attractivité. Pour la Vallée de l'Allan et Montbéliard, plusieurs zones commerciales concentrent un grand nombre d'emplois (notamment le Pied des Gouttes), ainsi que des zones d'activités importantes (Technoland 1 et 2, ainsi que 2 des 3 entrées du site Stellantis). Le secteur « reste Grand Belfort » accueille notamment l'espace médian mais aussi des grandes zones commerciales (Andelnans et Bessoncourt) et d'activités (Aéroparc de Fontaine).

Depuis les secteurs 1,2 et 3 (Belfort-Cravanche, 1^{ère} couronne et reste Grand Belfort) vers les secteurs 7 et 9 (les zones d'emplois de Montbéliard et Vallée de l'Allan), les flux s'élèvent à 2 785. Il y a peu de liaison en transports collectifs hormis le TER et la ligne Express ; une ligne de covoiturage avec des aires de stationnement serait alors pertinente.

Les territoires périphériques et ruraux – tels que le reste de la CCPH, les Vosges du sud ou la Vallée du Gland et le Plateau de Blamont – demeurent faiblement attractifs pour l'emploi, confirmant leur vocation principalement résidentielle.

Les pôles générateurs de déplacements pour motif Travail, correspondant aux principales zones d'activités du territoire ne concentrent finalement que 15 % des flux de travail.

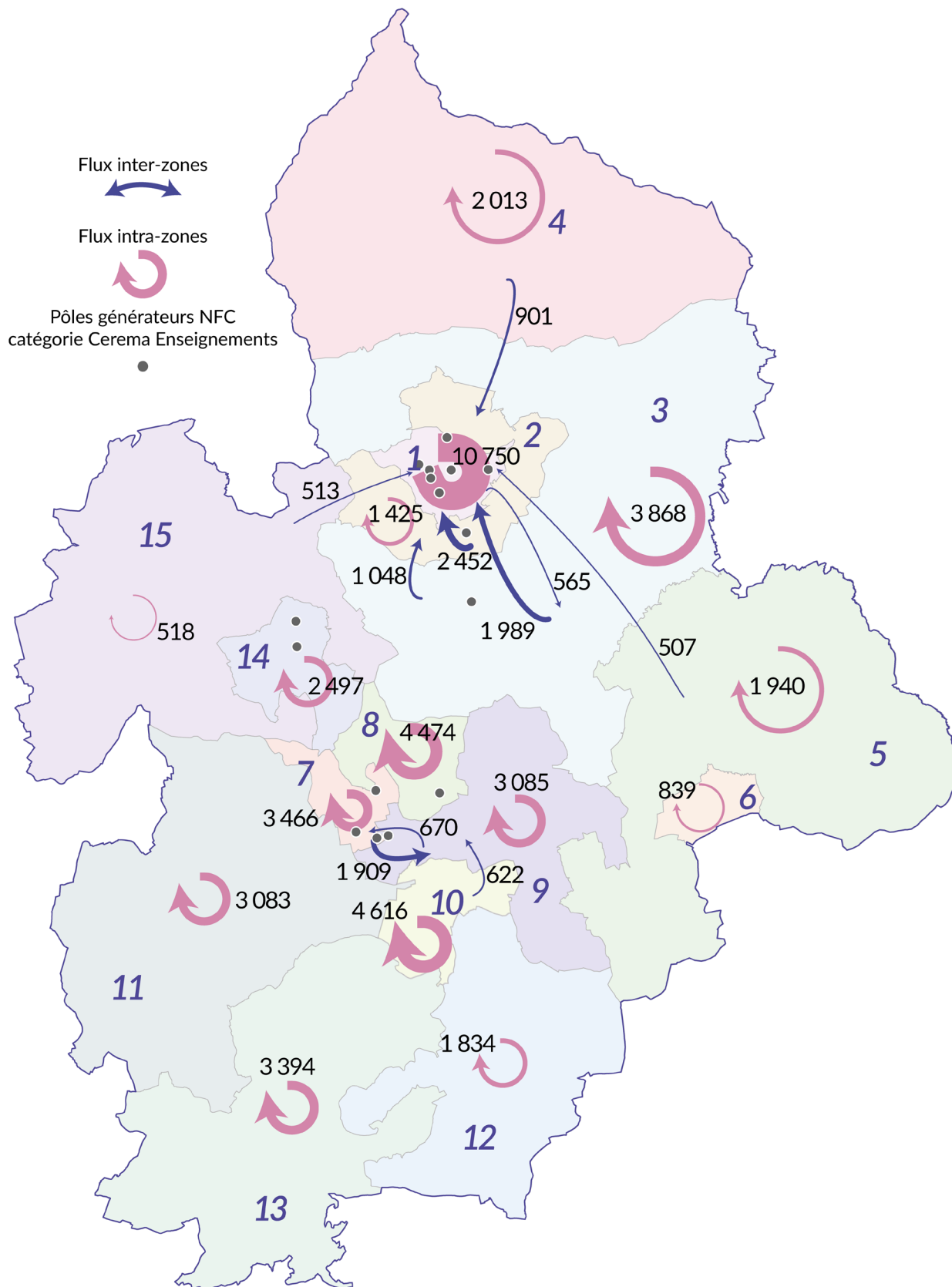
Ces constats invitent à reconsidérer l'équilibre entre les secteurs résidentiels et les zones d'emplois.

À l'heure où le foncier doit être préservé en faveur des espaces naturels, agricoles et forestiers, il convient de réfléchir à une stratégie d'implantation de zones d'activités cohérente avec les bassins résidentiels. L'interconnexion entre habitat et emploi est un enjeu structurant pour le territoire, tout comme le développement des mobilités adaptées aux flux pendulaires (dessertes en TC des zones d'emplois, mise en place de navettes, accompagnement des flux transfrontaliers, promotion du covoiturage et déploiement d'infrastructures et services en faveur des modes actifs au sein des zones d'emplois, etc.).



POURQUOI LES HABITANTS SE DÉPLACENT-ILS ?

POUR LES ÉTUDES



Flux strictement supérieurs à 500 représentés

Les flux inter et intra-zones pour motif de scolarité dans le PMNFC

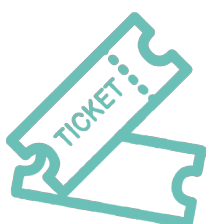
Destinations Origines		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	TOTAL
Belfort-Cravanche	1	10 750	267	565			58										11 640
1 ^{ère} couronne Grand Belfort	2	2 452	1 425	283													4 160
Reste Grand Belfort	3	1 989	1 048	3 868	353				85	411							7 756
CC Vosges du sud	4	901	58	64	2 013												3 035
Reste Sud Territoire	5	507	129	473		1 940	329			165							3 543
Delle	6	272		88		44	839			46							1 289
Ville de Montbéliard	7	119	49					3 466	247	1 909	172	69			70		6 102
Nord cœur Agglomération PMA	8	227						477	4 474	386	189	38					5 792
Vallée de l'Allan	9			150		299		670	153	3 085	96	163	118				4 735
Audincourt-Valentigney	10							94		622	4 616			92	52		5 477
Rupt - Doubs aval - Allan	11	108						157		318		3 083			48		3 715
Vallée du Gland - Plateau de Blamont	12	103						127		292	433		1 834	25			2 813
Lomont - Doubs amont	13		38							49	487			3 394			3 968
Héricourt	14	170	43	60						71			64		2 497	203	3 108
Reste Pays d'Héricourt	15	513	139					139							448	518	1 758
TOTAL		18 111	3 198	5 551	2 366	2 283	1 226	5 132	4 959	7 356	5 993	3 353	2 015	3 511	3 116	721	68 891

Les déplacements pour se rendre sur son lieu d'enseignement (écoles, collèges, lycées et universités) se font majoritairement au sein des zones, notamment pour les écoliers et collégiens, dont les cartes scolaires sont définies pour permettre une proximité entre lieu de résidence et lieu de scolarité.

A l'inverse, les flux inter-zones correspondent principalement aux lycéens et étudiants. Les secteurs de Belfort, la Vallée de l'Allan et Audincourt-Valentigney apparaissent comme les plus attractifs. En effet, ce sont ces zones qui concentrent les principaux pôles générateurs de flux liés à la scolarité : pour Belfort, l'Université Marie & Louis Pasteur, l'UTBM ainsi que des lycées, pour la Vallée de l'Allan, cette zone englobe le sud de Montbéliard, où se trouvent le campus des Portes du Jura ainsi qu'un lycée.

Rappel :

Les personnes vivant en résidence (résidences étudiantes, résidences seniors ...) ne sont pas enquêtées dans les EMC² et les flux représentés ici, pour le motif « scolarité, études » sont donc plus faibles que les déplacements réels.



POURQUOI LES HABITANTS SE DÉPLACENT-ILS ?

POUR DES LOISIRS

Les flux inter et intra-zones pour motif de loisirs dans le PMNFC

Destinations Origines	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	TOTAL
Belfort-Cravanche	10 175	1 481	278	53		103	76	63	143		15			41	35	12 462
1 ^{ère} couronne Grand Belfort	2 150	2 410	903	144				52						99		5 759
Reste Grand Belfort	1 689	946	4 455	103		116			115	301				21	141	7 887
CC Vosges du sud	222	65	24	1 993			24								27	2 354
Reste Sud Territoire	165		95	13	2 901	160	27	18	236							3 616
Delle	18		16		234	1 263										1 531
Ville de Montbéliard	19	21					4 134	33	595	112	373	61	38	33		5 419
Nord cœur Agglomération PMA			85		51		363	1 853	122		90		96			2 660
Vallée de l'Allan	197	32	142		186		722	197	2 963	306	63	221	19			5 048
Audincourt-Valentigney	157						360	93	83	2 918	42	34	33	36		3 757
Rupt - Doubs aval - Allan		64	14	41			877	52	274	48	2 656			89		4 116
Vallée du Gland - Plateau de Blamont			42					26	196	188		2 398	182			3 033
Lomont - Doubs amont	31	38					64	54	29	96		37	2 172	38		2 559
Héricourt	70			24			65		61	43	112	122		2 059		2 557
Reste Pays d'Héricourt	129		85				30		54					474	1 632	2 403
TOTAL	15 022	5 057	6 139	2 371	3 371	1 641	6 742	2 442	4 871	4 012	3 351	2 873	2 541	2 891	1 835	65 160

Comme pour la plupart des motifs, les déplacements pour les loisirs (pratiquer ou assister à une activité sportive, culturelle ou associative) se font majoritairement au sein des zones de résidence. Néanmoins, 3 secteurs ressortent comme étant attractifs pour les autres secteurs (plus d'entrées que de sorties), **il s'agit des villes de Belfort, Montbéliard et dans une moindre mesure, Héricourt**. Ces pôles concentrent une offre diversifiée d'équipements et d'activités de loisirs (salles de spectacle, complexes sportifs, équipements culturels, structures associatives), attirant ainsi des habitants issus des territoires périphériques.

Ces villes centres jouent donc pleinement leur rôle de pôles générateurs de déplacements, en raison de **la diversité de leurs fonctions urbaines** : emploi, services, commerce, culture et sport. Cela renforce leur rayonnement au sein du Nord Franche-Comté, mais accentue aussi les flux vers leurs centralités.

Comme ils sont attractifs, il convient de réfléchir à leur accessibilité en tentant de valoriser une mobilité adaptée et durable.

POURQUOI LES HABITANTS SE DÉPLACENT-ILS ?



POUR LA SANTÉ

Sur la santé, les flux sont moindres mais principalement orientés vers 3 zones, qui sont attractives : la ville de Belfort, la ville de Montbéliard et le secteur Audincourt-Valentigney et, dans une moindre mesure, la ville d'Héricourt (flux bien moins importants). Le reste du Grand Belfort, qui comporte l'espace médian, a un taux relativement faible bien qu'il soit positif. **Les déplacements liés à la santé semblent en effet liés à de la médecine de proximité plutôt qu'à de la médecine programmée ou spécialisée** (concentrée notamment à l'hôpital de Trévenans*). L'hôpital Nord Franche-Comté de Trévenans ne capte que 8 % des déplacements de santé quotidiens.

Des secteurs sont largement déficitaires et correspondent notamment à des zones du Nord Franche-Comté sous-dotées en médecine de proximité (CCPH hors Héricourt, CCST, CCVS, Rupt Doubs Aval, Nord Cœur d'agglomération PMA). Il s'agit principalement de territoires accueillant peu de médecins généralistes. Néanmoins les soins ne s'arrêtent pas à la médecine générale mais concerne également l'accès aux

prestations paramédicales, dentaires, etc... Et pour ces professions non généralistes mais touchant aux soins de proximité, les professionnels sont très peu installés dans les secteurs cités précédemment (par exemple, en 2023, aucun dentiste sur la CCPH hors Héricourt, seulement 8 kinésithérapeutes sur la CCST, aucun orthophoniste sur la CCVS...).

Toutefois, les flux pour motif de santé sont presque aussi nombreux qu'en 2004, alors qu'une baisse du nombre total de déplacements est observée. **Cette stabilisation peut notamment s'expliquer par le vieillissement de la population, qui nécessite de fait des actes médicaux plus fréquents.** Malgré la fusion des 2 hôpitaux vers Trévenans entre les 2 enquêtes, la concentration des flux vers les cœurs d'agglomération confirment **la prépondérance des consultations médicales de proximité**, les professionnels de santé généralistes étant notamment concentrés dans ces secteurs.

Destinations Origines		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	TOTAL
Belfort-Cravanche	1	2 194	243	110	25			93	73								2 739
1 ^{ère} couronne Grand Belfort	2	827	208	39				138							22		1 234
Reste Grand Belfort	3	691	91	643	74			182		29		24					1 734
CC Vosges du sud	4	315	33	120	255												724
Reste Sud Territoire	5			167		331	18	21			50						587
Delle	6		54	65	19	92											230
Ville de Montbéliard	7			243				534		105		85					967
Nord cœur Agglomération PMA	8	73	44	158				199	266	188	237						1 165
Vallée de l'Allan	9	35		74				162		250	164		80		33		798
Audincourt-Valentigney	10	54		199				70		29	1 005	146	134	29			1 665
Rupt - Doubs aval - Allan	11	151		80		45		153			268	542	33	56			1 328
Vallée du Gland - Plateau de Blamont	12	73		80				144	21	32	175	29	401				954
Lomont - Doubs amont	13			105				25		25	97			277			531
Héricourt	14			49				33							123		205
Reste Pays d'Héricourt	15	88						44							223		356
TOTAL		4 502	674	2 134	373	467	18	1 798	360	658	1 996	825	649	362	401	0	15 217

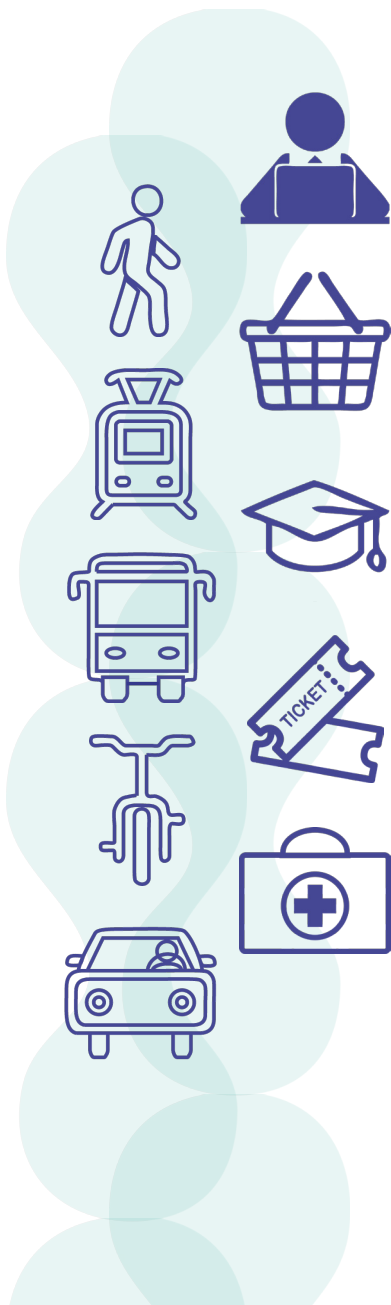
*De plus, certains flux vers l'hôpital n'apparaissent pas forcément dans l'enquête. En effet, l'enquête recensait les déplacements effectués la veille. Or, une personne se rendant à l'hôpital pour des soins peut en sortir que le lendemain (hospitalisation courte) et être interrogée seulement le surlendemain.

Pour ces deux motifs, les flux intra et inter-zones sont trop faibles pour être représentés sur une carte.

LES FLUX D'ÉCHANGE

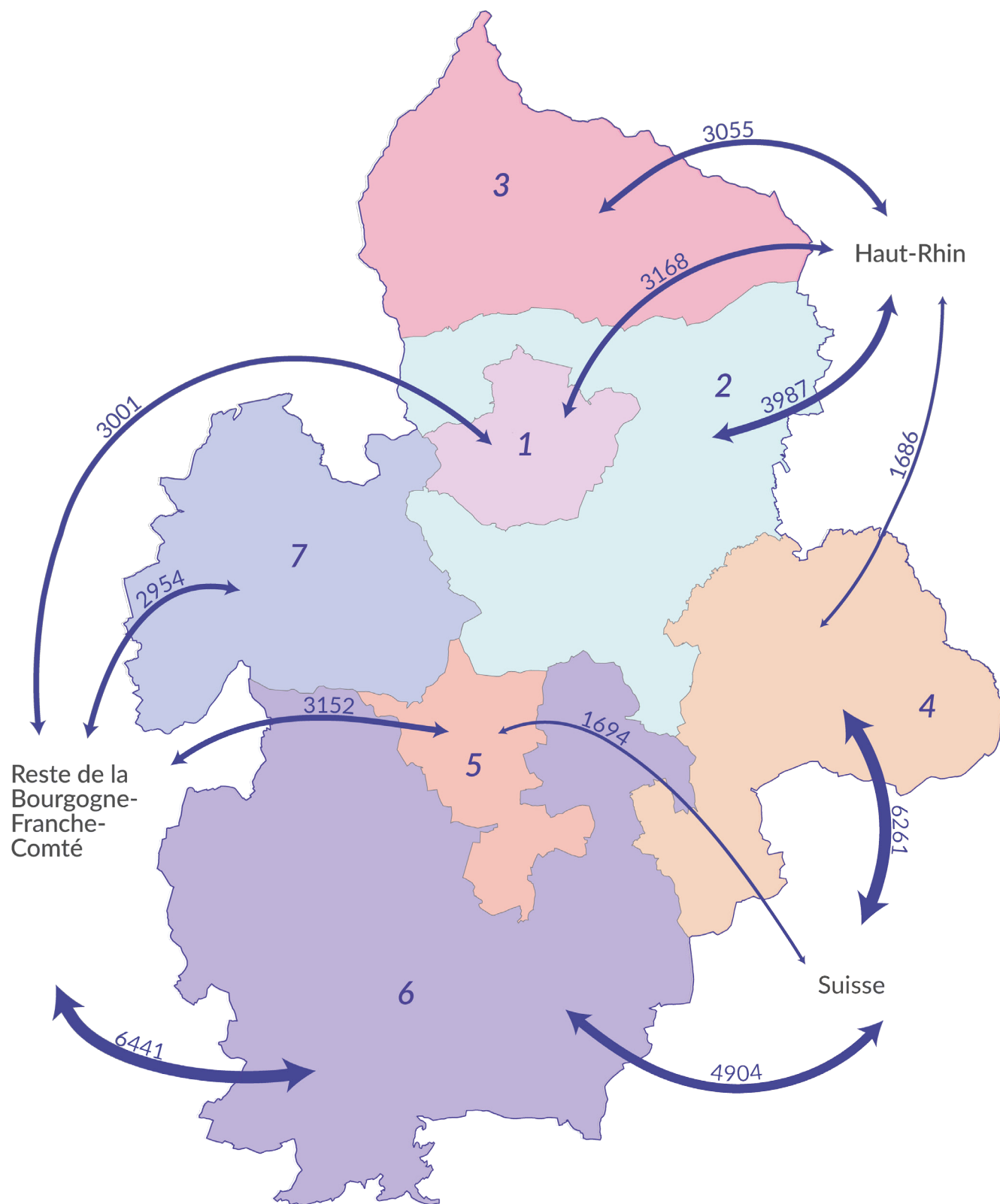
INTRODUCTION

Afin d'obtenir un échantillon statistiquement représentatif, l'analyse des flux d'échange est réalisée à un niveau de découpage territorial plus large que celui utilisé pour l'analyse des flux internes au périmètre d'enquête. Ainsi, le périmètre d'enquête est divisé en 7 zones d'analyse, en isolant les cœurs d'agglomération du Grand Belfort et du PMA.



LES FLUX D'ÉCHANGE

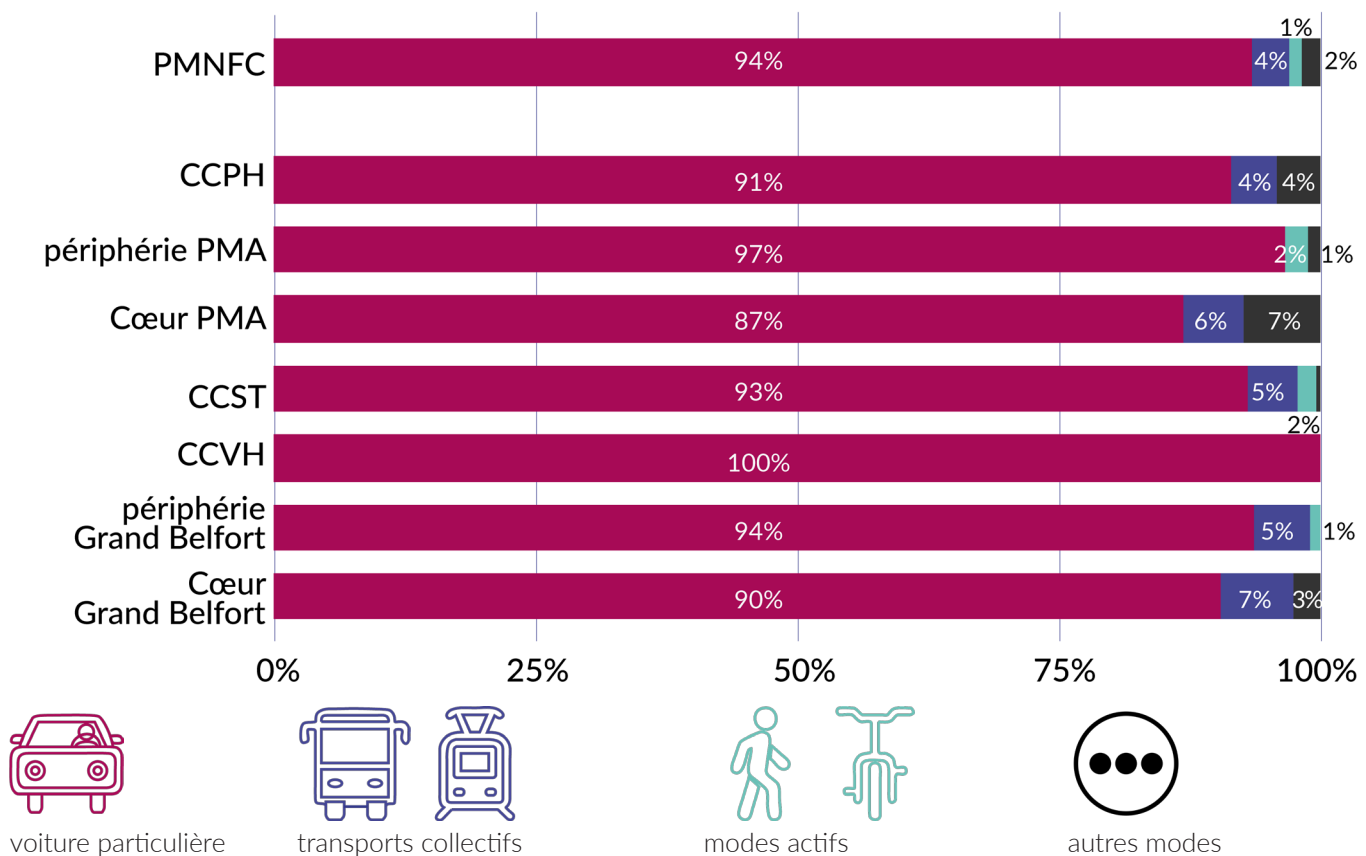
DES INTERACTIONS VERS LA SUISSE ET L'ALSACE, EN VOITURE



LES FLUX D'ÉCHANGE

DES INTERACTIONS VERS LA SUISSE ET L'ALSACE, EN VOITURE

La répartition modale des déplacements d'échange par zone de résidence



Malgré des flux plus ou moins importants, 2 espaces apparaissent avoir davantage d'interactions avec l'extérieur du territoire métropolitain : Le Sud Territoire et les Vosges du sud (11 % des déplacements des résidents).

Pour les Vosges du sud, il s'agit majoritairement de liens avec l'Alsace et pour le Sud Territoire, de liens avec la Suisse.

A l'inverse, les deux cœurs d'agglomération sont fortement tournés vers eux-mêmes, ce qui s'explique par une concentration et une diversité de fonctions présentes sur ces secteurs (habitat, emploi, commerces, services...)

La majorité des déplacements est réalisée en voiture (près de 9 déplacements sur 10).





Pour « Cœur PMA », 7 % (soit 379 flux) sont réalisés en « autres modes » : 2 ou 3 roues motorisées, passagers ou conducteurs de fourgons, camionnettes, camion (tournées professionnelles par exemple), passagers de taxi.

LES FLUX D'ÉCHANGE

SORTIR DU NORD FRANCHE-COMTÉ POUR LE TRAVAIL ET LA SANTÉ

	Internes à la zone	Reste du PMNFC	Hors PMNFC
1 Cœur d'agglomération Belfort	77 %	16 %	6 %
2 Reste GBCA	43 %	49 %	8 %
3 CCVS	49 %	40 %	11 %
4 CCST	60 %	28 %	11 %
5 Cœur d'agglomération Montbéliard	81 %	16 %	4 %
6 Reste PMA	55 %	37 %	8 %
7 CCPH	59 %	33 %	8 %

Clé de lecture : pour la CCVS et la CCST, 11 % des flux de déplacements ont pour destination un secteur extérieur au périmètre d'enquête.

Motif	Flux sortants	Flux internes	Rapport flux internes/flux sortants
	13 426	96 178	7
	1 875	109 133	58
	2 269	65 160	29
	1 276	15 298	12

Clé de lecture : pour 1 déplacement sortant pour motif travail, il y en a 7 qui sont réalisés en interne. Pour 1 déplacement sortant pour motif achats, 58 sont réalisés en interne.

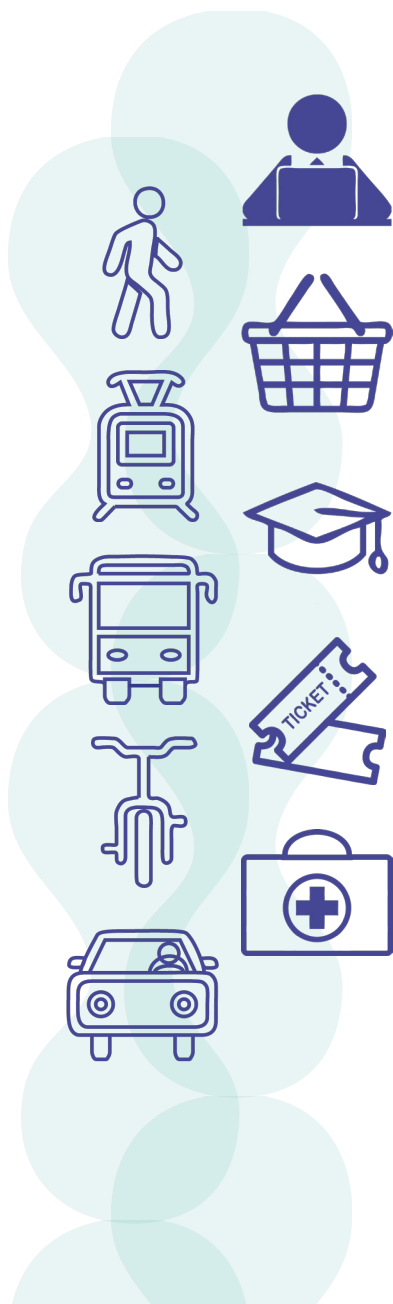
Analyser par zone les motifs des déplacements sortants ne semble pas pertinent du fait des faibles volumes, hormis pour le travail. Néanmoins, il est possible de comparer par motif les flux internes et les flux sortants, pour déterminer « l'évasion » du territoire.

En semaine, on se rend compte que le motif pour lequel le territoire est le plus soumis à l'évasion est le travail, puis la santé. Le Nord Franche-Comté est donc plus dépendant sur ces 2 motifs, que sur les achats ou les loisirs où il semble plus fonctionner de façon autonome.

LES BOUCLES DE DÉPLACEMENTS

INTRODUCTION

Qu'il s'agisse de flux d'échange ou de flux internes, il convient d'analyser les boucles de déplacements, tous flux, tous modes et tous motifs confondus, afin d'obtenir une lecture plus précise des mobilités locales.



LES BOUCLES DE DÉPLACEMENTS

TOUS FLUX TOUS MODES TOUS MOTIFS

schéma d'une chaîne de déplacements

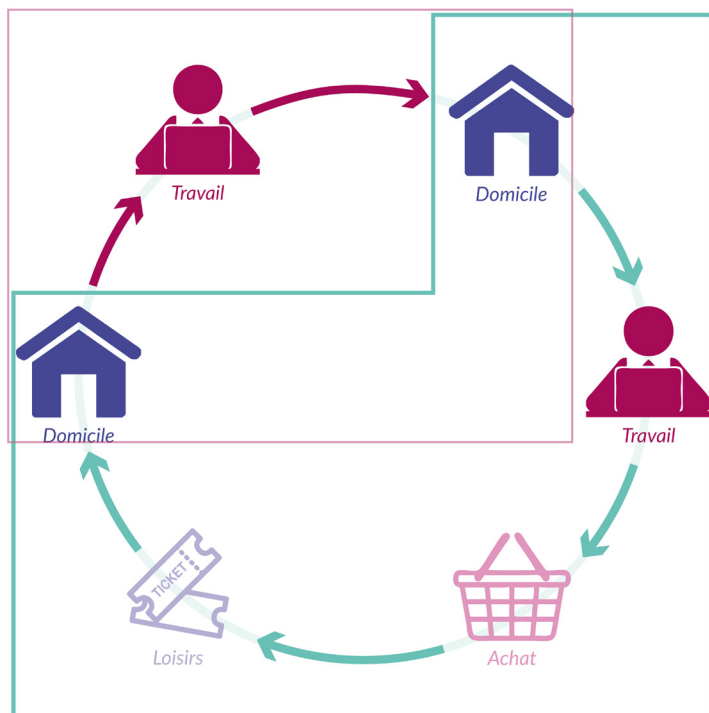


schéma d'une boucle de déplacements simple

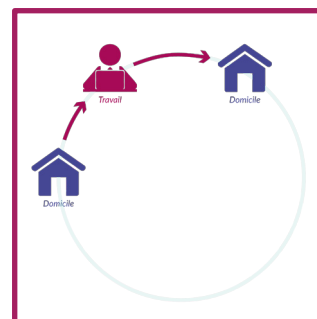
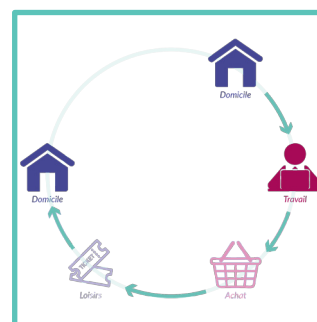
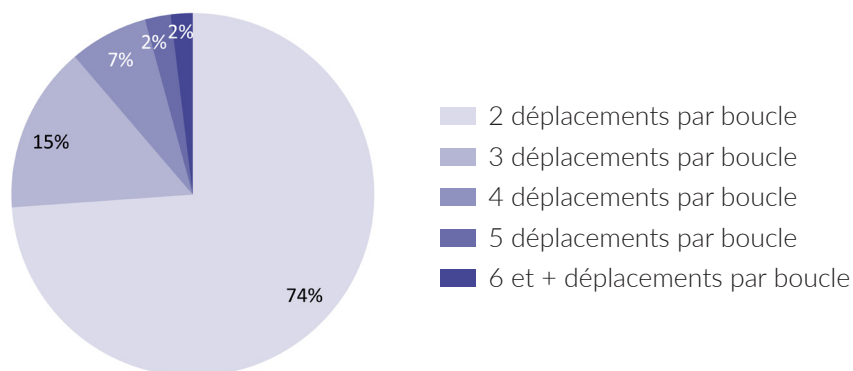


schéma d'une boucle de déplacements complexe



L'enquête recense près de **375 000 boucles de déplacements** effectuées chaque jour par les résidents du Nord Franche-Comté. Parmi elles, près des trois quarts sont des boucles simples, c'est-à-dire des trajets se limitant à un aller-retour au domicile (2 déplacements dont un pour motif « retour à domicile »).

Répartition des boucles en fonction du nombre de déplacements qui les composent



Boucle de déplacements : une boucle est un ensemble de déplacements successifs effectués par une personne, dont le premier a pour origine le domicile et dont le dernier a pour destination le domicile. Elles peuvent être simples (2 déplacements, dont un pour un motif en particulier et un autre pour le retour à domicile) ou complexes (au moins 3 déplacements dans la boucle).

LES BOUCLES DE DÉPLACEMENTS

CORRÉLATION MODES MOTIFS : LES DÉPLACEMENTS CONTRAINTS

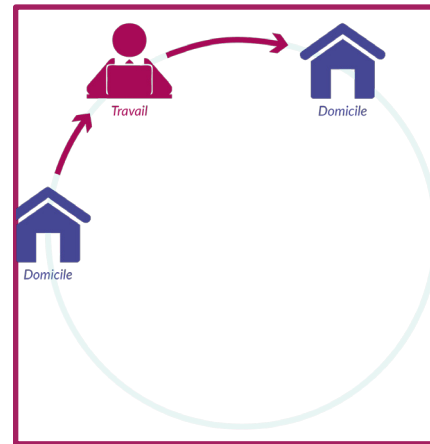
Les boucles simples : une structure lisible et majoritairement monomodale

Dans ces boucles simples :

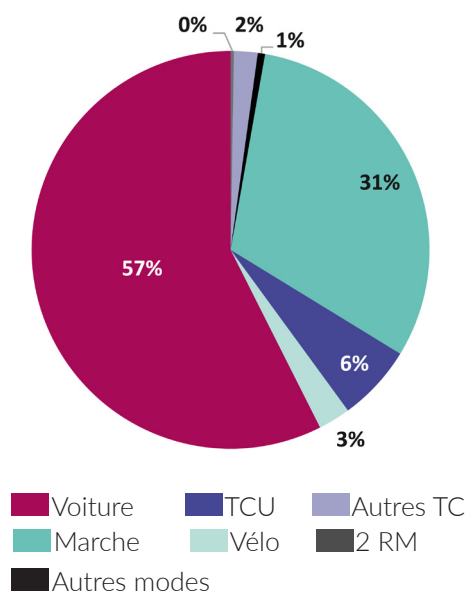
- 57 % des déplacements se font en voiture,
- 31 % à pied,
- 6 % en TCU,
- 3 % à vélo.

Elles sont très majoritairement monomodales : 97 % utilisent le même mode à l'aller et au retour.

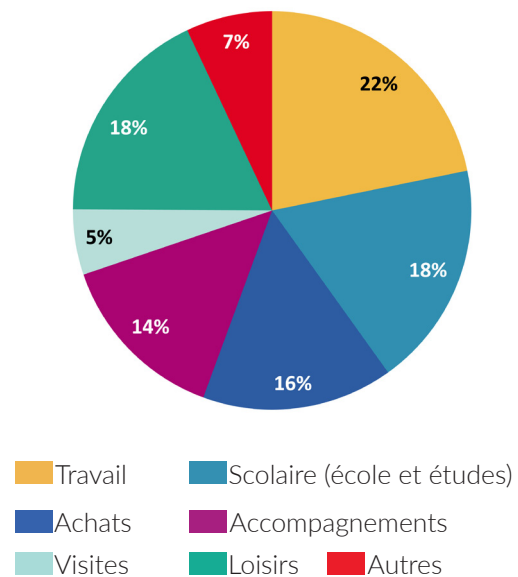
C'est également sur ce type de boucles que le report modal vers la marche, le vélo ou les transports collectifs est le plus envisageable : les trajets sont simples, prévisibles et généralement courts.



Modes de déplacements des boucles simples



Motifs de déplacements des boucles simples



Les boucles complexes : des déplacements plus contraints et plus dépendants de la voiture

Les boucles complexes regroupent des enchaînements de plusieurs activités (travail, courses, accompagnement, loisirs...). Elles sont souvent réalisées dans des configurations variées (seul, en famille, avec dépôt d'enfants, etc.), ce qui renforce la dépendance à la voiture. Le nombre de modes utilisés est également dépendant du nombre de déplacements effectués dans la boucle : 88 % des boucles de 3 déplacements sont monomodales, alors que ça ne représente plus que 57 % sur les boucles de 6 déplacements et plus. Sur les boucles monomodales, 85 % sont des boucles réalisées totalement en voiture.



Dans ces situations, la part modale de la marche ou du vélo chute fortement, et les alternatives à l'automobile deviennent plus difficiles à mobiliser.

Le rôle structurant du motif « achats »

Les achats constituent 26 % de l'ensemble des motifs de déplacement. Ils s'insèrent fréquemment dans des boucles complexes, en lien avec d'autres motifs comme l'accompagnement, légèrement surreprésenté dans ces séquences.

Focus sur les boucles contenant des déplacements contraints (travail et scolarité) :

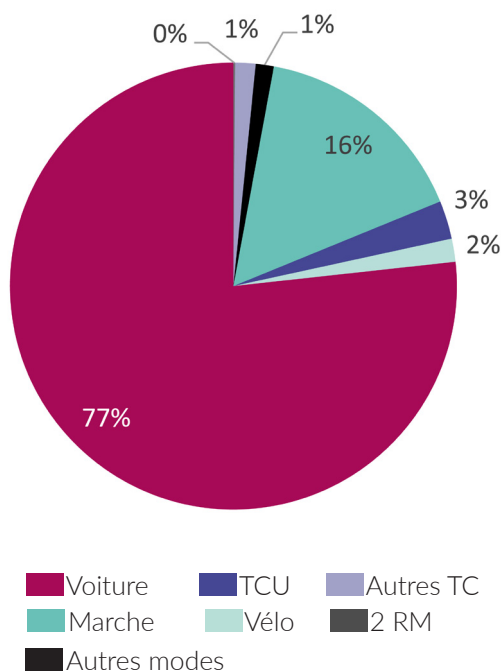
Les motifs contraints (travail et scolarité) ne représentent finalement que 45 % des boucles complexes. Dans les boucles contenant des déplacements liés à la scolarité, la voiture représente 47% des déplacements, tandis que la marche compte pour près de 30% et les TC (TCU et autres) représentent un déplacement sur 5. Malgré ce déplacement contraint au sein de la boucle, les scolaires ont un usage plutôt raisonné de la voiture.

A l'inverse, dans les boucles contenant des déplacements liés au travail, 85% des déplacements sont réalisés en voiture, contre seulement 9% à pied. Il semble donc que dès lors qu'il y a un motif travail dans la boucle, la dépendance à la voiture devient presque automatique.

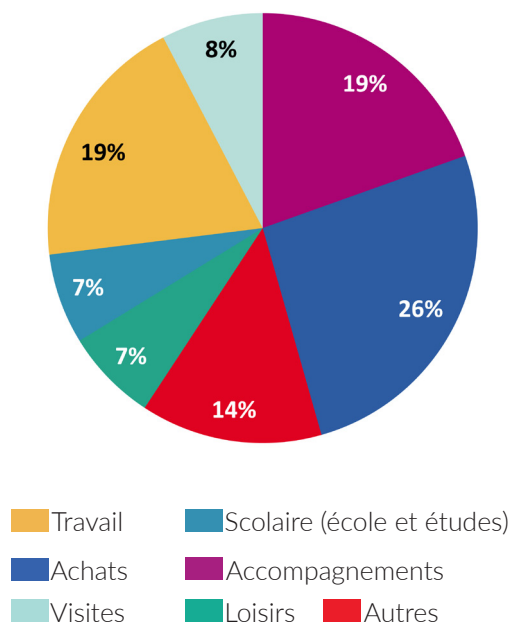
Pour les boucles complexes n'ayant aucun motif contraint (ni travail ni scolarité), la part de la voiture redescend sous les 80% (79%) et la marche représente 18% des déplacements.

Nombre de modes utilisés dans la boucle	Nombre de déplacements			
	3	4	5	6 et +
1	88 %	71 %	59 %	57 %
2	11 %	27 %	38 %	39 %
3	1 %	2 %	3 %	4 %
Total général	100 %	100 %	100 %	100 %

Modes de déplacements des boucles complexes



Motifs de déplacements des boucles complexes



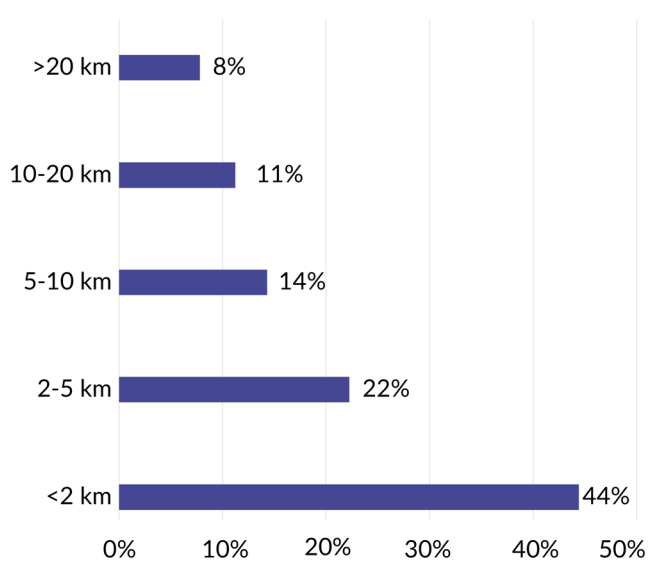
LES BOUCLES DE DÉPLACEMENTS

La distance des déplacements

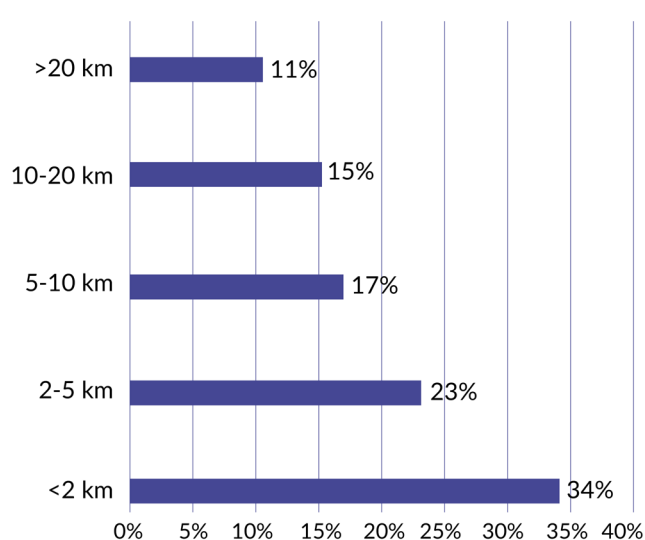
Les boucles simples comptent principalement des déplacements courts, de moins de 5 km (2/3 des trajets). La proportion est légèrement moindre pour les boucles complexes (57 %) mais ces déplacements courts peuvent être précédés ou suivis par des déplacements plus longs. La boucle complexe comportant à minima 3 déplacements, la distance parcourue par les personnes peut donc facilement atteindre la dizaine de kilomètres ou plus. **Ainsi, le report modal pour les déplacements courts semble davantage possible sur les boucles simples que sur les boucles complexes.**

Distances des déplacements effectués en :

boucles simples

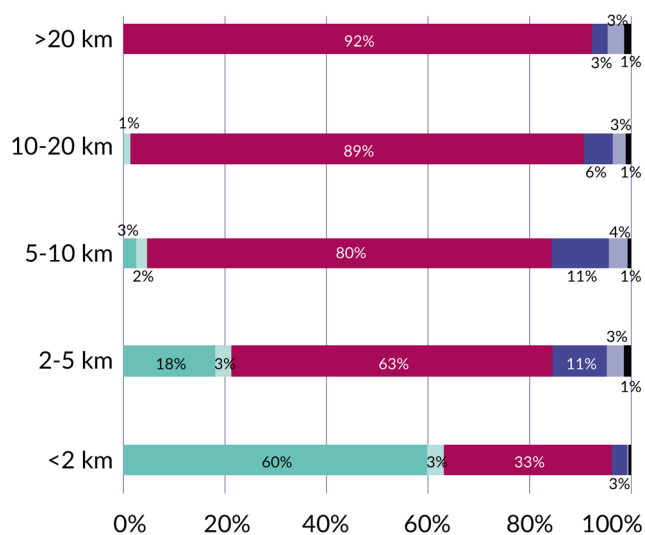


boucles complexes

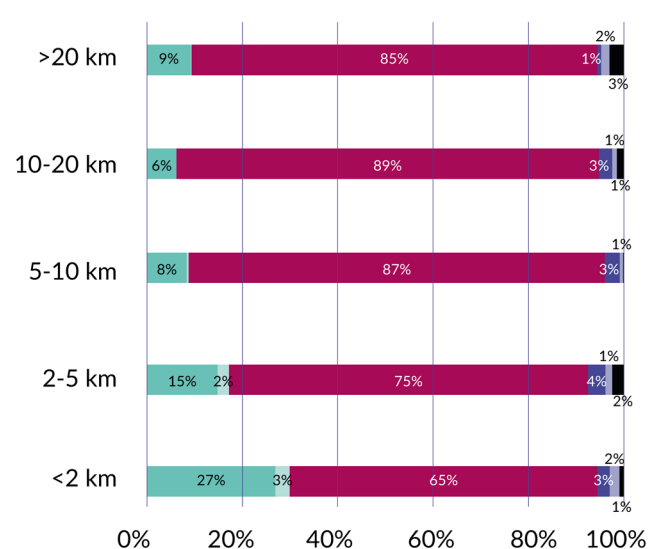


Distances des déplacements en fonction des modes pour les :

boucles simples

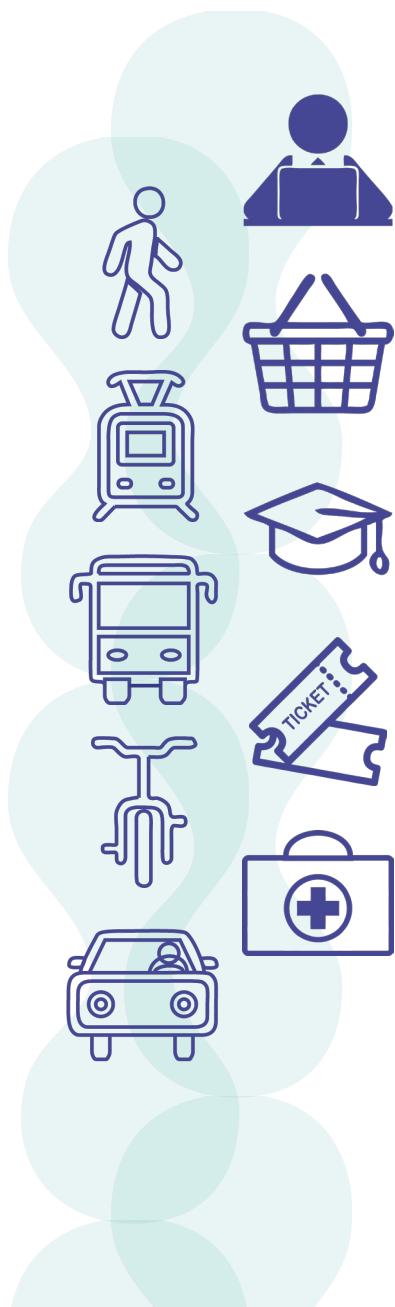


boucles complexes

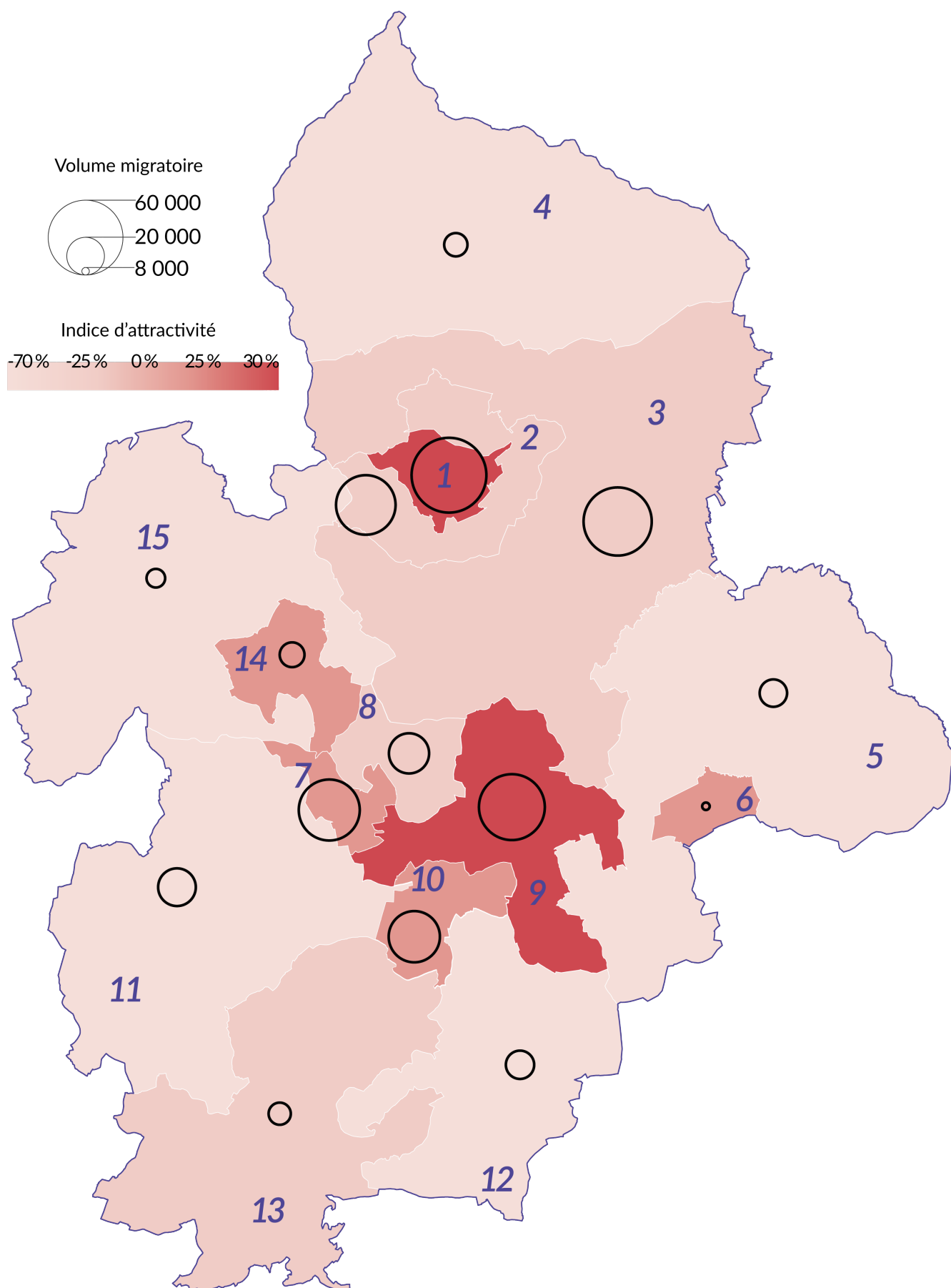


Voiture TCU Autres TC Marche Vélo 2RM et autres modes

L'ATTRACTIVITÉ DES SECTEURS



L'ATTRACTIVITÉ DES SECTEURS



L'ATTRACTIVITÉ DES SECTEURS

	Départs	Arrivées	Volume	Solde	Attractivité
01 Belfort-Cravanche	21 412	34 488	59 900	17 076	28,5 %
02 1ère couronne GBCA	23 243	17 800	41 043	- 5 444	-13,3 %
03 Reste GBCA	26 554	24 694	51 248	- 1 859	-3,6 %
4 CCVS	7 696	4 351	12 047	-3 345	-27,8 %
5 Reste CCST	9 808	4 282	14 090	- 5 526	-39,2 %
6 Ville de Delle	3 335	4 618	7 954	1 283	16,1 %
7 Ville de Montbéliard	19 102	23 578	42 680	4 476	10,5 %
8 Nord cœur aggro PMA	13 329	9 272	22 600	- 4 057	-18 %
9 Vallée de l'Allan	18 004	30 443	48 446	12 439	25,7 %
10 Audincourt Valentigney	15 138	17 213	32 351	2 075	6,4 %
11 Rupt Doubs Aval Allan	13 087	7 596	20 684	- 5 491	-26,5 %
12 Vallée du Gland Plateau de Blamont	9 504	5 091	14 595	- 4 412	-30,2 %
13 Lomont Doubs amont	6 579	4 978	11 558	- 1 601	-13,9 %
14 Ville Héricourt	5 957	6 791	12 749	834	6,5 %
15 Reste CCPH	8 304	1 857	10 161	- 6 447	-63,5 %

Lorsqu'on regarde **l'attractivité des secteurs** (la différence entre les entrées et sorties), hors retour à domicile, 6 secteurs ressortent comme étant attractifs : **Belfort-Cravanche, Vallée de l'Allan, Ville de Delle, Ville de Montbéliard et Audincourt-Valentigney et Ville d'Héricourt**. Plusieurs secteurs sont portés par une attractivité multiple : Belfort-Cravanche (travail, scolarité, loisirs), Montbéliard (travail, scolarité, achats et loisirs), Delle (travail, achats et loisirs) et la Vallée de l'Allan (travail, achats et scolarité) tandis que l'attractivité est plus concentrée sur des motifs spécifiques pour le secteur d'Audincourt-Valentigney (achats et scolarité) ou Héricourt (loisirs et santé).

A l'inverse, 5 secteurs ressortent avec une attractivité limitée : le reste du Pays d'Héricourt, le reste de la CC Sud Territoire, Vallée du Gland-Plateau de Blamont, CC Vosges du Sud et Rupt-Doubs aval-Allan. Pour ces secteurs, se sont souvent sur un ensemble de motifs que l'attractivité est faible, notamment le travail, la scolarité et les achats. Ce sont donc les secteurs urbains, où se concentrent équipements, emplois et services, qui concentrent sans surprise le plus de flux.

Si on fait un zoom sur les secteurs, outre ceux qui composent ceux déjà cités, le secteur 110, correspondant à **l'espace médian** (plus large) est un des secteurs également attractifs (pas que pour l'espace médian, mais aussi pour les zones commerciales etc.). **Il vient en complémentarité des pôles historiques** que sont les cœurs d'agglomération.

Ce sont les zones où se concentrent les commerces, services, grands équipements (lycées, universités, cliniques, hôpital...), zones d'activités qui concentrent les flux, tandis que les secteurs résidentiels n'attirent pas de visiteurs.

Néanmoins, **l'attractivité reste presque interne aux EPCI**. Belfort est principalement attractif pour le Territoire de Belfort, Delle pour la CCST, Montbéliard, Audincourt et Valentigney et la Vallée de l'Allan pour PMA et Héricourt pour la CCPH. Ce sont Héricourt et la Vallée de l'Allan qui attirent la plus grande proportion de personnes hors département.

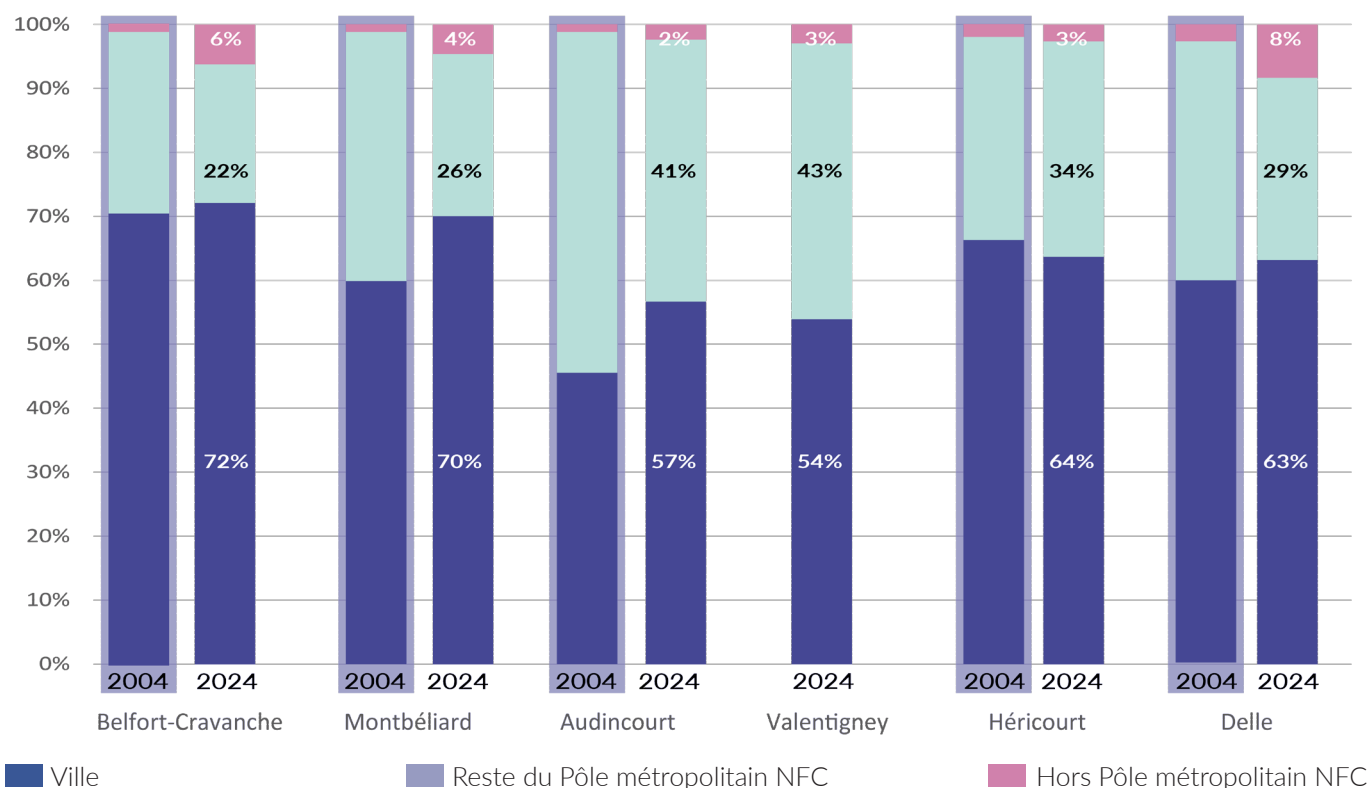
Quelques définitions :

Volume migratoire : Somme des départs et des arrivées sur le secteur

Indice d'attractivité : La différence entre les arrivées et les départs, rapportée au volume migratoire. Si les arrivées sont plus nombreuses que les départs, l'indice d'attractivité sera positif.

L'ATTRACTIVITÉ DES SECTEURS

Comportements de déplacements des résidents des 6 villes principales du Pôle métropolitain :



Le fonctionnement d'Audincourt et Valentigney est différent des autres villes, avec moins de 60 % des déplacements internes à la commune. Cela montre bien le fonctionnement **polycentrique** du cœur d'agglomération du Pays de Montbéliard, et les relations existantes entre Audincourt, Valentigney et Montbéliard.

Presque $\frac{3}{4}$ des déplacements des Belfortains sont à destination de Belfort, ce qui montre bien le rôle structurant de la ville (la plus peuplée du territoire par ailleurs). Le fonctionnement est similaire pour Montbéliard, avec 70 % des déplacements des résidents réalisés au sein même de la commune, démontrant une certaine indépendance des 2 villes principales du Pôle par rapport au reste du territoire. Delle, de par sa localisation, voit sa part de déplacements hors du Pôle deux fois supérieure à celles des autres villes (Suisse et Alsace).

Héricourt fonctionne comme Delle en matière de flux internes et constitue donc un pôle essentiel à la vie locale.

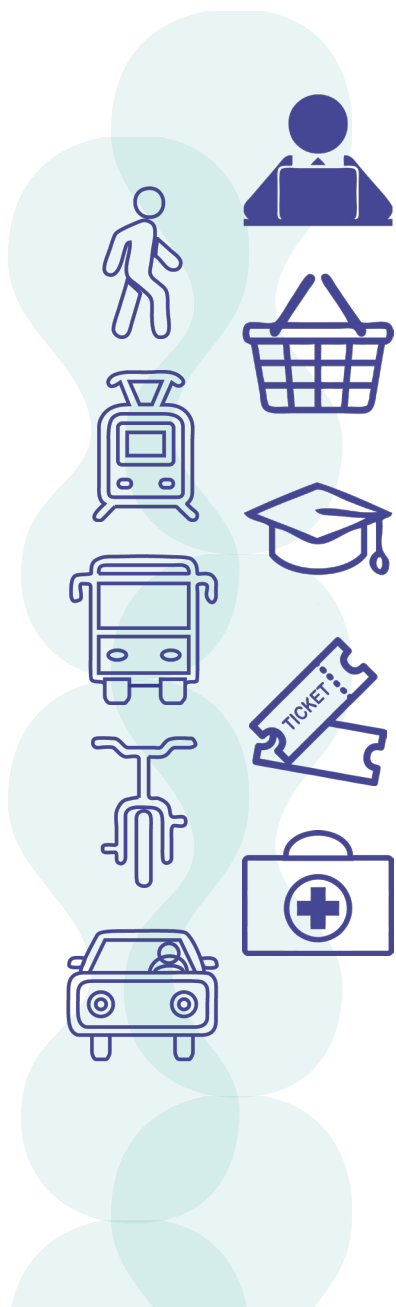
Cette organisation confirme la structure multipolaire du Nord Franche-Comté (déjà constatée lors de l'enquête de 2004) : plusieurs pôles denses et complémentaires (Belfort, Montbéliard, Héricourt, Delle) coexistent, chacun jouant un rôle de centralité locale.

L'enjeu pour le Nord Franche-Comté est de créer un **dynamisme métropolitain cohérent**, où l'ensemble des bassins de mobilité locaux – tout en étant préservés – peuvent interagir efficacement au bénéfice des habitants.

Et depuis 2004 ?

Constat globalement **similaire** à 2004, avec un renforcement des déplacements internes pour Montbéliard, Audincourt et Delle dont les aménagements urbains ces dernières années ont favorisé les déplacements tous modes dans la ville.

ANNEXES



Annexe I : Les flux internes au Pôle métropolitain

Destinations Origines		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	TOTAL
Belfort-Cravanche	1	117 197	19 017	15 537	1 679	1 679	957	1 549	1 478	1 723	725	434	612	296	1 139	1 697	167 542
1 ^{ère} couronne Grand Belfort	2	18 816	21 833	9 711	516	516	89	894	163	364	324	432		155	797	593	56 223
Reste Grand Belfort	3	14 944	9 239	47 035	2 012	2 012	1 217	1 665	1 181	3 118	1 368	1 121	307	221	785	1 178	90 094
CC Vosges du sud	4	4 064	1 681	3 928	125	125	29	116	108	173	53	89		103	42	47	33 857
Reste Sud Territoire	5	1 875	337	2 285	26 017	26 017	3 617	633	431	2 063	605	130	138	235	183	54	38 679
Delle	6	819	221	1 094	4 028	4 028	13 801	150	45	547	71	16	45			38	20 938
Ville de Montbéliard	7	1 414	1 078	1 272	407	407	133	40 200	5 896	11 849	3 995	5 179	1 111	1 119	1 050	643	75 462
Nord cœur Agglomération PMA	8	1 334	165	1 181	319	319	96	5 936	33 619	4 605	2 132	994	367	901	600	57	52 445
Vallée de l'Allan	9	1 922	324	2 781	2 352	2 352	608	10 714	4 632	35 465	6 485	4 610	3 157	1 481	1 394	538	76 499
Audincourt-Valentigney	10	782	393	1 637	675	675	39	3 936	2 336	5 867	50 021	2 056	4 565	3 239	191	129	76 011
Rupt - Doubs aval - Allan	11	554	149	1 060	130	130	48	5 508	878	4 406	2 012	35 787	532	1 329	568	410	53 461
Vallée du Gland - Plateau de Blamont	12	528		471	229	229		1 379	307	3 050	4 369	365	21 989	838	330	69	33 925
Lomont - Doubs amont	13	269	193	300	304	304		982	895	1 358	3 485	1 441	835	32 216	273	40	42 592
Héricourt	14	1 445	707	803	55	55		1 070	553	1 294	208	615	394	258	25 827	3 891	37 162
Reste Pays d'Héricourt	15	1 721	655	1 112	54	54	38	552	147	477	195	391	69	40	3 960	7 342	16 781
TOTAL		167 684	55 992	90 207	38 903	38 903	20 672	75 286	52 671	76 330	76 046	53 659	34 119	42 432	37 137	16 726	871 670

Annexe II : La liste complète des modes, les hiérarchies urbaine et interurbaine et les conventions de regroupement utilisées (Cerema)

Lorsqu'une personne effectue un déplacement en utilisant plusieurs modes de transport, la méthodologie Cerema amène à ne retenir au final qu'un seul de ces modes (pour calculer des parts modales par exemple). Le mode retenu, que l'on appelle « mode principale utilisé », est celui qui est prioritaire, c'est-à-dire le plus haut dans la hiérarchie des modes. Ainsi, un déplacement qui combinerait l'usage du vélo, du train, puis du bus urbain est considéré comme ayant pour mode principal le « bus urbain ». Un déplacement qui combine l'usage de la voiture puis d'un train TER est considéré comme ayant pour mode principal le « train ».

Mode	Hiérarchie urbaine	Hiérarchie interurbaine	Regroupement modes
Passager bus urbain évolitY (Montbéliard)	1	18	TCU
Passager du bus urbain Optymo (Belfort)	2	19	TCU
Passager du bus urbain Hériba (Héricourt)	3	20	TCU
Transport à la demande (TAD)	4	21	TCU
Passager transports interurbains routiers et autres autocars (TER routiers, lignes régulières départementales, scolaires, périscolaires, occasionnel...)	5	4	Autre TC
Passager train TER	6	3	Autre TC
Passager TGV	7	1	Autre TC
Passager Autres trains (Intercité, TET...)	8	2	Autre TC
Cars longues distances de la loi Macron (Flixbus, BlablaBus...)	9	5	Autre TC
Transport employeur (exclusivement)	10	6	Autre TC
Passager Taxi	11	7	Autres modes
Passager VTC	12	8	Autres modes

Mode	Hiérarchie urbaine	Hiérarchie interurbaine	Regroupement modes
Conducteur de fourgon, camionnette, camion (pour tournées professionnelles ou déplacements privés)	13	9	Autres modes
Passager de fourgon, camionnette, camion (pour tournées professionnelles ou déplacements privés)	14	11	Autres modes
Autres modes (tracteur, engin agricole, quad, etc.)	15	15	Autres modes
Conducteur de véhicule particulier (VP)	16	10	VPC
Passager de véhicule particulier (VP)	17	12	VPP
Conducteur de deux ou trois roues motorisés	18	13	2RM
Passager de deux ou trois roues motorisés	19	14	2RM
Conducteur Vélo Assistance électrique en L. S.	20	22	Vélo
Conducteur Vélo Libre Service	21	23	Vélo
Conducteur Vélo Assistance électrique	22	24	Vélo
Conducteur de vélo	23	25	Vélo
Passager de vélo	24	26	Vélo
Petits engins électriques (trottinette, segway, solowheel, etc.)	25	29	Autres modes
Roller, skate, trottinette non électrique	26	27	Autres modes
Fauteuil roulant	27	28	Autres modes
Passager autre réseau urbain	28	30	Autres modes
Transport Fluvial ou maritime	29	16	Autres modes
Avion	30	17	Autres modes
Marche à pied	31	31	MAP

Annexe III : Les ratios TC/VP à partir des matrices des flux entre les zones d'analyses

Ce ratio entre les flux effectués en TC et les flux effectués en VP (matrices disponibles pp.15 et 19) montre des relations intéressantes entre les zones d'analyses notamment les zones desservies par le TER (ligne Belfort-Delle et ligne Belfort - Héricourt - Montbéliard). Par exemple depuis Delle vers Belfort, 1 déplacement TC est effectué pour 0,6 déplacement en voiture.

Destinations Origines	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	TOTAL	
Belfort-Cravanche	1	0,23	0,15	0,14	0,23	0,13	0,40	0,11	0,13	0,05	0,00	0,37	0,00	0,00	0,15	0,34	0,19
1 ^{ère} couronne Grand Belfort	2	0,14	0,04	0,14	0,04	0,16	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,06	0,00	0,09	
Reste Grand Belfort	3	0,15	0,17	0,02	0,04	0,14	0,08	0,00	0,00	0,11	0,02	0,00	0,00	0,00	0,00	0,07	
CC Vosges du sud	4	0,21	0,04	0,05	0,07	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,08	
Reste Sud Territoire	5	0,28	0,62	0,17	0,00	0,05	0,10	0,00	0,00	0,19	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,09	
Delle	6	0,60	0,00	0,09	0,00	0,07	0,02	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,06	
Ville de Montbéliard	7	0,12	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,17	0,20	0,20	0,19	0,04	0,05	0,06	0,28	0,14	
Nord cœur Agglomération PMA	8	0,15	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,20	0,11	0,16	0,15	0,10	0,00	0,00	0,00	0,12	
Vallée de l'Allan	9	0,23	0,00	0,02	0,00	0,16	0,00	0,22	0,17	0,07	0,12	0,10	0,09	0,00	0,00	0,10	
Audincourt-Valentigney	10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,21	0,16	0,11	0,14	0,00	0,04	0,05	0,00	0,11	
Rupt - Doubs aval - Allan	11	0,26	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,05	0,05	0,08	0,00	0,08	0,00	0,00	0,12	0,07	
Vallée du Gland - Plateau de Blamont	12	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,08	0,00	0,06	0,08	0,00	0,17	0,00	0,00	0,11	
Lomont - Doubs amont	13	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,04	0,00	0,00	0,10	0,00	0,00	0,07	0,00	0,06	
Héricourt	14	0,37	0,06	0,00	0,00	0,00	0,00	0,06	0,00	0,00	0,00	0,11	0,00	0,00	0,05	0,05	
Reste Pays d'Héricourt	15	0,19	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,34	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,10	0,26	0,12	
TOTAL		0,20	0,11	0,06	0,08	0,07	0,07	0,15	0,12	0,10	0,12	0,07	0,10	0,05	0,06	0,12	0,11

Annexe IV : La liste complète des combinaisons de modes pour l'intermodalité

Combinaison de modes	Nombre de déplacements	Part
Bus évolitY <> Bus évolitY	1 825	20 %
Bus évolitY <> TCI routiers	72	1 %
Bus évolitY <> VPP	279	3 %
Bus Optymo <> Bus Optymo	3 382	37 %
Bus Optymo <> Conducteur VAE	27	0 %
Bus Optymo <> TCI routiers	47	1 %
Bus Optymo <> Transport employeur	80	1 %
Bus Optymo <> VPP	324	4 %
Train TER <> Bus évolitY	431	5 %
Train TER <> Bus évolitY <> VPP	518	6 %
Train TER <> Bus Hériva	139	2 %
Train TER <> Bus Optymo	49	1 %
Train TER <> Bus Optymo <> Bus évolitY	118	1 %
Train TER <> Bus Optymo <> VPP	50	1 %
Train TER <> Conducteur VAE	71	1 %
Train TER <> Conducteur Vélo	96	1 %
Train TER <> VPC	255	3 %
Train TER <> VPP	188	2 %
VPC <> VPC	46	1 %
VPP <> VPP	23	0 %
VPP <> VPC	53	1 %
VPP <> Transport employeur	177	2 %
VPP <> TCI routiers	745	8 %
TCI routiers <> TCI routiers	70	1 %
Taxi <> Fauteuil roulant	74	1 %
Total	9 139	100 %

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 :

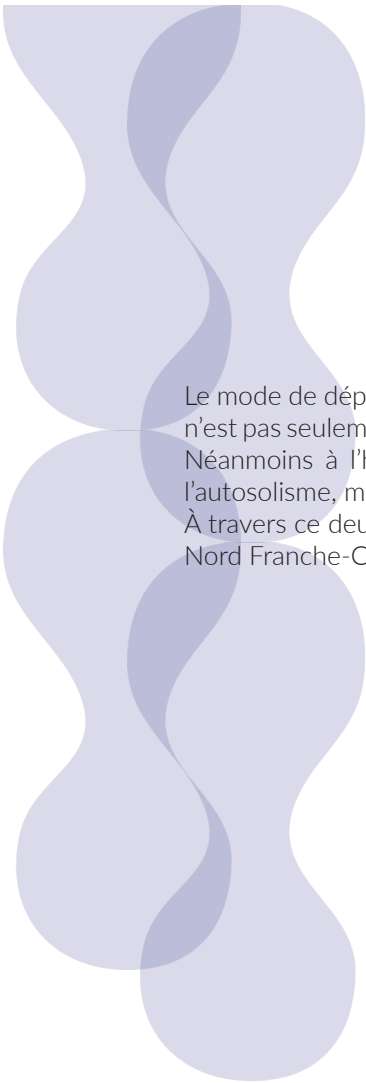
Églantine HUE (ADU-PM)
Hélène KAUFFMANN (AUTB)
Lou-Élise RESTOUX (AUTB)

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 : janvier 2026



Le mode de déplacement importe moins que la raison qui le motive. Se déplacer n'est pas seulement changer de lieu, mais répond à un besoin ou à une contrainte. Néanmoins à l'heure où les politiques publiques se doivent de lutter contre l'autosolisme, modes et motifs se révèlent finalement étroitement liés. À travers ce deuxième cahier, découvrez pourquoi et comment les habitants du Nord Franche-Comté se déplacent.

Les porteurs



Les concepteurs



Les cofinanceurs



Les partenaires

