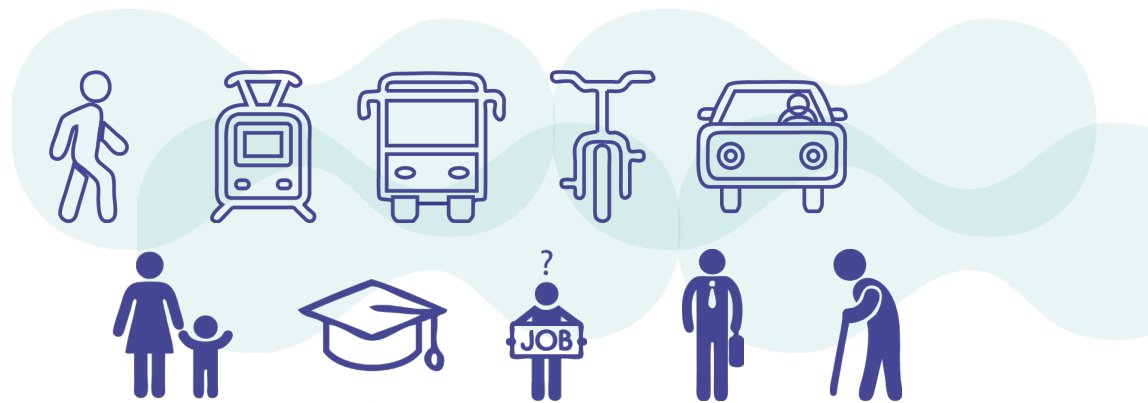


CAHIER DE LA MOBILITÉ **3**

ENQUÊTE MOBILITÉ CERTIFIÉE CEREMA - EMC²



APPROCHE SOCIOLOGIQUE DES DÉPLACEMENTS

août 20**26**

SOMMAIRE

MOTS DU PRÉSIDENT.....	3
LES SECTEURS D'ANALYSE.....	4
INTRODUCTION.....	5
DÉPLACEMENTS : CE QUE RÉVÈLENT LES PROFILS SOCIOLOGIQUES.....	6
Introduction.....	6
La mobilité selon l'âge et le genre.....	7
Les 25-49 ans, tranche d'âge la plus mobile.....	7
Une baisse de la mobilité qui concerne globalement toutes les classes d'âge.....	8
Les personnes âgées se déplacent moins longtemps.....	9
Le motif de déplacement selon l'âge.....	10
La part modale par âge : un recours à la voiture majoritaire mais des disparités selon les tranches d'âge.....	11
Hypermobilité et immobilité selon l'âge et le genre.....	13
La mobilité selon les Professions et Catégories Socioprofessionnelles (PCS) et le niveau d'études.....	15
Des cadres et professions intermédiaires plus hypermobiles.....	17
Un fort ancrage de l'automobile, en particulier chez les PCS se déplaçant plus loin et plus longtemps au quotidien.....	18
La mobilité quotidienne varie selon la position socioprofessionnelle.....	20
La mobilité selon le niveau d'étude et le mode.....	22
La mobilité selon le lieu de résidence.....	23
Des disparités territoriales de mobilité révélant une plus forte dépendance à l'automobile en périphérie.....	23
La mobilité des habitants des quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV).....	27
ANALYSE DES PROFILS DE MOBILITÉ : L'INFLUENCE DES CARACTÉRISTIQUES SOCIALES ET DU LIEU DE RÉSIDENCE.....	30
Introduction.....	30
Les profils sociologiques (caractéristiques individuelles).....	32
Le rôle du territoire de résidence.....	33
Distinguer l'effet du territoire de celui des caractéristiques sociales.....	34

MOTS DU PRÉSIDENT

Après deux premiers cahiers consacrés à l'analyse des pratiques de déplacement des habitants du Nord Franche-Comté, ce troisième volet propose un changement de regard. L'Agence d'urbanisme du Territoire de Belfort et l'Agence de développement et d'urbanisme du Pays de Montbéliard y développent une approche sociologique issue des données collectées lors de l'enquête mobilité certifiée par le Cerema menée durant l'hiver 2023-2024.

Cette lecture met en évidence quelques évolutions intervenues depuis la précédente enquête de 2004. Elle révèle notamment les transformations des pratiques de mobilité des jeunes adultes, relativise l'impact du télétravail sur les catégories socioprofessionnelles qui y ont le plus recours et montre que certaines différences, notamment entre les femmes et les hommes, demeurent structurantes même si elles s'atténuent.

Mais l'apport majeur de ce cahier est sans doute ailleurs. Il montre que les comportements de mobilité ne s'expliquent pas uniquement par le territoire dans lequel on réside. Si la géographie conserve naturellement toute son importance, les caractéristiques sociologiques des individus apparaissent comme des déterminants encore plus décisifs des pratiques de déplacement.

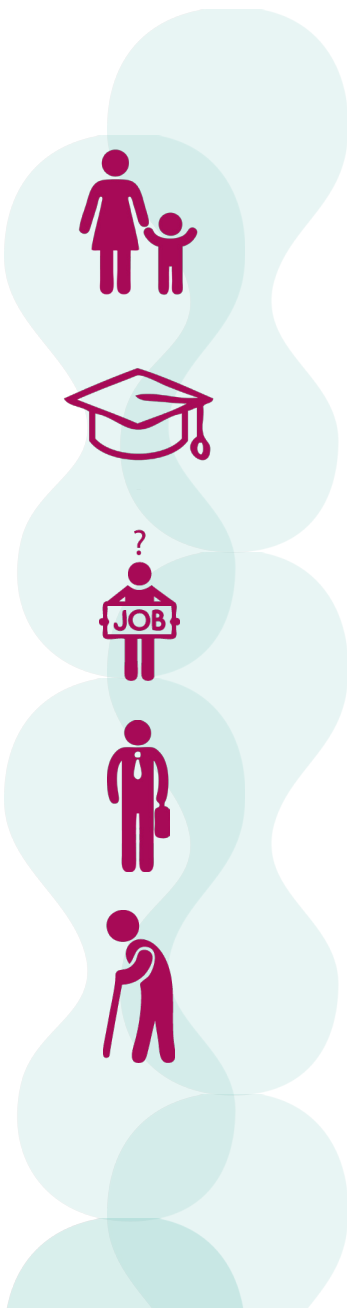
Cet enseignement nous invite à faire évoluer notre manière de concevoir les politiques de mobilité. Si la bonne desserte des territoires doit rester un objectif majeur, elle n'est plus suffisante pour répondre aux enjeux induits par la segmentation des publics.

Le mandat qui s'ouvre doit donc nous amener à proposer des solutions plus ciblées, sans pour autant remettre en question l'universalité républicaine au cœur de nos missions de service public.

Roland Jacquemin

Président du

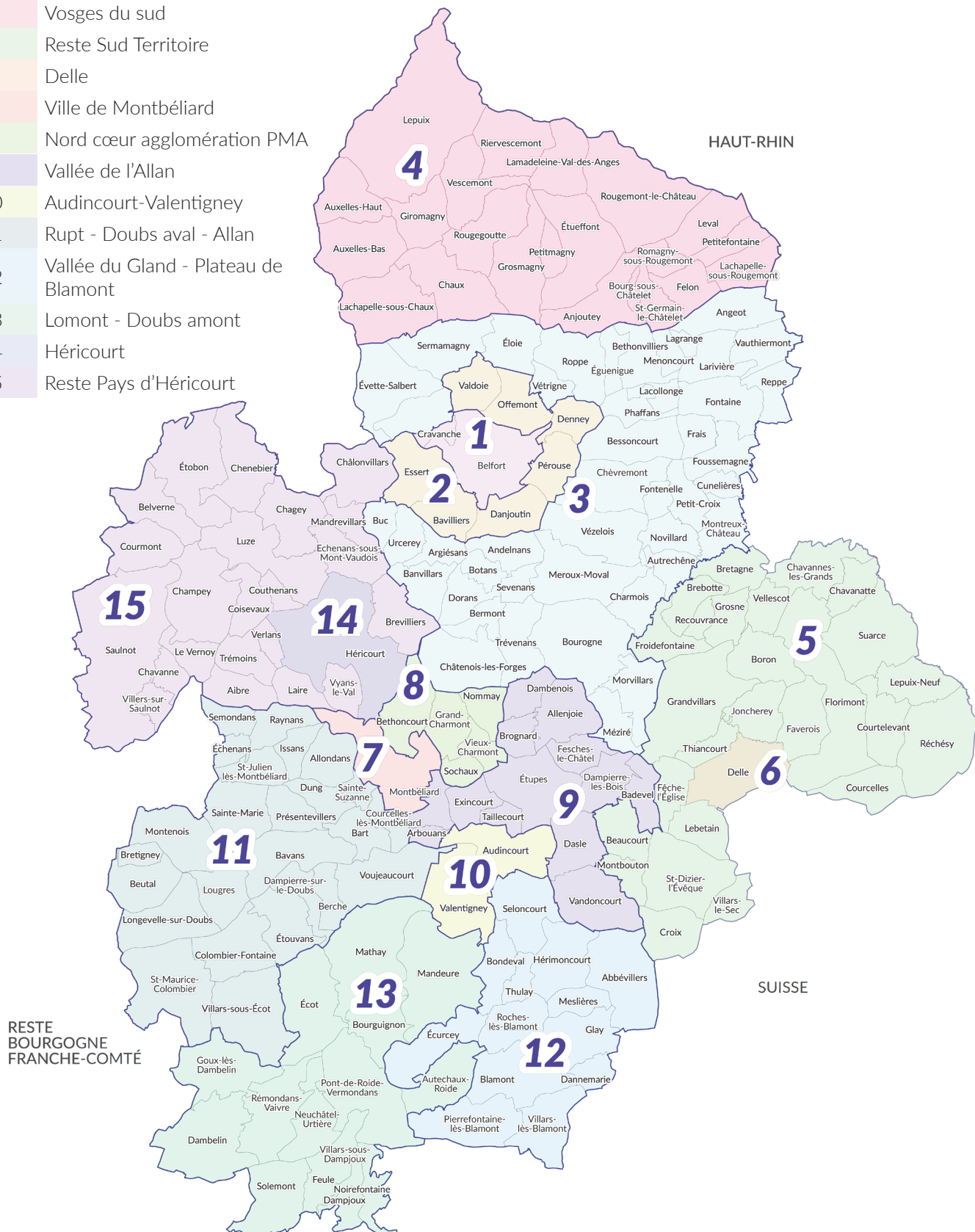
Syndicat mixte de transport Nord Franche-Comté



LES SECTEURS D'ANALYSE

Le regroupement des secteurs de tirage

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



INTRODUCTION

Ce troisième cahier se démarque de l'approche spatiale privilégiée dans les précédents en adoptant une lecture davantage sociologique des pratiques de mobilité, afin de mettre en évidence de nouveaux déterminants des déplacements.

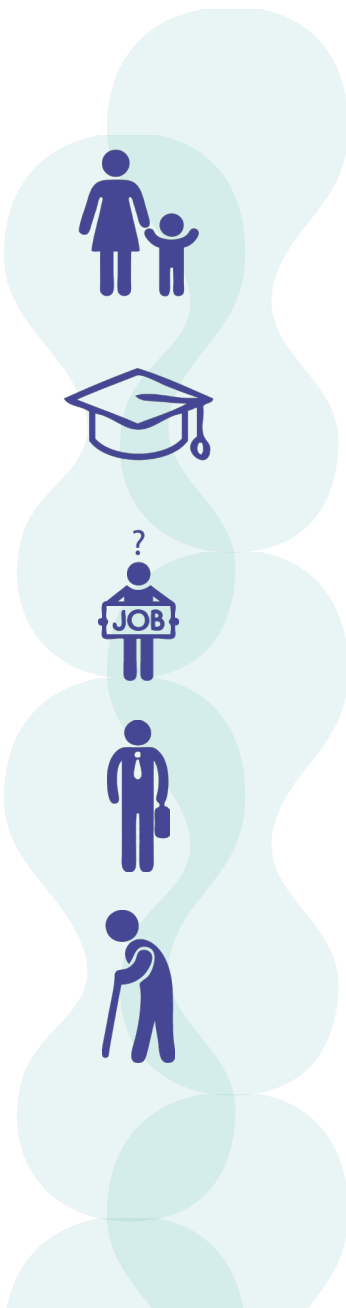
Il s'articule autour d'une question centrale :

« Comment se déplace-t-on selon son profil sociologique ? »

Cette question est explorée à travers trois axes d'analyse :

- La mobilité selon l'âge et le genre ;
- La mobilité selon le niveau d'études et les Professions et Catégories Socioprofessionnelles (PCS¹) ;
- La mobilité selon le lieu de résidence, avec un focus particulier sur les quartiers prioritaires de la politique de la ville.

Les variables issues de l'EMC² sont ensuite mobilisées dans des analyses croisées afin d'identifier les effets combinés de différents déterminants de la mobilité.



¹ La définition détaillée est donnée en p. 15.

DÉPLACEMENTS : CE QUE RÉVÈLENT LES PROFILS SOCIOLOGIQUES

INTRODUCTION

Comprendre les pratiques de mobilité suppose d'aller au-delà des seuls volumes de déplacements pour s'intéresser aux profils des individus qui se déplacent, ou au contraire restent immobiles. L'analyse sociologique permet ainsi de mettre en lumière les caractéristiques individuelles et sociales qui influencent les comportements de mobilité. Âge, genre, niveau d'études, catégorie socioprofessionnelle ou encore lieu de résidence façonnent différemment les pratiques de déplacement, les distances parcourues et le recours aux différents modes de transport. Cette approche met en évidence les spécificités de mobilité selon les profils et apporte des clés de compréhension essentielles pour adapter les politiques publiques aux besoins des populations.

L'effet des arrondis

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

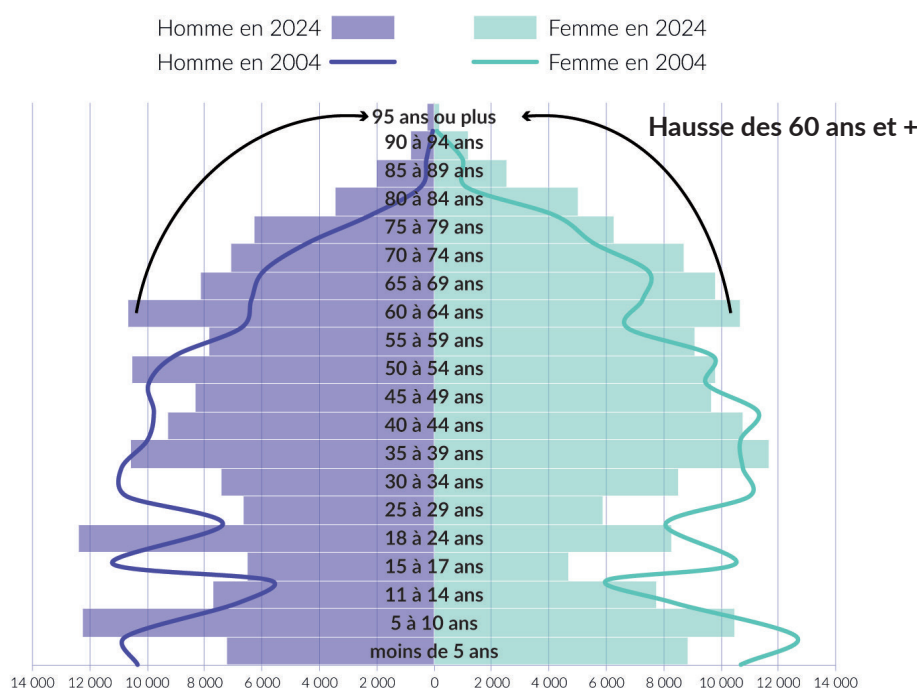
LA MOBILITÉ SELON L'ÂGE ET LE GENRE

L'analyse croisée des caractéristiques socio-démographiques permet de **mettre en lumière des contrastes et des spécificités dans les comportements de mobilité**.

Dans ce cadre, la structure par âge de la population est un élément clé pour comprendre les pratiques de mobilité.

Entre 2004 et 2024, si le volume total de population reste globalement stable sur le territoire du pôle métropolitain Nord Franche-Comté (environ 300 000 habitants), sa répartition évolue de manière significative, **traduisant un vieillissement marqué de la population**.

La pyramide des âges en 2004 et 2024 par genre (données EMC²)



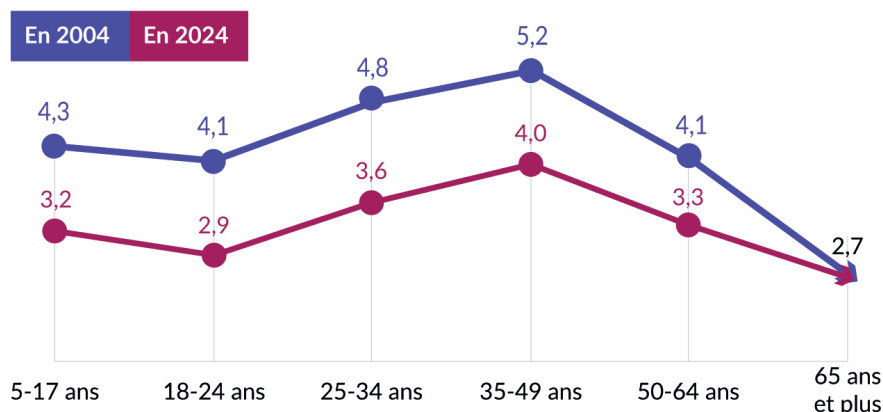
Les **classes d'âge les plus jeunes sont en recul**. Les moins de 5 ans diminuent de 24 % en 20 ans, (soit près de 5 000 personnes en moins depuis 2004), et les jeunes adultes connaissent également une baisse notable, en particulier les 25-34 ans (-19 % pour les 25-29, et jusqu'à -27 % pour les 30-34 ans). À l'inverse, **les classes d'âge plus élevées progressent fortement**. Les 60-64 ans augmentent de manière significative (+ 7 847 personnes, soit +58 %), tout comme les 80-84 ans (+1 941 personnes, soit + 30 %). La hausse est encore plus marquée pour les 85-89 ans, dont les effectifs ont presque triplé sur la période. Ces évolutions traduisent un vieillissement de la population et un changement dans la répartition des âges, avec **une part plus importante de personnes âgées et une diminution relative (et absolue) des plus jeunes**.

Cela a des conséquences directes sur les besoins, les contraintes et les pratiques de mobilité selon les étapes de la vie.

Les 25-49 ans, tranche d'âge la plus mobile

La **mobilité évolue globalement avec l'âge** : elle augmente jusqu'au milieu de la vie, puis diminue fortement chez les seniors. Ces variations **reflètent les changements dans les activités quotidiennes**, les responsabilités et les capacités physiques à chaque étape de la vie. Les enfants et adolescents (5-17 ans) effectuent en moyenne **3,2 déplacements** par jour et par personne, reflétant leurs nombreux trajets liés à l'école, aux activités sportives et aux loisirs. Chez les jeunes adultes (18-24 ans), ce taux diminue légèrement (2,9), en raison de déplacements moins systématiques et **plus ciblés, centrés sur les études, le travail ou les loisirs personnels**.

Nombre moyen de déplacements par jour et par personne en 2004 et 2024



À partir de 25 ans, la mobilité augmente à nouveau, atteignant 3,6 déplacements par jour et par personne chez les 25-34 ans et jusqu'à 4 chez les 35-49 ans. **Cette hausse correspond à l'âge où les adultes sont les plus actifs professionnellement et socialement**, combinant travail, obligations familiales, activités de loisirs, etc. Dès 50 ans, le nombre moyen de déplacements par jour et par personne diminue progressivement, passant à 3,3 pour les 50-64 ans et à 2,7 pour les 65 ans et plus. **Cette baisse s'explique notamment par la réduction des obligations professionnelles et familiales**, ainsi que par les limitations physiques liées au vieillissement.

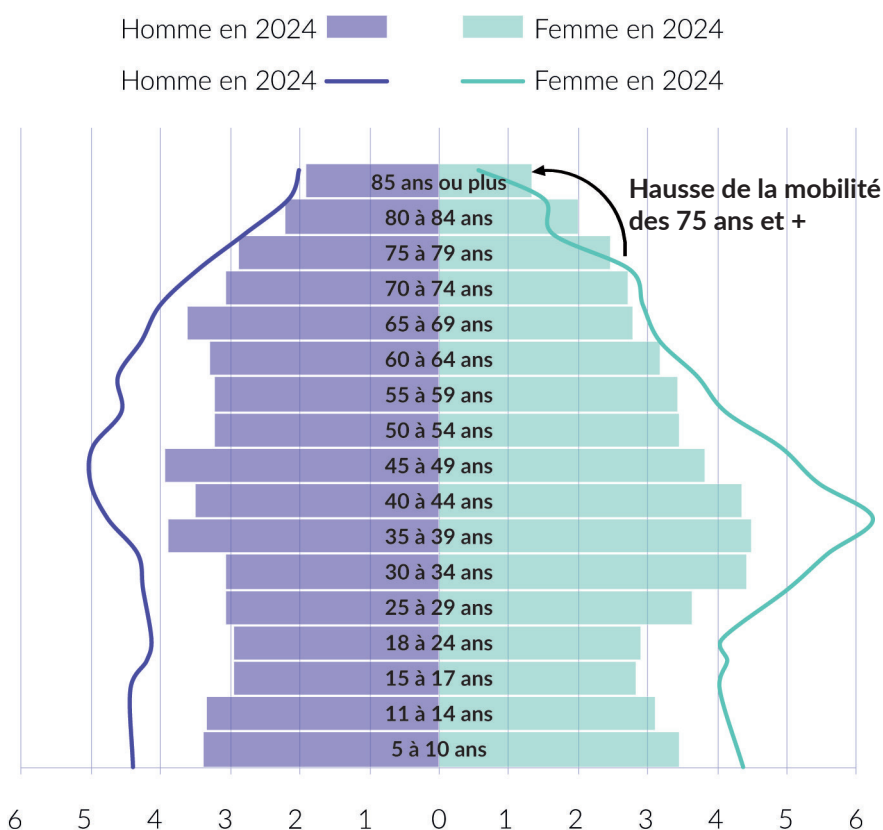
Une baisse de la mobilité qui concerne globalement toutes les classes d'âge

Entre 2004 et 2024, **la mobilité diminue de 4,2 à 3,4 déplacements** par jour et par personne **chez les femmes** et de **4,3 à 3,3 chez les hommes**. Cette baisse d'environ un déplacement **concerne presque tous les âges**.

Elle est particulièrement marquée chez les jeunes (15-24 ans) et aux âges centraux (25-44 ans), avec **des baisses souvent supérieures à un déplacement**, notamment chez les femmes de 30-39 ans (de 6,2 à 4,5). **Ces âges correspondent à une période de forte activité** (emploi, enfants, loisirs), **ce qui explique que leur recul pèse fortement sur la moyenne**. Cette évolution traduit une **réduction des déplacements contraints** (travail, études), liée au développement du **télétravail**, à **l'essor du numérique** (achats en ligne, loisirs à domicile) et à des **arbitrages économiques** (coût des transports, regroupement ou suppression de certains déplacements).

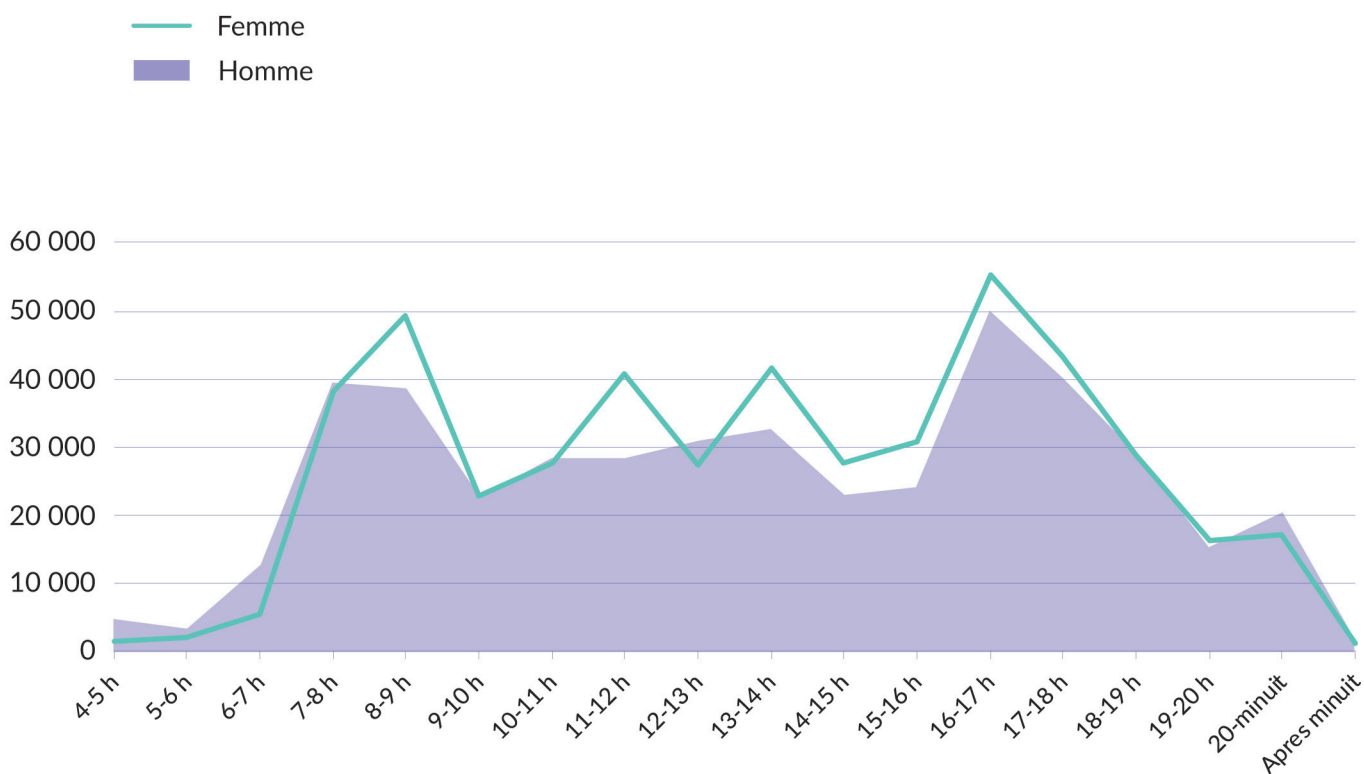
La baisse peut également s'expliquer par les évolutions démographiques (notamment familiales) : la **diminution des naissances** (particulièrement marquée en 2024) et de familles avec enfants réduit certains trajets du quotidien (accompagnement scolaire, activités), en particulier dans la tranche 25-44 ans.

La mobilité (nombre de déplacements) en 2004 et 2024 selon l'âge et le genre



Les **écarts entre femmes et hommes se réduisent nettement** : les hommes, globalement plus mobiles en 2004, le sont moins systématiquement en 2024. Cela reflète une **convergence des modes de vie et des rôles sociaux** (plus de femmes en emploi, répartition plus équilibrée des tâches domestiques et familiales). Seule la tranche d'âge des femmes de plus de 75 ans voit ses déplacements augmenter. Cette évolution peut être liée à une **plus grande autonomie** (augmentation de l'espérance de vie en bonne santé).

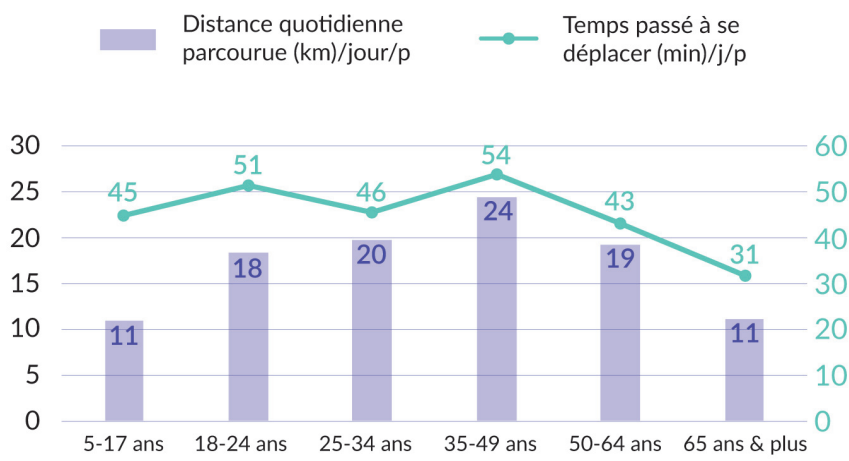
Les déplacements au cours de la journée par genre



Au cours de la journée, si les flux restent globalement structurés autour de deux pics horaires (le matin 7h–9h et la fin d’après-midi 16h–18h), **des écarts apparaissent entre les hommes et les femmes** : les hommes se déplacent davantage dans les tranches très matinales (4h–7h), mais aussi en soirée (après 20h), ce qui peut s’expliquer par **une plus forte représentation dans des emplois à horaires précoces ou décalés**, traduisant également une présence plus importante dans les déplacements tardifs. En revanche, les femmes quittent le domicile plus tardivement le matin (8h–9h), se déplacent également en milieu de journée (11h–14h), ainsi qu’en fin d’après-midi (16h–18h), révélant **des déplacements plus diversifiés et enchaînés** (travail, accompagnement et organisation familiale, achats, ...).

Les personnes âgées se déplacent moins longtemps

Distance et durée de déplacement par jour et par tranche d’âge



Les 35–49 ans sont les plus mobiles. Ils parcourent en moyenne 24 km par jour et consacrent 54 minutes à leurs déplacements. Ce niveau élevé s’explique par une **combinaison de déplacements professionnels, familiaux et du quotidien**, à une période de la vie où les responsabilités sont souvent multiples. Les 25–34 ans présentent également une forte mobilité, avec 20 km par jour pour 46 minutes, ce qui correspond notamment à **l’installation dans la vie active et à des déplacements souvent liés au travail et à la formation**.

Les 50–64 ans affichent une mobilité encore soutenue, mais légèrement plus modérée (19 km et 43 minutes), traduisant **des trajectoires professionnelles peut-être plus stabilisées et des déplacements parfois mieux optimisés**.

Les 18–24 ans se distinguent par un temps de déplacement important (51 minutes par jour) pour une distance de 18 km. Cette situation peut s'expliquer par **des déplacements moins fréquents mais souvent moins rapides** ou plus dispersés, liés notamment aux études, aux débuts dans la vie active ou à une moindre motorisation.

À l'inverse, **les 5–17 ans et surtout les 65 ans et plus présentent les niveaux de mobilité les plus faibles**. Les jeunes parcourent environ 11 km par jour pour 45 minutes, ce qui s'explique par **des déplacements souvent accompagnés et dépendants des adultes**. Les seniors, quant à eux, se limitent à 11 km et 31 minutes par jour, traduisant une mobilité plus réduite liée à **la baisse des déplacements contraints ou à des difficultés d'accès à certains modes de transport**. Dans un contexte de vieillissement de la population, l'adaptation à la perte d'autonomie constitue **l'un des enjeux de la politique de mobilité**. Les personnes âgées se déplacent généralement moins longtemps et sur des distances plus courtes que les autres tranches d'âge. Leurs pratiques de mobilité soulignent la nécessité de préserver des centralités et des services de proximité, y compris dans les plus petits pôles, mais aussi de proposer des espaces publics propices à la marche et au vélo (trottoirs et cheminements doux, zones de rencontre...). Ces résultats montrent que **l'âge est un déterminant majeur des pratiques de mobilité**, influençant à la fois les distances parcourues et le temps consacré aux déplacements.

Les motifs de déplacement selon l'âge

La répartition des motifs dépend de l'avancement dans les âges de la vie. Les enfants de 5-17 ans sont surtout concernés par **les motifs scolaires** tandis que cela s'équilibre à 18-24 ans entre les jeunes faisant des **études** et les jeunes **commençant à travailler**. La tranche d'âge des 35-49 ans correspond à une **période d'imbrication de la vie familiale et de la vie professionnelle**, les motifs liés au travail et à l'accompagnement étant presque à part égale. La **part de l'accompagnement diminue fortement pour les 50-64 ans** correspondant à une période où leurs enfants sont en âge de ne plus être accompagnés à l'école ou à d'autres activités. Avec le **départ à la retraite, la part des déplacements liés au travail diminue nettement** tandis qu'elle augmente pour les achats et les loisirs.

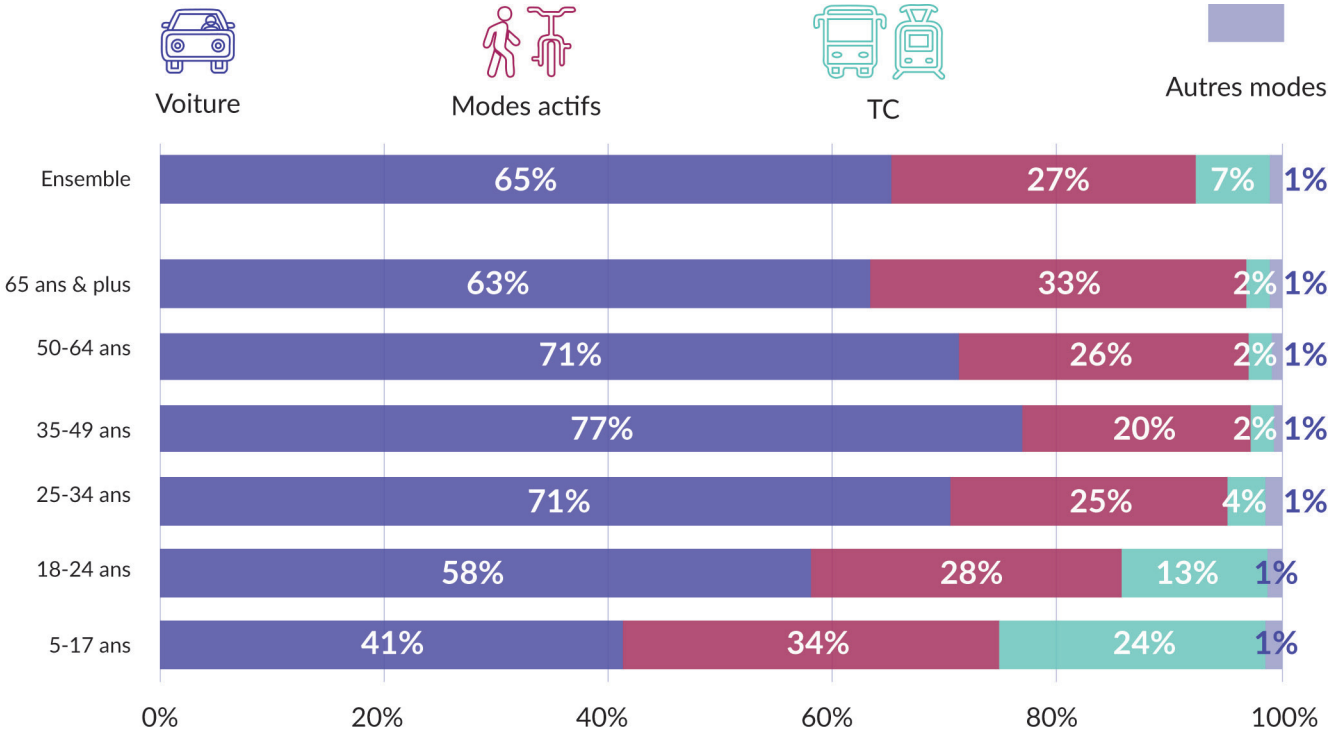
Entre 2004 et 2024, le nombre total de déplacements diminue de 20 %. Toutefois, tous les motifs de déplacement ne sont pas affectés de la même manière. Les déplacements liés aux achats, aux visites et au travail enregistrent les reculs les plus importants, notamment chez les 18-49 ans. À l'inverse, **les déplacements de loisirs progressent chez les adultes**, en particulier chez les 50-64 ans (+84 %) et surtout chez les 65 ans et plus (+279 %), où ils sont près de **quatre fois plus nombreux** qu'en 2004. **Les 65 ans et plus sont d'ailleurs la seule tranche d'âge dont le nombre total de déplacements augmente** (+31 %), grâce à la progression des déplacements de loisirs, mais aussi des déplacements liés à la santé (+49%), à l'accompagnement (+31 %), et aux achats (+18 %).

Évolution des déplacements entre 2004 et 2024, par tranche d'âge et par motif de destination

Âge de la personne	Achats	Travail	Accompagnement	Études	Visites	Santé	Loisirs	Domicile
5-17 ans	-5 573	-1 382	-3 938	-9 143	-5 272	-2 161	-1 704	-21 444
18-24 ans	-4 340	-4 908	-2 705	+472	-4 640	-368	+1 354	-9 760
25-34 ans	-9 810	-18 604	-10 056	+461	-6 026	-1 077	+2 554	-24 431
35-49 ans	-16 208	-19 226	-13 699	-64	-6 037	+456	+ 2 339	-31 147
50-64 ans	-9 749	+5 124	-1 691	194	-3 988	+104	+6 983	-3 462
65 ans et +	+6 025	+591	+1 789	0	+1 075	+1 925	+15 252	+18 308
Ensemble	-39 654	-38 403	-30 300	-8 082	-24 888	-1 120	+26 779	-71 935

La part modale par âge : un recours à la voiture majoritaire mais des disparités selon les tranches d'âge

La part modale par tranche d'âge



Les 5-17 ans, et dans une moindre mesure les 18-24 ans, recourent **davantage aux transports en commun**, notamment dans le cadre des déplacements scolaires. Ces classes d'âge correspondent en effet à des périodes où les individus **ne disposent pas nécessairement du permis de conduire ni des ressources suffisantes pour posséder un véhicule**. Les déplacements en voiture peuvent alors **dépendre d'un tiers**, comme un membre de la famille. Cette **pratique plus importante des transports collectifs** est également **favorisée par des politiques tarifaires attractives mises en place par les**

Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM), ainsi que par la SNCF, à destination des jeunes publics.

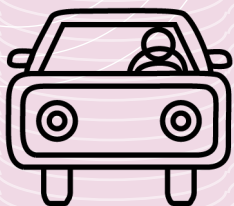
Dans cette même logique, **les modes actifs sont davantage pratiqués par les plus jeunes**. Ils sont également **relativement présents chez les personnes de 65 ans et plus**, qui **privilégient plus souvent des déplacements de courte distance**, davantage compatibles avec les modes actifs, selon leur niveau d'autonomie.

Évolution de la part modale par tranche d'âge entre 2004 et 2024 (en points)

Âge de la personne	Voiture	TC	modes actifs	Autres modes
5-17 ans	-1,2	+5,8	-4,9	+0,3
18-24 ans	-6,9	+2,3	+6,6	-2,1
25-34 ans	-2,7	+1,8	+1,5	-0,6
35-49 ans	-3,0	+0,5	+3,4	-0,9
50-64 ans	-4,6	-0,3	+5,1	-0,2
65 ans et +	-0,4	+0,1	-0,1	0,5
Ensemble	-3,1	+1,2	+2,3	-0,5

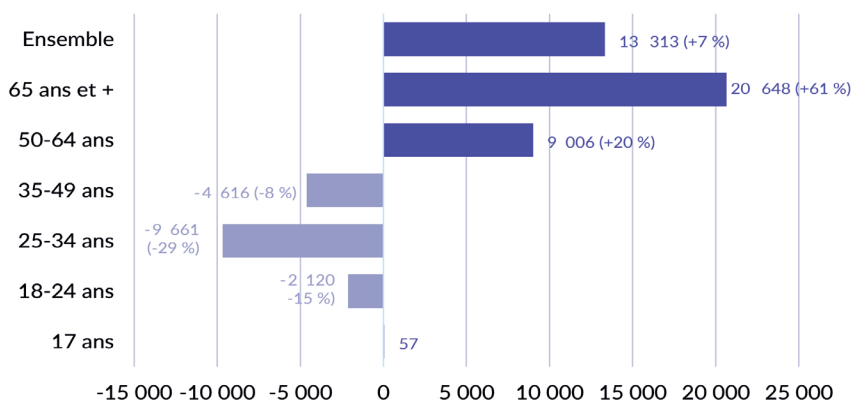


DÉTENTION DU PERMIS DE CONDUIRE ET ÉVOLUTION DE LA PART MODALE ENTRE 2004 ET 2024



1. Entre 2004 et 2024, la détention du permis de conduire a globalement progressé de 3 % (soit +13 314 titulaires), tandis que le nombre de non-détenteurs diminue de 3 % (soit -5 860 personnes). Les situations d'apprentissage restent stables (+2 %, soit +135 personnes).
2. Cette évolution s'explique principalement par un effet de génération : les seniors sont aujourd'hui majoritairement titulaires du permis, avec des proportions bien plus élevées qu'en 2004 (+20 647 chez les 65 ans et plus), alors que chez les jeunes adultes, la détention est plus tardive malgré l'accès possible dès 17 ans (-2 120 chez les 18-24 ans).
3. Ces évolutions sont cohérentes avec les changements de pratiques de mobilité. Entre 2004 et 2024, la part de la voiture recule dans toutes les tranches d'âge, notamment chez les 18-24 ans (-6,9 points) et les 50-64 ans (-4,6 points). À l'inverse, les modes actifs progressent fortement, surtout chez les 18-24 ans (+6,6 points) et les 50-64 ans (+5,1 points). Les transports en commun augmentent également légèrement chez les jeunes (+2,3 points chez les 18-24 ans).
4. Ainsi, même si la voiture reste dominante dans les déplacements, sa part diminue au profit des modes alternatifs. Cela explique en partie pourquoi les jeunes générations peuvent davantage retarder l'obtention du permis, tandis que les seniors restent fortement motorisés.

Évolution de la détention du permis de conduire entre 2004 et 2024



Hypermobilité et immobilité selon l'âge et le genre

Les **5-17 ans** présentent une **hypermobilité modérée** (17 %) et **très peu d'immobilité** (5 %), liée à leurs **activités scolaires** et **extrascolaires**. Ils sont moins autonomes dans leurs déplacements.

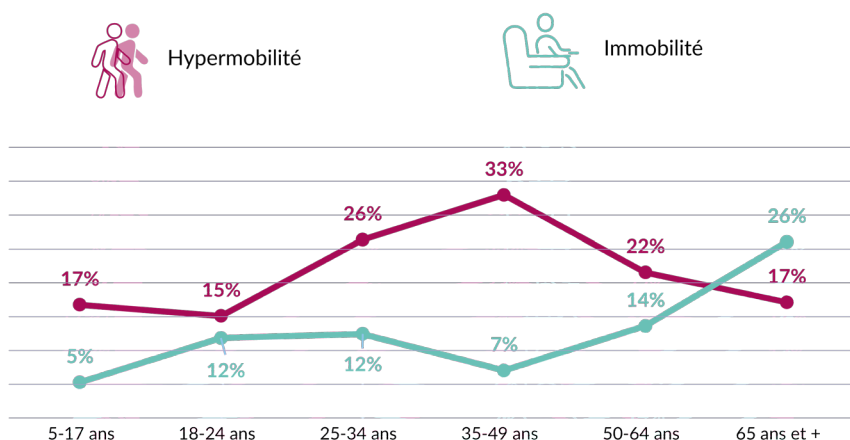
L'hypermobilité et l'immobilité des 18-24 ans sont **proches** (respectivement 15 et 12 %), en raison notamment des **études**, de la **dépendance au logement familial** et de **débuts de carrière** encore encadrés.

Les 25-34 ans occupent une position **intermédiaire**, avec un écart entre les taux d'hypermobilité et d'immobilité (26 % et 12 %), traduisant une plus grande diversité des situations de mobilité au sein de cette classe d'âge.

Les 35-49 ans sont **le groupe le plus hypermobile** (33 %), ce qui reflète une période de vie intense où les activités sont nombreuses (travail, famille, projets personnels, ...). Leur **faible taux d'immobilité** (7 %) souligne le dynamisme de cette tranche d'âge.

À partir de 50 ans, **l'hypermobilité diminue progressivement** (22 % pour les 50-64 ans, 17 % pour les 65 ans et plus), tandis que **l'immobilité augmente** (avec respectivement 14 % et 26 % pour les 50-64 ans et les 65 ans et plus), signe que les **les journées sans déplacement deviennent plus fréquentes avec l'âge**.

Taux d'hypermobilité et d'immobilité par tranche d'âge



Âge de la personne	Immuable	Mobile dont : hypermobile	
5-17 ans	5 %	95 %	17 %
18-24 ans	12 %	88 %	15 %
25-34 ans	12 %	88 %	26 %
35-49 ans	7 %	93 %	33 %
50-64 ans	14 %	86 %	22 %
65 ans & plus	26 %	74 %	17 %
Ensemble	13 %	87 %	22 %
Femme	15 %	85 %	24 %
Homme	12 %	88 %	21 %

Une personne est considérée **hypermobile à partir de 5 déplacements par jour**.

Une personne est considérée comme **immobile lorsqu'elle n'effectue aucun déplacement au quotidien**.

Selon le genre, les hommes sont globalement plus mobiles que les femmes (88 % contre 85 %) et moins immobiles (12 % contre 15 %). En revanche, les femmes de 25 à 49 ans présentent des niveaux d'hypermobilité plus élevés (34 % contre 19 % chez les 25-34 ans et 37 % contre 28 % chez les 35-49 ans), en lien avec la combinaison des déplacements liés au travail, à l'accompagnement et aux tâches du quotidien. À l'inverse, après 65 ans, les femmes sont plus nombreuses à ne réaliser aucun déplacement (30 % contre 22 % des hommes), notamment en raison d'une plus grande longévité, qui s'accompagne plus souvent de difficultés à se déplacer.

Taux d'hypermobilité et d'immobilité par tranche d'âge et par genre

Âge de la personne	Immobile		Mobile dont : hypermobile			
	Femme	Homme	Femme	Homme	Femme	Homme
5-17 ans	6 %	5 %	94 %	95 %	16 %	17 %
18-24 ans	13 %	11 %	87 %	89 %	16 %	14 %
25-34 ans	10 %	15 %	90 %	85 %	34 %	19 %
35-49 ans	9 %	5 %	91 %	95 %	37 %	28 %
50-64 ans	14 %	13 %	86 %	87 %	22 %	21 %
65 ans & plus	30 %	22 %	70 %	78 %	14 %	21 %
Ensemble	15 %	12 %	85 %	88 %	24 %	21 %

LA MOBILITÉ SELON LES PROFESSIONS ET CATÉGORIES SOCIOPROFESSIONNELLES (PCS) ET LE NIVEAU D'ÉTUDES

Analyser la structure de la population du pôle métropolitain du Nord Franche-Comté permet de mieux comprendre les comportements de mobilité. Les habitants du territoire sont majoritairement des employés, des élèves-étudiants et des ouvriers. Les habitudes et les modes de vie dépendant aussi de la profession de chacun, la PCS constitue un déterminant des mobilités.

Que sont les PCS ?

Les Professions et Catégories Socioprofessionnelles (PCS) créées par l'INSEE permettent d'identifier les groupes sociaux en fonction de leur catégorie professionnelle. Elles ont remplacé les Catégories Socioprofessionnelles (CSP), bien que l'expression reste encore couramment utilisée. L'INSEE distingue **six grands** groupes de PCS :

- Les agriculteurs,
- Les artisans-commerçants-chefs d'entreprise,
- Les cadres,
- Les professions intermédiaires,
- Les employés,
- Les ouvriers.

Dans le cadre de l'EMC², le Cerema a ajouté d'autres PCS : les élèves-étudiants, les chômeurs n'ayant jamais travaillé, les autres inactifs n'ayant jamais travaillé.

Les différentes PCS représentées dans l'EMC² en 2024

Agriculteurs

Artisan, commerçant & chef d'entreprise

Cadre & profession intellectuelle supérieure

Profession intermédiaire

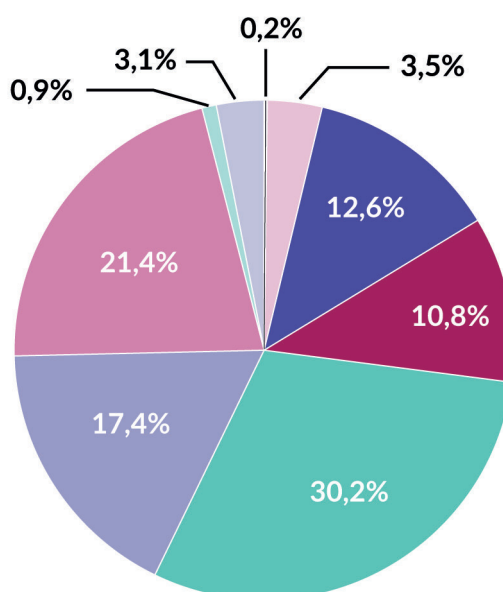
Employé

Ouvrier

Élève-étudiant

Autre inactif n'ayant jamais travaillé

Chômeur n'ayant jamais travaillé



Entre 2004 et 2024, la structure socioprofessionnelle évolue sensiblement. La part des employés progresse fortement (+10,7 points), faisant d'eux la catégorie la plus représentée en 2024 (30,2 %). Les cadres et professions intellectuelles supérieures gagnent également du poids (+5,3 points), tandis que les artisans, commerçants et chefs d'entreprise progressent plus modestement (+1,1 point). À l'inverse, les ouvriers enregistrent le recul le plus marqué (-8,2 points), suivis des professions intermédiaires (-5,8 points). Les autres catégories évoluent peu. Ces évolutions traduisent une recomposition de la structure socioprofessionnelle, marquée par le renforcement des emplois tertiaires et qualifiés au détriment des catégories ouvrières.

Les différentes PCS représentées dans l'EMC² en 2004 et évolution

Personnes âgées de 5 ans ou plus	2004		2024		Évolution 2004-2024
	nb	part	nb	part	nb
Agriculteur	958	0,4 %	557	0,2 %	-400
Artisan, commerçant, chef d'entreprise	6 625	2 %	9 889	4 %	+3 264
Cadre et profession intellectuelle supérieure	20 007	7 %	35 032	13 %	+15 026
Profession intermédiaire	45 138	17 %	30 012	11 %	-15 126
Employé	53 182	20 %	84 144	30 %	+30 962
Ouvrier	69 734	26 %	48 623	17 %	-21 111
Élève, étudiant	59 870	22 %	59 632	21 %	-238
Chômeur n'ayant jamais travaillé	1 779	1 %	2 586	1 %	+807
Autre inactif n'ayant jamais travaillé	14 371	5 %	8 595	3 %	-5 775
NR	551	0,2 %	0	-	-
Ensemble	272 213	100 %	279 071	100 %	6 859

Des cadres et professions intermédiaires plus hypermobiles

Taux de mobilité selon la PCS en 2024

PCS	Immobile	Mobile dont :	hypermobile
Cadre & profession intellectuelle supérieure	10 %	90 %	26 %
Profession intermédiaire	11 %	89 %	27 %
Employé	15 %	85 %	25 %
Ouvrier	16 %	84 %	20 %
Artisan, commerçant, chef d'entreprise	20 %	80 %	21 %
Agriculteur	33 %	67 %	18 %
Élève, étudiant	6 %	94 %	16 %
Chômeur n'ayant jamais travaillé	29 %	71 %	15 %
Autre inactif n'ayant jamais travaillé	35 %	65 %	20 %
Ensemble	13 %	87 %	22 %

Ainsi, la mobilité semble étroitement liée à la position occupée dans l'organisation économique et sociale, les catégories les plus qualifiées et les plus insérées sur le marché du travail étant aussi celles qui se déplacent le plus.

Taux de mobilité selon la PCS en 2004

PCS	Immobile	Mobile dont :	hypermobile
Cadre & profession intellectuelle supérieure	5 %	95 %	48 %
Profession intermédiaire	8 %	92 %	47 %
Employé	13 %	87 %	42 %
Ouvrier	15 %	85 %	34 %
Artisan, commerçant, chef d'entreprise	17 %	83 %	35 %
Agriculteur	28 %	72 %	25 %
Élève, étudiant	3 %	97 %	36 %
Chômeur n'ayant jamais travaillé	13 %	87 %	19 %
Autre inactif n'ayant jamais travaillé	34 %	66 %	22 %
Ensemble	11 %	89 %	39 %

Les écarts de mobilité selon la catégorie socioprofessionnelle traduisent avant tout des différences de modes de vie et de contraintes d'activité. **Les cadres, professions intermédiaires et employés présentent des taux d'hypermobilité supérieurs à la moyenne**, ce qui peut s'expliquer par une insertion plus forte dans des activités nécessitant des déplacements fréquents, qu'ils soient professionnels, résidentiels ou liés aux loisirs. À l'inverse, les chômeurs et les autres inactifs apparaissent davantage immobiles. **Cette situation reflète moins un choix individuel qu'une moindre intégration dans les espaces de mobilité quotidienne**, notamment ceux liés à l'emploi. Les agriculteurs se distinguent également par un niveau élevé d'immobilité, probablement en raison d'une activité fortement ancrée dans un lieu de travail unique (et souvent privé, alors que l'EMC² interroge les déplacements sur l'espace public).

En 2004, les PCS les plus représentées au sein de la population (employés, professions intermédiaires, ouvriers et cadres) structurent l'essentiel des mobilités. Parmi elles, **les professions intermédiaires, les cadres et les employés se distinguaient par une forte part d'hypermobilité**, liée aux déplacements professionnels. Depuis 2004, ces catégories connaissent cependant une baisse de l'hypermobilité et une hausse de l'immobilité, ce qui traduit **une réduction des déplacements quotidiens**, notamment en lien avec le développement du télétravail et la transformation des modes d'organisation du travail. Les autres PCS (agriculteurs, artisans, chômeurs, inactifs, élèves et étudiants) présentent des situations plus contrastées mais globalement

une mobilité plus faible. Les agriculteurs et les inactifs restent les plus immobiles, tandis que les élèves et étudiants sont très mobiles mais avec une forte diminution de l'hypermobilité depuis 2004. L'ensemble confirme **une évolution générale vers des mobilités moins intenses et davantage d'immobilité.**

Un fort ancrage de l'automobile, en particulier chez les PCS se déplaçant plus loin et plus longtemps au quotidien

Temps et distance de déplacement des PCS en 2024

PCS	Durée moyenne d'un déplacement (min)	Temps passé à se déplacer (min)/j/p	Distance quotidienne parcourue (km)/j/p
Autre inactif n'ayant jamais travaillé	14	28	6
Chômeur n'ayant jamais travaillé	16	40	10
Élève, étudiant	17	48	13
Agriculteur	27	15	3
Artisan, commerçant, chef d'entreprise	21	42	19
Ouvrier	18	39	17
Employé	17	44	18
Profession intermédiaire	20	48	22
Cadre & profession intellectuelle supérieure	19	47	22
Ensemble	18	44	17

La distance quotidienne parcourue a été recueillie selon une méthodologie différente en 2004, ce qui ne permet pas de la comparer aux données de 2024.

Les déplacements par PCS selon le mode en 2004 et 2024

L'automobile constitue le principal mode de déplacement pour la majorité des catégories socioprofessionnelles.

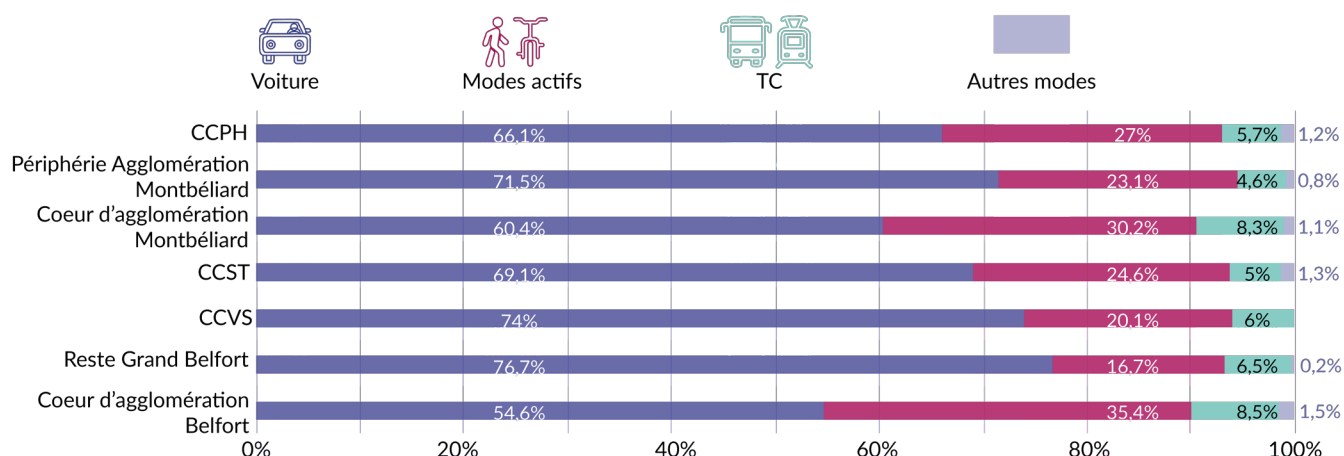
Cette **prédominance** est particulièrement **marquée chez les cadres, les professions intermédiaires, les employés, les ouvriers** ainsi que les artisans, commerçants et chefs d'entreprise, pour lesquels la voiture représente plus des deux tiers des déplacements.

Cette forte utilisation peut être mise en relation avec des pratiques de mobilité plus importantes observées dans ces catégories : elles se déplacent quotidiennement plus longtemps et plus loin. Dans ce contexte, les alternatives à l'autosolisme sont à envisager sur des distances moyennes. **L'un des enjeux des politiques de mobilité** se trouve alors dans l'amélioration des connexions et de la desserte en transports en commun, notamment pour les zones périurbaines (zones résidentielles majeures et zones d'activité), sans passer par les centres-villes.

À l'inverse, **les chômeurs et les autres inactifs se distinguent par un recours plus fréquent aux modes actifs**, qui représentent près de la moitié de leurs déplacements. L'usage de la voiture demeure néanmoins important au sein de ces groupes. Cette structure modale est cohérente avec **des déplacements généralement plus courts et davantage ancrés dans l'espace de proximité.**

Les élèves et étudiants présentent un profil spécifique, caractérisé par **une utilisation plus importante des transports en commun** que l'ensemble des autres catégories. Les modes actifs occupent également une place significative dans leurs déplacements. Cette combinaison suggère **une mobilité davantage orientée vers des trajets desservis par les réseaux de transport collectif et compatibles avec la marche ou le vélo.** Leur répartition modale se distingue ainsi nettement de celle des catégories actives, beaucoup plus dépendantes de l'automobile.

Les parts modales selon le lieu de résidence



Les déplacements par PCS selon le mode, en 2004

PCS 2004	Voiture	TC	Modes actifs	Autres modes
Cadre & profession intellectuelle supérieure	84 %	1 %	15 %	0 %
Profession intermédiaire	82 %	1 %	16 %	1 %
Employé	72 %	2 %	25 %	1 %
Ouvrier	73 %	3 %	21 %	3 %
Artisan, commerçant, chef d'entreprise	75 %	1 %	22 %	2 %
Agriculteur	85 %	0 %	11 %	5 %
Élève, étudiant	44 %	18 %	36 %	1 %
Chômeur n'ayant jamais travaillé	79 %	3 %	11 %	7 %
Autre inactif n'ayant jamais travaillé	49 %	3 %	48 %	1 %
Ensemble	68 %	6 %	25 %	2 %

L'Observatoire Territorial du Logement Étudiant du Nord Franche-Comté (OTLE)

Le Pôle métropolitain Nord Franche-Comté dispose d'un OTLE dont la première édition utilise certaines analyses EMC². En outre, cet **OTLE apporte des informations complémentaires** :

- Sur les 8 185 étudiants du NFC, 4 % vivent dans le Grand Belfort et partent étudier dans le Pays de Montbéliard. 3 % vivent dans le Pays de Montbéliard et partent étudier dans le Grand Belfort.

- Un enjeu "mobilité" est identifié :

- **Faciliter les déplacements pour équilibrer l'offre résidentielle étudiante**

Le fonctionnement en réseau des pôles universitaires du Nord Franche-Comté souligne l'importance des mobilités dans les choix résidentiels des étudiants. Aujourd'hui, les **limites observées en matière d'interconnexion des réseaux, de lisibilité tarifaire et de correspondances restreignent la capacité des étudiants à envisager une formation déconnectée de leur lieu de résidence.**

- Une **meilleure articulation entre les logements, les formations** et les mobilités constitue donc un enjeu structurant à travers :

- Une **réflexion sur la tarification étudiante** aujourd'hui concrétisée avec l'abonnement campus à 18 € et la création d'un tarif jeune pour le Pass'OK en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2026.

- L'interopérabilité entre les réseaux de transport en commun ;

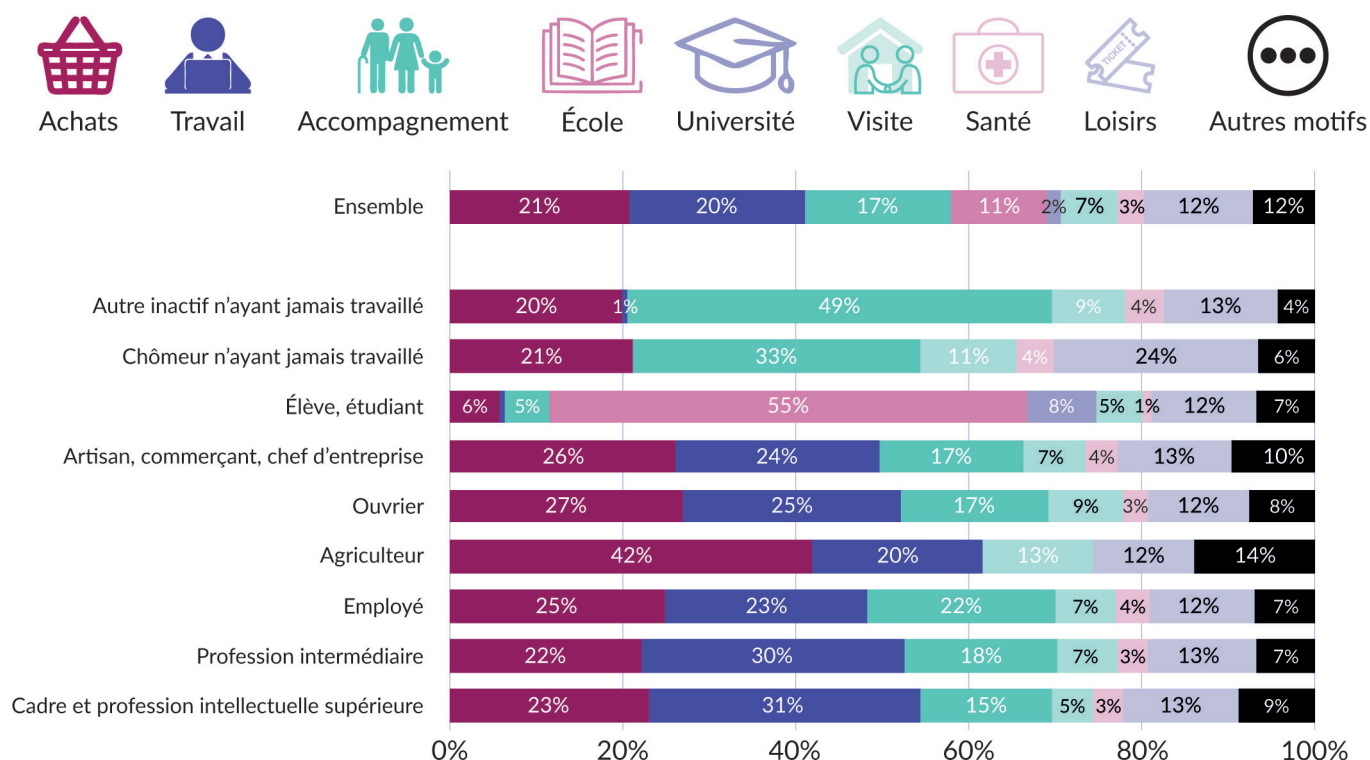
- L'**amélioration des liaisons inter campus** en transport en commun entre Belfort et Montbéliard ;

- Le **renforcement de la connexion entre les centres-villes** et les campus via les mobilités douces.

En facilitant les déplacements, le territoire élargit les possibilités résidentielles pour les étudiants, et contribue à **atténuer les déséquilibres entre pôles.**

La mobilité quotidienne varie selon la position socioprofessionnelle

Motifs de déplacements selon les PCS



Chez les **actifs**¹, le motif **travail** représente entre **20 et 31 %** des déplacements. Les PCS impliquant un plus **haut niveau de qualification** sont celles qui se déplacent le plus pour ce motif (30 % pour les professions intermédiaires et 31 % pour les cadres). La part des **loisirs et des achats** est similaire pour la majorité des PCS.

On peut percevoir des différences dans les pratiques de mobilité des personnes inoccupées et des étudiants. Les inactifs et les chômeurs ont forcément très peu ou pas de déplacements liés au motif travail. Le **motif accompagnement se démarque notamment chez les inactifs** (43 %). Ces profils peuvent correspondre aux parents au foyer ayant plus le temps d'accompagner leurs enfants. La **part des loisirs est plus présente chez les chômeurs**, ces derniers ayant plus de temps à leur consacrer.

Enfin, les **élèves et étudiants se déplacent majoritairement pour l'école et les études**, le motif achat est le plus faible chez cette catégorie de population qui correspond à une période de la vie où les enfants sont

plus dépendants de leurs parents pour se déplacer. En définitive, analyser l'EMC² à l'aune des PCS enquêtées nous renseigne sur les différences de comportements de mobilités et de modes de vie selon les catégories de population.

Plus les professions correspondent à des emplois à haut niveau de qualification, plus les déplacements, les distances et le temps passé à se déplacer augmentent.

Au-delà de la catégorie socio-professionnelle, **le niveau d'études en tant que tel semble être un véritable déterminant des mobilités.**

¹ Les actifs comprennent les PCS suivantes : artisan, commerçant, chef d'entreprise ; ouvrier ; agriculteur ; employé ; profession intermédiaire ; cadre et profession intellectuelle supérieure.



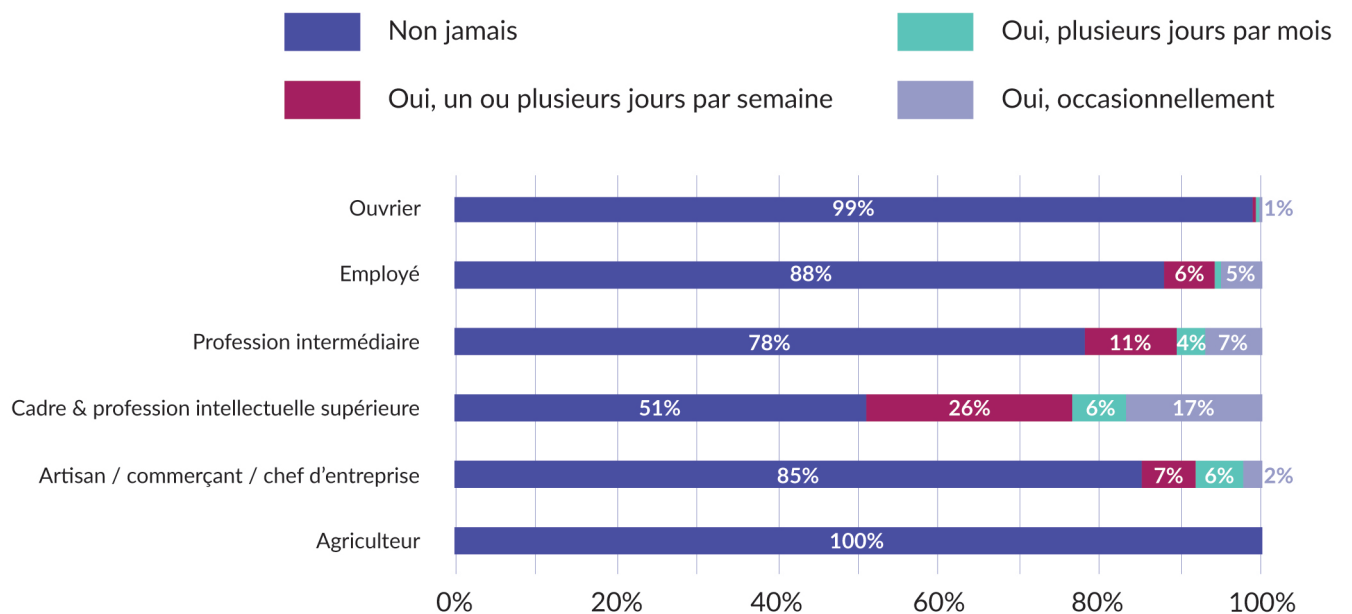
Focus sur la pratique du télétravail

Le télétravail reste une pratique relativement limitée et inégalement répartie selon les catégories socioprofessionnelles. Il concerne avant tout les cadres, dont près d'un sur deux (49 %) déclare y avoir recours, et dans une moindre mesure les professions intermédiaires (22 %). Pour les autres catégories, cette pratique demeure marginale, en raison de métiers qui se prêtent moins au travail à distance.

Ces résultats montrent toutefois que le recours au télétravail ne s'accompagne pas nécessairement d'une mobilité plus faible. Malgré une pratique plus fréquente du télétravail, les cadres restent la catégorie la plus hypermobile. Ce résultat montre que le recours au télétravail ne suffit pas, à lui seul, à expliquer les niveaux de mobilité observés entre les différentes catégories socioprofessionnelles.

Ce constat invite à nuancer l'idée selon laquelle le télétravail réduirait systématiquement les déplacements. S'il limite certains trajets domicile-travail, son effet sur la mobilité globale apparaît plus complexe et mérite d'être analysé à l'aune de l'ensemble des déplacements réalisés. Pour les Autorités Organisatrices de la Mobilité, il souligne l'intérêt de prendre en compte le télétravail comme un facteur parmi d'autres dans l'analyse des pratiques de mobilité.

Fréquence de recours au télétravail selon les PCS



La mobilité selon le niveau d'étude et le mode

Niveau d'étude : correspond au dernier diplôme obtenu au moment de l'enquête. Il est demandé à tous les enquêtés, en cours d'études ou non. Pour le niveau primaire, il s'agit de l'obtention du certificat d'études primaires, supprimé en 1989.

La mobilité varie selon le niveau d'études des individus.

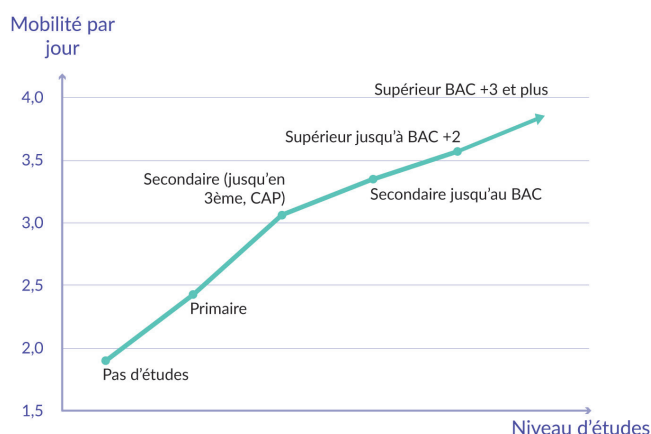
Les **personnes les plus diplômées apparaissent comme les plus mobiles** : le nombre moyen de déplacements quotidiens passe de 1,9 déplacement par jour et par personne pour les individus sans diplôme à 3,9 pour les titulaires d'un diplôme de niveau BAC+3 et plus.

Les plus diplômés réalisent ainsi près de deux fois plus de déplacements au quotidien. Cette situation peut notamment s'expliquer par un niveau de revenus et un pouvoir d'achat généralement plus élevés, permettant de consacrer un budget plus important à la mobilité (possession d'un véhicule, dépenses de carburant, abonnements de transport, loisirs ou déplacements longue distance).

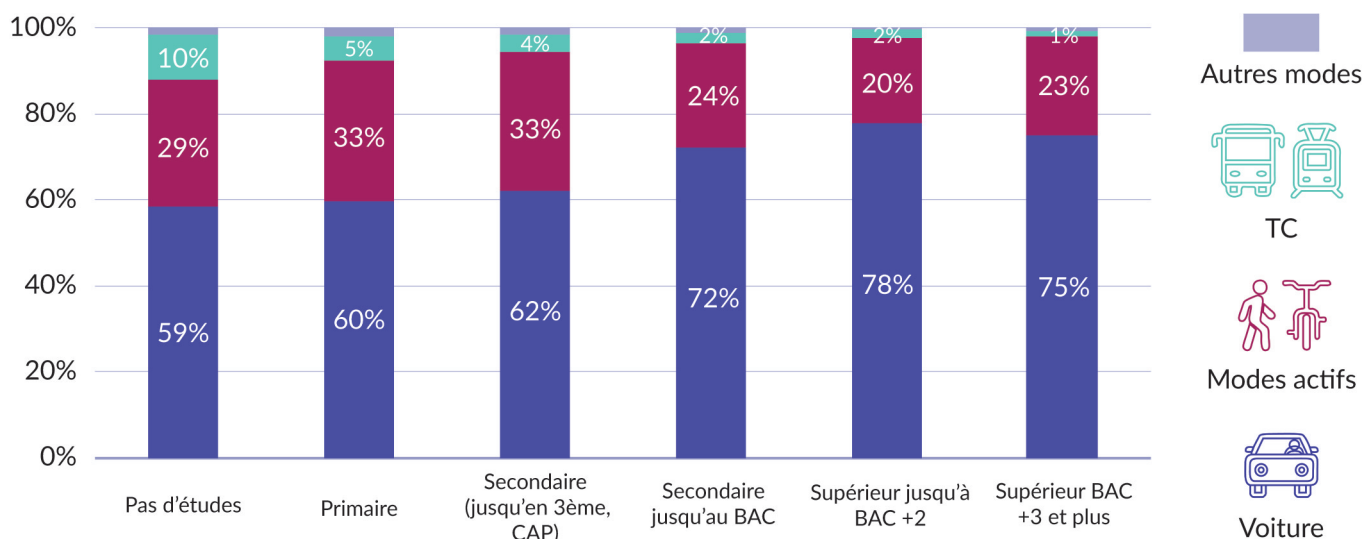
Concernant les modes de transport, l'utilisation de la voiture suit la même tendance. **Près de 75 % des individus avec un niveau d'études supérieur** (BAC+2 ou plus)

utilisent la voiture, contre 59 % pour ceux sans études. Les plus instruits privilégient la voiture comme principal moyen de déplacement, ce qui peut s'expliquer par leur niveau de vie (revenu plus élevé, autonomie financière, etc.) et par la flexibilité offerte par un véhicule personnel. En revanche, **les transports en commun sont moins utilisés par cette catégorie.** 10 % des personnes sans études y ont recours, tandis que ce taux chute à 1 % pour les titulaires d'un niveau BAC+3 et plus. On observe ainsi une nette préférence pour les modes de transport privés chez les plus diplômés.

La mobilité par jour en fonction du niveau d'étude



Part modale en fonction du niveau d'études



Les modes actifs (marche et vélo) sont davantage utilisés par les personnes moins diplômées. 33 % des individus avec un niveau "école primaire" privilégient la marche ou le vélo, contre environ 20 % pour ceux ayant un niveau secondaire ou supérieur. **Cette baisse peut s'expliquer par des trajets plus longs** (lieu d'études ou de travail éloigné) ou une plus grande dépendance aux moyens de transport motorisés.

LA MOBILITÉ SELON LE LIEU DE RÉSIDENCE

Analyser le profil des personnes qui se déplacent nécessite d'**étudier leur lieu de résidence**. En effet, la mobilité d'une personne habitant un cœur d'agglomération n'est pas la même que celle d'une personne éloignée des équipements et des services. Pour ce faire, le Nord Franche-Comté a été divisé en **7 secteurs** (échelle D10 cf. carte p.25) : le cœur d'agglomération de Belfort, le reste du Grand Belfort, la CCVS, la CCST, le cœur d'agglomération de Montbéliard, la périphérie d'agglomération de Montbéliard et la CCPH.

La répartition spatiale de la population du Nord Franche-Comté met en évidence **une concentration des habitants dans les principaux pôles urbains** du territoire. Si le Pays de Montbéliard présente une répartition relativement équilibrée entre son cœur d'agglomération et sa périphérie, **le Grand Belfort se caractérise par une concentration plus marquée de sa population dans l'espace central**. Cette organisation traduit le poids des pôles urbains dans la structuration du territoire, ceux-ci regroupant à eux seuls près de la moitié de la population du pôle métropolitain.

Répartition de la population du Pôle métropolitain Nord Franche-Comté selon les secteurs d'analyse

Coeur d'agglomération Belfort

Reste Grand Belfort

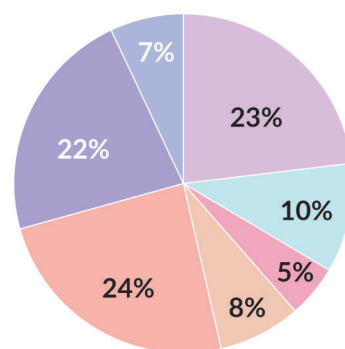
CCVS

CCST

Coeur d'agglomération Montbéliard

Périphérie agglomération Montbéliard

CCPH



Répartition des PCS par secteurs d'analyses

Secteurs de résidence	Agriculteur	Artisan Commerçant Chef d'entreprise	Cadre et profession intellectuelle supérieure	Profession intermédiaire	Employé	Ouvrier	Élève- étudiant	Chômeur n'ayant jamais travaillé	Autre inactif n'ayant jamais travaillé
01-Cœur Grand Belfort	0 %	3 %	15 %	11 %	31 %	13 %	21 %	1 %	4 %
02-Reste Grand Belfort	0 %	4 %	15 %	13 %	29 %	11 %	26 %	0 %	2 %
03-CCVS	1 %	8 %	16 %	10 %	28 %	14 %	21 %	1 %	1 %
04-CCST	0 %	3 %	11 %	11 %	31 %	21 %	20 %	1 %	2 %
05- Cœur PMA	0 %	3 %	9 %	10 %	30 %	20 %	23 %	1 %	5 %
06- Périphérie PMA	0 %	4 %	11 %	11 %	29 %	22 %	18 %	1 %	2 %
07-CCPH	1 %	3 %	14 %	9 %	34 %	17 %	21 %	0 %	1 %
Répartition des PCS au sein du PMNFC	0 %	4 %	13 %	11 %	30 %	17 %	21 %	1 %	3 %

Des disparités territoriales de mobilité révélant une plus forte dépendance à l'automobile en périphérie

Taux de mobilité par secteur de résidence

Secteur de résidence (D10)	Immobile	Mobile	dont hypermobile
01 - Coeur d'agglomération Belfort	14 %	66 %	21 %
02 - Reste Grand Belfort	11 %	62 %	27 %
03 - CCVS	15 %	62 %	23 %
04 - CCST	11 %	65 %	23 %
05 - Coeur d'agglomération Montbéliard	15 %	64 %	21 %
06 - Périphérie Agglomération Montbéliard	14 %	63 %	23 %
07 - CCPH	9 %	73 %	18 %
Ensemble	13 %	65 %	22 %

La **proportion d'immobiles dans les cœurs d'agglomération se distingue de celle des secteurs périphériques**, en particulier pour l'**agglomération du Grand Belfort**. Cette dynamique est toutefois **moins visible pour PMA et la CCVS**, ce qui pourrait s'expliquer par des déplacements plus contraints dans ces secteurs (polycentrisme du territoire, relief et faibles densités...). Inversement, la proportion d'**hypermobilité est plus forte dans des secteurs plus périphériques** tels que le reste du Grand Belfort. **Ces différences** entre cœurs d'agglomération et secteurs périphériques **questionnent les pratiques de mobilité**.

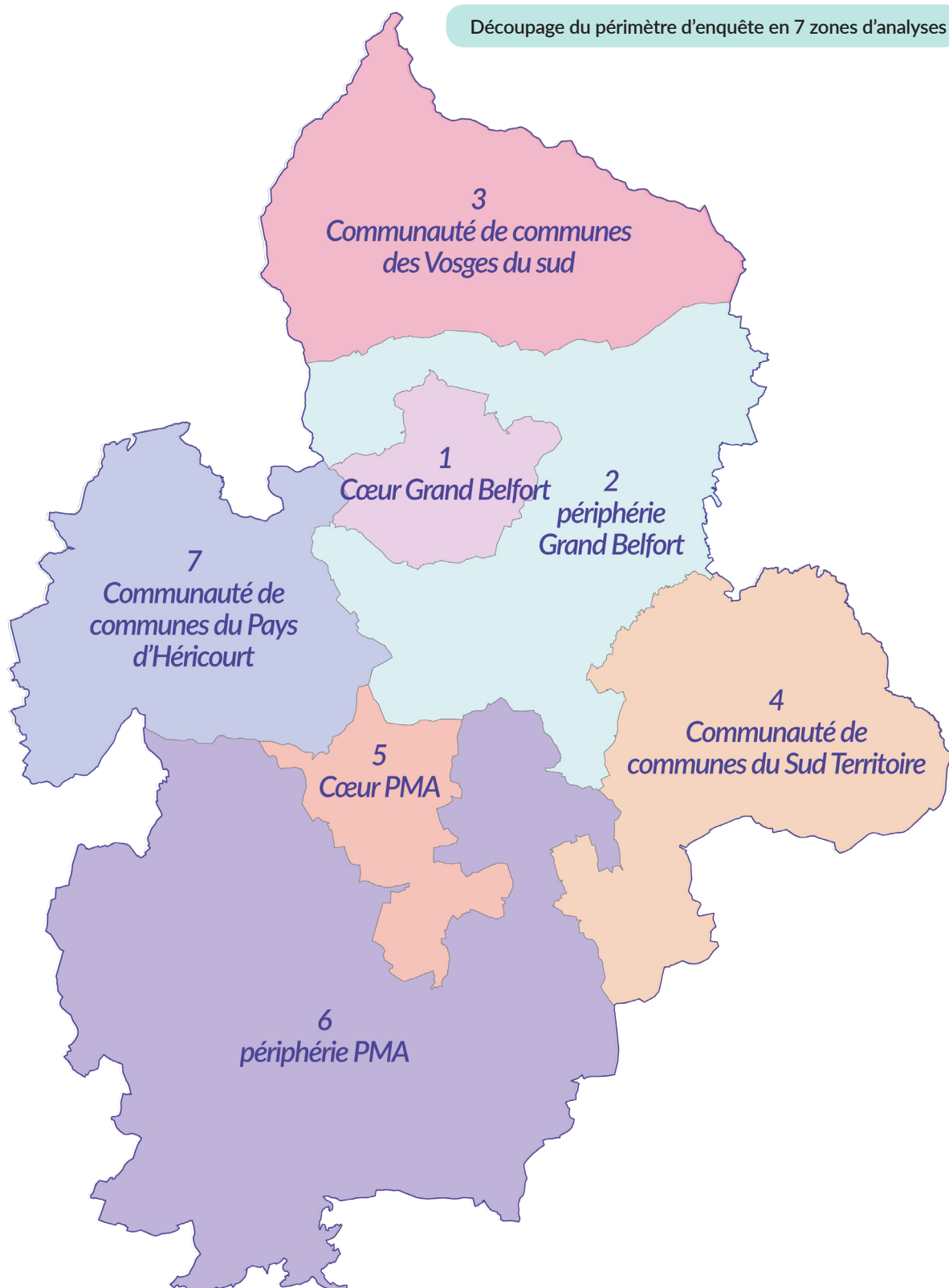
La **proximité fonctionnelle** des cœurs d'agglomération, marquée par une forte concentration d'équipements, de services et d'infrastructures de transport, devrait en principe favoriser les déplacements. Pourtant, ce sont ces secteurs qui présentent la plus forte proportion d'immobilité.

Ce résultat peut paraître contre-intuitif. Il pourrait toutefois s'expliquer par la structure de la population de ces secteurs, mais aussi par l'évolution de la localisation des activités et des services, qui tendent à se diffuser au-delà des centres urbains.

Temps et distance de déplacement des PCS selon le lieu de résidence

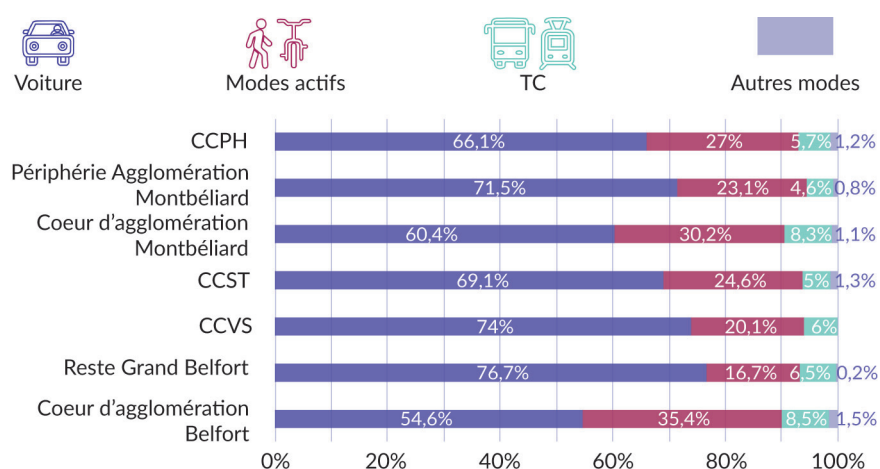
Secteur de résidence (D10)	Durée moyenne d'un déplacement (min)	Temps passé à se déplacer (min/j/p)	Distance quotidienne parcourue (km/j/p)
01 - Coeur d'agglomération Belfort	19	44	12
02 - Reste Grand Belfort	19	51	24
03 - CCVS	19	48	24
04 - CCST	18	47	21
05 - Coeur d'agglomération Montbéliard	16	40	12
06 - Périphérie Agglomération Montbéliard	18	43	19
07 - CCPH	18	45	23
Ensemble	18	44	17

Découpage du périmètre d'enquête en 7 zones d'analyses



Les habitants des cœurs d'agglomération se déplacent aussi longtemps que ceux des secteurs périphériques alors qu'ils parcourent des distances quotidiennes plus faibles. C'est particulièrement le cas du Cœur d'agglomération du Grand Belfort : la durée moyenne d'un déplacement est de 19 minutes, pour une distance quotidienne deux fois moins grande que celle du reste du Grand Belfort (12 km contre 24 km). Cela peut être attribué au mode de déplacement : la voiture est majoritairement utilisée dans le reste du Grand Belfort, là où les modes de déplacement sont plus divers dans le cœur d'agglomération. **Le recours aux modes actifs y est plus grand**, ce qui suppose des déplacements plus longs qu'en voiture, malgré une distance parcourue plus faible.

Les déplacements par secteur de résidence selon le mode



La voiture est moins utilisée dans les secteurs de résidence en cœur d'agglomération. Ces types de secteurs se rapprochent de la moyenne observée pour le pôle métropolitain en ce qui concerne le temps passé à se déplacer. **Leurs habitants ont plus recours aux modes actifs et aux transports en commun du fait de la proximité fonctionnelle avec les équipements et les lignes de TC.** De plus, les habitants du cœur d'agglomération de Montbéliard sont ceux qui

consacrent le moins de temps aux déplacements quotidiens, ce qui peut s'expliquer à la fois par la proximité et par l'organisation polycentrique du territoire (un cœur d'agglomération divisé entre Montbéliard, Sochaux et Audincourt). Le recours à la voiture augmente dans les territoires plus périphériques (entre 66 % et 76 %) ce qui correspond à l'allongement des distances et des temps de déplacements. Cela correspond aussi, pour certains de ces secteurs, à l'absence d'alternative solide à l'automobile et donc à des déplacements plus contraints sans voiture.

Une corrélation entre le lieu de résidence et les PCS ?

Les différentes PCS sont inégalement réparties à l'échelle des différents secteurs du PMNFC.

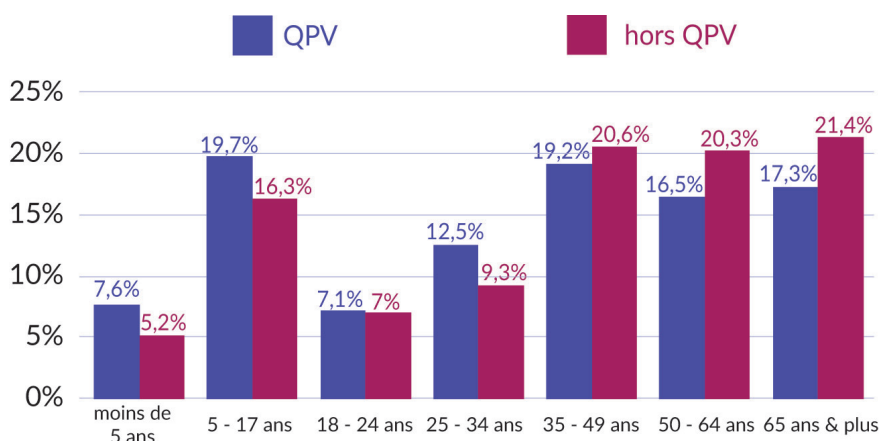
- La proportion de chômeurs et d'inactifs est plus grande dans les cœurs d'agglomération (entre 4 et 5 % de leur population) ;
- La proportion des cadres est plus grande dans le secteur Reste Grand Belfort, la CCVS et la CCPH (entre 14 % et 16 % de leur population) ;
- Inversement, la proportion de cadre est plus faible à PMA et dans la CCST (entre 9 % et 11 %). Ces secteurs sont en revanche plus ouvriers, avec entre 20 et 22 % d'ouvriers.

Cette répartition est à mettre en corrélation avec la mobilité selon le lieu de résidence. Une plus grande proportion d'inactifs vit dans les cœurs d'agglomération, c'est-à-dire des secteurs au sein desquels on se déplace moins, avec des déplacements plutôt de proximité. De même pour les ouvriers, ces derniers se déplacent moins longtemps et moins loin que d'autres professions et sont plus nombreux à PMA. Ces secteurs correspondent à des catégories de population ayant moins de budget à allouer à la mobilité. Inversement, les cadres sont plus nombreux dans le secteur Reste Grand Belfort et la CCVS. À l'exception du cœur d'agglomération de Belfort, la proportion de cadres est plus grande dans des secteurs au sein desquels on se déplace plus loin et plus longtemps au quotidien. Une des hypothèses est qu'il s'agit de populations disposant d'un pouvoir d'achat plus élevé, leur ayant permis d'acquérir du foncier dans les espaces périurbains tout en consacrant un budget plus important à la mobilité.

La mobilité des habitants des quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV)

Les quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV) regroupent les quartiers les plus fragiles sur le plan social et économique. Institués par la loi du 21 février 2014 de programmation pour la ville et la cohésion urbaine, ils sont définis selon plusieurs critères, notamment l'appartenance à une unité urbaine de plus de 10 000 habitants, une population minimale de 1 000 habitants et un faible revenu médian par unité de consommation.

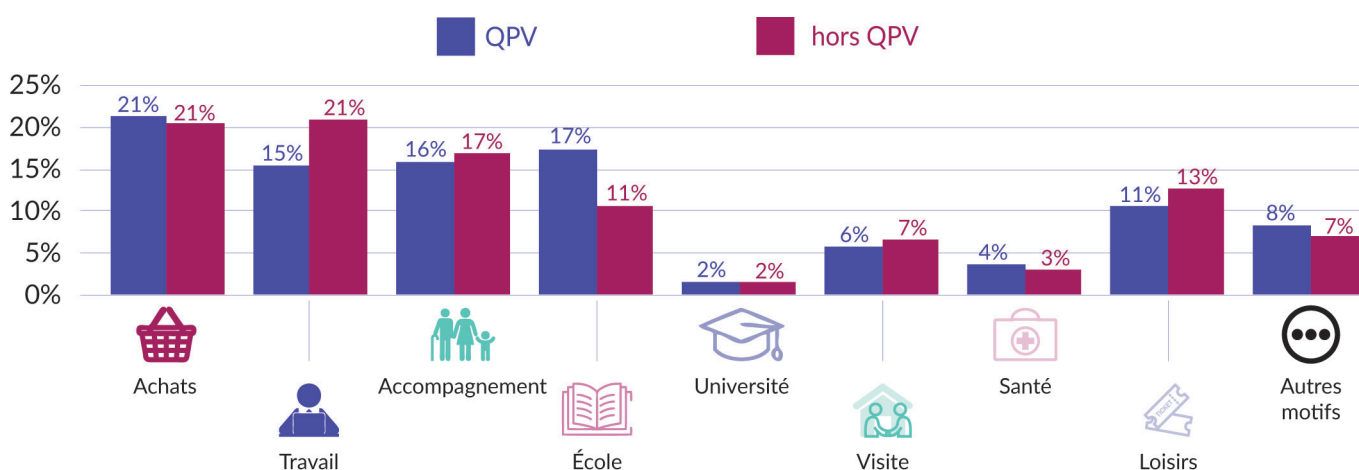
Une population plus jeune en QPV, davantage de seniors hors QPV



Les quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV) se caractérisent par **une population plus jeune** : les enfants et adolescents y sont plus nombreux (7,6 % de moins de 5 ans et 19,7 % de 5-17 ans, contre 5,2 % et 16,3 % hors QPV), tout comme les 25-34 ans (12,5 % contre 9,3 %). **Cette structure s'explique en partie par la forte présence de logements locatifs abordables (notamment sociaux), qui accueillent davantage de familles et de jeunes ménages.**

À l'inverse, les seniors sont plus présents hors QPV : les 50 ans et plus y représentent 41,7 % de la population, contre 33,8 % en QPV. Le reste du territoire, davantage composé de logements privés (souvent occupés par leurs propriétaires), favorise le maintien des ménages plus âgés dans leur logement sur le long terme.

Une mobilité plus contrainte, avec des ménages moins motorisés en QPV



L'analyse de la mobilité des ménages met en évidence des **écarts marqués** entre les quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV) et les zones hors QPV, tant dans les pratiques de déplacement que dans le niveau d'équipement.

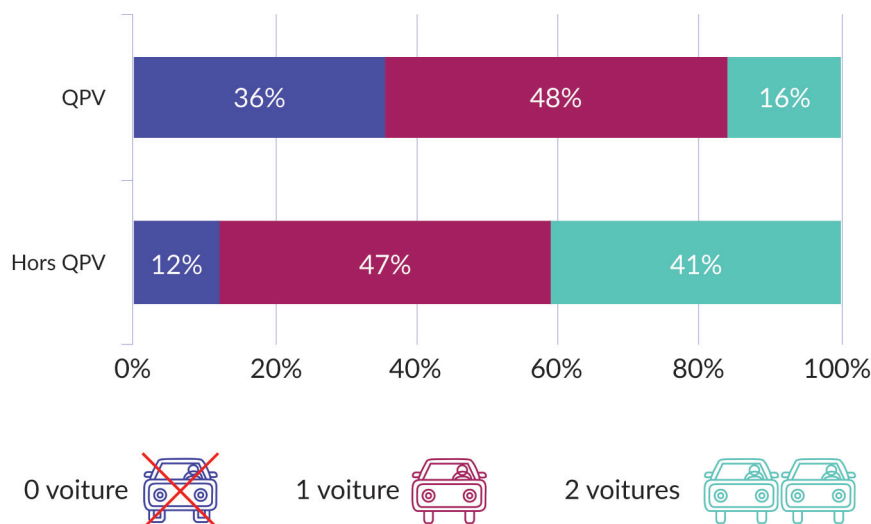
Au quotidien, les habitants des QPV se déplacent légèrement moins : ils effectuent en moyenne **2,98 déplacements par jour**, contre 3,35 hors QPV. Cette tendance se confirme dans les profils de mobilité. Les QPV comptent davantage de personnes immobiles (17 %, contre 13 % hors QPV) et moins de personnes très mobiles (16 % d'hypermobiles, contre 23 %). En revanche, la part des personnes ayant une mobilité intermédiaire (entre 1 et 4 déplacements par jour) y est un peu plus élevée (68 %, contre 64 %).

Dans les QPV, la structure des déplacements montre une mobilité plus **contrainte**. Les habitants se déplacent davantage pour des besoins essentiels, comme l'école (17 contre 11 % hors QPV), tandis que les déplacements liés au travail (15 % contre 21 %) et aux loisirs (11 % contre 13 %) sont moins fréquents. **Cela traduit une mobilité moins tournée vers des activités choisies et davantage liée à des obligations du quotidien, en lien avec des conditions socioéconomiques plus fragiles.**

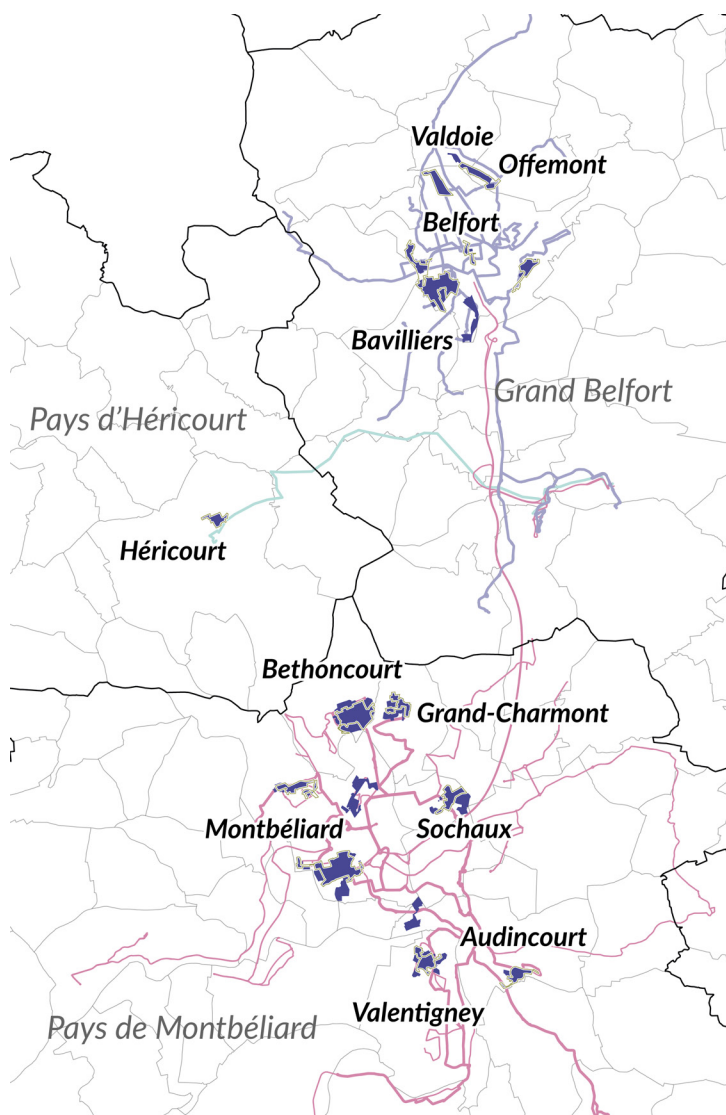
Parallèlement, les ménages des QPV sont **moins motorisés**, avec 0,8 voiture par ménage en moyenne contre 1,4 hors QPV. Plus d'un tiers des ménages n'ont pas de voiture (36 %) et seuls 16 % disposent de deux véhicules ou plus, contre 41 % hors QPV. **Cette moindre motorisation limite certaines possibilités de déplacement, notamment sur de longues distances.**

Ces écarts s'expliquent à la fois par le contexte territorial et les conditions socioéconomiques. Dans certains QPV, la densité urbaine, la proximité des services et une meilleure desserte en transports en commun permettent de réaliser de nombreux déplacements sur de courtes distances, souvent sans voiture (école, courses, démarches). Ces quartiers concentrent également des ménages modestes, (en logement social notamment), avec des revenus plus faibles, ce qui limite l'accès et l'usage d'un véhicule (coût). À l'inverse, hors QPV, l'habitat plus diffus et les distances plus longues favorisent un usage plus fréquent de la voiture, notamment pour le travail, les achats ou les loisirs. La motorisation plus élevée (1,4 voiture par ménage contre 0,8 en QPV) permet aussi une mobilité plus diversifiée.

Taux de motorisation dans et hors QPV



Plus d'abonnés TC en QPV



■ Périmètres des QPV en 2015 : ceux utilisés lors de l'EMC² 2023-2024

■ Périmètres des QPV en 2024 : mis en œuvre après l'enquête

Réseau Optymo

— lignes urbaines desservant les QPV

Réseau évolitY

— lignes THNS

— lignes classiques

Réseau Hériva

— ligne virtuelle

Seuls les éléments principaux des réseaux TC ont été représentés sur cette carte, pour montrer la desserte des QPV.



Voiture



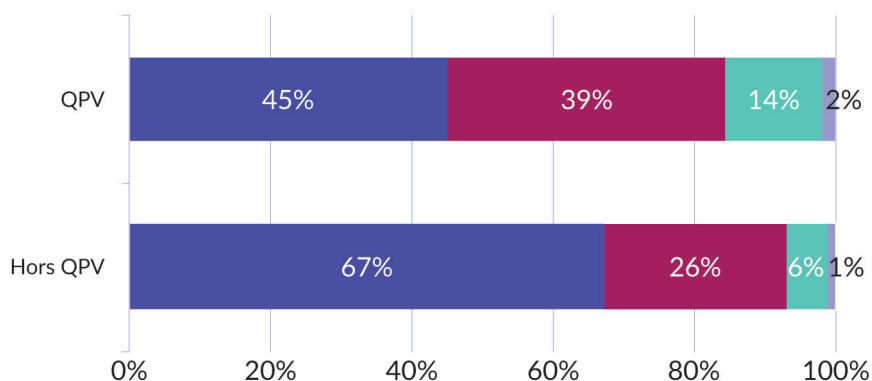
Modes actifs



TC



Autres modes



Les QPV présentent une part plus importante de personnes disposant d'un abonnement TC valide (38 % contre 19 % hors QPV). Cela traduit **un recours plus fréquent aux transports collectifs** et une dépendance plus forte à ces derniers en raison de la moindre motorisation. Toutefois, la possession d'un abonnement ne signifie pas nécessairement un usage systématique, mais plutôt une possibilité plus fréquente d'y recourir dans les déplacements quotidiens.

Au-delà de la motorisation ou l'abonnement TC, les écarts sont également visibles sur l'accès à la conduite. Hors QPV, 88 % des personnes âgées de 17 ans et plus disposent du permis de conduire, contre 65 % en QPV. À l'inverse, la part de personnes sans permis est plus élevée en QPV (33 % contre 11 % hors QPV). **Cette différence traduit des situations contrastées en matière de mobilité individuelle.**

Les modes de déplacement reflètent ainsi ces constats. **Dans les QPV, les déplacements se font davantage en modes actifs (dont 38 % en marche contre 23 % hors QPV) ou en transports en commun (13,7 % contre 5,9 %),** tandis que hors QPV, la voiture constitue le mode principal (67 % contre 45 % en QPV), en lien avec des niveaux d'équipement automobile plus élevés et des distances de déplacement plus importantes.

ANALYSE DES PROFILS DE MOBILITÉ : L'INFLUENCE DES CARACTÉRISTIQUES SOCIALES ET DU LIEU DE RÉSIDENCE

INTRODUCTION

Afin de mieux comprendre les déterminants des comportements de mobilité, une Analyse Factorielle des Données Mixtes (AFDM) a été réalisée. Cette méthode permet d'étudier simultanément des variables quantitatives (distance parcourue, durée des déplacements, nombre de déplacements, etc.) et des variables qualitatives (âge, occupation, mode principal de déplacement, territoire de résidence, genre, etc.).



L'Analyse Factorielle de Données Mixtes (AFDM) est une méthode statistique utilisée pour analyser des ensembles de données contenant à la fois des variables quantitatives et qualitatives. Elle s'appuie sur la combinaison de l'Analyse en Composantes Principales (ACP), adaptée aux variables numériques, et de l'Analyse des Correspondances Multiples (ACM), destinée aux variables qualitatives. Cette approche permet d'étudier simultanément ces deux types de variables, ce que l'ACP seule ne permet pas. L'AFDM permet donc de réduire la dimensionnalité des données, d'identifier les principaux axes qui structurent les comportements observés, de mettre en évidence des profils d'individus partageant des caractéristiques similaires, ainsi que d'analyser les relations entre les caractéristiques socio-démographiques et les pratiques de mobilité. Elle a été réalisée sous R (package FactoMineR).

Cette analyse présente plusieurs limites qu'il convient de souligner : la part d'inertie expliquée par les deux premiers axes reste relativement faible, ce qui est fréquent dans les analyses de données mixtes en raison de la diversité des modalités et des profils étudiés. De plus, certaines variables explicatives importantes ne sont pas prises en compte dans l'analyse, comme le revenu (absent de l'enquête) ou la motorisation (disponible uniquement à l'échelle du ménage et non au niveau individuel).

L'objectif n'est pas uniquement de décrire les comportements de mobilité, mais surtout de répondre à la question suivante :

Les différences de mobilité observées entre les habitants relèvent-elles principalement des caractéristiques individuelles ou du territoire de résidence ?

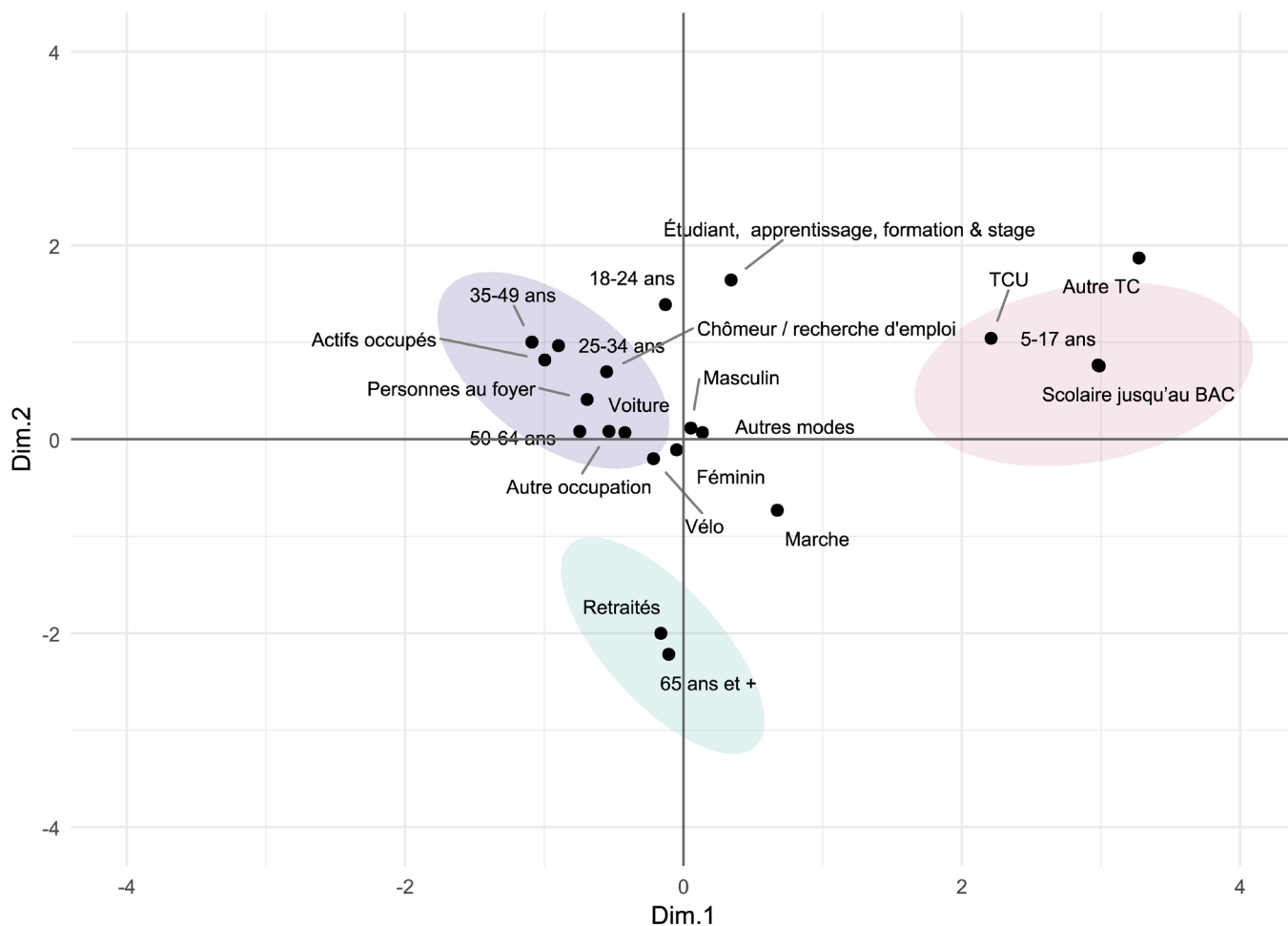
Pour répondre à cette question, trois modèles successifs ont été testés :

1. Analyse des profils de mobilité à partir des caractéristiques individuelles (âge, occupation, genre), des caractéristiques des déplacements et du mode principal de transport ;
2. Remplacement des variables d'âge et d'occupation par le lieu de résidence (cf. carte en p.4) afin d'évaluer l'influence du territoire ;
3. Intégration de l'ensemble des variables afin de comparer le poids respectif des caractéristiques individuelles et du territoire de résidence.

Cette démarche permet de distinguer l'effet propre du territoire de celui des caractéristiques sociales.

Les profils sociologiques (caractéristiques individuelles)

Modèle 1 : l'âge et la situation professionnelle dominant



Le premier modèle montre que les comportements de mobilité sont principalement structurés par les caractéristiques socio-démographiques. L'âge et la situation professionnelle apparaissent comme les variables les plus discriminantes. Elles organisent largement les deux premières dimensions de l'analyse et permettent d'identifier globalement trois profils de mobilité :

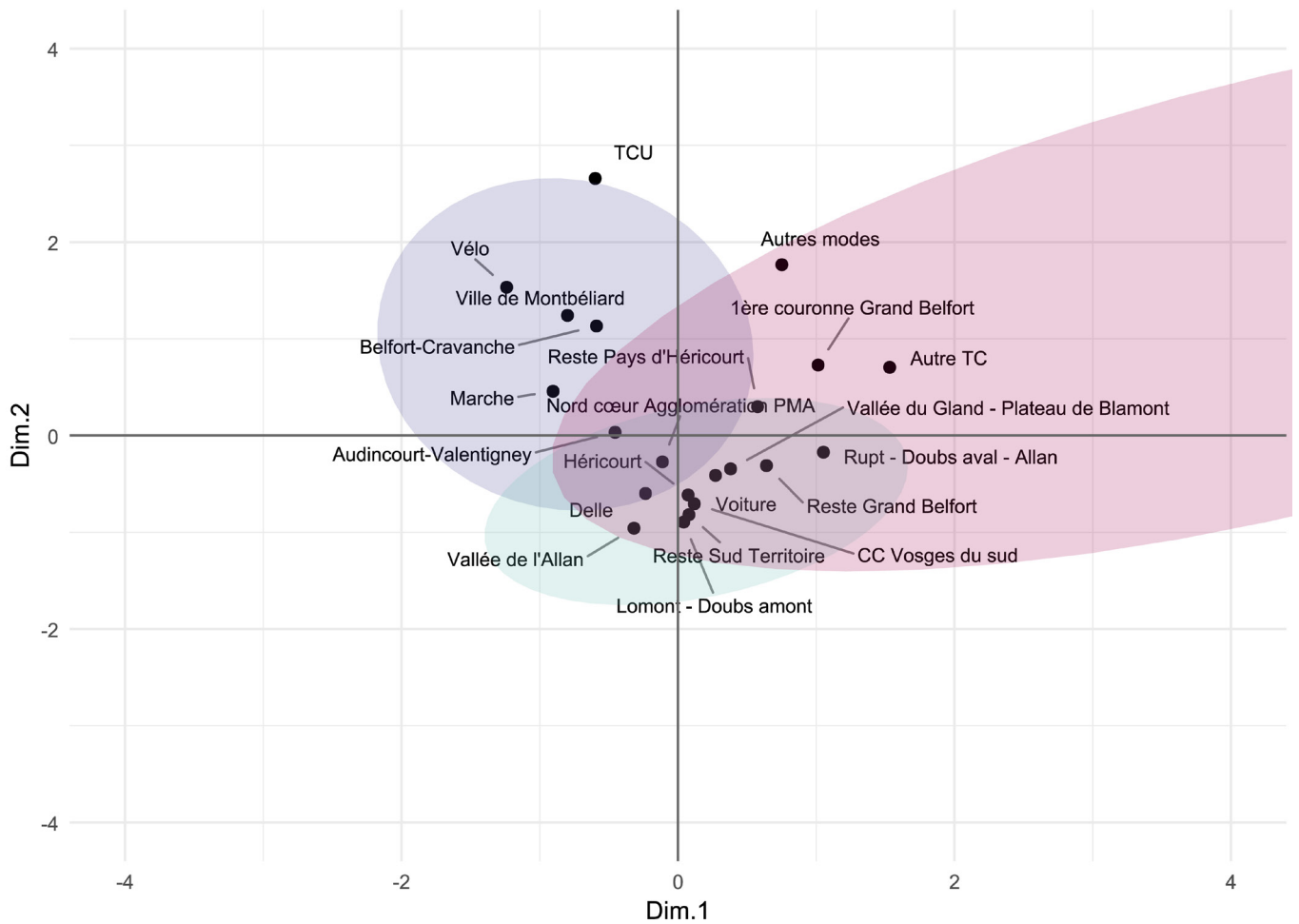
- les jeunes (scolaires), principalement utilisateurs des transports collectifs,
- les actifs, davantage utilisateurs de la voiture,
- les retraités, caractérisés par une mobilité plus locale et des déplacements de proximité.

Les variables quantitatives (distance parcourue, durée des déplacements et nombre de déplacements) contribuent plus modestement à la structuration de l'espace factoriel.

Premier enseignement : les pratiques de mobilité sont avant tout liées au cycle de vie et à la situation professionnelle des habitants.

Le rôle du territoire de résidence

Modèle 2 : Le territoire, une variable structurante



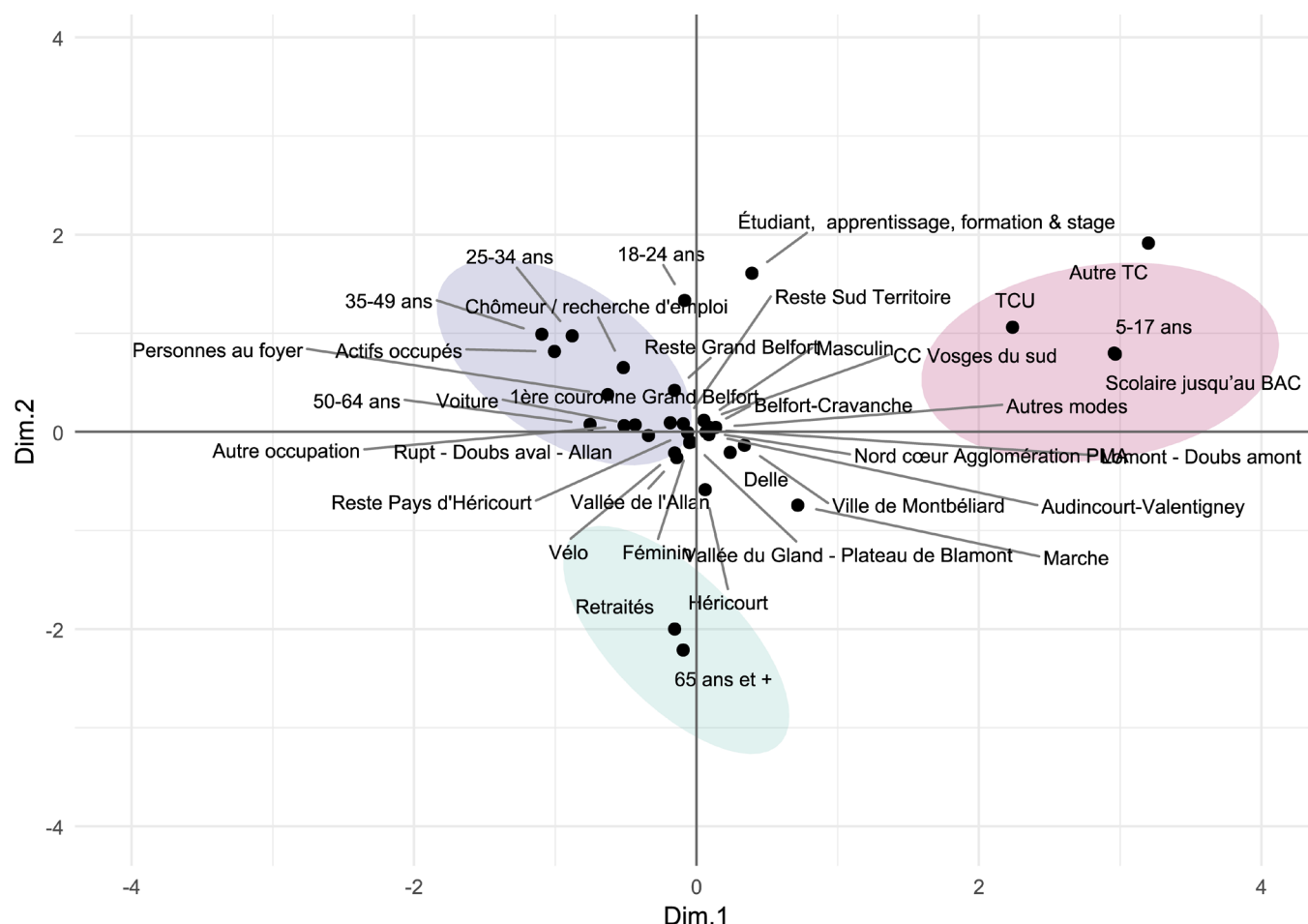
Le second modèle remplace les variables d'âge et d'occupation par le territoire de résidence (D30). Dans cette configuration, le territoire devient l'une des variables les plus structurantes de l'analyse, au même titre que le mode principal de déplacement.

Les habitants des secteurs urbains se distinguent davantage par l'utilisation de la marche, du vélo et des transports collectifs, tandis que les secteurs plus périphériques sont davantage associés à l'automobile et à des déplacements plus longs.

À première vue, cette analyse pourrait conduire à conclure que les comportements de mobilité sont principalement déterminés par le lieu de résidence. Cependant, cette interprétation doit être nuancée.

Distinguer l'effet du territoire de celui des caractéristiques sociales

Modèle 3 : combinaison de l'ensemble des variables



Le troisième modèle combine l'ensemble des variables : âge, occupation, territoire de résidence, mode principal, nombre de déplacements, distance parcourue, durée des déplacements et genre.

Les résultats montrent une évolution nette : l'âge et la situation professionnelle redeviennent les variables les plus structurantes, tandis que le territoire de résidence présente désormais un pouvoir explicatif plus limité. Les écarts observés entre territoires s'expliquent ainsi en grande partie par les profils des populations qui y résident, plus que par le territoire lui-même.

Cette analyse ne remet toutefois pas en cause le rôle du territoire : celui-ci structure les opportunités de mobilité, à travers notamment l'accessibilité aux services, aux emplois ou à l'offre de transport.

Cependant, les pratiques observées résultent également fortement des caractéristiques des habitants, de leur âge, de leur situation professionnelle ou de leur mode de vie.

Ainsi, deux habitants d'un même territoire peuvent présenter des comportements de mobilité différents selon leur profil, tandis que des individus aux caractéristiques similaires peuvent adopter des pratiques proches, même lorsqu'ils résident dans des territoires différents.

Ces résultats soulignent l'intérêt de croiser les approches territoriales et sociologiques pour mieux comprendre les besoins des habitants et adapter les politiques de mobilité à la diversité des situations rencontrées.

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 :

Roland JACQUEMIN, 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 :

Hélène KAUFFMANN (AUTB)
Mélany LIBANINI (ADU-PM)
Migdadou SOW (AUTB)

Traitement statistique :

Mélany LIBANINI (ADU-PM)
Migdadou SOW (AUTB)

Cartographie :

Hélène KAUFFMANN (AUTB)
Mélany LIBANINI (ADU-PM)
Lou-Élise RESTOUX (AUTB)

Mise en page :

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

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

Dépôt légal : août 2026

Ce troisième cahier explore les pratiques de mobilité à travers une approche sociologique. En s'appuyant sur les données de l'EMC², il analyse l'influence de l'âge, du genre, du niveau d'études, de la catégorie socioprofessionnelle et du lieu de résidence afin de mieux comprendre les déterminants des déplacements.

Les porteurs



Les concepteurs



Les cofinanceurs



Les partenaires

