



# PARTIE 2 :

Etude de la demande et des  
besoins en déplacement

## Préambule : rappel méthodologique



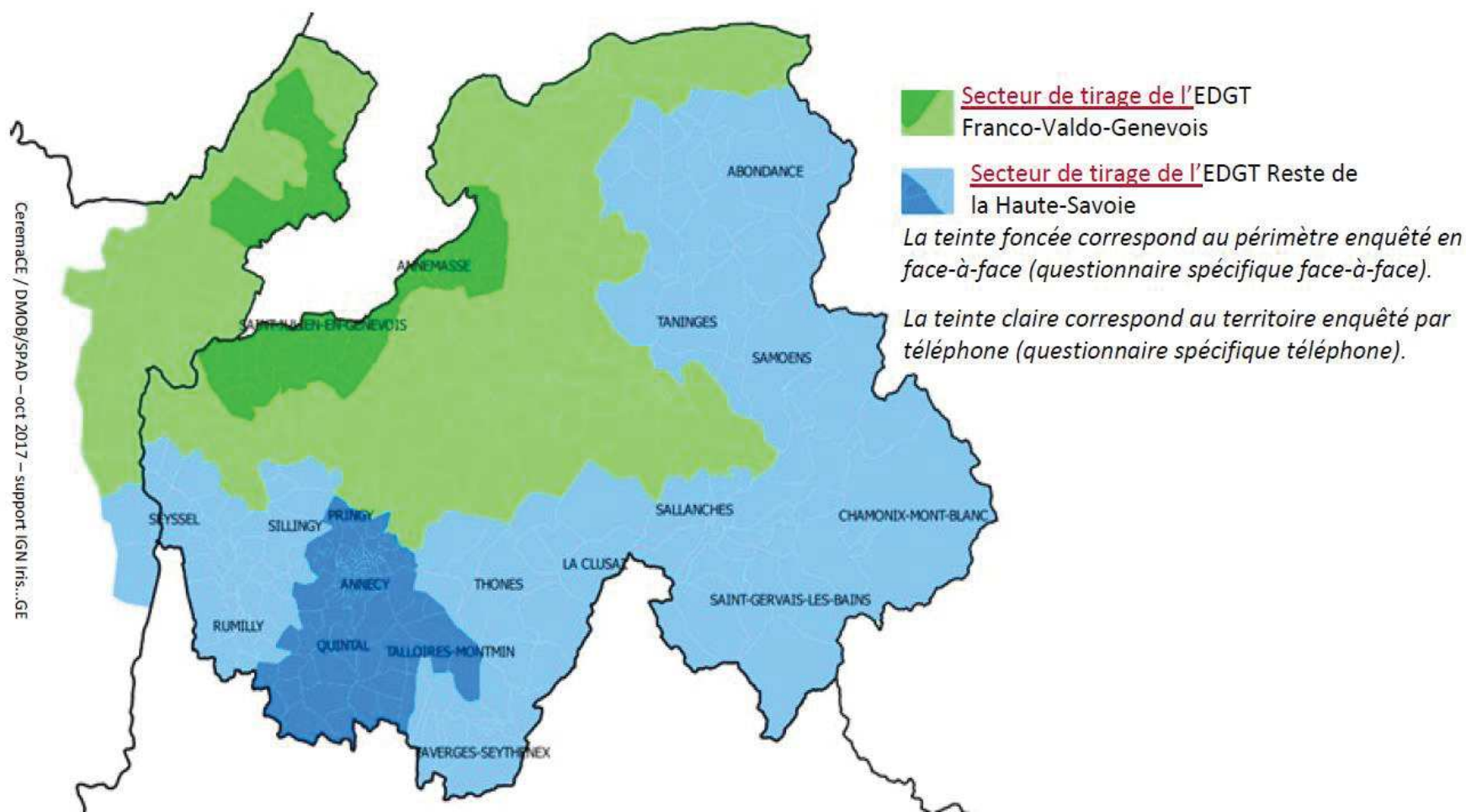
Entre 2015 et 2017, **deux enquêtes ménages déplacements** ont été réalisées sur le territoire de la Haute-Savoie :

1. le Groupement Local de Coopération Transfrontalière (GLCT) a réalisé en **2015-2016** sur la partie nord du département, une enquête déplacements grand territoire (EDGT) sur le territoire du Franco-Valdo-Genevois (également dans une partie du département de l'Ain)
    - ↳ *Dans le cadre d'un mandat spécifique, cette enquête a pu être fusionnée avec le Microrecensement suisse 2015 pour obtenir une base transfrontalière sur le périmètre du Grand-Genève*
  2. Le Département de la Haute-Savoie a réalisé le même type d'enquête en **2016-2017**, sur le reste du territoire du département.
- 
- > Ces deux enquêtes ont pu être fusionnées pour constituer une seule base de données permettant de caractériser et analyser les déplacements de l'ensemble des habitants de Haute Savoie.
  - > Nous pris cette base de données comme référence et isolé le territoire de la CCEPVA en le découpant deux sous-secteurs :
    - > Pôle urbain : Evian, Marin, Neuvecelle, Publier
    - > Reste du secteur (moins dense)

# Préambule : rappel méthodologique



## Périmètre des enquêtes menées en Haute-Savoie



# Préambule : rappel méthodologique



Quelques rappels importants sur l'**enquête ménage déplacement**:

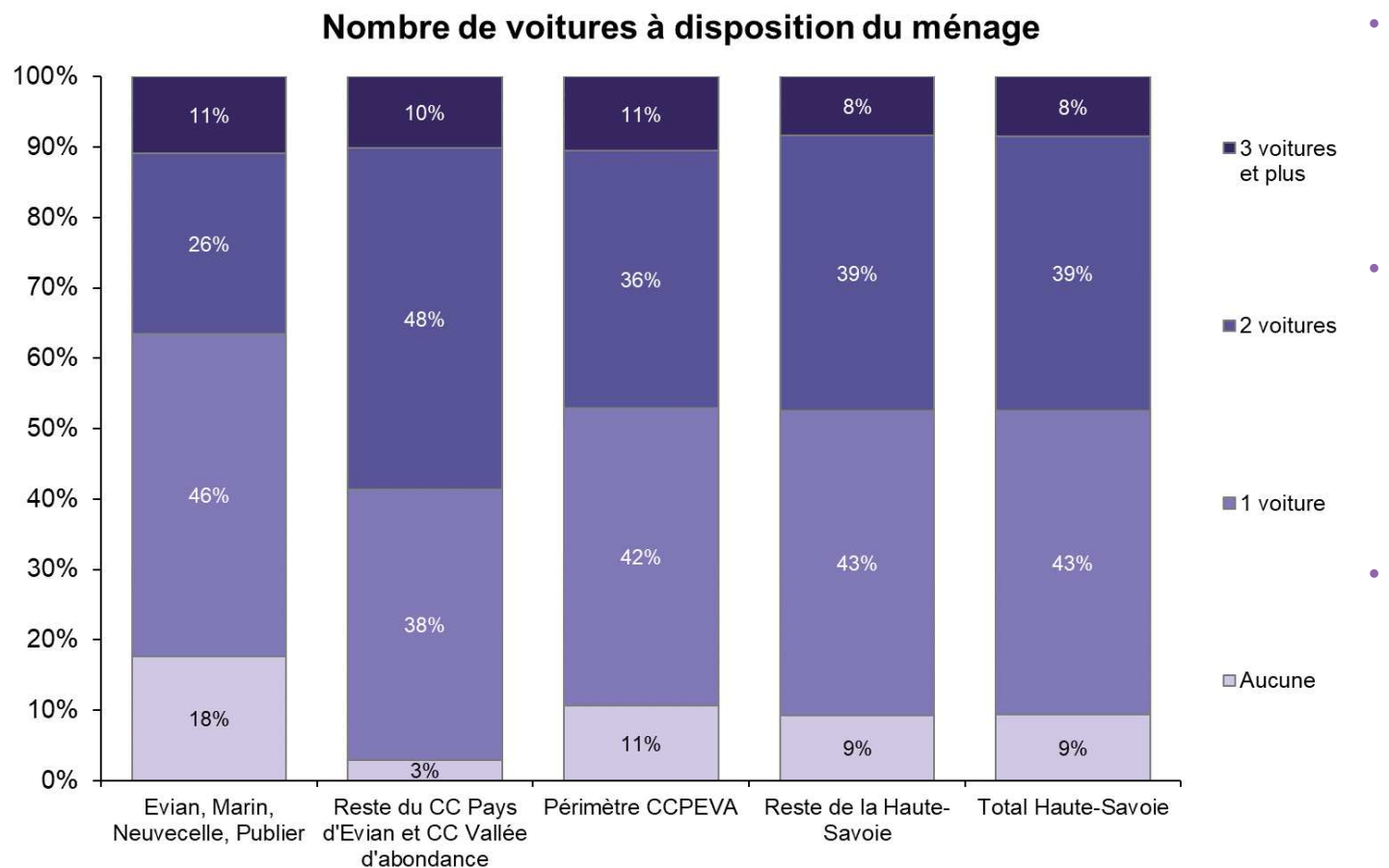
- Elle n'est pas exhaustive ;
- Elle ne concerne que les jours de semaine du lundi au vendredi ;
- Elle a été réalisée hors des périodes de vacances (hiver ou été) ;
- Elle est basée sur le principe de résidence : on enquête les habitants (y compris ceux que ne se déplacent) et pas d'autres usagers ;
- On enquête les personnes dès l'âge de 5 ans ;
- Elle ne constitue pas une étude du trafic dans la zone concernée !

A.



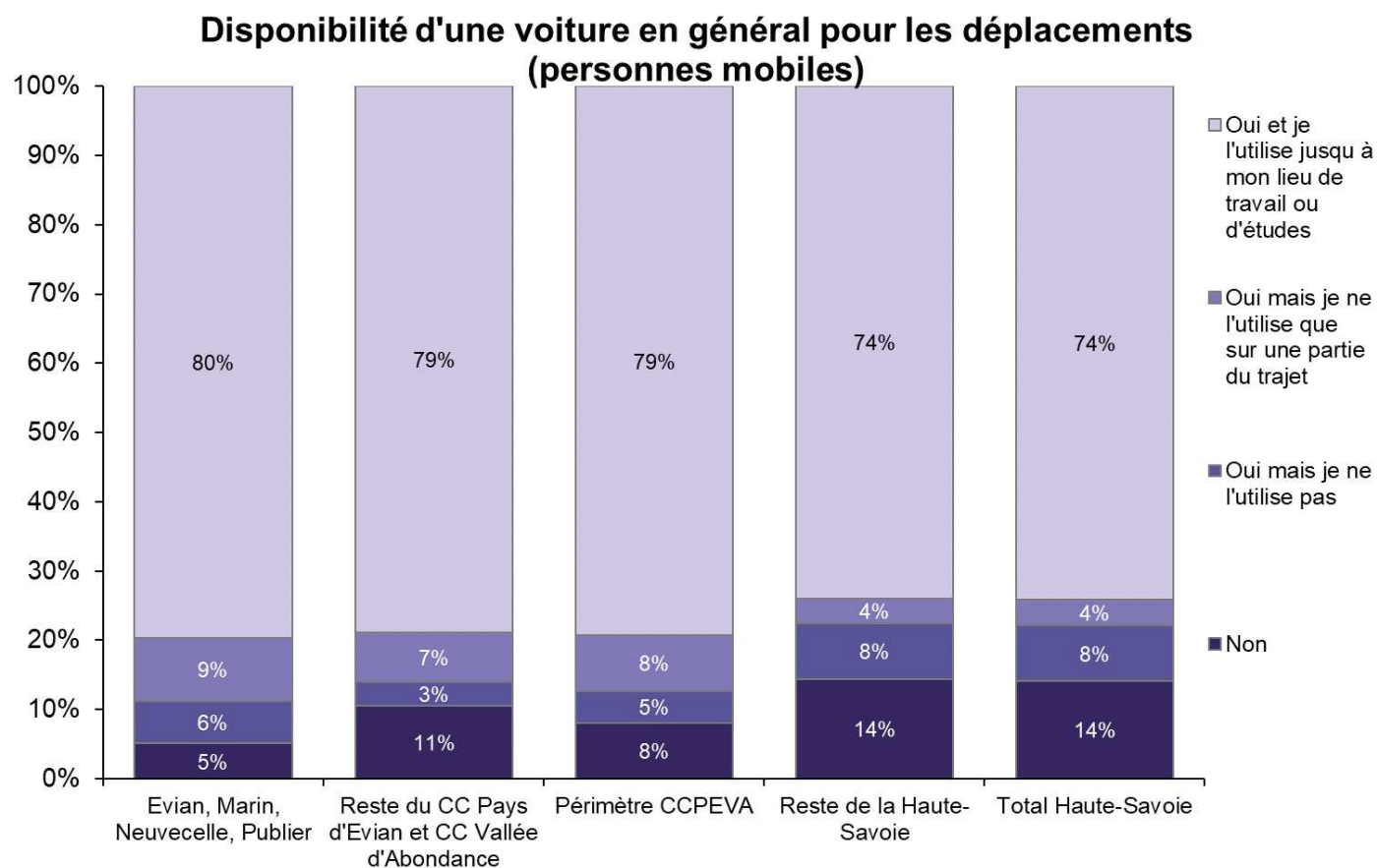
Equipement des personnes et des ménages

# L'équipement des ménages



- Très importante motorisation des ménages pour l'ensemble de la Haute-Savoie
- Différence importante entre les deux sous-découpages de la CCPEVA, qui se retrouvent de part et d'autre de la moyenne générale
- Les ménages sans voiture dans le reste de la CCPEVA sont extrêmement peu nombreux

# L'équipement des ménages

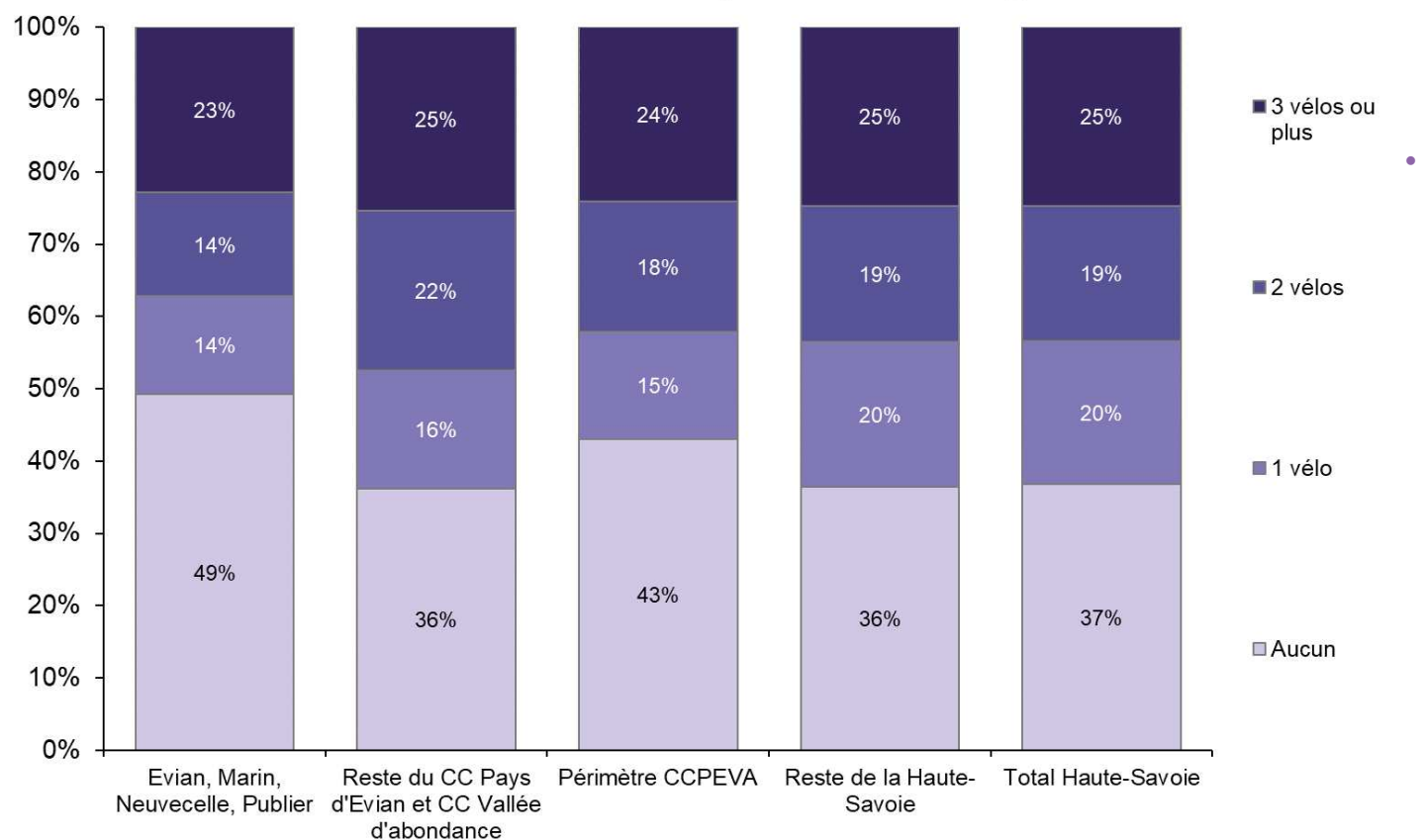


- L'écrasante majorité des personnes mobiles qui disposent d'une voiture s'en sert pour se rendre sur leur lieu de travail ou d'étude

# L'équipement des ménages



Nombre de vélos à disposition du ménage



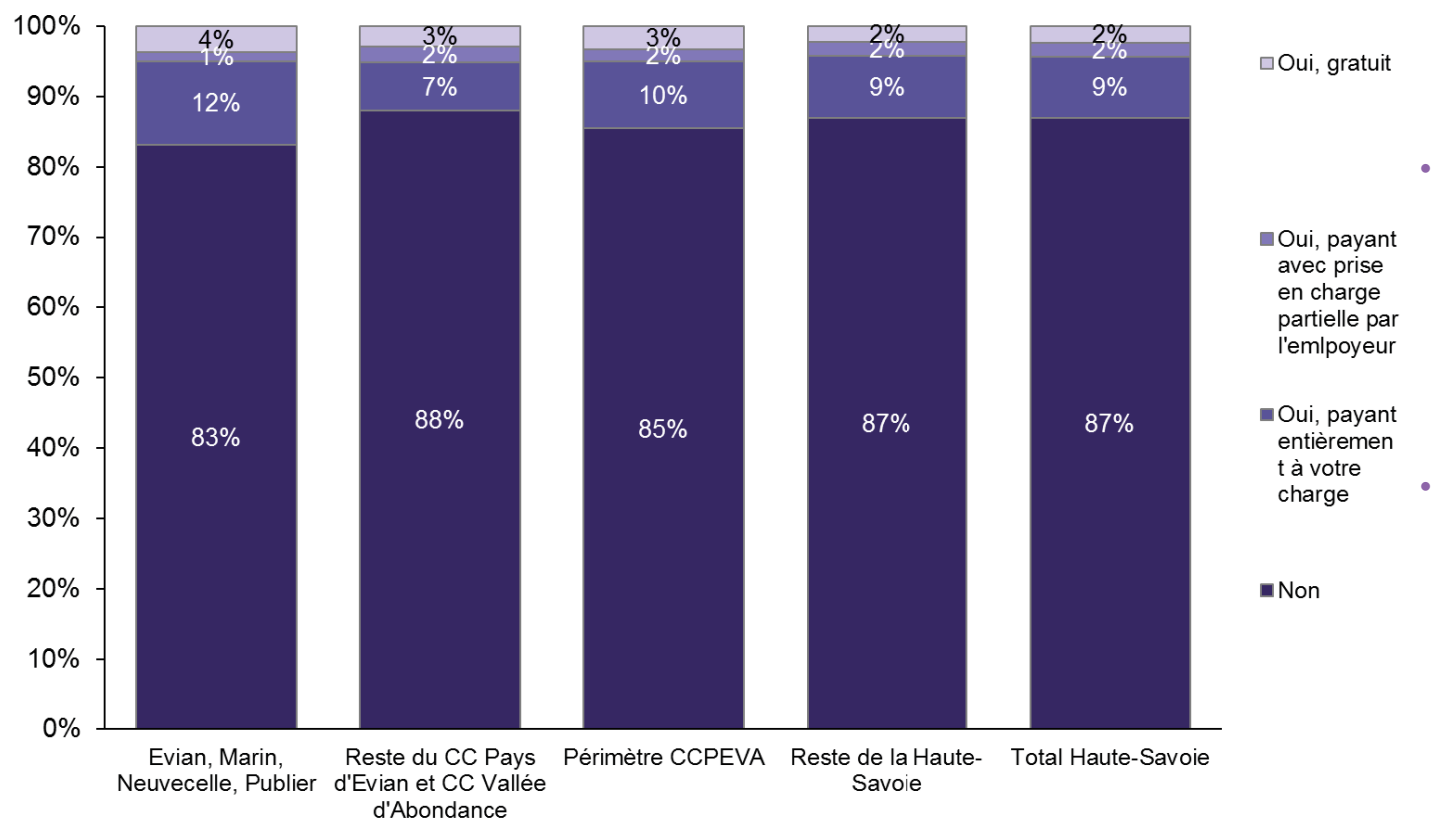
- Un équipement relativement faible en vélos pour les ménages
- Une différence nette entre les 2 sous-secteurs CCPEVA apparaît également pour les vélos



# L'équipement des ménages



## Possession d'un abonnement de TC

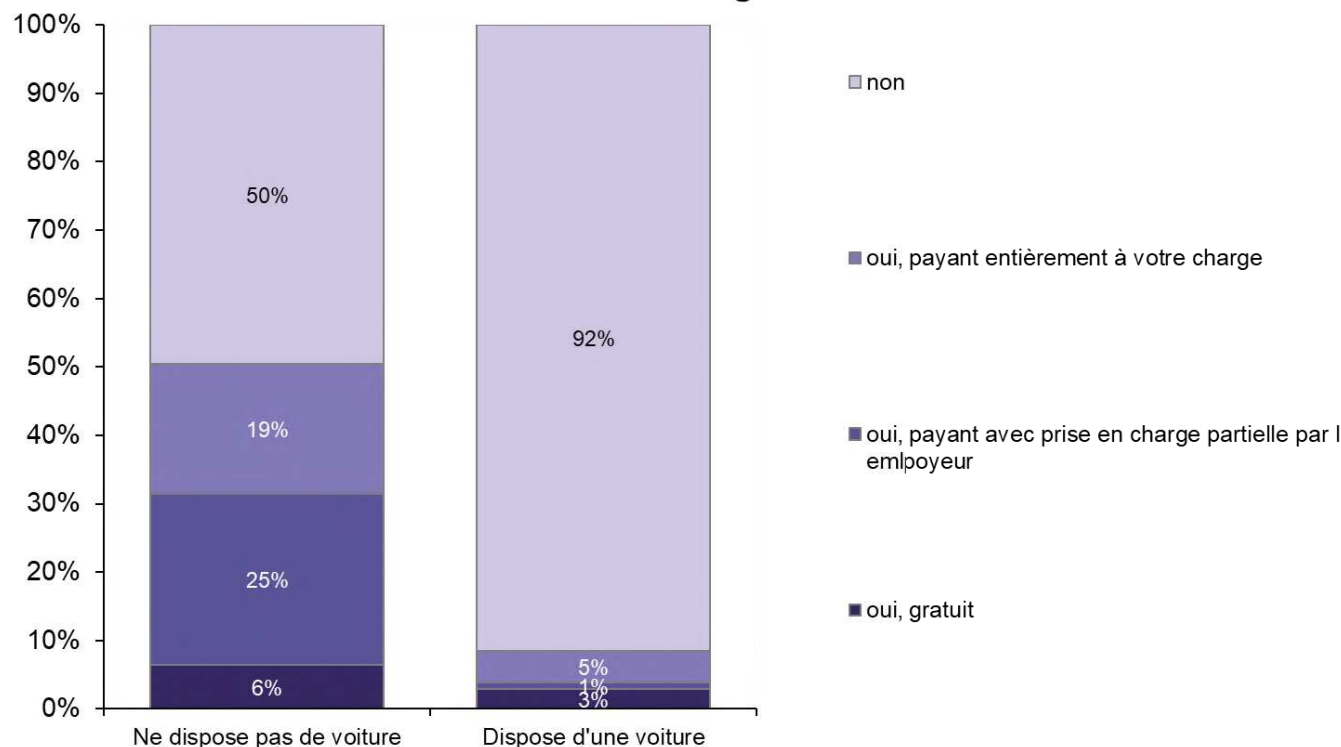


- Très faible dotation en abonnement TC parmi la population
- Différence importante entre les deux sous-découpages de la CCPEVA, qui se retrouvent de part et d'autre de la moyenne générale
- En guise de comparaison, dans les régions les moins bien desservies de Suisse (montagne), la part des non-abonnés se situe entre 70 et 75% des personnes.

# L'équipement des ménages



**Disponibilité d'un abonnement TC selon la disponibilité d'une voiture en général**



- Très faible équipement multimodal
- Même chez ceux qui n'ont pas de voiture, l'équipement en abonnements TC ne dépasse pas 50%

B.

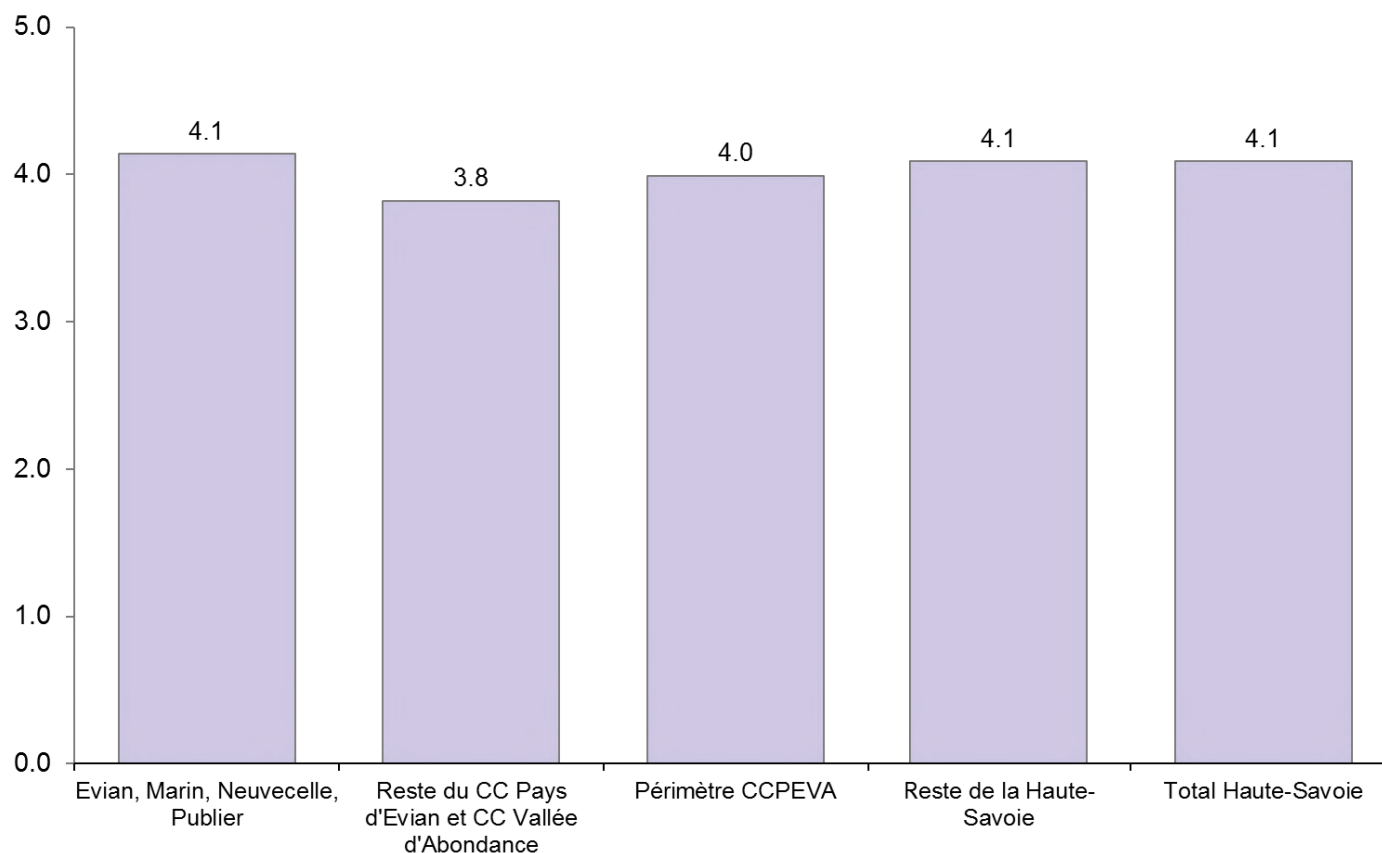


Intensité de mobilité

# L'intensité de la mobilité



Nombre moyen de déplacements par personne et par jour

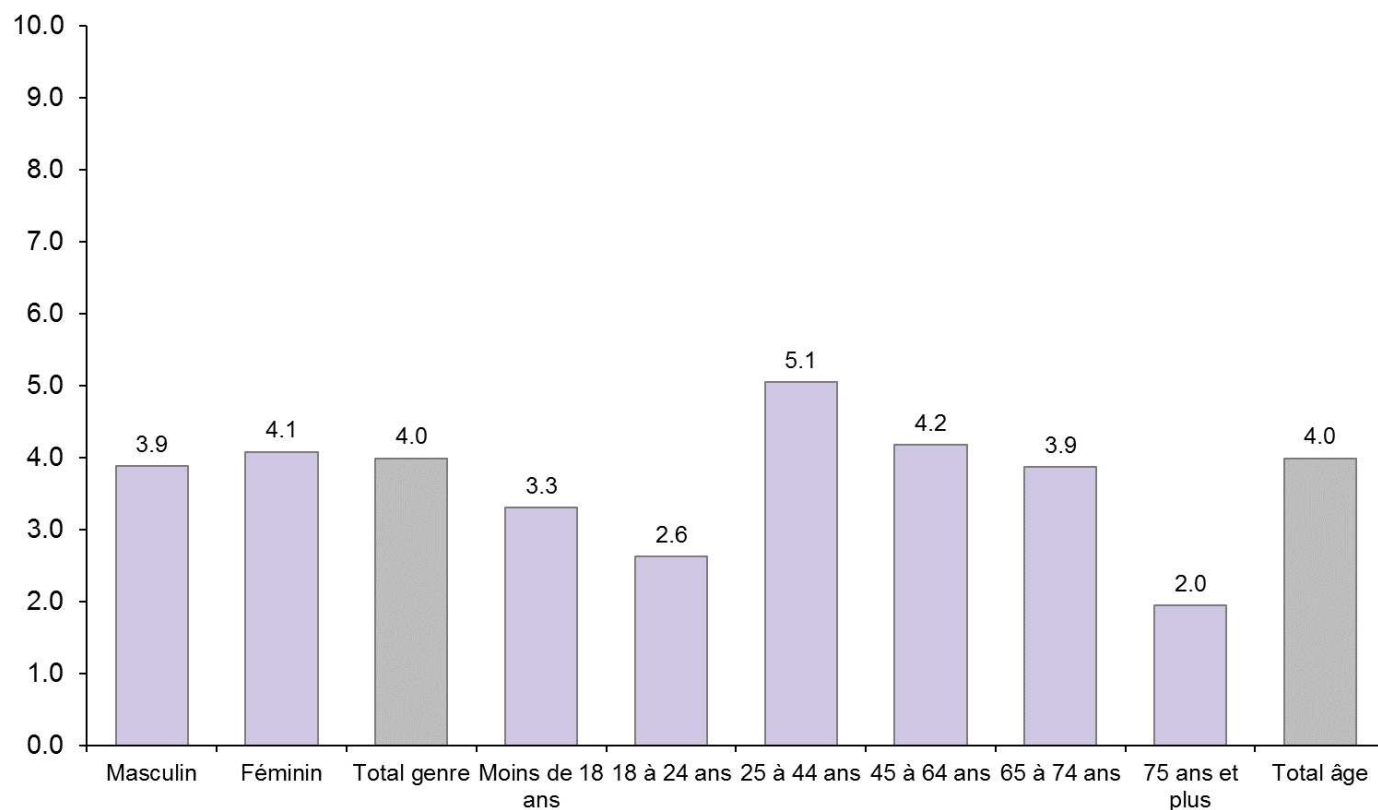


- Les personnes résidant dans la zone littorale (Evian, Marin, Neuvécelle, Publier) sont plus mobiles que celles du reste de la CCPEVA. C'est en général le cas dans les territoires plus denses (plus de courts déplacements)
- La moyenne pour l'ensemble de la CCPEVA est semblable à celle de la Haute-Savoie

# L'intensité de la mobilité



**Nombre moyen de déplacements par personne et par jour, selon genre et classes d'âge**

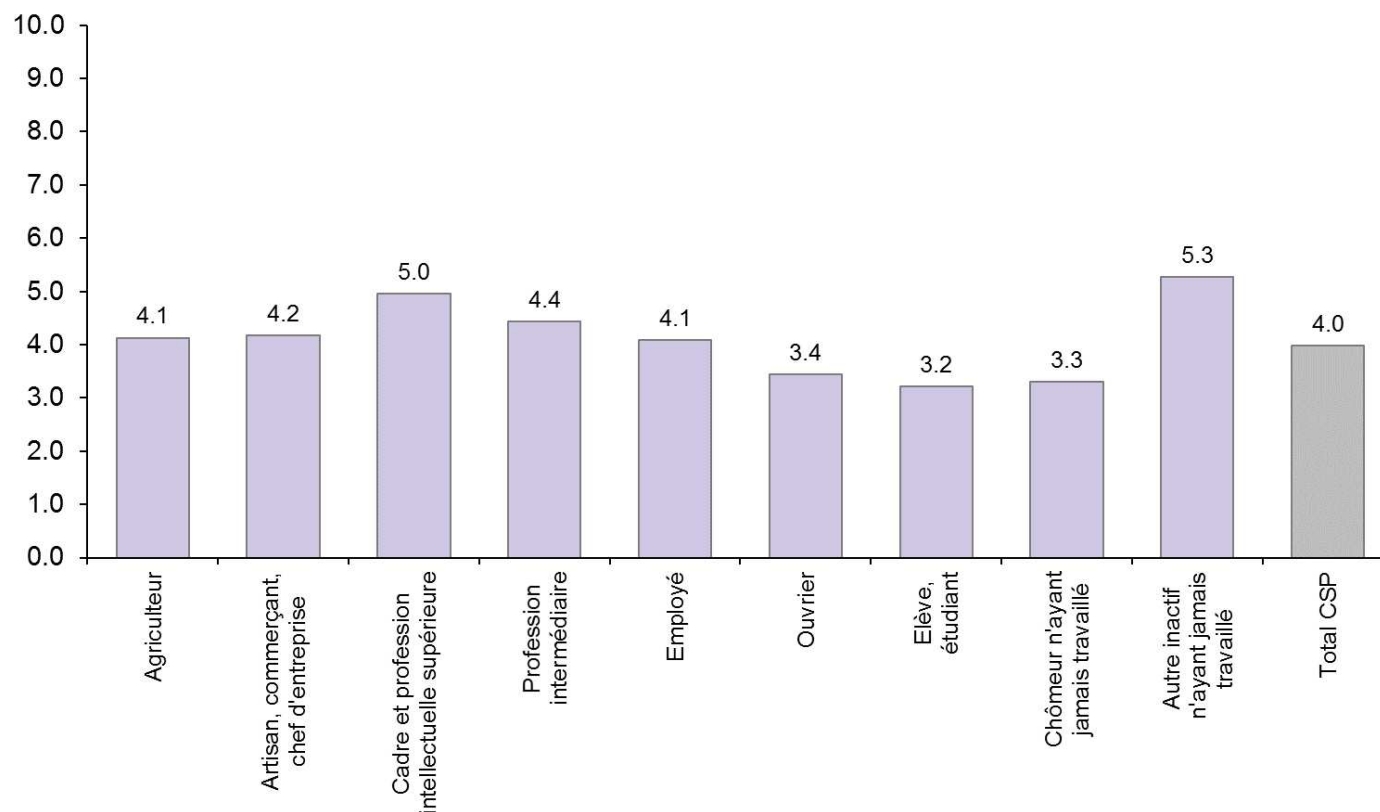


- Femmes et hommes sont équitablement mobiles
- Les actifs (25-74 ans) sont les plus mobiles parmi les différentes classes d'âge
- Parmi les 75 ans et plus, le nombre moyen de déplacements par jour n'est que de 2

# L'intensité de la mobilité



**Nombre moyen de déplacements par personne et par jour, selon CSP**

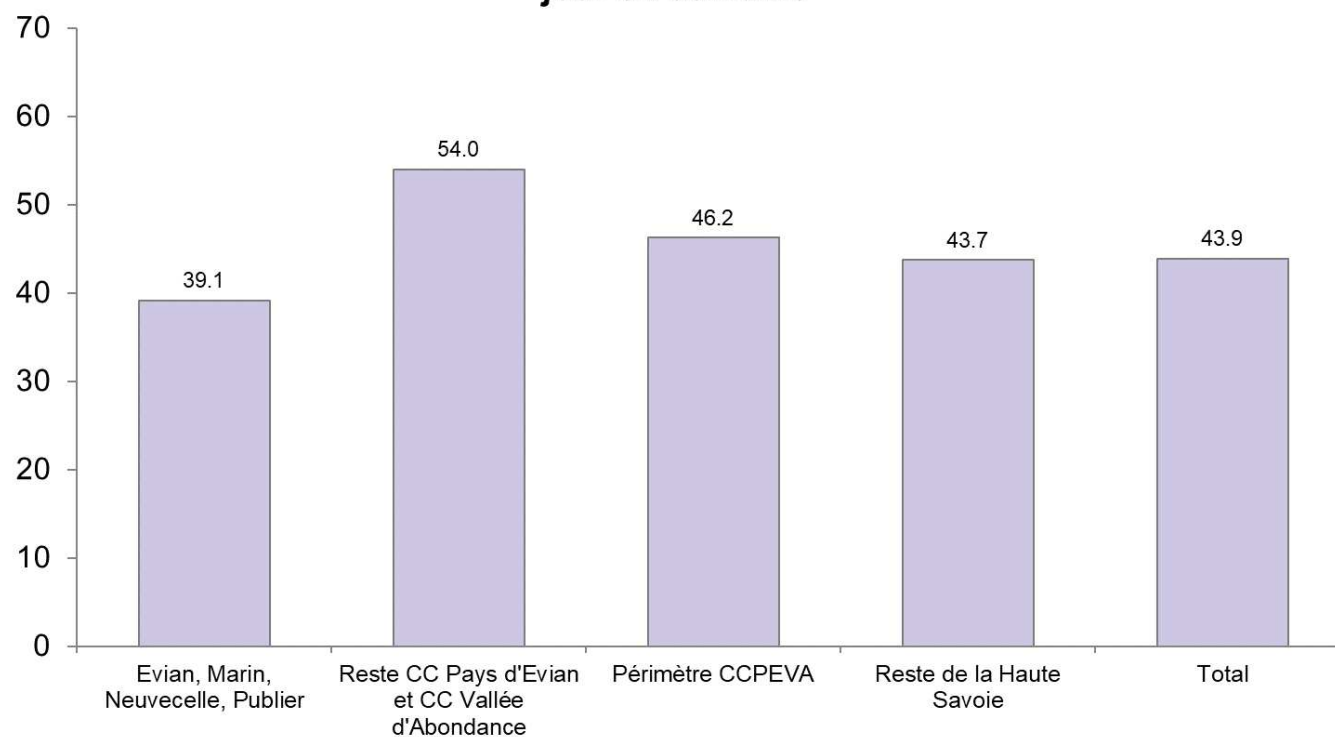


- Les CSP + sont les plus grands demandeurs de mobilité
- A l'inverse, les étudiants et les ouvriers sont les moins mobiles

# L'intensité de la mobilité



**Distance moyenne totale (en km) parcourue par personne et par jour en semaine**

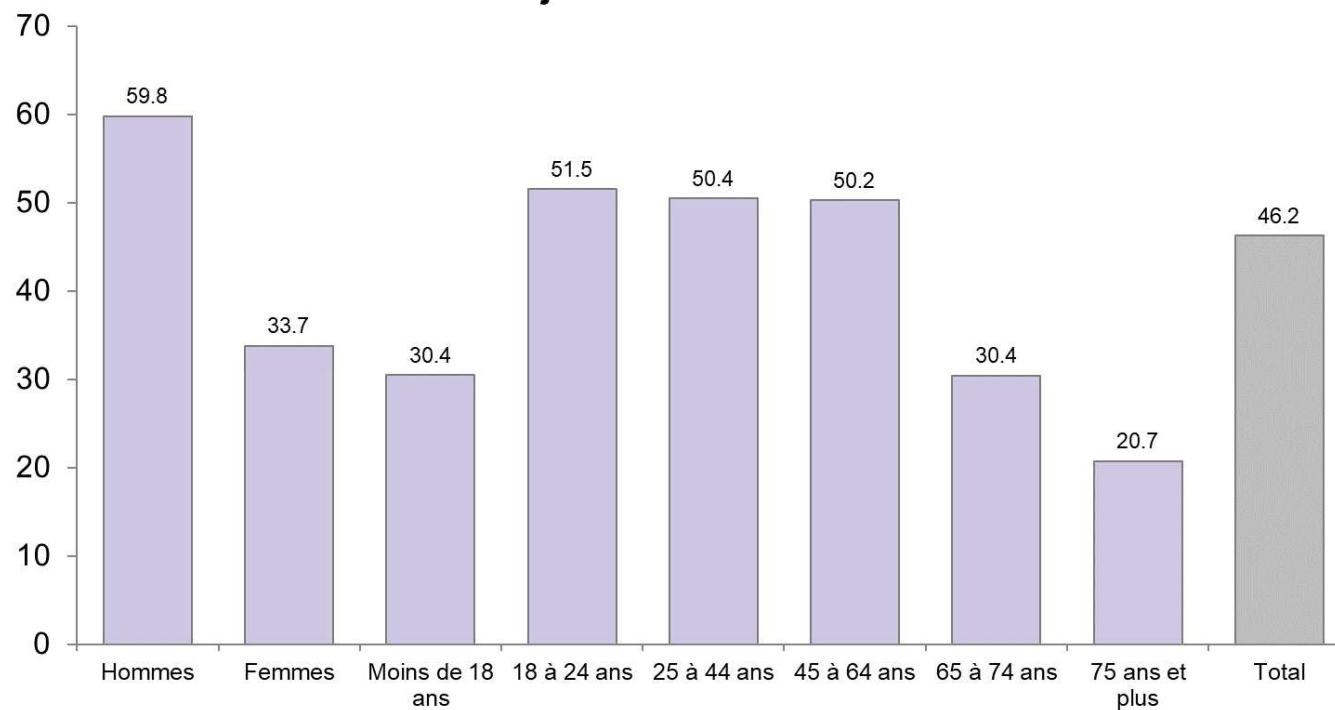


- Une distance moyenne parcourue par personne importante. Elle s'élève à 46,2 km pour le périmètre CCPEVA soit plus que la moyenne départementale (43.9)

# L'intensité de la mobilité



**Distance moyenne totale (en km) parcourue par personne et par jour en semaine**



- Malgré un nombre de déplacements équivalents, les hommes parcourent des distances plus longues
- Les jeunes actifs parcourent les distances les plus longues tandis que les 75 ans et plus enregistrent des distances les plus faibles



C.

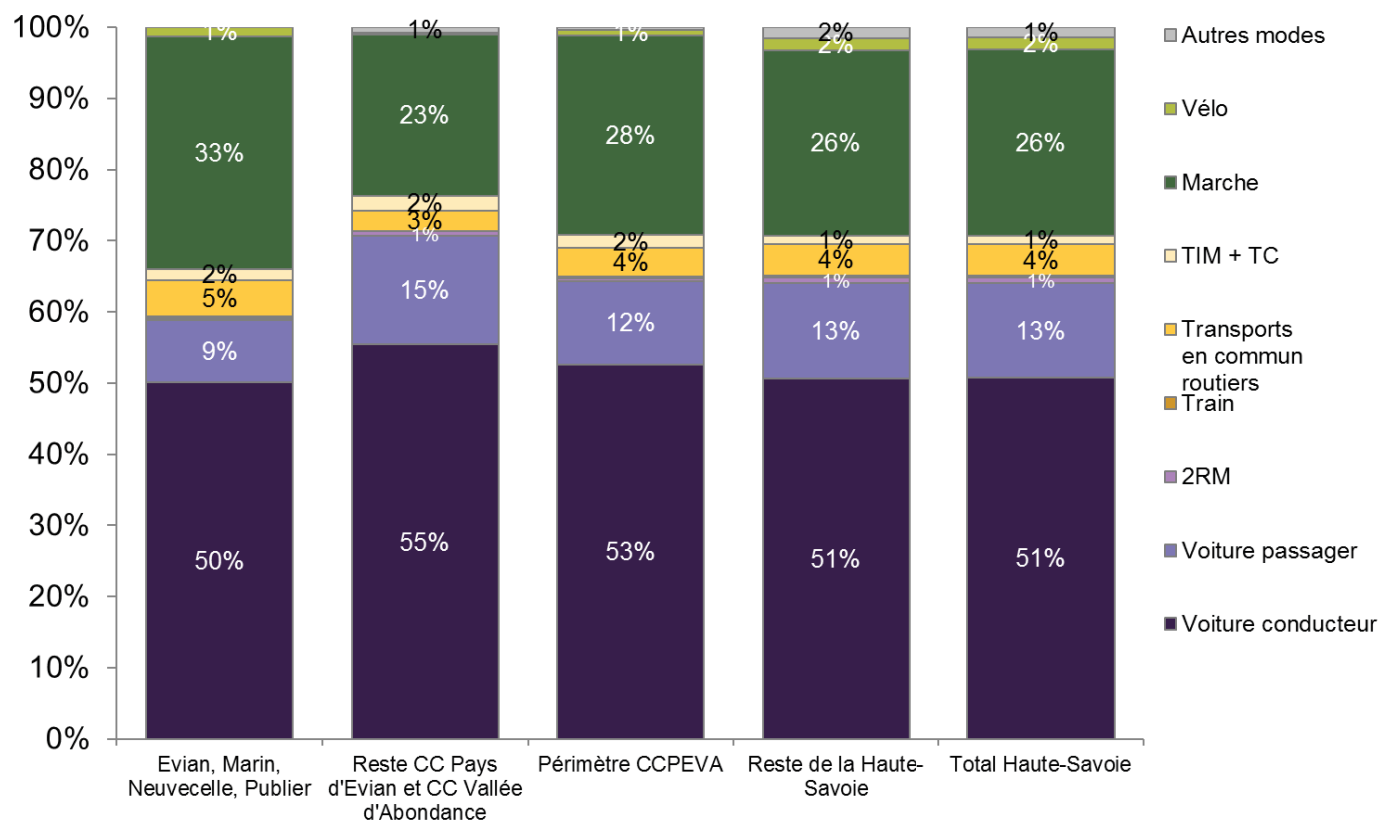


Les pratiques

# Les pratiques



Répartition modale en % des déplacements

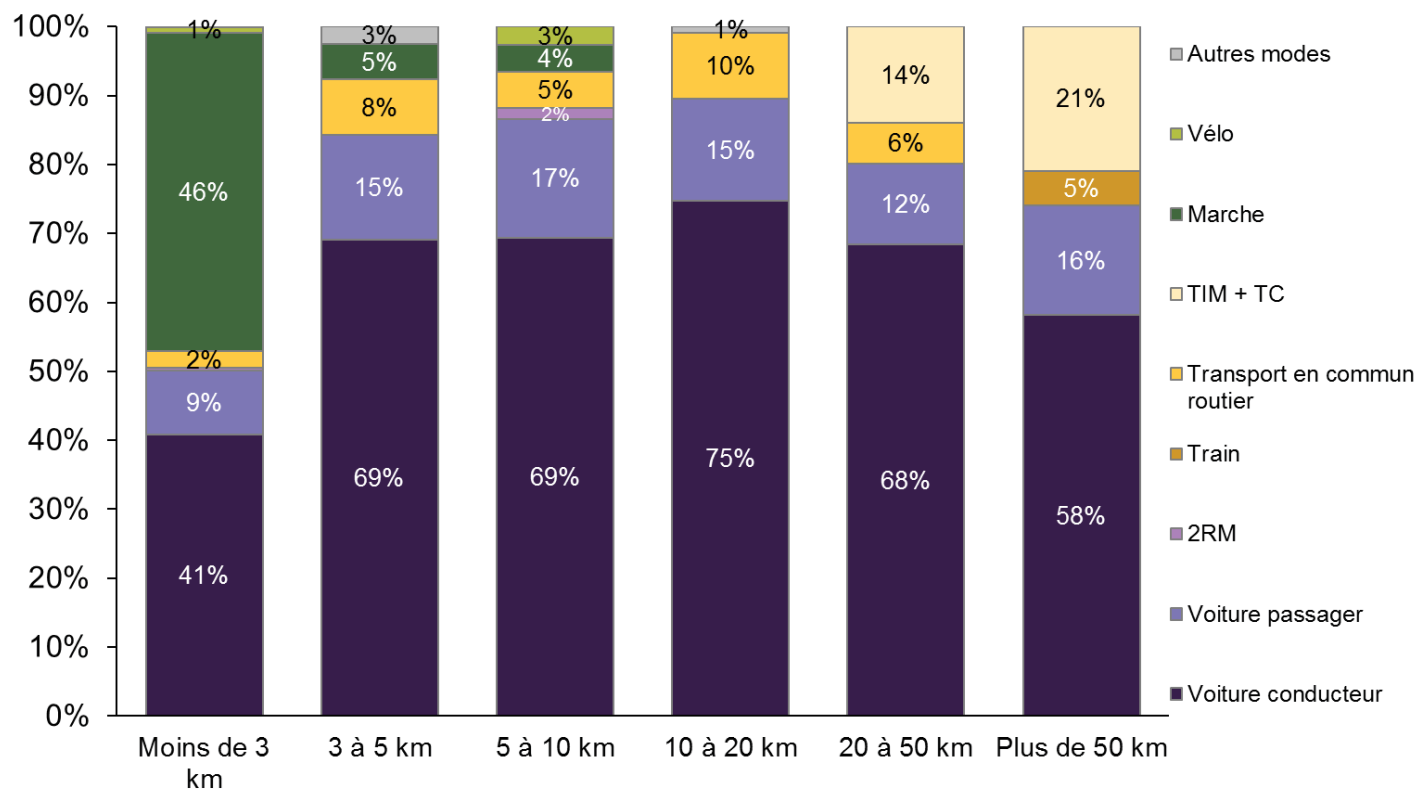


- La voiture (conducteur et passager) comme mode largement privilégié pour les déplacements
- La marche est plus pratiquée dans les zones urbaines (Evian, etc.)
- La part des transports en commun est très faible, le train est inexistant

# Les pratiques



**Répartition modale des déplacements selon la distance parcourue**  
**Périmètre CCPEVA**

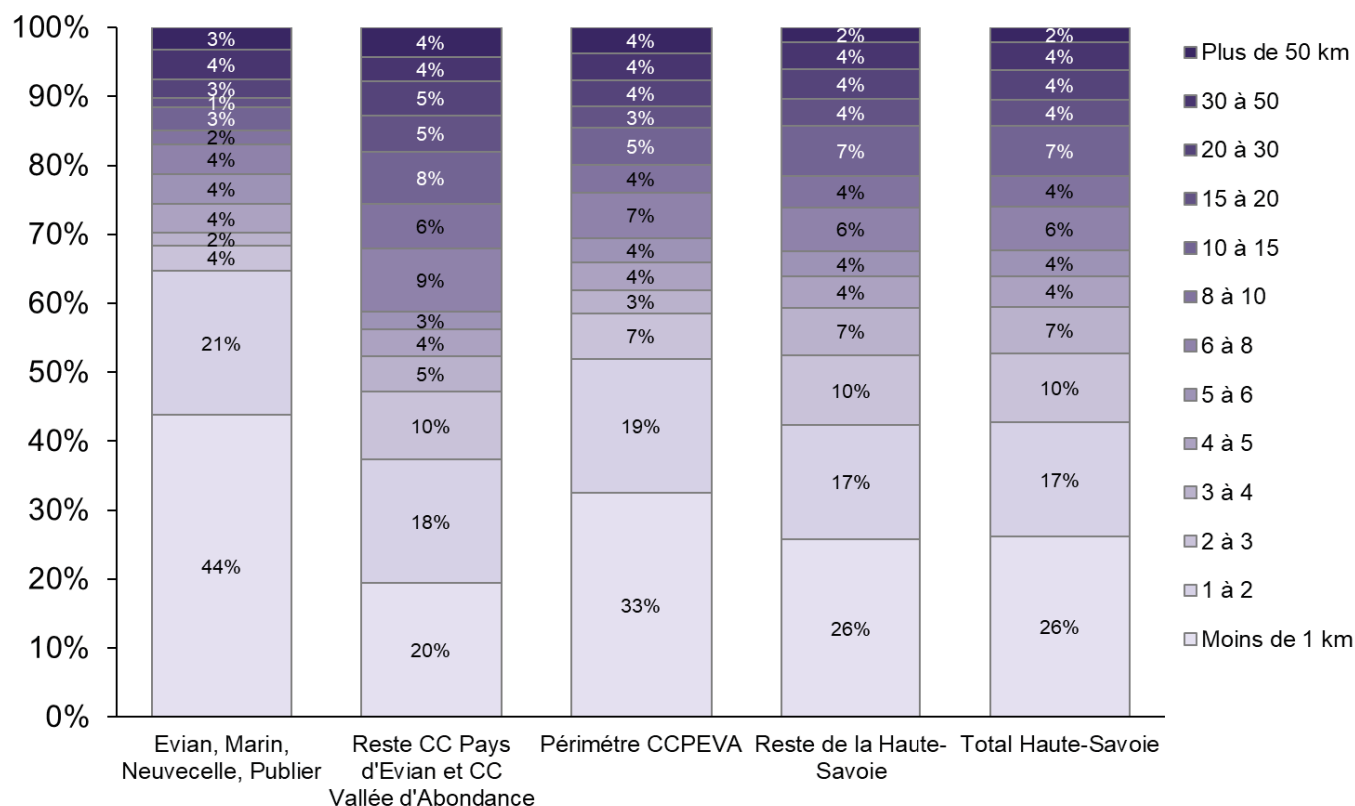


- La voiture représente la majorité des distances de déplacement, que cela soit comme conducteur ou passager
- La formule TIM + TC est privilégiée lors des longues distances
- La marche surtout, mais également les 2RM et le vélo sont principalement utilisés pour les courtes distances

# Les pratiques



## Répartition des déplacements selon les classes de distances

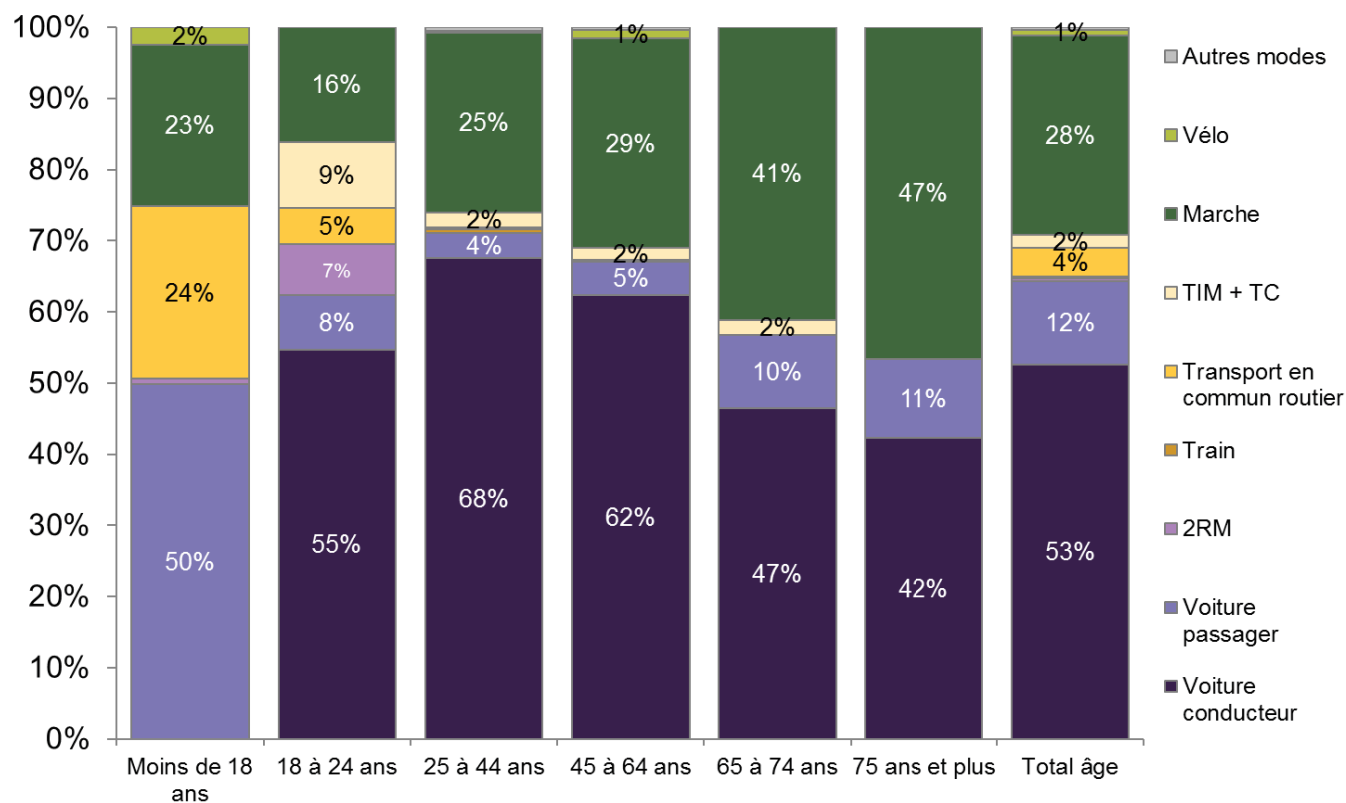


- La majorité des déplacements réalisés par les habitants de CCPEVA sont courts !
- A Evian, 65% d'entre eux font moins de 2 km. Dans le reste du secteur, cette part est tout de même de 38 %

# Les pratiques



Répartition modale des déplacements selon les classes d'âge

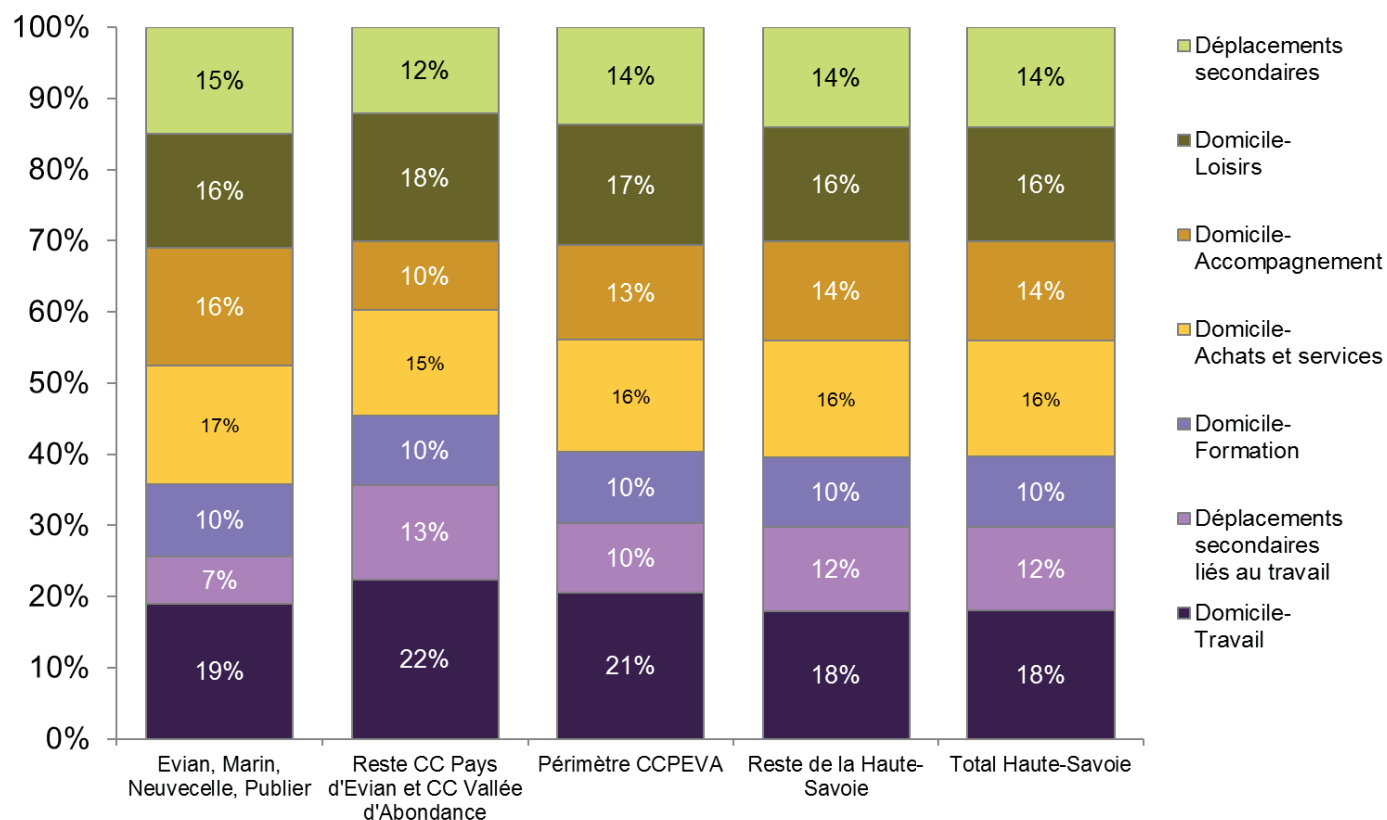


- On note une utilisation un peu moins marquée de la voiture quand l'âge augmente
- Avec l'entrée dans la vie active (tranche 18-24 ans), les personnes abandonnent la voiture en tant que passager ainsi que les TC tandis que la voiture augmente parallèlement

# Les pratiques



Répartition des motifs combinés en % des déplacements

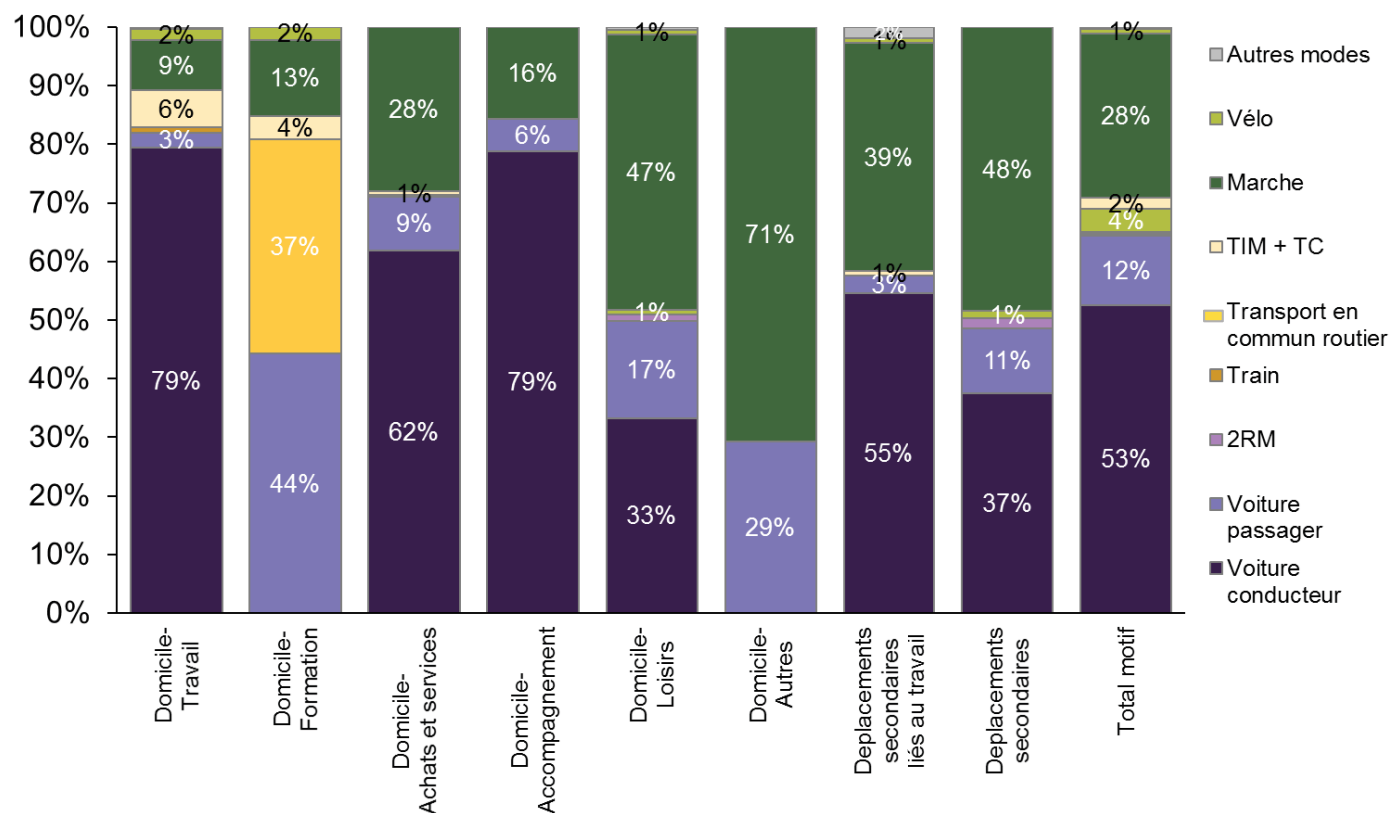


- Le travail, les loisirs et les achats et services sont les principaux motifs des déplacements > 60%
- Entre les 2 découpages de la CCPEVA, on observe que le travail occupe une part moindre dans la zone littorale (Evian, Marin, Neuvecelle, Publier)

# Les pratiques



**Répartition modale selon les motifs combinés  
Périmètre CCPEVA**

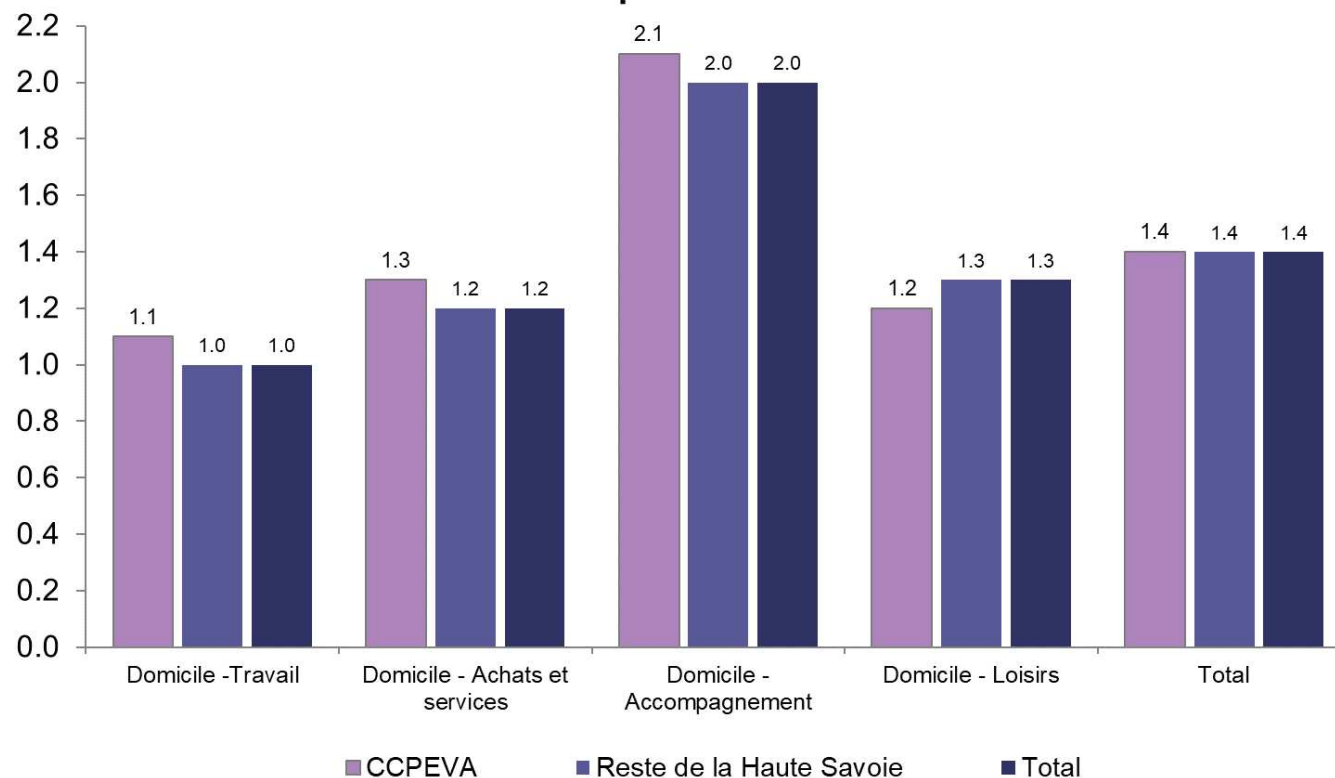


- Une présence importante de la voiture (50 % du total), mais plus faible pour les loisirs qui sont fréquemment réalisés à proximité
- L'importance des TC routiers et de la voiture passager pour le motif domicile-formation (18-24 ans)
- Presque 30% des déplacements à pied au total, en particulier pour les loisirs et les déplacements secondaires

# Les pratiques



**Taux d'occupation des véhicules selon le motif combiné du déplacement**



- Le taux d'occupation des voitures est faible pour le motif travail (1.1)
- Il est un peu plus élevé pour les loisirs (1.2) et, logiquement, pour l'accompagnement (2.1)



D.

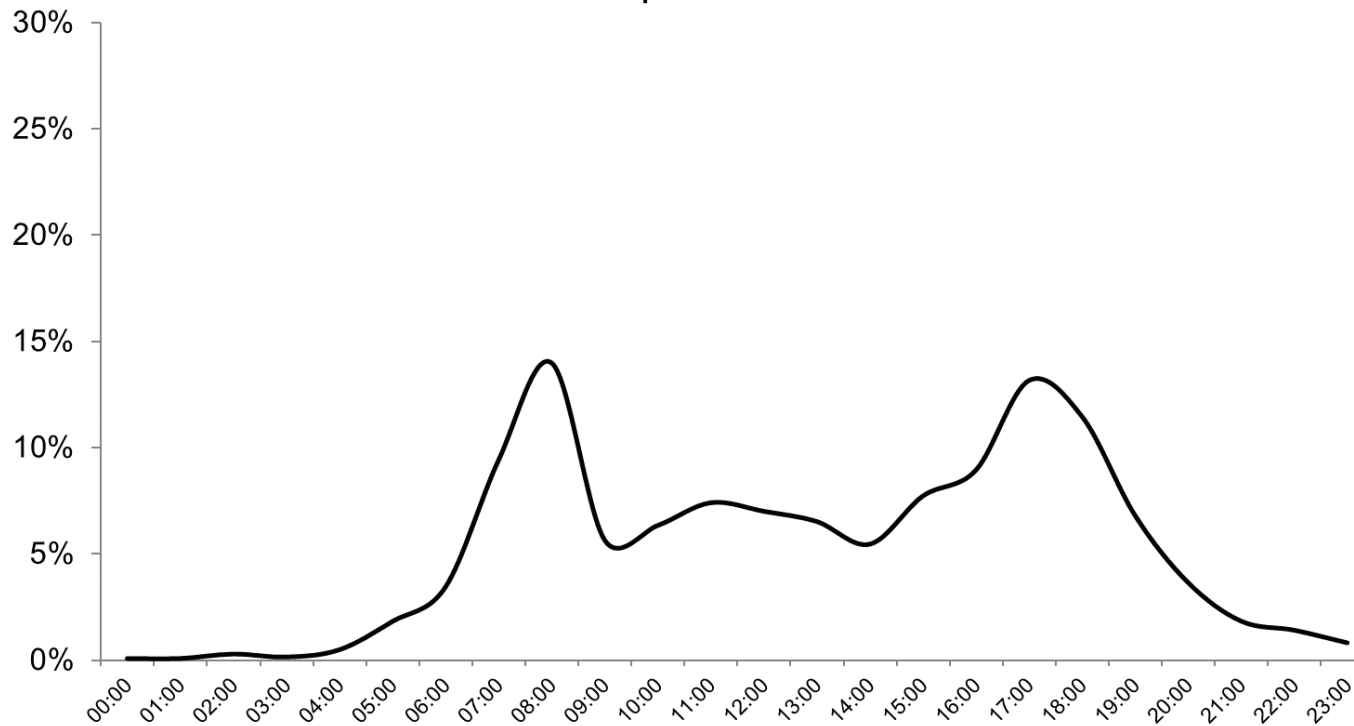


Les temporalités

# Les temporalités



Déplacements tous motifs – CCPEVA comme origine et/ou destination des déplacements

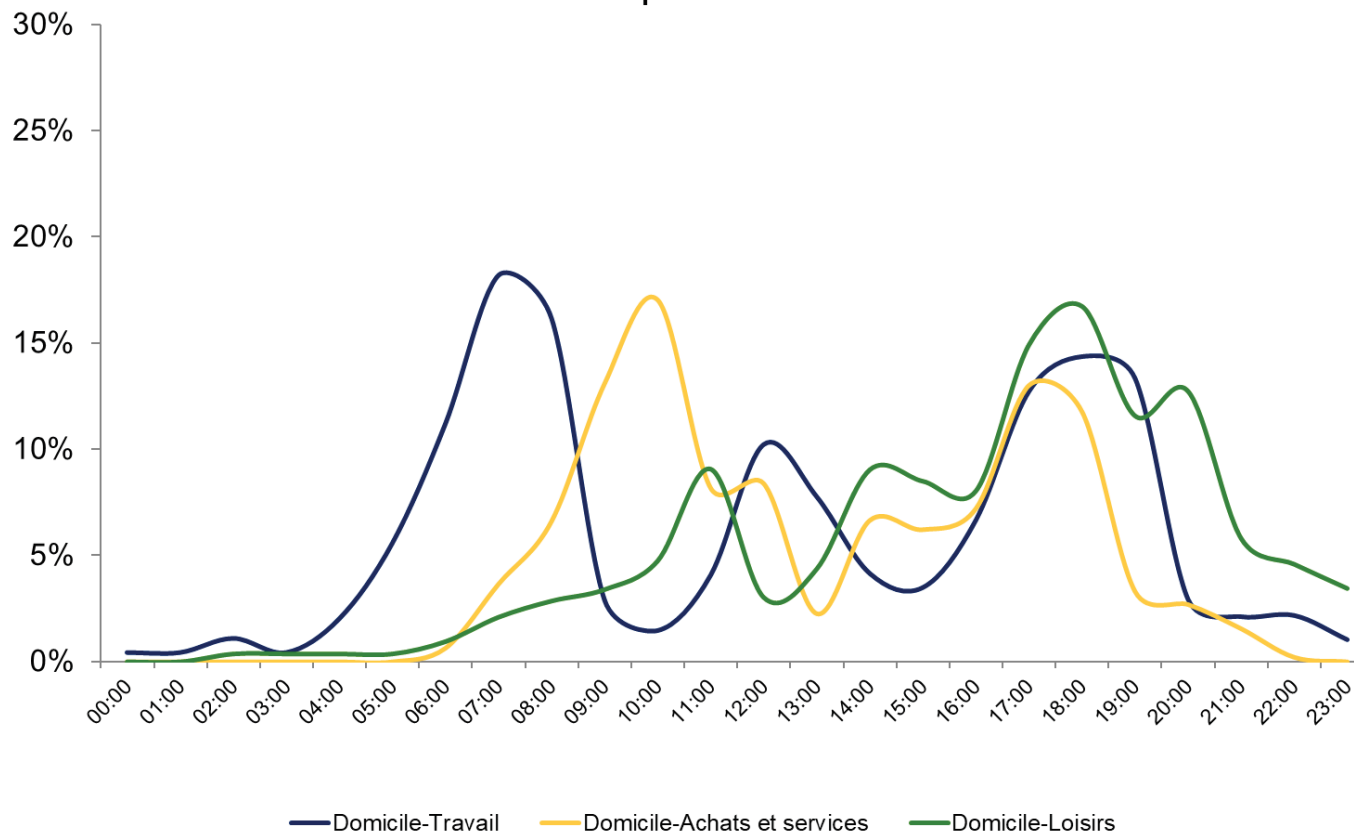


- Le profil horaire des déplacements présente une courbe traditionnelle
- Un premier pic aux alentours de 8h00 représente les pendulaires (motif travail) du matin et un autre vers 17h30 ceux du soir
- Entre deux, les motifs loisirs, achats et services par exemple, sont représentés

# Les temporalités



Profil horaire des déplacements – CCPEVA comme origine et/ou destination des déplacements



- Domicile - Travail : 3 pics à respectivement 8h, 12h et 18h, soit les débuts et fins des demi-journées et journées
- Domicile - Achats et services : un pic en milieu de matinée et un autre en fin d'après midi, celui-ci s'ajoutant au déplacements domicile - travail
- Domicile - Loisirs : 2 légers pics en fin de matinée et en début d'après-midi, puis un maximum en fin de journée, s'ajoutant encore aux 2 autres catégories

E.

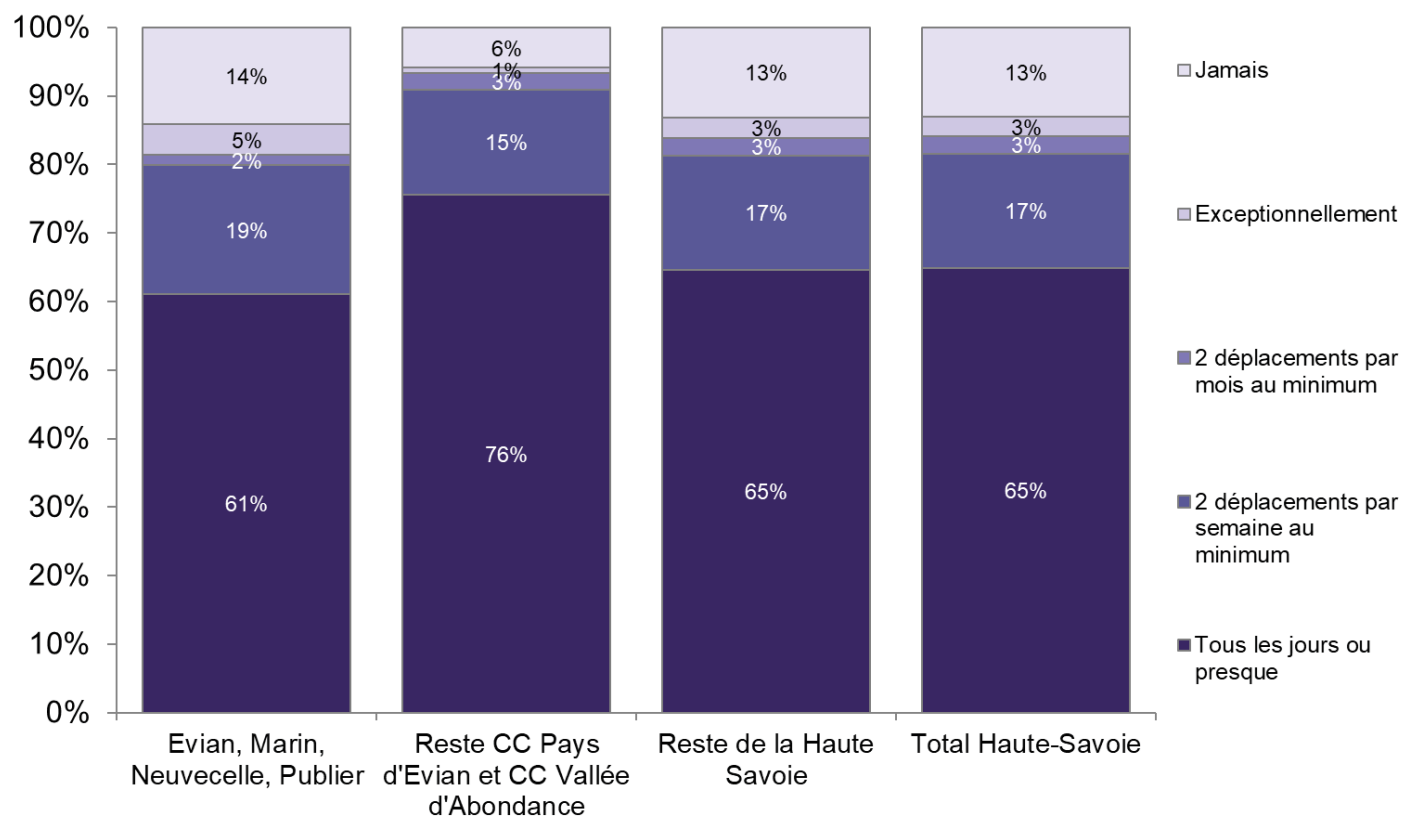


Habitudes et opinions

# Les habitudes et opinions



**Fréquence d'utilisation de la voiture en tant que conducteur en semaine, en % des 18 ans et plus**

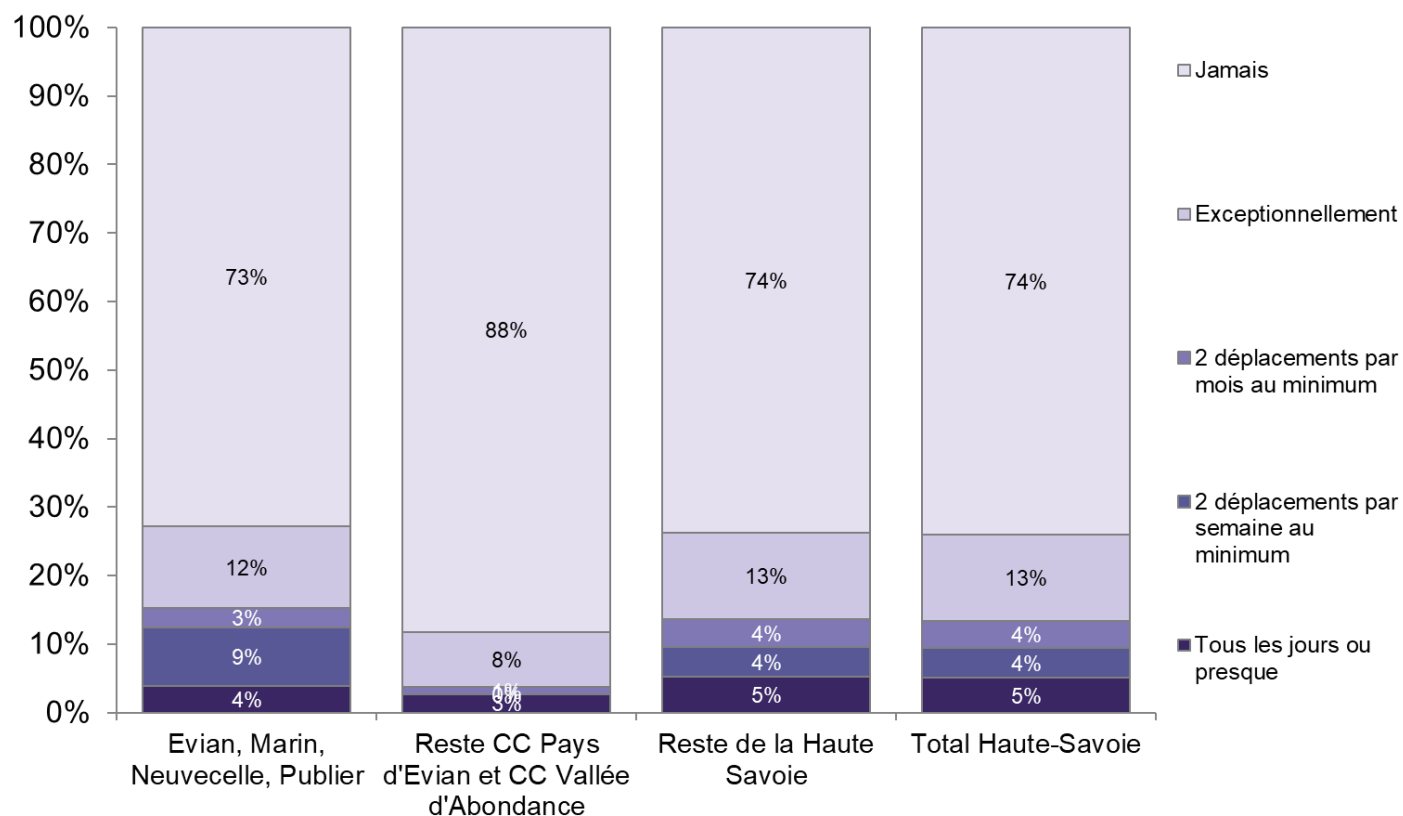


- Les questions posées sur les habitudes confirment l'important réflexe d'usage de la voiture dans le territoire de la CCPEVA

# Les habitudes et opinions



**Fréquence d'utilisation des transports en commun en semaine, en % des 18 ans et plus**

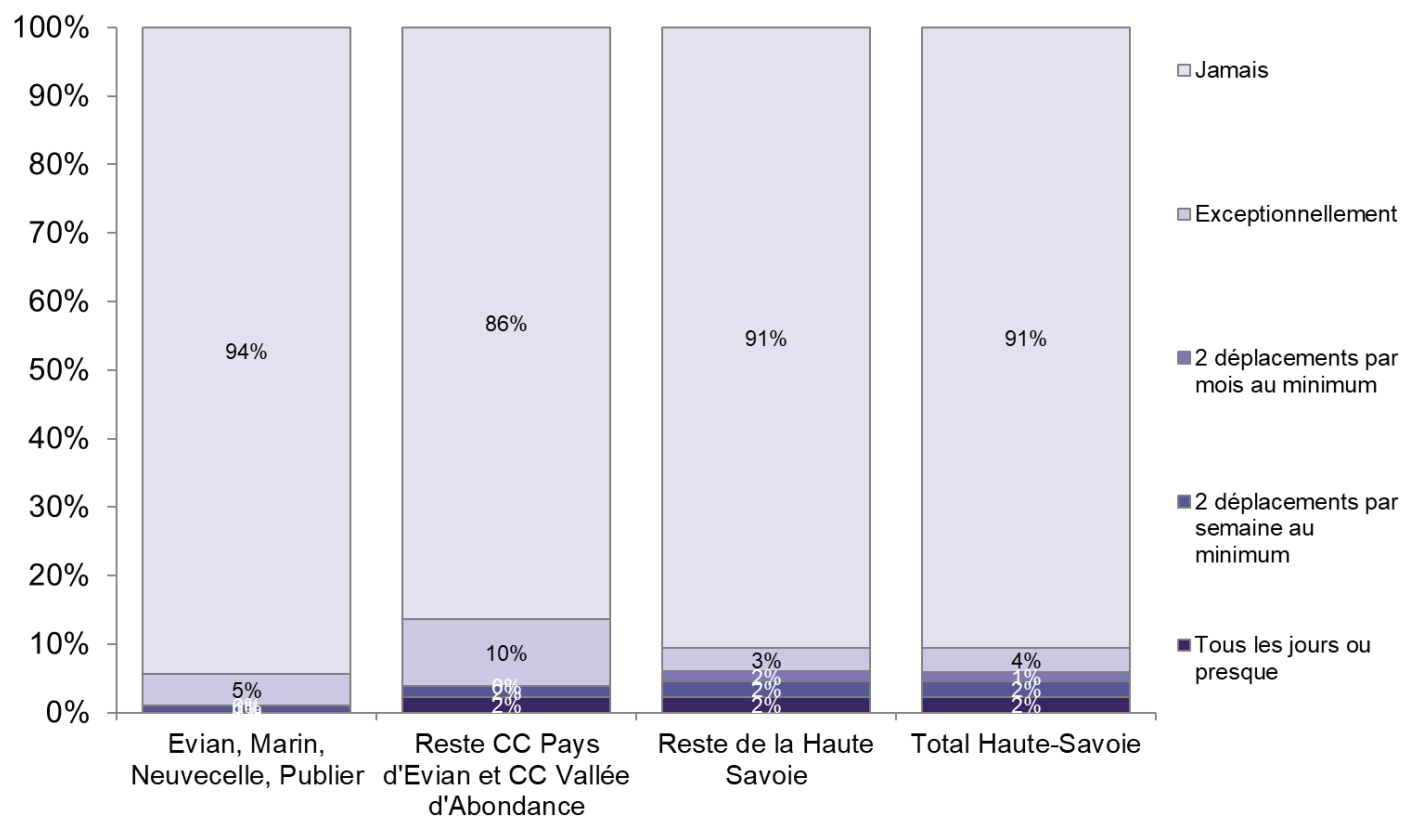


- Ces mêmes questions soulignent une place marginale des TC dans les modes de vie des résidents
- Même à Evian, 73% des enquêtés de plus de 18 ans déclarent ne jamais les utiliser (même pas exceptionnellement)

# Les habitudes et opinions



**Fréquence d'utilisation d'un deux-roues motorisé en semaine, en % des 18 ans et plus**

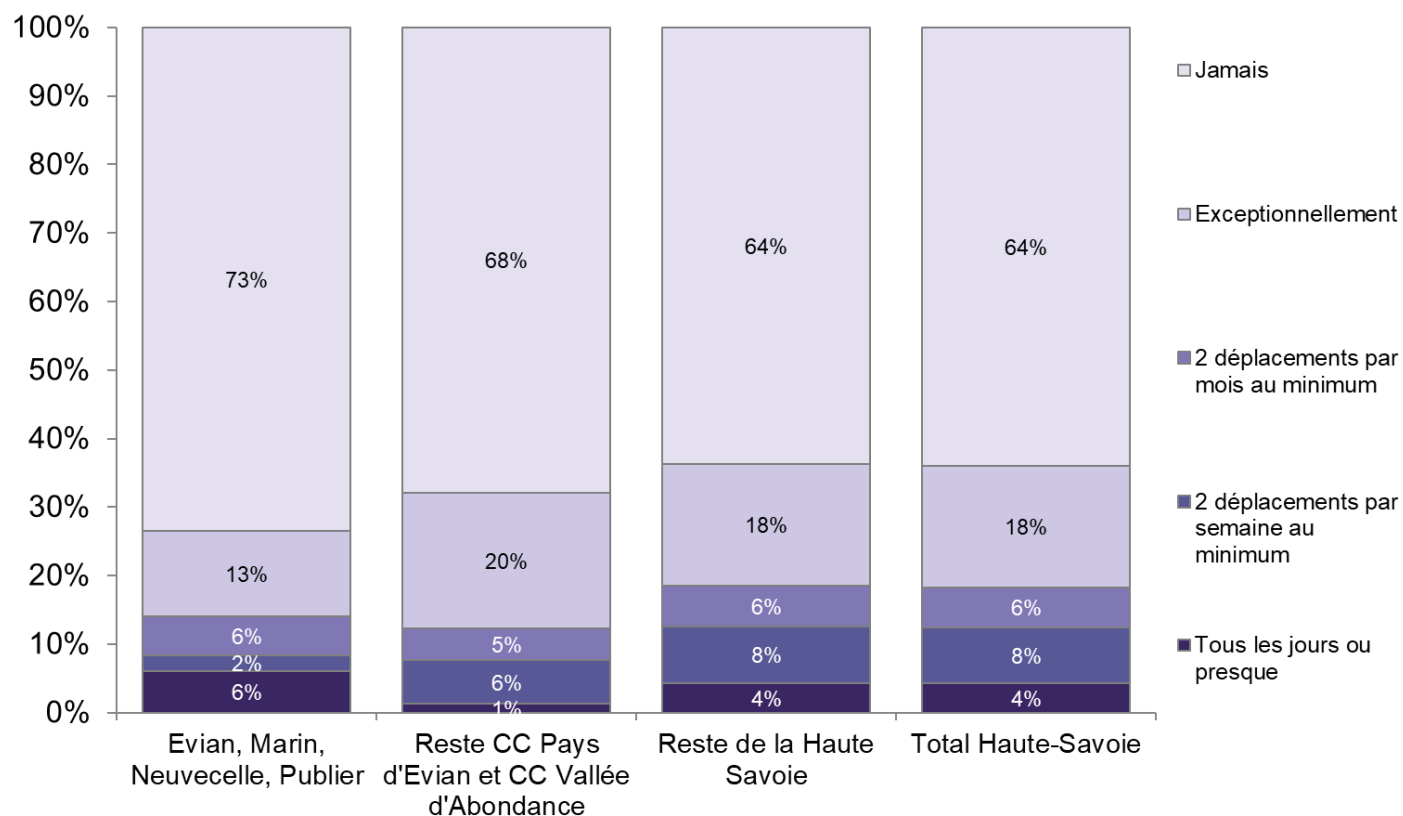


- Les deux-roues motorisés sont très peu présents dans les habitudes des résidents
- On note tout de même un usage un peu plus important dans la partie la moins dense du territoire

# Les habitudes et opinions



Fréquence d'utilisation du vélo en semaine, en % des 18 ans et plus



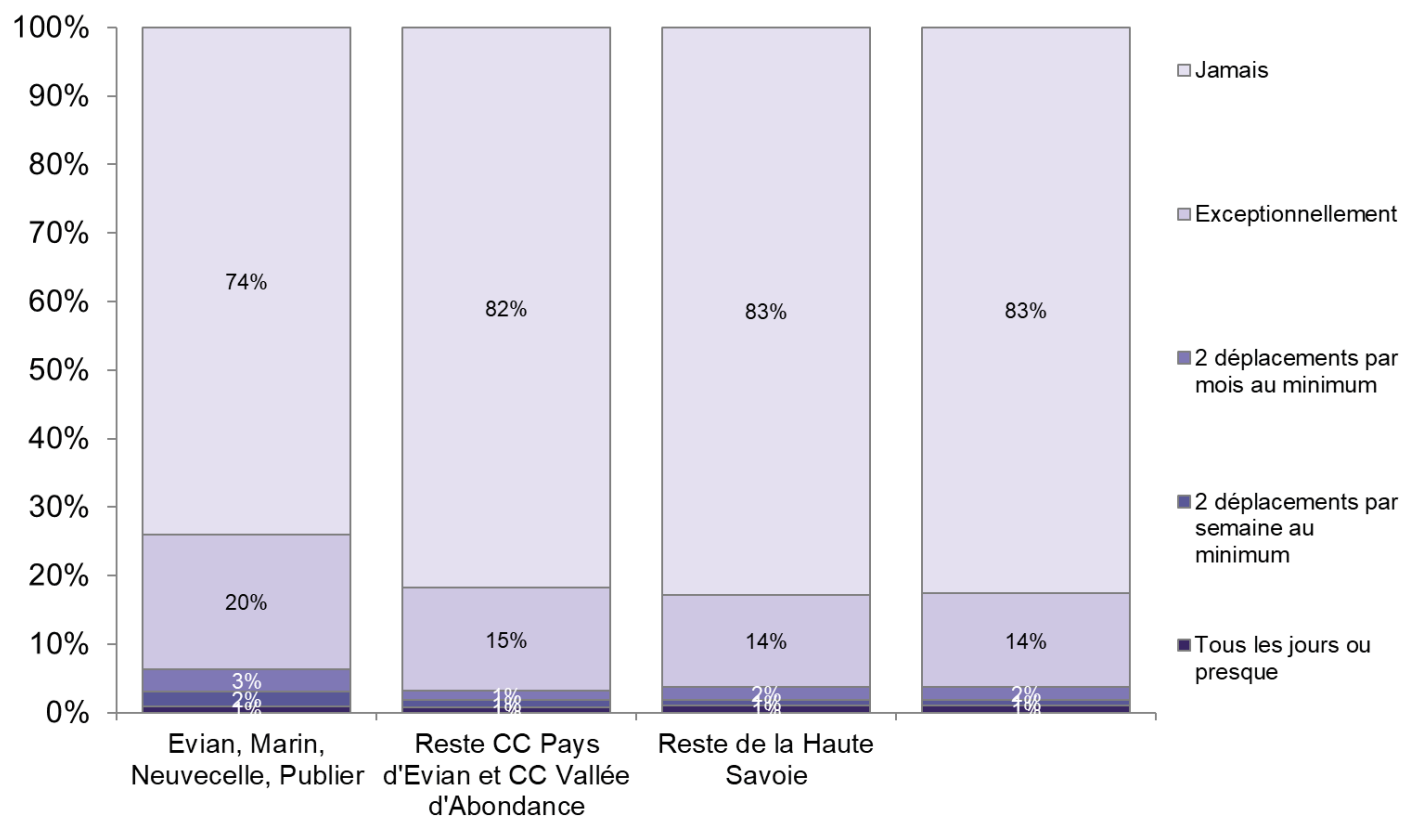
- Le vélo est également faiblement présent
- Parmi les habitants de la zone urbaine Evian-Publier, seuls 6% des 18 ans et plus déclarent l'utiliser tous les jours ou presque



# Les habitudes et opinions



**Fréquence de pratique du covoiturage en semaine, en % des 18 ans et plus**

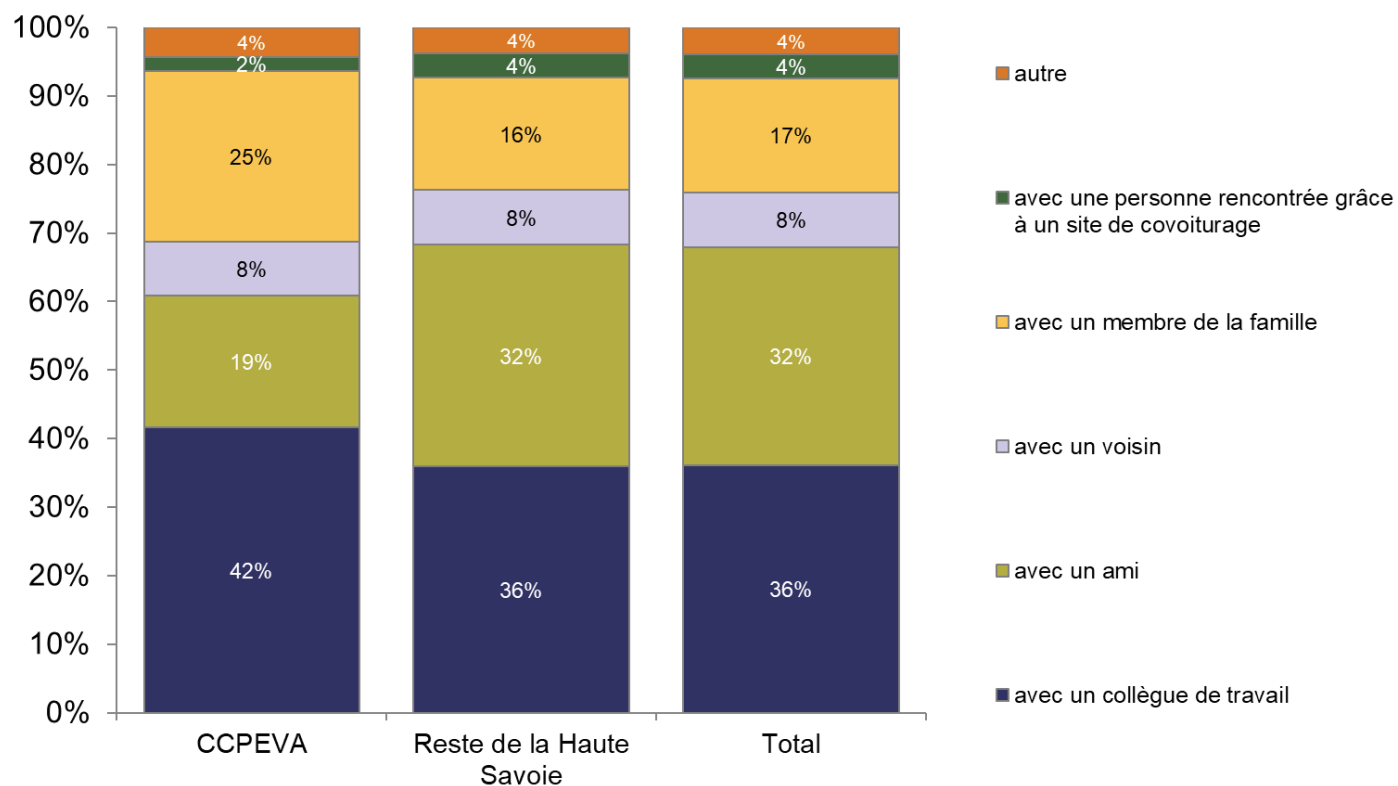


- Le covoiturage est peu utilisé
- Entre 20% et 15% des résidents de la CCPEVA déclarent y avoir recours « exceptionnellement »

# Habitudes et opinions



**Covoitureur le plus fréquent, en % des 18 ans et plus pratiquant ce mode**

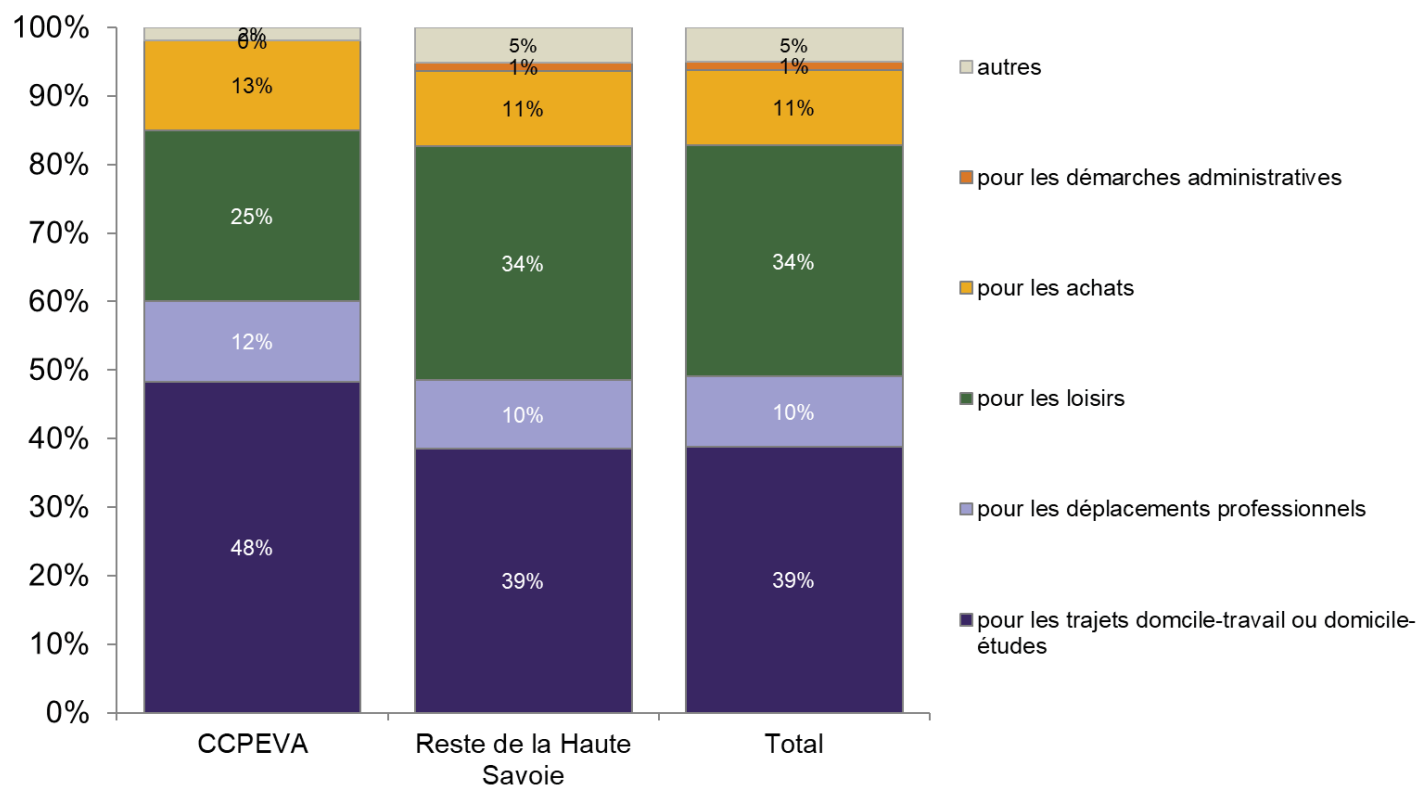


- Parmi ceux qui déclarent parfois pratiquer le covoiturage, 61% indique un ami ou un collègue de travail comme covoitureur le plus fréquent

# Habitudes et opinions



**Motif de covoiturage le plus fréquent, en % des 18 ans et plus pratiquant ce mode**

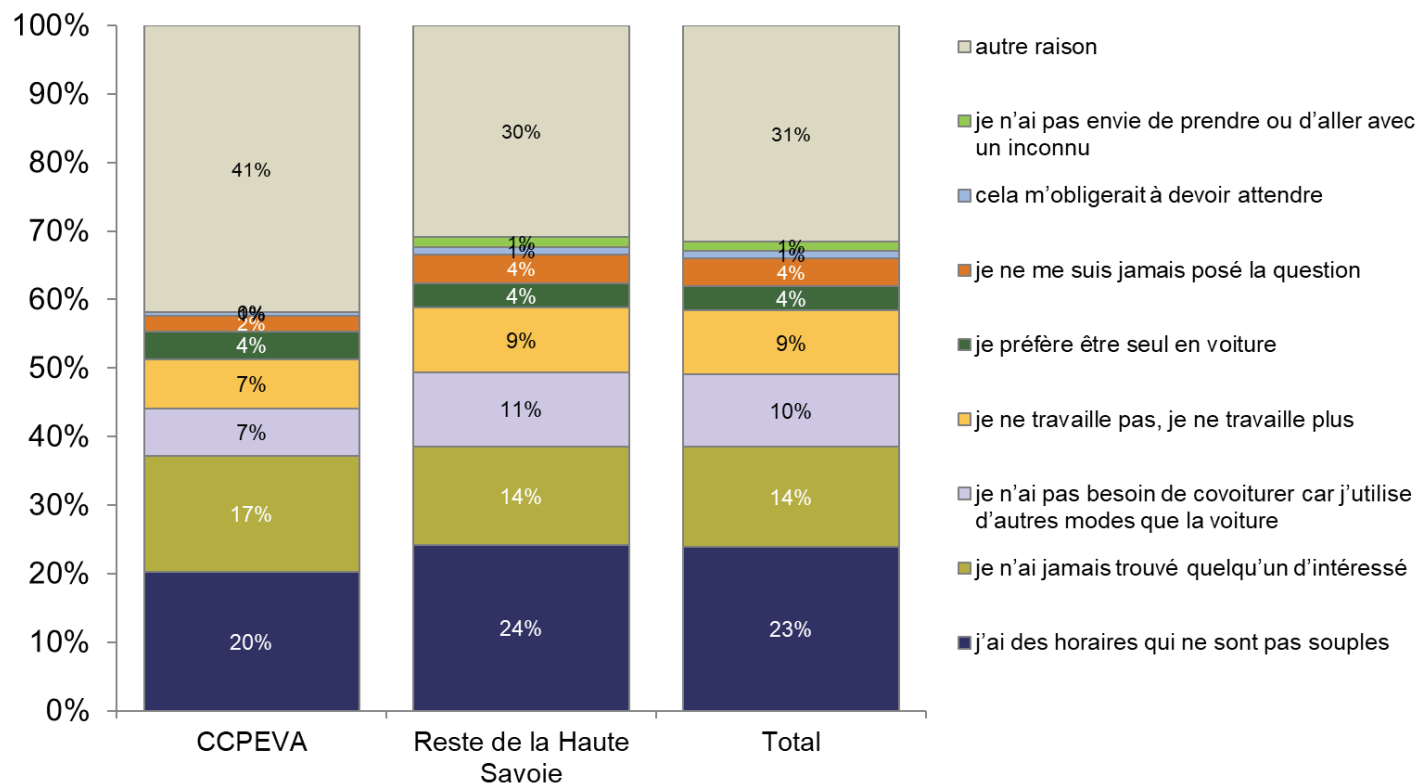


- Les déplacements pour le travail ou les études sont ceux qui semblent le plus fréquemment réalisés en covoiturage par les résidents de la CCPEVA

# Habitudes et opinions



**Raisons de ne pas pratiquer le covoiturage, en % des 18 ans et plus**



- Les principaux obstacles à une pratique accrue du covoiturage semblent être relatifs aux horaires de travail
- Le manque de partenaire potentiel apparaît également dans les citations

F.



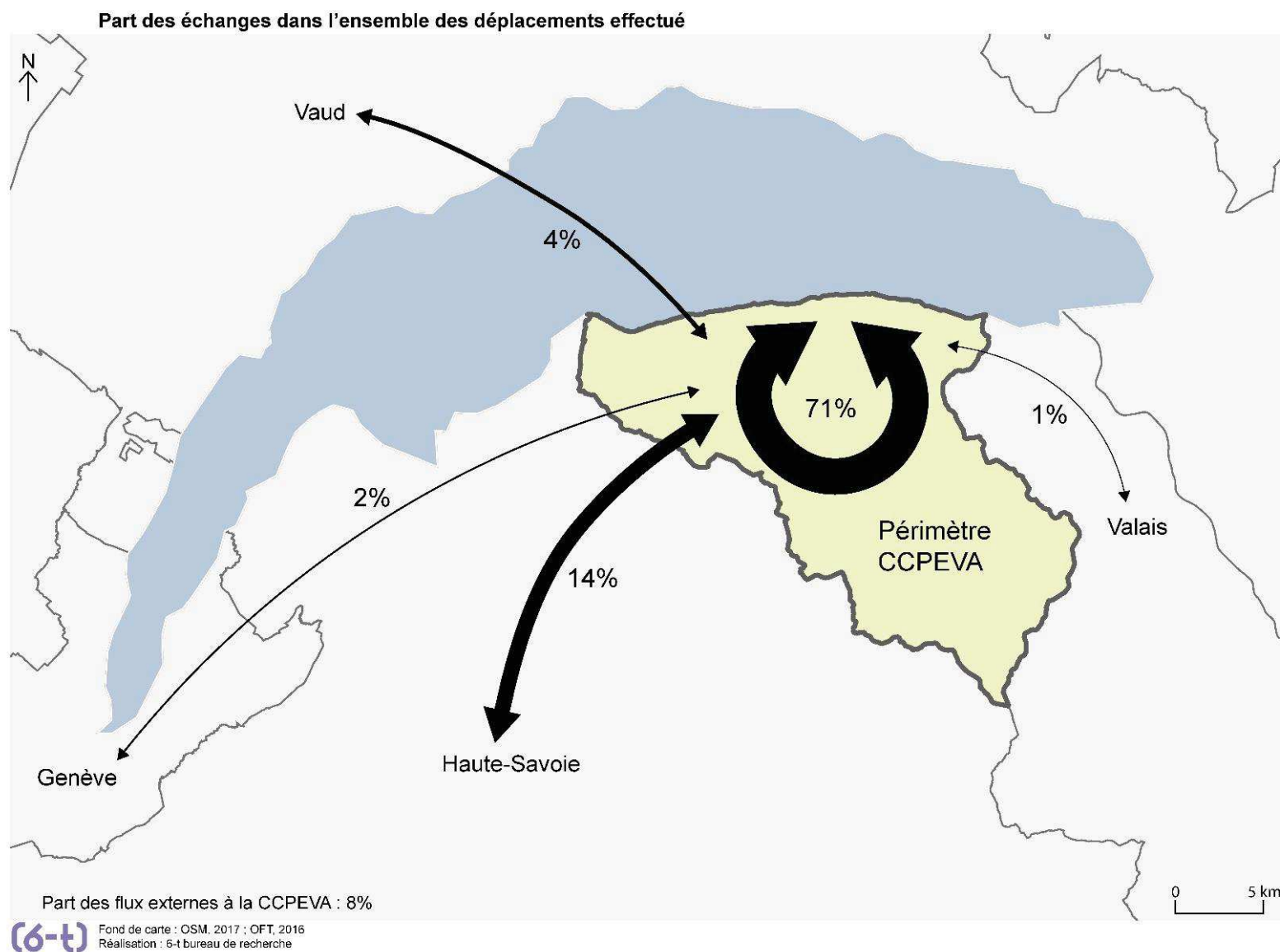
Les flux

# Les flux

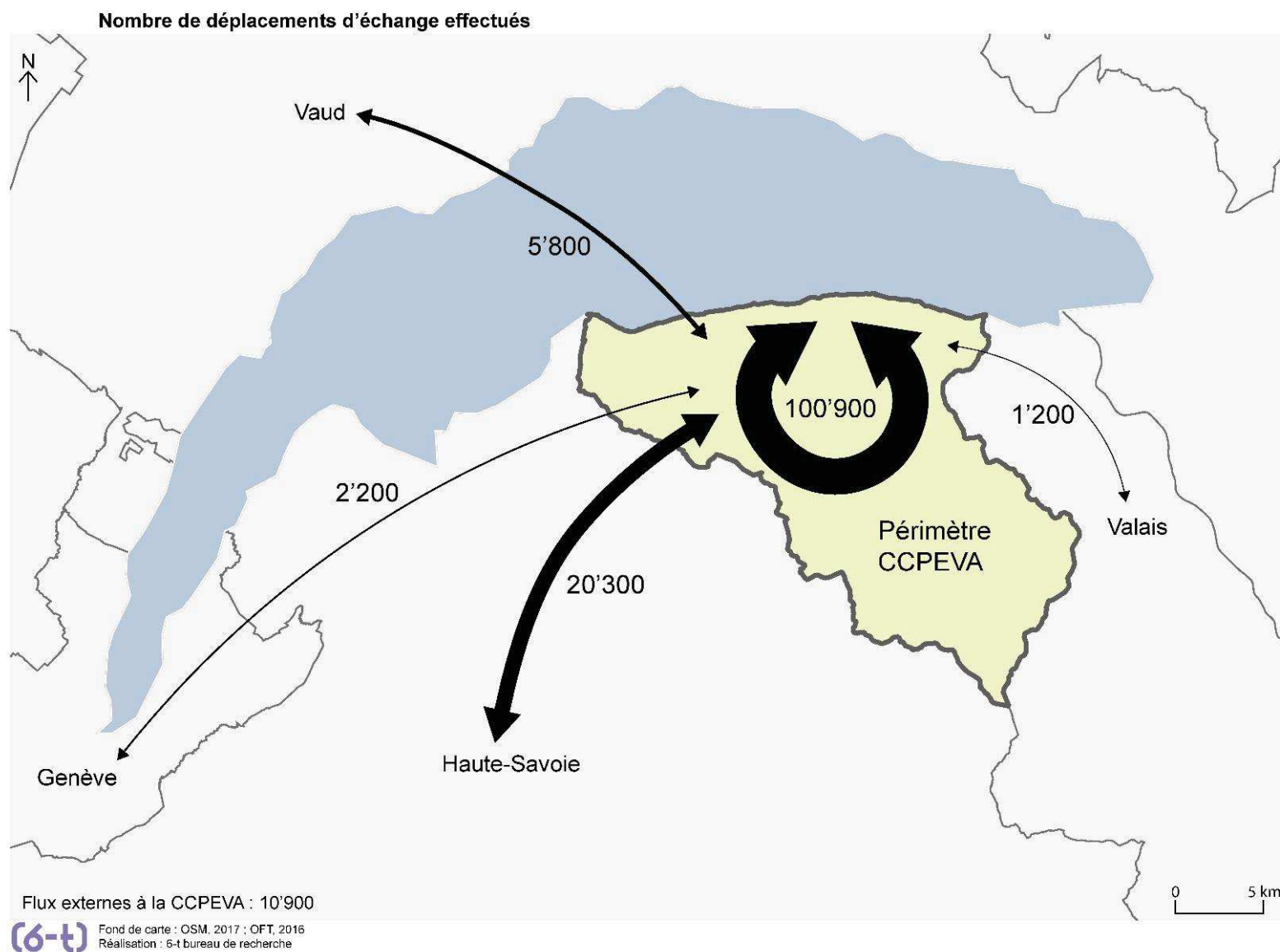


| Origines                                       | Destinations                      |                                                |                          |                    |             |            |             |                    |                     |
|------------------------------------------------|-----------------------------------|------------------------------------------------|--------------------------|--------------------|-------------|------------|-------------|--------------------|---------------------|
|                                                | Evian, Marin, Neuvécelle, Publier | Reste CC Pays d'Evian et CC Vallée d'Abondance | Reste de la Haute Savoie | Reste de la France | Vaud        | Valais     | Genève      | Reste de la Suisse | Toutes destinations |
| Evian, Marin, Neuvécelle, Publier              | 54'667                            | 4'659                                          | 5'256                    |                    | 1'617       | 410        | 940         |                    | 67'549              |
| Reste CC Pays d'Evian et CC Vallée d'Abondance | 4'442                             | 37'168                                         | 4'953                    |                    | 1'306       | 259        | 144         | 117                | 48'389              |
| Reste de la Haute Savoie                       | 5'391                             | 4'745                                          | 6'641                    |                    |             |            |             |                    | 16'777              |
| Reste de la France                             |                                   | 54                                             |                          | 163                |             |            |             |                    | 217                 |
| Vaud                                           | 1'617                             | 1'306                                          |                          |                    | 2'227       |            |             | 41                 | 5'191               |
| Valais                                         | 258                               | 259                                            |                          |                    |             | 165        |             |                    | 682                 |
| Genève                                         | 940                               | 144                                            |                          |                    |             |            | 1'079       |                    | 2'163               |
| Reste de la Suisse                             | 107                               | 115                                            |                          |                    |             |            | 0           | 535                | 757                 |
| Reste du monde                                 |                                   | 96                                             |                          |                    |             |            | 0           | 0                  | 96                  |
| <b>Toutes origines</b>                         | <b>67422</b>                      | <b>48546</b>                                   | <b>16850</b>             | <b>163</b>         | <b>5150</b> | <b>834</b> | <b>2163</b> | <b>693</b>         | <b>141'821</b>      |

# Les flux



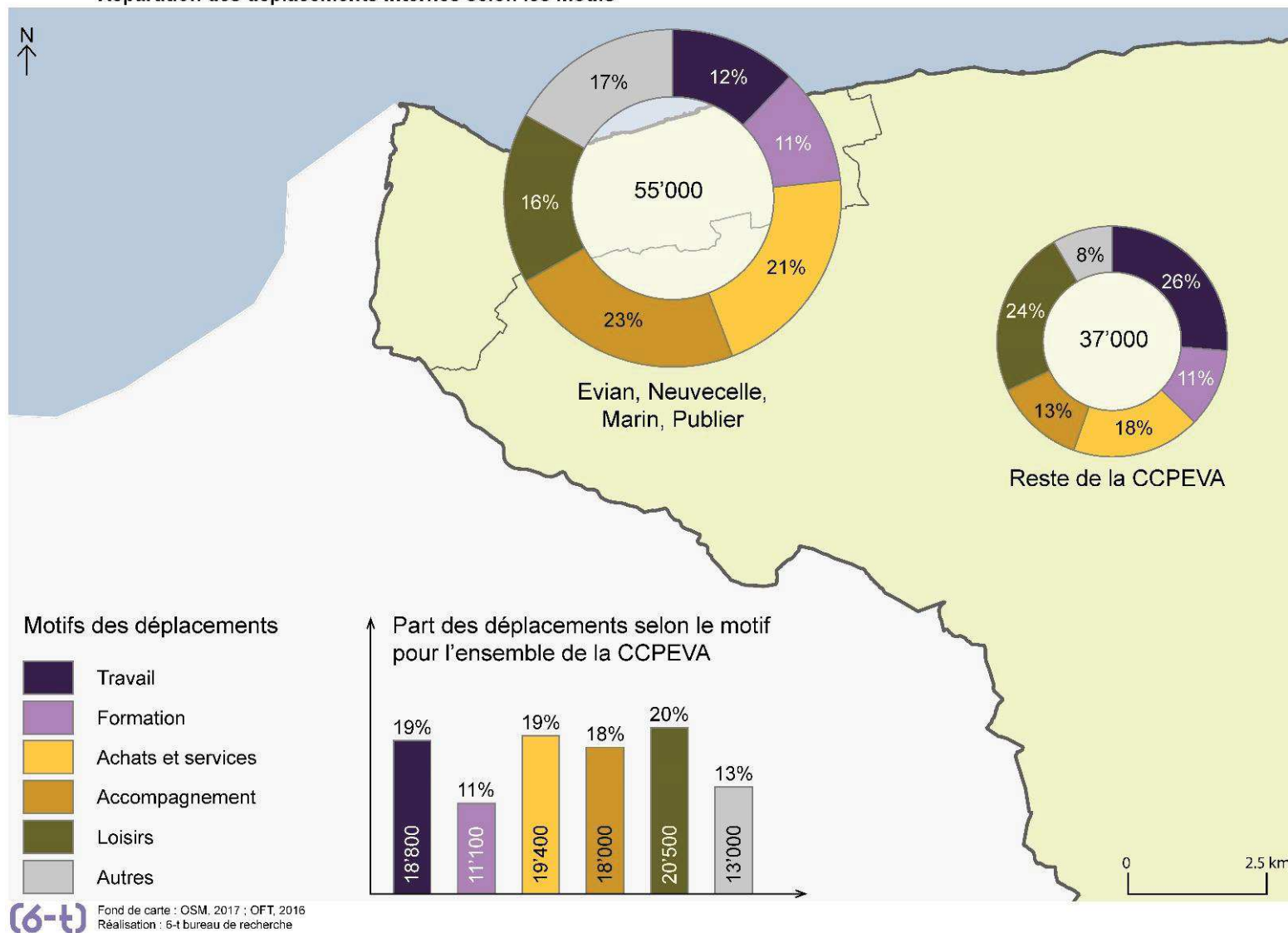
# Les flux



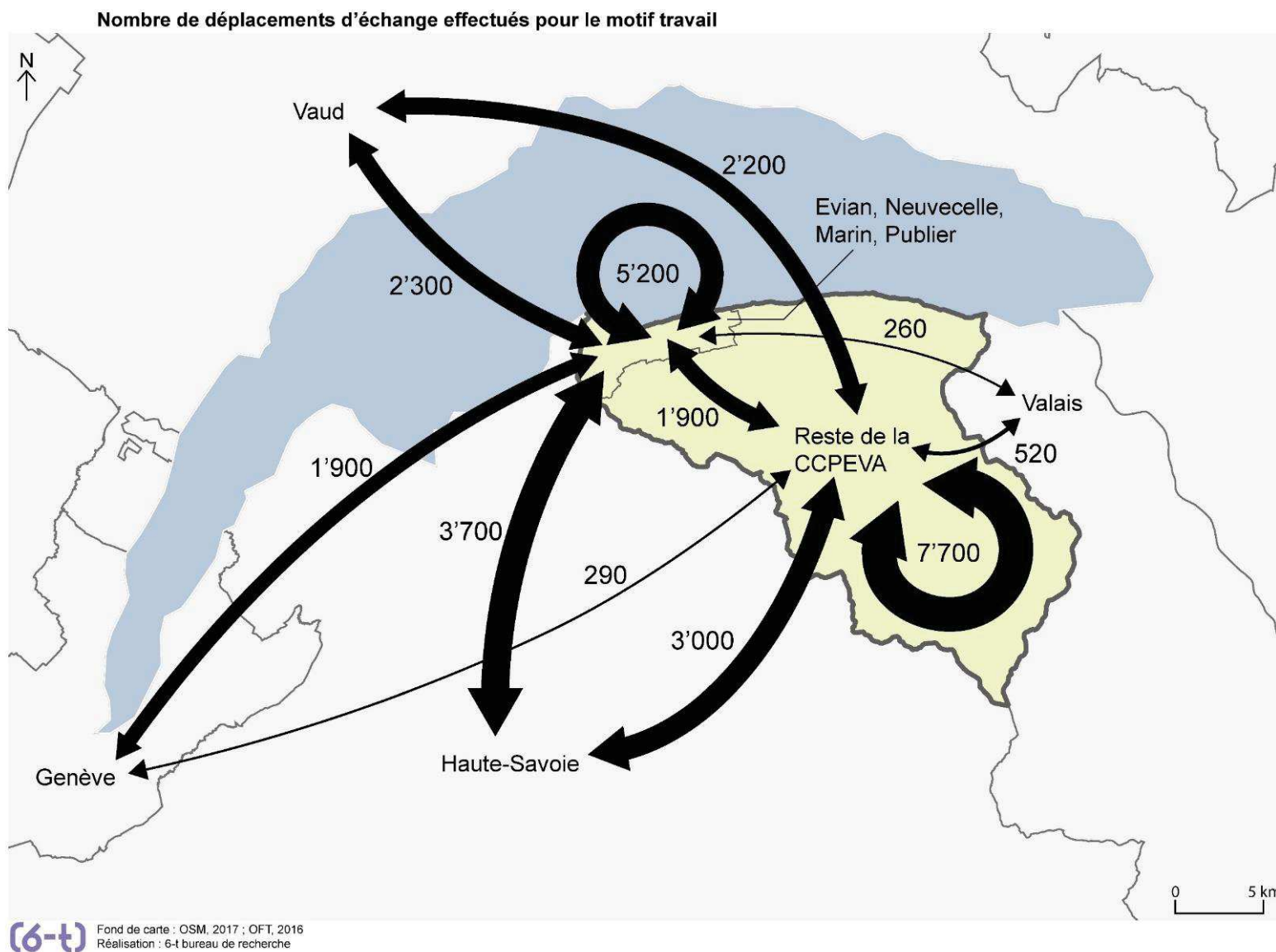


# Les flux

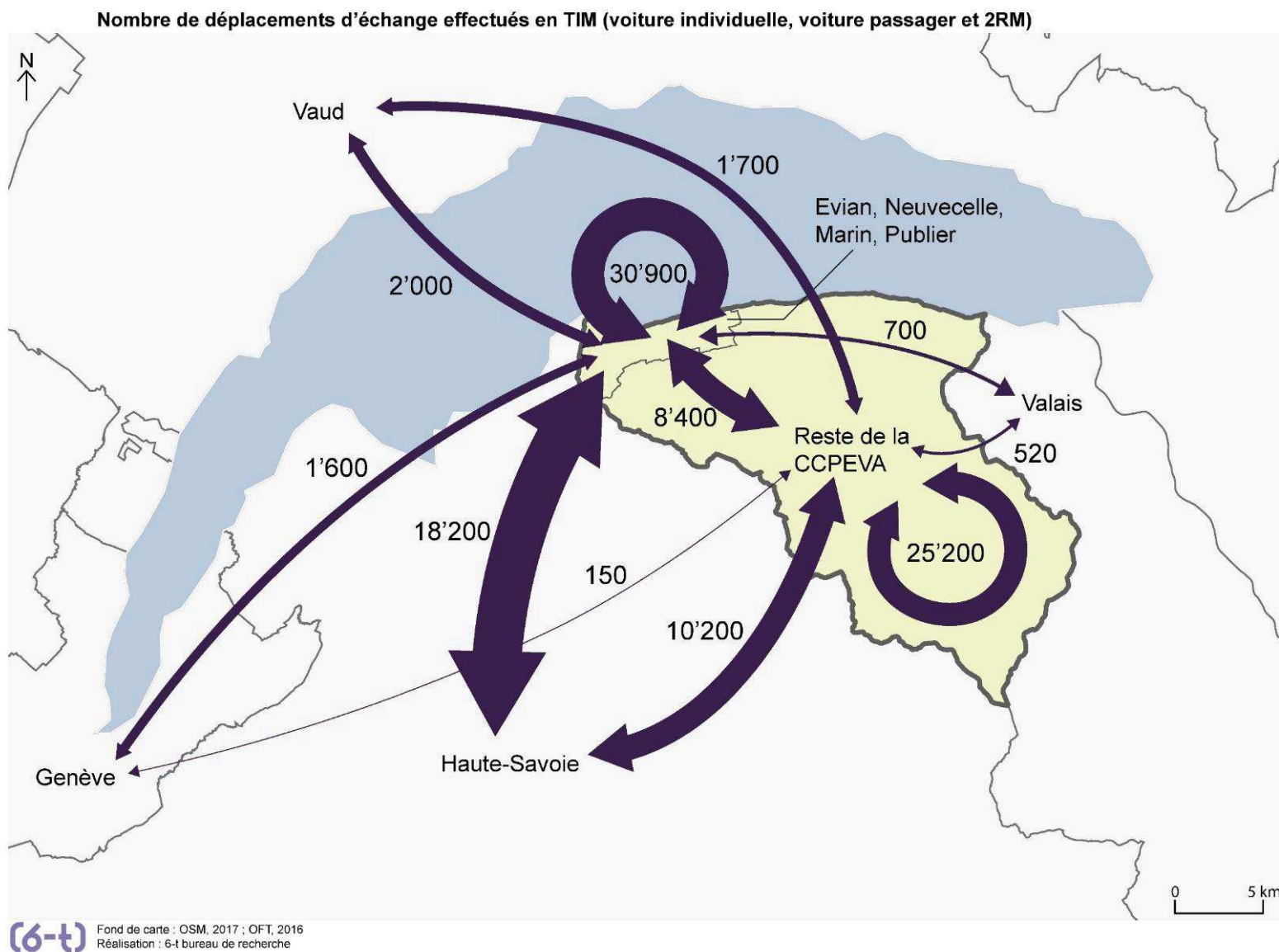
Répartition des déplacements internes selon les motifs



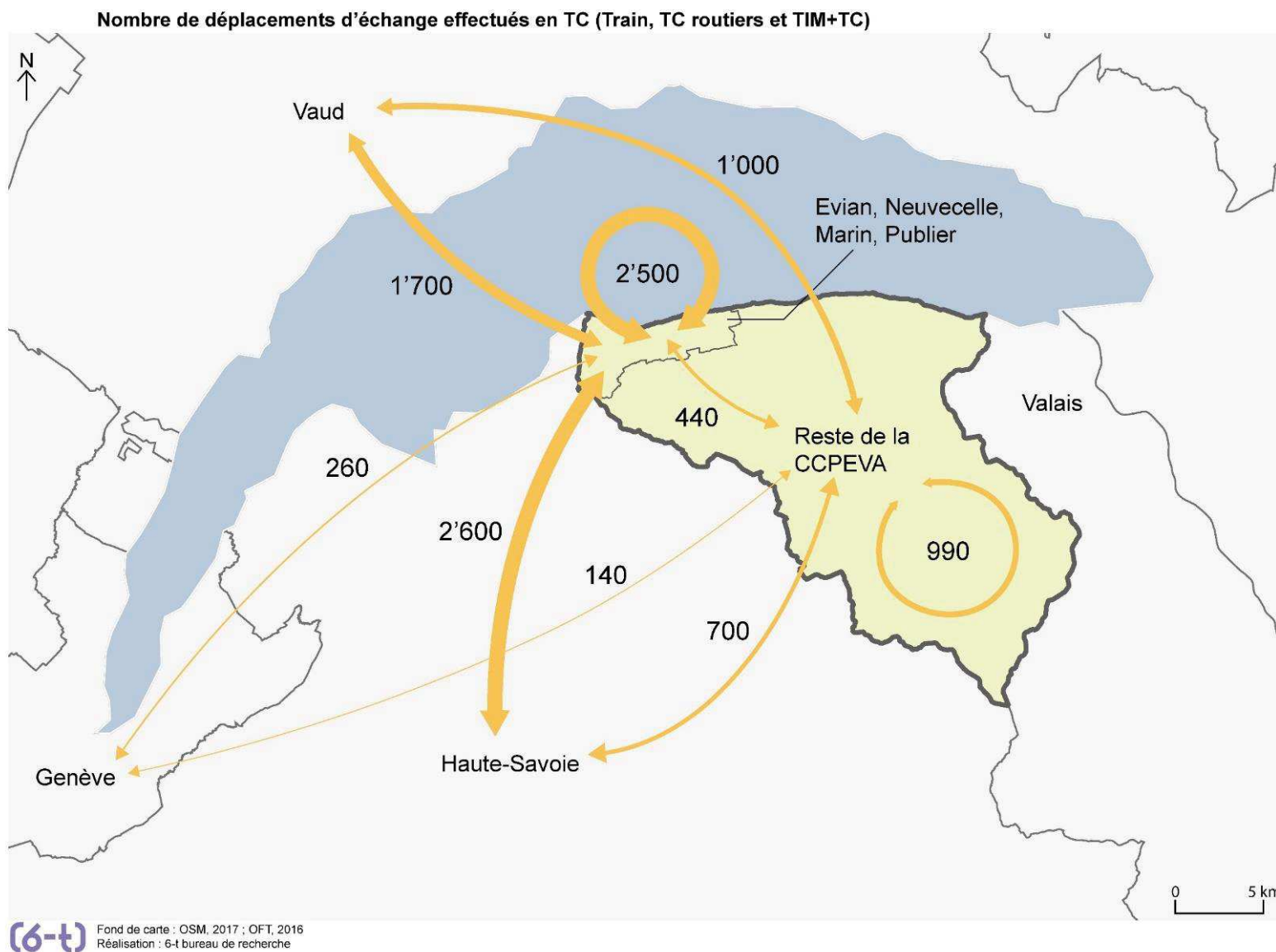
# Les flux



# Les flux



# Les flux

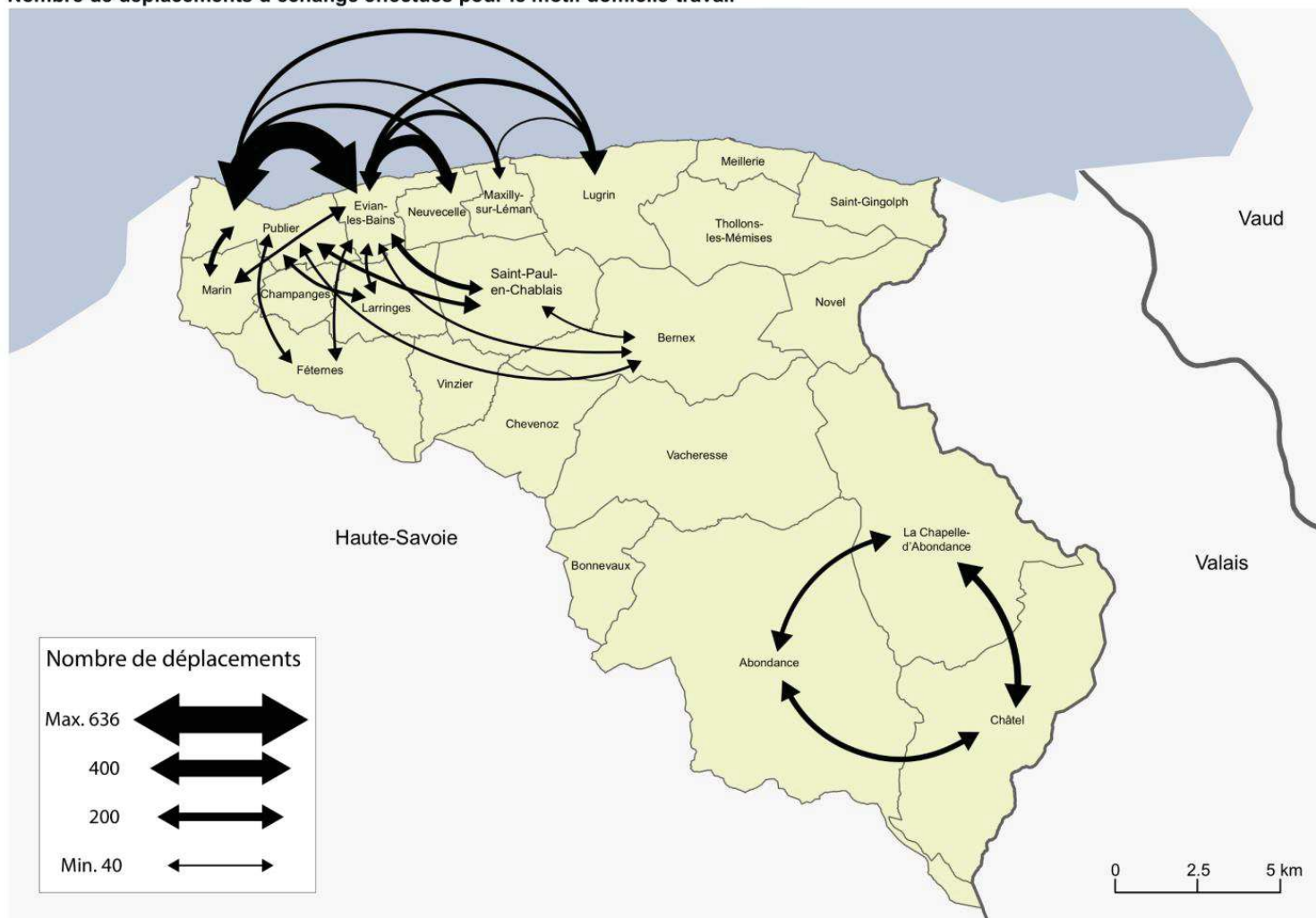




# Déplacements domicile-travail / domicile-études internes à la CCPEVA



Nombre de déplacements d'échange effectués pour le motif domicile-travail

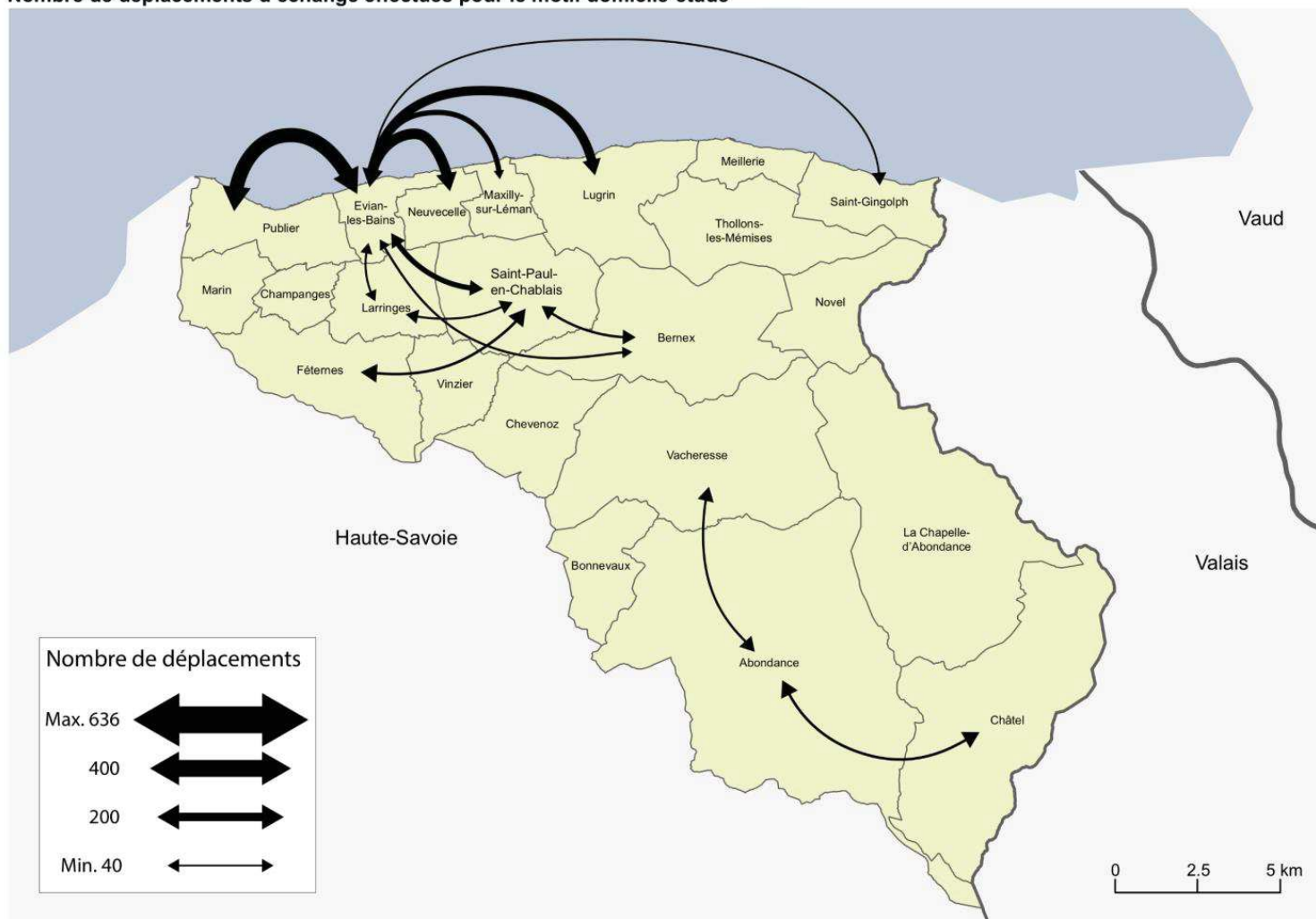


(6-t) Fond de carte : OSM, 2017 ; OFT, 2016  
Réalisation : 6-t bureau de recherche

# Déplacements domicile-travail / domicile-études internes à la CCPEVA



Nombre de déplacements d'échange effectués pour le motif domicile-étude



(6-t) Fond de carte : OSM, 2017 ; OFT, 2016  
Réalisation : 6-t bureau de recherche

# G.



Focus sur la mobilité touristique

# Rappel méthodologique



**Données Flux Vision** : population présente dans le secteur d'enquête, ici, le Chablais, chaque jour, au plus fin tranche 2h (fournisseur : Orange Business, partenariat RN2D, ici avec Savoie Mont Blanc)

## Description des données Flux Vision Orange

- Des données issues des données mobiles générées par les téléphones portables
- Analysées de manière à distinguer les différents segments (résident, touristes...)
- Selon un procédé anonymisé (exigence CNIL)

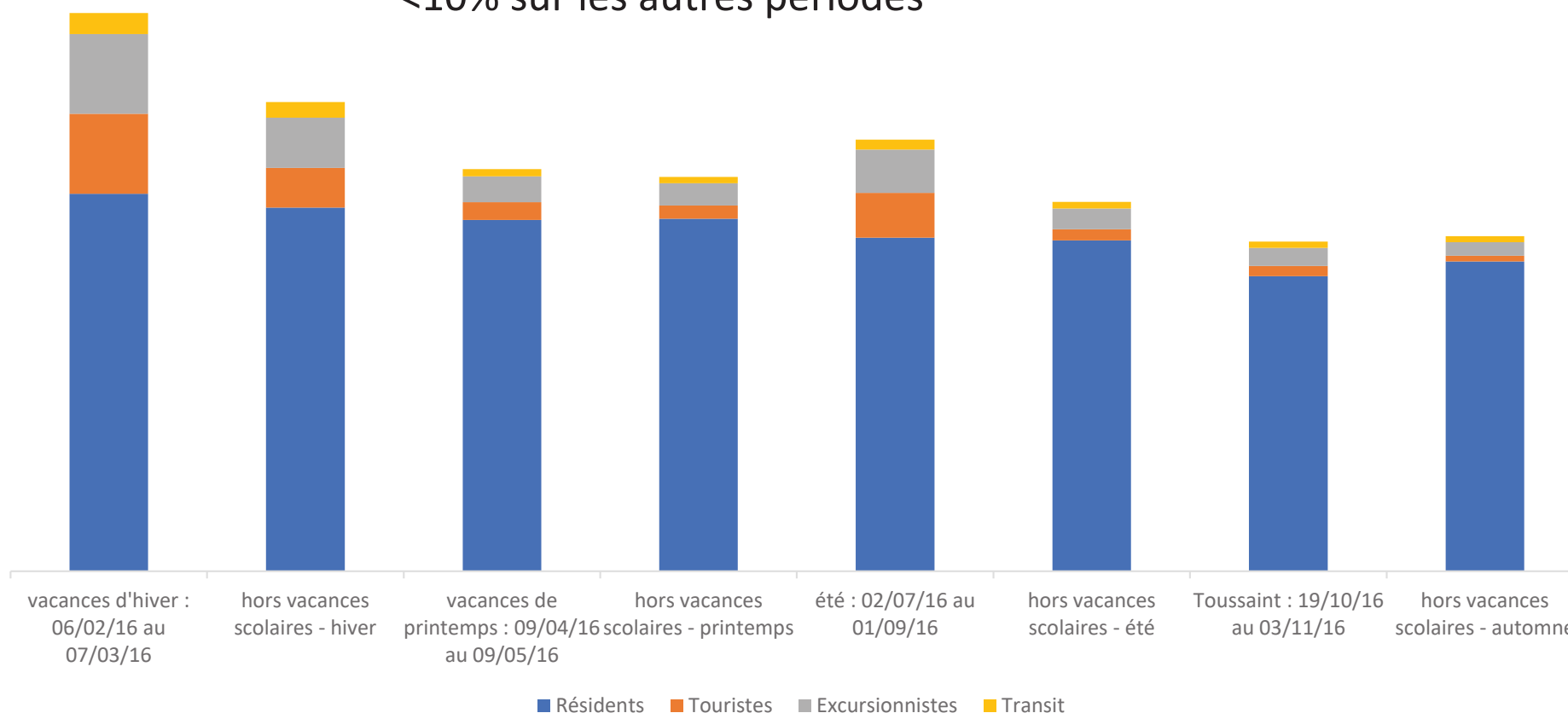
## Les segments de population sont déterminés selon

- Qu'ils dorment sur place, et le nombre de nuitées sur place les derniers 90 jours ; éventuellement si le séjour est récurrent
- Leur nationalité
- S'ils sont Français, le département de facturation (téléphone)
- Le temps passé dans le secteur d'enquête
  - on distingue ainsi les résidents, les personnes en transit (présents sur site moins de 3h), les excursionnistes (ne dorment pas sur site), et enfin les touristes



## Variation population résidente/présente aux différentes périodes, en moyenne journalière - année 2016 (source : données FTV, CDT74)

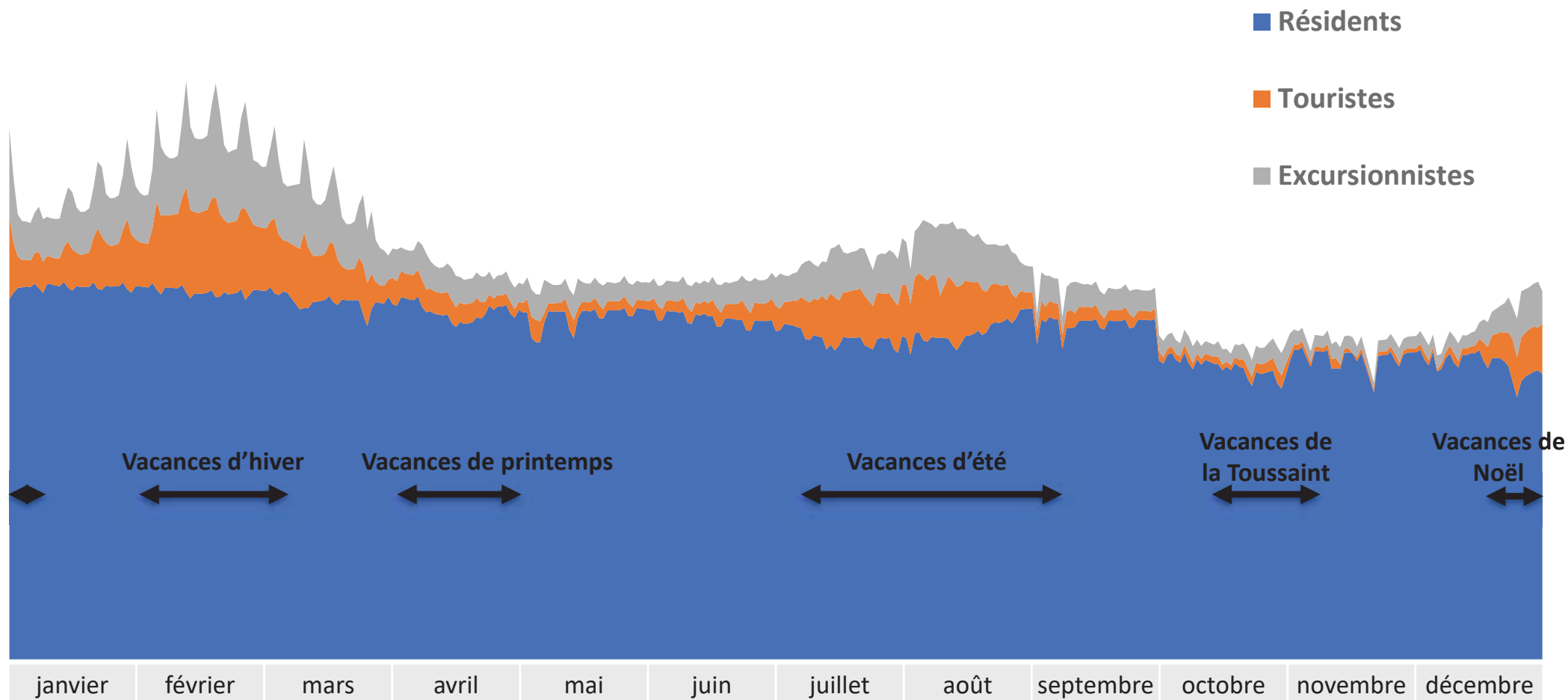
Touristes + excursionnistes, jusqu'à 30% de la population présente pendant les vacances d'hiver, 20% le reste de la période hivernale ainsi que pendant les vacances d'été <10% sur les autres périodes



# Variation population résidente/présente aux différentes périodes, en moyenne journalière - année 2016 (source : données FTV, CDT74)



Des pics de fréquentation d'excursionnistes les week-ends d'hiver  
Une population résidente plutôt stable sur l'année



H.



Synthèse de l'analyse de la demande

# AFOM de la demande en mobilité sur le territoire



*Positif (pour le système de déplacements)*

*Négatif (pour le système de déplacements)*

Origine interne

## Atouts

- Des déplacements majoritairement de courtes distances
- Des pratiques intermodales faisant partie des solutions de mobilité d'une partie non négligeable de la population

## Faiblesses

- Une très faible place des TC dans les pratiques des résidents
- Une place du vélo également faible, notamment dans la zone littorale qui pourrait y être plus favorable

Origine externe

## Opportunités

- Le covoiturage peut occuper une réelle place
- L'arrivée de la desserte du Lemman Express doit stimuler l'intermodalité TIM+Train
- Les modes doux peuvent occuper une plus grande place dans les déplacements de courtes distances (intra-localité et intra-urbains)

## Menaces

- Une dépendance à la voiture entraînant un cercle vicieux sur le stationnement, les voiries (moins sur les grands axes routiers) : besoins d'infrastructures et de capacités > manque de places et risques pour les modes alternatifs > offre alternative peu convaincante > accroissement de la dépendance
- Négliger les déplacements internes et ne se centrer que sur les déplacements d'échange sources plus « visibles » de crispations