Enquête Déplacements Grand Territoire CLERMONT VAL D'ALLIER

Présentation de l'Atlas des pratiques de déplacement

29 janvier 2014

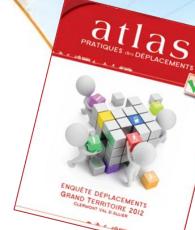
Une photographie des pratiques de déplacement

Réalisée tous les 10 ans, l'Enquête Déplacements Grand Territoire

- nécessite la mobilisation de nombreux acteurs,
- permet d'obtenir un volume de données considérable,
- représente 3 ans de travail environ.

Les principales étapes du projet :

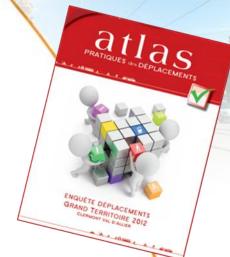
- 2011 > Définition du territoire
 - > Découpage des secteurs d'enquête
 - Prise en compte des questionnaires standardisés CERTU
 - Élaboration d'un questionnaire local
 - > Préparation de l'enquête terrain
- 2012 >> Réalisation de l'enquête terrain
 - Construction de la base de données
- 2013 > Traitement et analyse des résultats
 - Réalisation de l'Atlas des pratiques de déplacement



L'Atlas des pratiques de déplacement

Un document, deux grandes parties :

- **❖ Partie 1 : Description et analyse des résultats**
 - Les points clés : analyse partagée , réalisée dans le cadre de l'Observatoire des Déplacements
 - > Chiffres clés de l'enquête
 - Analyse des pratiques actuelles de mobilité
 - Enjeux pour l'avenir
 - Résultats détaillés de l'enquête : présentation des indicateurs par thème (avec cartes et graphiques)
 - Mobilité des personnes
 - Usage de la voiture
 - Usage des transports collectifs
 - Usage des modes doux
 - Flux de déplacements
- ❖ Partie 2 : Les fiches territoriales : déclinaison des principaux résultats à l'échelle d'un territoire institutionnel ou de projet
 - Communauté d'agglomération
 - Communauté de communes
 - > Pays, bassin de vie



Rappel des chiffres clés

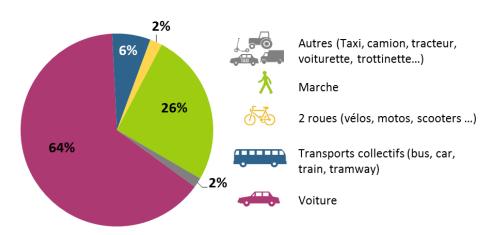
LE TERRITOIRE

- 343 communes
- 9 181 personnes enquêtées (5 ans et +) : échantillon représentatif de 652 000 habitants

LES DEPLACEMENTS

- 2,4 millions de déplacements quotidiens réalisés par les habitants de ce territoire
- 3,81 déplacements par jour et par personne

LES PARTS MODALES





Définition d'un déplacement

mouvement d'une personne effectué pour un certain motif, sur une voie publique, entre une origine et une destination, selon une heure de départ et une heure d'arrivée, à l'aide d'un ou plusieurs moyens de transports.

MOBILITE

FAITS MARQUANTS

- lieu de résidence, caractéristiques sociales (âge, profession, niveau d'instruction...) ... ont un impact sur les choix de mobilité
- 4 motifs principaux : travail, achat, études, accompagnement
- matin, midi et soir : 3 périodes de mobilité intensive
- 1 heure par jour consacrée à se déplacer...
- •... mais les distances parcourues dépendent du lieu de résidence (en moyenne 24km / jour / personne)

ENJEUX

- Coordonner les politiques d'urbanisme et de mobilité
- Adapter l'offre (« miser » sur tous les modes alternatifs à la voiture / prendre en compte les « mutations » de la ville)
- Maîtriser l'usage de la voiture
- Démultiplier les outils de communication

Questionnements sur:

- L'usage des transports collectifs dans les communes du PTU
- Les déplacements sur la pause méridienne (Où ? Pour faire quoi ? Comment ?)



USAGE DE LA VOITURE

FAITS MARQUANTS

- Un équipement des ménages élevé, mais qui ne progresse plus
- 15% des ménages sans voiture
- La voiture, le premier mode de déplacement (64% en moyenne)
- Prédominance de la voiture pour se rendre au travail (78% des déplacements) ...
- ... très souvent avec une seule personne à bord (1,02 personne par voiture pour le motif travail)

ENJEUX

- Agir sur la politique de stationnement, et particulièrement sur le lieu de travail, la possibilité de stationner étant le principal vecteur du choix modal
- Inciter au report vers les autres modes (mieux faire connaître les alternatives, communiquer sur les « coûts » de la voiture, améliorer l'intermodalité)
- Créer / accompagner
 l'autopartage (« pousser » à l'abandon de la 2ème voiture)
- Promouvoir le covoiturage

Questionnement sur:

Les « rythmes » de la ville, notamment en voiture (Qui entre dans le cœur d'agglomération? À quelle heure?)



USAGE DES TRANSPORTS COLLECTIFS

FAITS MARQUANTS

- Un usage faible (6% en moyenne) mais qui progresse notamment pour les Clermontois (8% -> 11%)
- Environ 15% de la population utilise souvent les transports urbains (au moins 2 déplacements par semaine)
- L'intermodalité : une pratique peu répandue (environ 2% des déplacements totaux, mais environ 30% des déplacements en train ou en car se poursuivent avec le réseau T2C)

ENJEUX

- Réduire le différentiel de performance TC / voiture (site propre bus, réduction des capacités et des vitesses sur les voies principales...)
- Augmenter l'offre et améliorer les TC sur les secteurs à forts potentiels (1ère couronne, quartiers gares dans le périurbain...)
- Améliorer le rapport coût / services
- Articuler le développement urbain avec les transports publics
- Mieux coordonner les actions des différentes Autorités Organisatrices
- Nouvelle stratégie de communication

Questionnements sur:

- Comment structurer les réseaux ?
- La faiblesse des déplacements intermodaux?



USAGE DES MODES DOUX

FAITS MARQUANTS

- La marche : 2ème mode de déplacement (1/4 des déplacements de la zone enquêtée, 40% des déplacements des Clermontois)
- 1 déplacement à pied a en moyenne une portée de 600 m
- Le vélo : un usage très faible au quotidien... (1%) toutefois, 30% des habitants du territoire l'utilisent occasionnellement
- 1 déplacement à vélo a en moyenne une portée de 1 200 m
- faible équipement des résidents des zones denses (70% des ménages clermontois n'en ont pas)

· 本 流性 · ·

ENJEUX

- Faciliter la marche par des aménagements adaptés
 - dans les centres villes
- aux abords des grands pôles générateurs de déplacement
- Penser une organisation urbaine propice aux modes doux (proximité, habitat, emploi, services)
- Aménager des itinéraires ET du stationnement « vélos » (stationnement sécurisé)
- Vélos en Libre-Service
- Communiquer sur les bienfaits des modes doux (environnement, santé)
- « Eduquer » à la pratique du vélo

PRINCIPAUX FLUX

FAITS MARQUANTS

- Les déplacements quotidiens internes au territoire Clermont Val d'Allier prédominent
- Une mobilité quotidienne qui s'exerce avant tout sur un bassin local
- L'agglomération clermontoise exerce une attractivité sur l'ensemble de l'espace métropolitain
- Vichy est un bassin autonome, possédant toutes les fonctions urbaines

ENJEUX

- Faciliter les déplacements en transports collectifs dans l'espace métropolitain
- Consacrer les efforts de développement des transports publics sur les axes les plus porteurs
- Aménager le territoire pour favoriser les « déplacements à courte distance »

8 017 habitants

1,2 % de la population de Clermont Val d'Allier

	C.C Allier Comté (2009)	Ensemble du territoire enquêté (2009)
Population	8 017	652 447
Taux de croissance annuel moyen de la population (1999 - 2009)	1,0%	0,5%
Nombre de ménages	3 286	299 530
Taille des ménages (sombre de personnes par ménage)	2,4	2,1
Indice jeunesse (Moissde 20 ans/Plus de 60 and	1,2	0,9
Nombre d'emplois	1 577	275 793
Nombre d'actifs occupés	3 616	271.969

Source: INSEE 2009

79,7 hab./km²

91% d'habitats individuels

34 % des actifs d'Allier Comté Communauté travaillent au sein même du territoire intercommunal

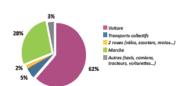
MODES DE DÉPLACEMENT

29 600 déplacements quotidiens réalisés par les habitants d'Allier Comté Communauté...

...soit 1.3 % de l'ensemble des déplacements du périmètre de Clermont Val d'Allier.

Territoire de l'EDST 2012

PARTS DES DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORTS UTILISÉS PAR LES HABITANTS D'ALLIER COMTÉ COMMUNAUTÉ



Comme l'intégralité des territoires périurbains, le moyen de transport le plus utilisé par les habitants d'Allier Comté Communauté est la voiture (62 %). Cette part est inférieure à la moyenne du territoire enquêté et relativement faible pour un territoire périurbain. Concernant la mobilité individuelle, on compte en moyenne 4,01 déplacements par jour et par personne, s'expliquant par la structure de la population, majoritairement active et jeune, plus encline à se déplacer.

4,01 déplacements tous modes, par personne et par jour (3.81 sur l'ensemble du territoire de Clermont Val d'Allier).

2,48 déplacements en voiture, par personne et par jour (2.45 sur l'ensemble du territoire de Clermont Val d'Allier).

ALLIER COMTÉ COMMUNAUTÉ.....

92 % des personnes utilisent, de manière courante*, la voiture pour se déplacer (84% zur l'ensemble du territoire de Clermont Val d'Allier)

" Tous les jours à au moins 2 fois par semaine

10 % des ménages du territoire d'Allier Comté Communauté ne possèdent pas de voiture (14 % sur l'ensemble du territoire de Clermont Val d'Allier)

	C.C Allier Comté (EDGT 2012)	Ensemble du territoire enquêté (EDGT 2012)
Taux de motorisation des ménages (véticules par ménage)	1,68	1,40
% de ménages possédant une ou plusieurs voitures	90%	. 86%
% de ménages possédant au moins 2 voitures	67%	44%

Source: EDGT (Fichiers cm12z/cm5z)

DÉPLACEMENTS INTERNES ET D'ÉCHANGES



52 % des flux sont réalisés au sein même de l'intercommunalité d'Allier Comté Communauté

35 % des flux concernent des échanges avec le Grand Clermont (Hors Allier Comté).

56 minutes

sont consacrées, en moyenne, aux déplacements quotidiens par les habitants du territoire d'Allier Comté Communauté.

(54 mn sur l'ensemble du territoire de Clermont Val d'Allier) Source : EDGT (fichier cp2

34 kilomètres

sont parcourus quotidiennement par les habitants du territoire d'Allier Comté Communauté pour se déplacer.

(24 km sur l'ensemble du territoire de Clermont Val d'Allier) Source : EDGT (fichier cp2:

Lecture des cartes : cette carte exprime les volumes de déplacements quotidiens internes et d'échanges avec Allier Comté, effectués par l'ensemble des habitants du territoire Clermant Val d'Allier.

EN QUELQUES MOTS...

Source : EDGT (fichier cd28cn,

52 % des flux de déplacement d'Allier Comté Communauté se font au sein même du territoire. Cela traduit un certain dynamisme pour un secteur périurbain sous forte influence de l'agglomération clermontoise. 19 % des flux de déplacement se font en direction de Clermont Communauté et 34 % avec le Grand Clermont hors Allier Comté Communauté.

La commune de Vic-le-Comte, considérée comme centralité périurbaine, permet aux habitants de l'intercommunalité de trouver une certaine proximité commerciale et de services expliquant ainsi la part des déplacements piétons (28 %) relativement élevée pour un territoire situé en couronne périurbaine. Le renforcement de l'offre ferroviaire sur ce secteur, en direction de Clermont-Ferrand, peut être un enjeu majeur tant les déplacements pendulaires semblent se concentrer en direction de communes disposant d'une gare ferroviaire.

ENQUÊTE DÉPLACEMENTS . GRAND TERRITOIRE CLERMONT VAL D'ALLIER 2012

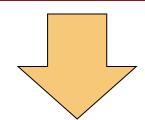
7

Fiches territoriales
Communauté de communes Auter Comté Communs

Utilisation de l'Atlas et poursuite des analyses

Atlas des pratiques de déplacement

- outil d'aide à la décision pour les politiques d'aménagement du territoire et de mobilité
- basé sur des données objectives de l'Enquête Déplacements Grand
 Territoire (collecte et traitement dans le respect de la méthodologie CERTU)
- utilisation pratique, facilité d'accès, destiné aux acteurs locaux



dès 2014

Analyses complémentaires et spécifiques

- sur des questionnements identifiés
- pour accompagner la réalisation des documents de planification
 (Schéma régional des infrastructures et des transports, Plan des déplacements urbains...)

Enquête Déplacements Grand Territoire CLERMONT VAL D'ALLIER

Maîtrise d'ouvrage :

Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération clermontoise

Assistance à maîtrise d'ouvrage :

Centre d'Etudes Techniques et de l'Equipement de Lyon

Collecte des données (enquête terrain) :

société Alyce Sofreco

Exploitation standard CERTU:

Centre d'Etudes Techniques et de l'Equipement de Nord Picardie

Exploitation et analyse des données :

Agence d'Urbanisme Clermont Métropole

Cofinanceurs du projet :















