



EDGT 2015-2017

**Exploitation de l'enquête
Déplacements Grand Territoire
Département de Haute-Savoie**

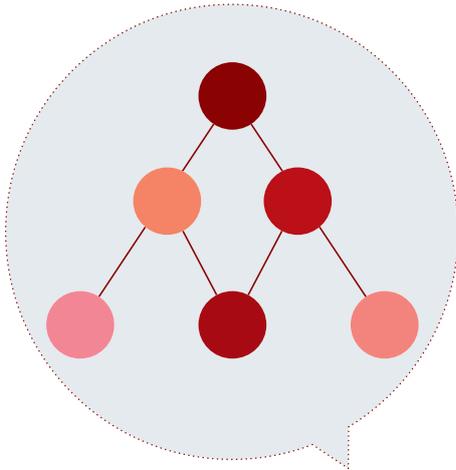
Analyses à l'échelle du département

Mars 2018



haute 
savoie
le Département

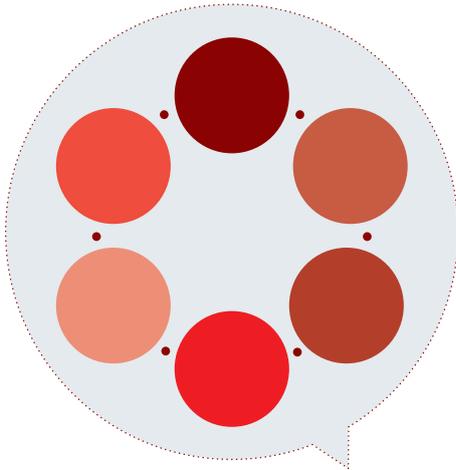




Sommaire

PARTIE 1 : MÉTHODOLOGIE.....	5
1. SOURCES DE DONNÉES ET LIMITES	6
2. ÉCHELLES D'ANALYSE	13
3. TERRITOIRES DE COMPARAISON	17
PARTIE 2 : CARACTÉRISTIQUES DES MÉNAGES.....	19
1. LES MÉNAGES	20
2. L'ÉQUIPEMENT DES MÉNAGES	23
3. LE PARC AUTOMOBILE	28
PARTIE 3 : MOBILITÉ DES RÉSIDENTS.....	29
1. LES DÉPLACEMENTS DANS L'OPINION	30
2. LES DÉPLACEMENTS JOURNALIERS	32
3. LA MOBILITÉ DES HABITANTS SELON LEUR PROFIL	36
4. LE STATIONNEMENT	38
PARTIE 4 : MOTIFS DES DÉPLACEMENTS.....	39
1. LES PRINCIPAUX MOTIFS DE DÉPLACEMENT.....	40
2. LES MOTIFS DE DÉPLACEMENT SELON LES PROFILS.....	48
3. LES BOUCLES DE DÉPLACEMENTS	51
4. ANALYSE SPATIALE DES MOTIFS DE DÉPLACEMENTS	53
PARTIE 5 : LES MODES DE DÉPLACEMENT.....	55
1. USAGE DES DIFFÉRENTS MODES	56
2. TEMPS ET DISTANCES	60
3. USAGE SELON LE PROFIL	61
4. USAGE SELON LE MOTIF	65
5. INTERMODALITÉ	66
6. COVOITURAGE.....	69
7. TRANSPORTS COLLECTIFS	74
8. FRÉQUENCE D'UTILISATION DES MODES	79

PARTIE 6 : TEMPS ET DISTANCES	81
1. DISTANCES DE DÉPLACEMENT.....	82
2. DURÉE DES DÉPLACEMENTS.....	88
3. BUDGETS TEMPS ET DISTANCE DE DÉPLACEMENTS.....	93
PARTIE 7 : FLUX ET DYNAMIQUES TERRITORIALES.....	95
1. LES FLUX DE DÉPLACEMENTS	96
2. LES DÉPLACEMENTS INTERNES	101
3. LES DÉPLACEMENTS D'ÉCHANGES	103
4. LES ÉCHANGES AVEC LA SUISSE.....	108
PARTIE 8 : TYPOLOGIES DE TERRITOIRES	113
1. POPULATION ET ÉQUIPEMENTS	114
2. MOBILITÉ	117
3. LES MODES DE DÉPLACEMENTS	120



Partie 1 : Méthodologie

Observer les comportements de mobilité des habitants de la Haute-Savoie en fusionnant les données de deux enquêtes ménages déplacements « standard Cerema »

Chiffres clés

11 040 personnes interrogées en Haute-Savoie

7 370 ménages de la Haute-Savoie

43 250 déplacements décrits

Collecte de **novembre 2015** à **février 2016** et de **novembre 2016** à **février 2017**

1. SOURCES DE DONNÉES ET LIMITES

Présentation des enquêtes ménages déplacement de la Haute-Savoie

Entre 2015 et 2017, deux enquêtes ménages déplacements ont été réalisées sur le territoire de la Haute-Savoie, en suivant la méthodologie standard du Cerema pour les Enquêtes Déplacements Grand Territoire (EDGT) :

- en 2015-2016 : l'EDGT du Franco-Valdo-Genevois a interrogé 1 525 ménages et 3 094 personnes de 5 ans et plus en face-à-face et 3 058 ménages et 3 901 personnes par téléphone, et a collecté 26 700 déplacements.
- en 2016-2017 : l'EDGT du reste de la Haute-Savoie a interrogé 1 592 ménages et 3 233 personnes de 5 ans et plus en face-à-face et 2 171 ménages et 2 645 personnes par téléphone, et a collecté 22 900 déplacements.

Ces deux enquêtes visent à décrire les pratiques de mobilité des habitants de la Haute-Savoie.

Au total **7 370 ménages** ont été enquêtés, **11 040 personnes interrogées** et **43 250 déplacements recensés**.

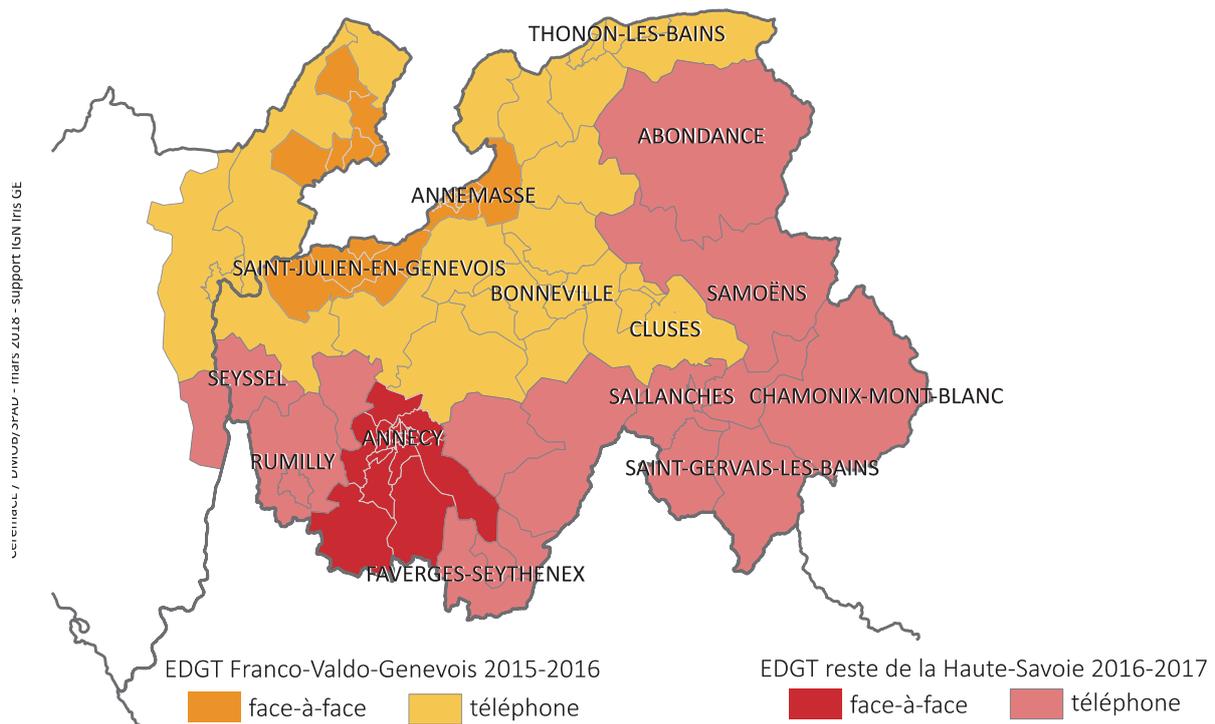


Figure 1 : Les territoires enquêtés par les 2 Enquêtes Déplacements Grand Territoire (EDGT) couvrant la Haute-Savoie

Qu'est-ce qu'une EDGT ?

L'EDGT ou Enquête Déplacements Grand Territoire est une enquête réalisée selon une méthodologie établie et standardisée par le Cerema visant à obtenir des données comparables dans le temps et sur différents territoires.

Les EDGT recueillent les déplacements quotidiens d'un échantillon de la population des ménages afin d'obtenir la photographie des déplacements des habitants du territoire, un jour moyen de semaine.

Le recueil est fait en face-à-face sur les territoires les plus denses et par téléphone sur le reste du territoire. Toutes les personnes de 5 ans et plus sont interrogées dans les ménages enquêtés en face-à-face alors qu'une à deux personnes seulement sont interrogées pour les ménages enquêtés par téléphone.

Les ménages et les personnes sont tirés au sort aléatoirement dans des secteurs de tirage ce qui permet de répartir l'échantillon sur le territoire enquêté puis d'exploiter les données selon une maille au moins égale au secteur de tirage.

70 ménages et 160 personnes au moins ont été interrogées dans chaque secteur de tirage.

Toutefois l'EDGT ne permet pas de répondre à toutes les interrogations et elle n'apporte pas d'information sur :

- les non-résidents : on ne connaît pas les pratiques des non-résidents en Haute-Savoie fréquentant une commune de la Haute-Savoie. A titre d'exemple, on ne connaît pas les pratiques de déplacements des touristes, ni celle des actifs de la Savoie qui viennent travailler en Haute-Savoie.
- la période estivale : la collecte des EDGT qui respecte la méthodologie du Cerema a lieu entre octobre et avril, lorsque la plupart des actifs travaillent, et lorsque les scolaires / étudiants sont en cours. On ne dispose donc pas de l'usage des modes des Haut-savoyards en période estivale.
- les week-ends et les jours fériés : seuls les déplacements réalisés du lundi au vendredi sont enquêtés. Les pratiques de déplacement ne sont toutefois pas connues pour un jour particulier. Les données ne sont représentatives que d'un jour moyen, hors week-end, hors jours fériés et hors vacances scolaires.

Redressement des données

Les EDGT sont des enquêtes statistiques, c'est-à-dire que l'on dispose d'une vision globale d'une population, en n'interrogeant qu'une partie de cette population.

Les données brutes collectées auprès de quelques ménages et personnes de 5 ans et plus ont été redressées pour être représentatives de la population des ménages de chaque territoire enquêté.

Pour chaque ménage enquêté, un poids (coefficient de redressement) a été calculé correspondant au nombre de ménages qu'il représente dans la population des ménages issue du recensement de l'Insee.

De la même manière, un poids a été calculé pour chaque personne recensée et un autre poids pour chaque personne de 5 ans et plus enquêtée.

Les poids (ou coefficients de redressement) ont été calculés pour respecter dans chaque secteur de tirage :

- la répartition des ménages par taille (ménages de 1 personne, 2 personnes, 3 personnes et 4 personnes et plus),
- la répartition de la population par tranche d'âge (0 à 4 ans, 5 à 10 ans, 11 à 17 ans, 18 à 24 ans, 25 à 39 ans, 40 à 54 ans, 55 à 64 ans, 65 à 79 ans et 80 ans et plus).

Chaque EDGT a été redressée sur la population des ménages donnée par le recensement Insee le plus proche de la réalisation de l'enquête et qui correspond à la population des ménages du recensement Insee 2012 pour l'EDGT du Franco-Valdo-Genevois et à la population des ménages du recensement Insee 2013 pour l'EDGT du reste de la Haute-Savoie.

La fusion de deux bases de données

Afin d'obtenir une vision d'ensemble des déplacements des habitants de la Haute-Savoie et de pouvoir réaliser des exploitations complémentaires venant éclairer les pratiques de mobilité de ces mêmes habitants, les données des deux EDGT réalisées sur le territoire du Département ont été fusionnées en une seule et unique base de données.

Cette fusion a nécessité plusieurs étapes :

- définition du périmètre de fusion
- harmonisation des zones d'origine et de destination des déplacements
- harmonisation des modes de transport
- redressement des données sur une population de référence unique.

Définition du périmètre de fusion :

Les périmètres associés des deux EDGT réalisées sur la Haute-Savoie dépassent les limites du département et intègrent une partie de la population du département de l'Ain. Afin d'obtenir une image la plus proche possible des déplacements des seuls habitants de la Haute-Savoie, le périmètre de la base fusionnée a donc été réduit aux secteurs de tirage de chaque EDGT se situant soit à l'intérieur, soit à cheval, sur le département de la Haute-Savoie.

Pour l'EDGT du Franco-Valdo-Genevois réalisée auprès de résidents de la Haute-Savoie et de résidents de l'Ain :

- les secteurs de tirage situés en totalité dans le département de la Haute-Savoie ont été intégrés à la base fusionnée.
- un secteur de tirage correspondant à la Communauté de communes du Pays de Seyssel, à cheval sur la Haute-Savoie et l'Ain, et les données collectées auprès des résidents de ce secteur de tirage, ont également été intégrés à la base fusionnée. Ce secteur comprend 3000 habitants qui résident dans le département de l'Ain et qui sont donc intégrés aux analyses des déplacements de l'ensemble des résidents de la Haute-Savoie.

- Les secteurs de tirages de l'EDGT du Franco-Valdo-Genevois situés entièrement dans le département de l'Ain n'ont pas été intégrés à la base fusionnée.

Pour l'EDGT du reste de la Haute-Savoie : tous les secteurs de tirage étant situés à l'intérieur des limites départementales, ils ont été intégrés à la base fusionnée.

Harmonisation des origines-destinations :

La fusion des deux EDGT a nécessité une harmonisation de la géographie des origines et destinations des déplacements afin de faire correspondre dans le périmètre de la Haute-Savoie le zonage fin interne de chaque EDGT avec le zonage externe, plus grossier, de l'autre. Cette harmonisation s'est appuyée sur le plus petit dénominateur commun aux deux zonages qui est la commune.

Par ailleurs, la construction de matrices de déplacements nécessite de respecter à la fois le découpage en Origines-Destinations du territoire et les limites des secteurs de tirage qui constituent la brique de base de l'exploitation des données.

Or les zonages des deux EDGT ont été construits en sous découpant des communes en plusieurs secteurs de tirage. Les matrices Origines-Destinations des flux de déplacement à l'échelle de la Haute-Savoie ont donc nécessité de définir un zonage Origines-Destinations dit « secteurs fusionnés » qui respecte à la fois les contours communaux et les secteurs de tirage initiaux.

Par exemple, si l'EDGT du Franco-Valdo-Genevois a collecté les déplacements à origine ou destination de différents quartiers d'Annemasse, les matrices Origines-Destinations construites à la partir de la base fusionnée ne peuvent distinguer, au plus fin, que la ville d'Annemasse.

Harmonisation des modes de transport :

Dans les deux EDGT, la codification des trajets (modes mécanisés) a respecté le même standard Cerema en collectant:

- les modes de transports collectifs urbains internes à chaque périmètre d'enquête,
- les modes de transports collectifs urbains externes à chaque périmètre d'enquête mais internes à la Haute-Savoie.

On pouvait donc avoir sur une même origine/destination, un déplacement réalisé avec un même bus mais codé de 2 manières différentes selon que la personne a été enquêtée dans une ou l'autre EDGT.

Par ailleurs, la nature des modes collectifs entre la Suisse et la France d'une part, et entre secteurs desservis ou non par du transport collectif urbain d'autre part a parfois été mal identifiée lors de la collecte de données, sans possibilité de correction a posteriori.

Afin d'homogénéiser les données et de masquer les erreurs de codification à l'échelle de la Haute-Savoie, les trajets en modes de transports collectifs ferrés et routiers ont été recodés selon de nouvelles catégories déterminées par :

- la codification d'origine : transport collectif routier ou ferré
- l'origine et la destination du trajet : trajet interne à la Haute-Savoie, trajet transfrontalier avec la Suisse, trajet d'échange entre la Haute-Savoie et un autre territoire que la Suisse, trajet externe à la Haute-Savoie.

En particulier pour ce qui concerne les transports collectifs routiers internes à la Haute-Savoie, la codification entre transports collectifs urbains et non urbains s'est appuyée sur les périmètres des Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) existantes pendant les enquêtes. La fusion des enquêtes a ainsi consisté à recoder en mode de transport collectif routier urbain tous les trajets effectués à l'intérieur d'un périmètre d'AOM à l'exception :

- du territoire du Syndicat mixte des 4 Communautés de communes (SM4CC) : pendant la collecte des données, l'offre de transports collectifs n'était constituée que de transport à la demande (TAD) et les principaux usages sur ce périmètre correspondent à des trajets vers l'école. Le choix a donc été fait de conserver tous les trajets effectués dans le périmètre du SM4CC comme transports collectifs routiers internes à la Haute-Savoie non urbains ;
- de la communauté de communes de Cluses : seule la ville de Cluses était desservie par une offre de transports collectifs urbains pendant la collecte des données donc seuls les trajets réalisés dans la ville de Cluses ont été codés en transports collectifs routiers internes à la Haute-Savoie urbains dans la base fusionnée ;
- de la Communauté d'agglomération d'Annemasse et communauté de communes du Genevois : les communes non desservies par une offre de transport collectif urbain à l'époque de l'enquête ont été retirées du périmètre de l'autorité organisatrice de la mobilité ;
- du Grand Annecy : le périmètre de l'autorité organisatrice de la mobilité considéré est celui de l'ex Communauté d'agglomération d'Annecy (C2A), en vigueur au moment de l'enquête.

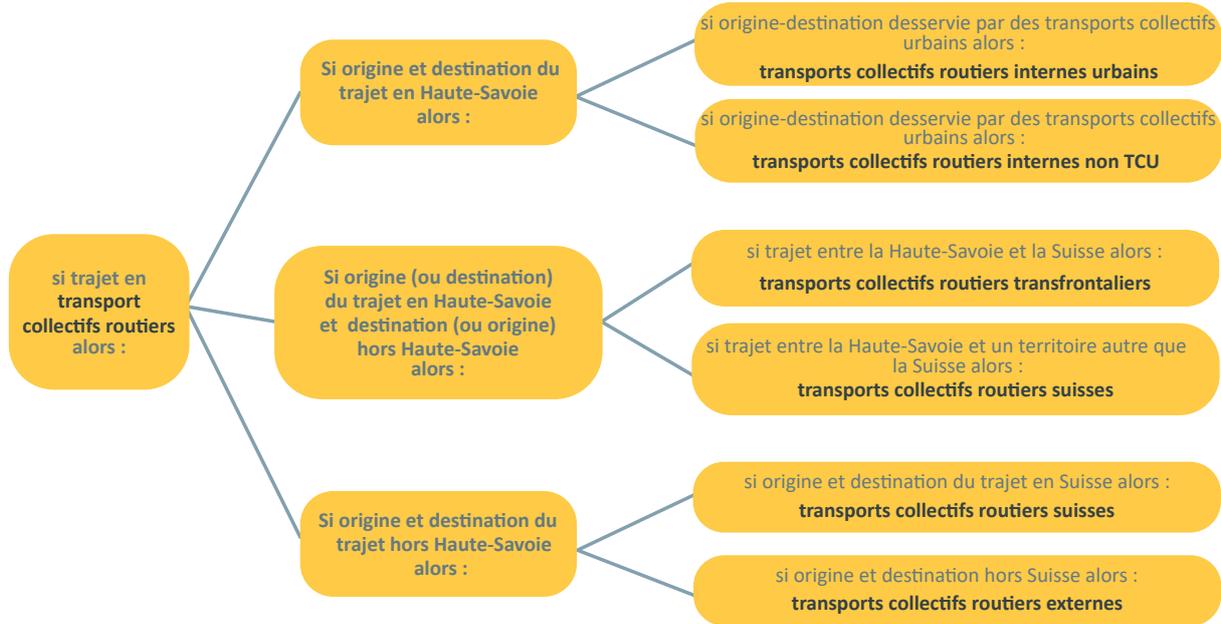


Figure 2 : Principes d’harmonisation des modes de transport dans la base fusionnée de la Haute-Savoie

Les choix faits pour fusionner les deux enquêtes de la Haute-Savoie impliquent des variations dans les répartitions modales des déplacements faits en transports collectifs entre les EDGT originelles et la base de données fusionnée.

L’analyse des parts modales sur la Haute-Savoie ainsi que la comparaison avec d’autres enquêtes directement issues du standard Cerema doit donc être faite avec précaution.

Population de référence

Les EDGT sont deux enquêtes statistiques qui ont nécessité le redressement des données pour être représentatives de la population des ménages de chaque périmètre.

Ayant été réalisées avec un an de décalage, leurs données ont été redressées sur des populations de référence issues de deux recensements différents :

- la population des ménages du recensement Insee 2012 pour l’EDGT du Franco-Valdo-Genevois,
- la population des ménages du recensement Insee 2013 pour l’EDGT du reste de la Haute-Savoie.

Pour obtenir une vision homogène pour l’ensemble du département de la Haute-Savoie, les données issues de l’EDGT du Franco-Valdo-Genevois ont été à nouveau redressées sur la **population des ménages du recensement Insee 2013**, qui constitue donc la population de référence de la base fusionnée.

Seuils de fiabilité statistique des données

Dans l'analyse des données, le recours à des données issues d'une enquête statistique implique qu'il existe des valeurs minimales sous lesquelles la fiabilité statistique n'est pas garantie.

La valeur seuil minimale pour les données brutes est de 30 individus statistiques : ménages, personnes ou déplacements.

Pour être représentatives de la population (de 5 ans et plus) des ménages de la Haute-Savoie, les données de la base fusionnée (données brutes) ont été redressées sur la population des ménages du recensement de l'Insee de 2013.

Les valeurs inférieures au seuil de représentativité ainsi que les parts inférieures à 2% pourront être représentées dans les analyses suivantes mais leurs valeurs ne seront pas affichées.

	Les ménages	Les personnes de 5 ans et plus enquêtées	Les déplacements
Effectifs bruts	7 368	11 043	43 248
Effectifs redressés	335 636	710 448	2 904 840
Seuil de représentativité	1 400	2 000	2 000

Figure 3 : Les données d'analyse : effectifs bruts et redressés de la base fusionnée Haute-Savoie (Insee 2013)

2. ÉCHELLES D'ANALYSE

La géographie départementale est fortement structurée par les reliefs : montages, vallées mais aussi lacs et frontière terrestre avec la Suisse.

Cette géographie est un élément structurant dans les axes de communication et influe fortement sur l'urbanisation du territoire et la répartition des populations sur ses différentes zones.

Afin de mieux cerner ces différences au sein du territoire départemental, le présent rapport présente les données de mobilité à l'échelle du département et les analyses au regard des différents territoires qui le compose : par bassins de vie d'une part et par typologies de territoires d'autre part.

Analyses par bassins de vie

L'analyse par bassins de vie s'appuie sur **2 échelles : les « arrondissements » et les « EPCI »**. Les indicateurs peuvent être utilisés et représentés à l'une, l'autre ou les deux échelles selon leur disponibilité, leur significativité et la pertinence des résultats.

Le découpage par arrondissement s'appuie sur les limites administratives qui divisent le département en quatre zones :

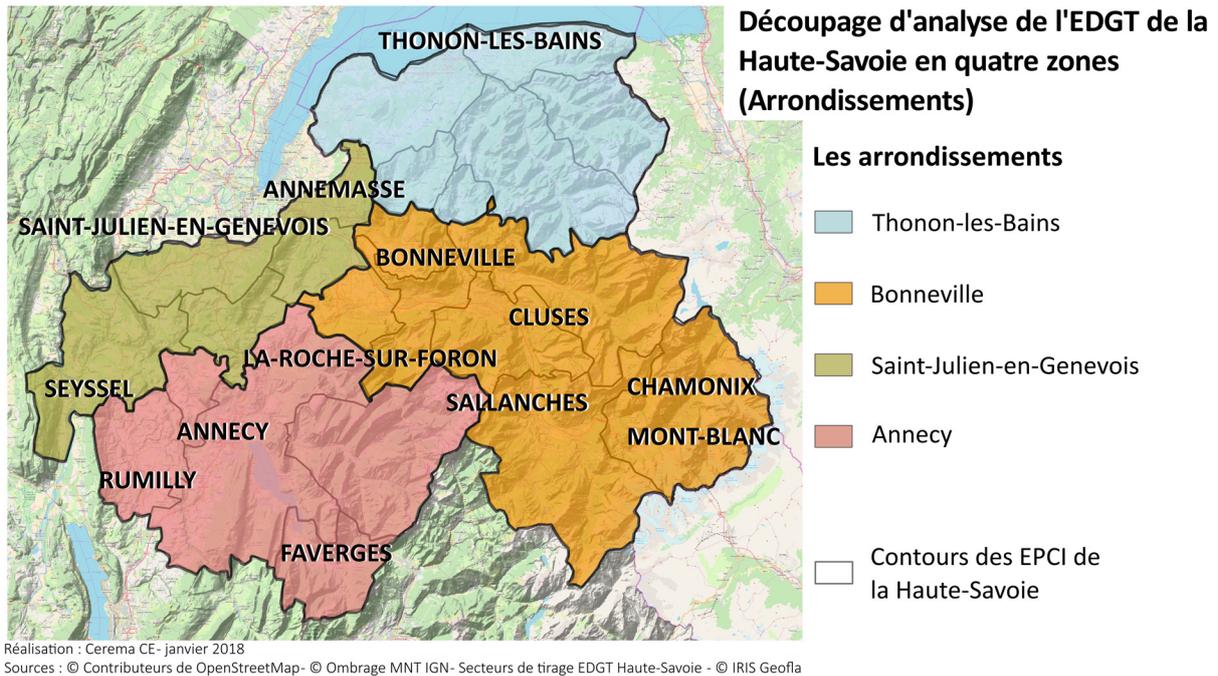


Figure 4 : Cartographie d'analyses en 4 zones (Arrondissements)

		population totale	résidents de 5 ans et plus	nombre de ménages
arro_01	Annecy	263 995 (35%)	247 785 (35%)	118 281 (35%)
arro_02	Bonneville	179 462 (24%)	167 817 (24%)	76 990 (23%)
arro_03	St-Julien-en-Genevois	175 664 (23%)	162 852 (23%)	78 478 (23%)
arro_04	Thonon-les-Bains	141 045 (19%)	131 995 (19%)	61 883 (18%)

Figure 5 : Population des 4 zones (Arrondissements) et leur poids dans le département

Le découpage dit « EPCI » s'appuie sur le regroupement des secteurs de tirage en 12 zones correspondant soit au périmètre d'un établissement public de coopération intercommunale (EPCI) soit au regroupement de plusieurs EPCI.

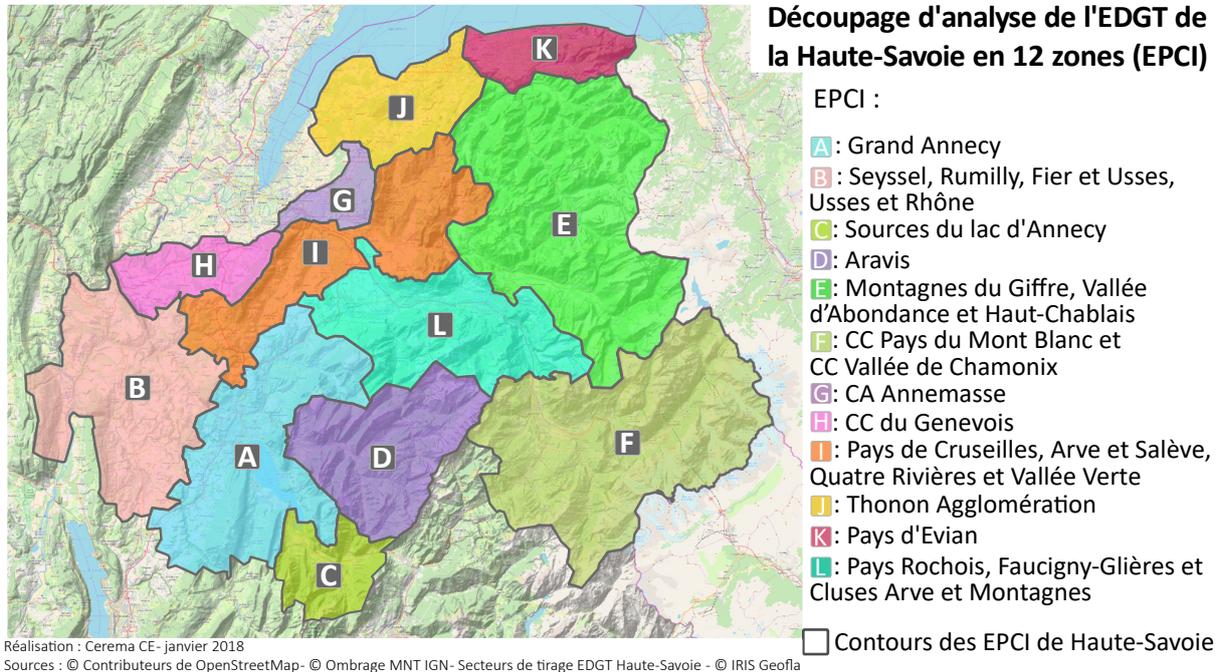


Figure 6 : Cartographie d'analyses en 12 zones (EPCI)

		population totale	résidents de 5 ans et plus	nombre de ménages
A	Grand Annecy	187 409 (25%)	176 121 (25%)	86 638 (26%)
B	Seyssel, Rumilly, Fier et Ussets, Ussets et Rhône	61 963 (8%)	57 745 (8%)	24 817 (7%)
C	Sources du lac d'Annecy	14 883 (8%)	14 015 (2%)	6 520 (2%)
D	Aravis	18 380 (2%)	17 259 (2%)	7 919 (2%)
E	Montagnes du Giffre, Vallée d'Abondance et Haut-Chablais	29 480 (4%)	27 750 (4%)	12 761 (4%)
F	CC Pays du Mont Blanc et CC Vallée de Chamonix	56 144 (7%)	53 028 (7%)	25 656 (8%)
G	CA Annemasse	85 599 (11%)	79 291 (11%)	40 138 (12%)
H	CC du Genevois	39 340 (5%)	36 385 (5%)	17 480 (5%)
I	Pays de Cruseilles, Arve et Salève, Quatre Rivières et Vallée Verte	57 067 (8%)	53 166 (7%)	23 439 (7%)
J	Thonon Agglomération	82 141 (11%)	76 684 (11%)	36 311 (11%)
K	Pays d'Evian	32 728 (4%)	30 766 (4%)	14 484 (4%)
L	Pays Rochois, Faucigny-Glières et Cluses Arve et Montagnes	95 032 (13%)	88 238 (12%)	39 469 (12%)

Figure 7 : Population des 12 zones d'analyse (EPCI) et leur poids dans le département

Analyses par typologie de territoires

Afin de répondre aux besoins de caractériser le territoire, le Département de la Haute-Savoie a également défini un troisième niveau de regroupement selon que les secteurs de résidence sont de type urbains, péri-urbains ou ruraux, ou de montagne.

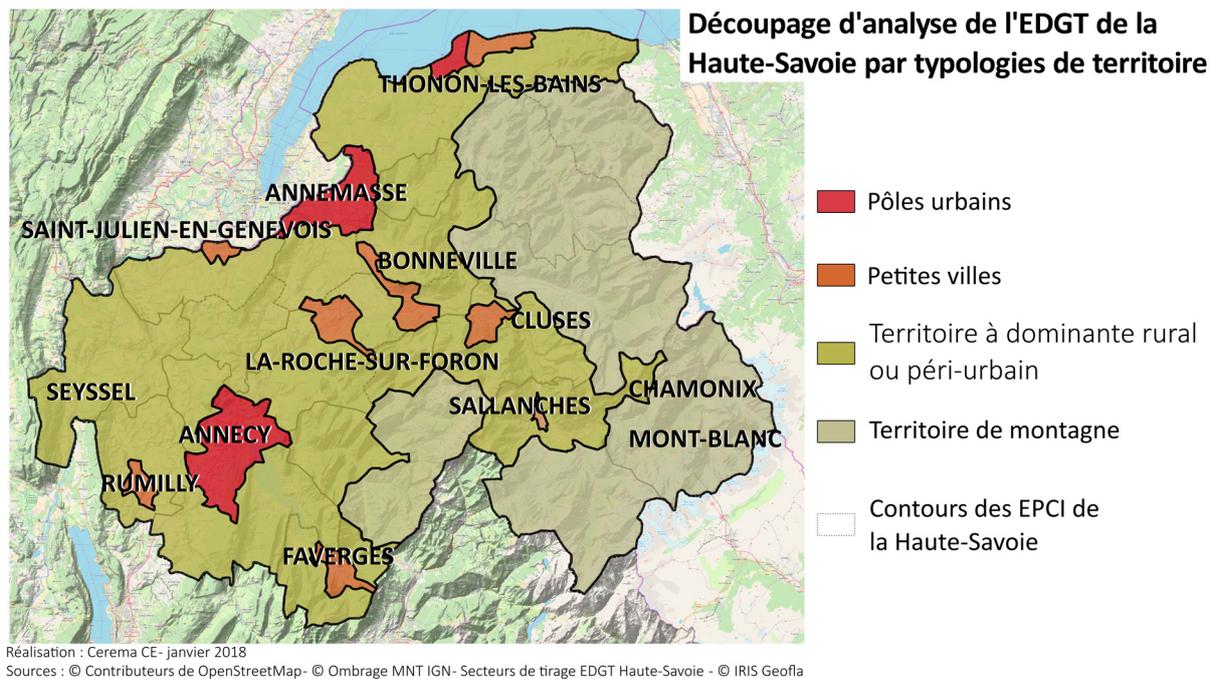


Figure 8 : Cartographie d'analyse par typologies de territoire

		population totale	résidents de 5 ans et plus	nombre de ménages
typo_01	Territoire de montagne	66 263 (9%)	64 016 (9%)	29 563 (9%)
typo_02	Petites villes	118 371 (16%)	108 003 (15%)	52 236 (16%)
typo_03	Territoire à dominante rural ou péri-urbain	317 616 (42%)	297 292 (42%)	130 364 (39%)
typo_04	Pôles urbains	257 916 (34%)	241 125 (34%)	123 470 (37%)

Figure 9 : Population des différentes typologies de territoire et leur poids dans le département

Les analyses réalisées à partir de ce découpage ne feront l'objet d'aucune représentation cartographique.

3. TERRITOIRES DE COMPARAISON

La réalisation d'enquêtes standard Cerema permet de comparer les données de différentes enquêtes et ainsi de situer la Haute-Savoie vis-à-vis d'autres territoires.

Les comparaisons proposées dans ce rapport ne portent que sur les données de mobilité publiées par le Cerema Territoires et Villes à savoir :

- mobilités par modes
- parts de marché des modes
- taille et motorisation des ménages et des personnes de 18 ans et plus
- budgets temps de déplacements
- part des personnes immobiles

La comparaison logique de la Haute-Savoie à d'autres territoires devrait être faite avec des données collectées à l'échelle départementale. Toutefois, à l'exception du département de la Loire-Atlantique, peu d'enquêtes standard Cerema ont été réalisées à cette échelle, ou l'ont été à des périodes éloignées.

En conséquence, le Département de la Haute-Savoie a choisi de comparer ses données aux données de :

L'**EDGT Nantes-Loire atlantique** réalisée entre 2014 et 2015 auprès de 12 700 ménages représentant 1 211 500 personnes et appelée ensuite « Loire-Atlantique », d'une part ;

L'**EDGT de Lyon , Sytral-EDGT 2015**, d'autre part :

- pour des comparaisons à l'échelle du département de la Haute-Savoie, sous le nom « Rhône et Nord Isère » : territoire de l'EDGT sans le périmètre du Grand Lyon dont la densité et le poids de population en faisait un territoire peu comparable ;
- pour des comparaisons avec les typologies de territoire, deux territoires distincts :
 - sous le nom « Urbain Nord Isère » : les volets face-à-face de l'EDGT sur le territoire de la Communauté d'Agglomération Portes de l'Isère (CAPI, Bourgoin-Jallieu) et de Vienne qui se rapprochent a priori de la typologie « Pôle urbain » choisi pour la Haute-Savoie ;
 - sous le nom « Reste Rhône » : le volet téléphonique, qui se rapproche a priori de la typologie « rural et péri-urbain ».

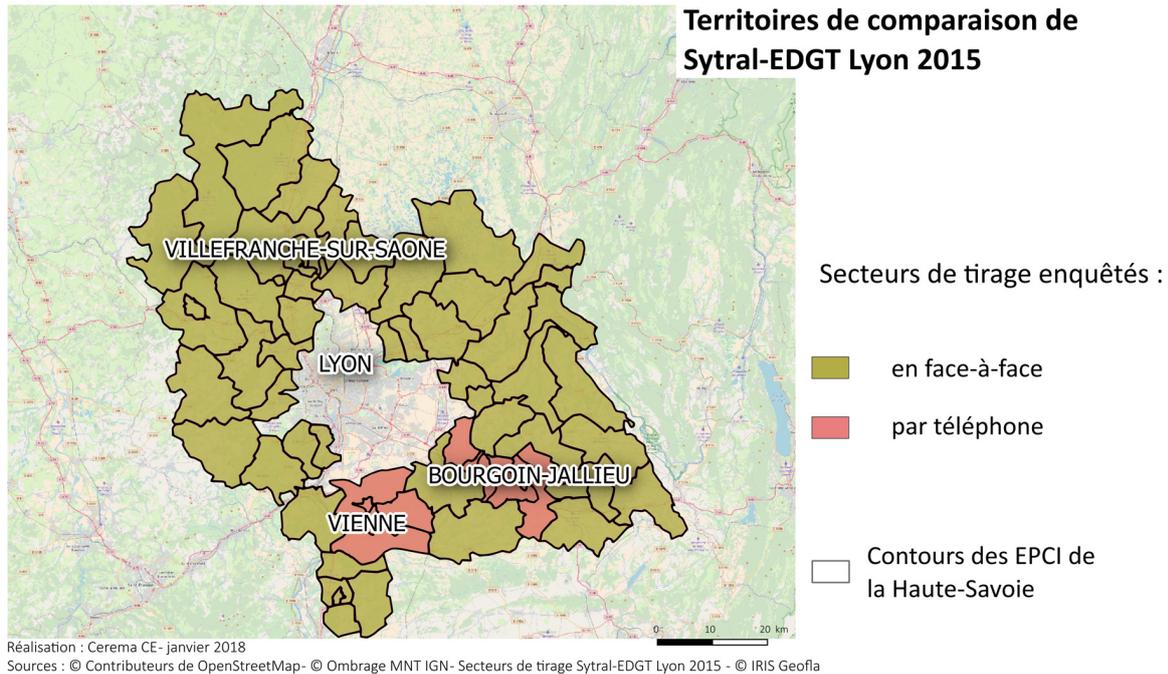


Figure 10 : Territoires de comparaison de l'EDGT de Lyon 2015

Par ailleurs, le Département de la Haute-Savoie a également demandé de pouvoir situer ses résultats par rapport à ceux de l'**enquête régionale sur les déplacements de la Région Rhône-Alpes**. Cette enquête a été réalisée en trois vagues, entre 2012 et 2015. Les données ont été collectées par téléphone auprès de 32 300 ménages de la région Rhône-Alpes (avant la création de la région Auvergne-Rhône-Alpes) et 37 500 personnes de 11 ans et plus ont été interrogées, représentant une population de 5 204 400 personnes. Ses données apparaissent dans les comparaisons sous le nom « Rhône-Alpes ».

Les comparaisons qui seront faites ne constituent pas un diagnostic et elles doivent prendre en compte les différences d'année de réalisation des enquêtes, de population enquêtée ainsi que des spécificités de chaque territoire.



Partie 2 : Caractéristiques des ménages

La Haute-Savoie compte 335 600 ménages répartis inégalement sur le territoire.

Les zones urbaines concentrent les petits ménages et les ménages les moins motorisés.

Les zones péri-urbaines, entre le Grand Annecy et l'agglomération Genevoise concentrent à l'inverse les grands ménages, comptant souvent deux actifs. Ces secteurs sont aussi les plus motorisés.

Enfin les secteurs majoritairement ruraux concentrent une population âgée, comportant une forte proportion d'inactifs et peu motorisée.

Chiffres clés

En Haute-Savoie, on compte **3 500** habitants par km² urbanisé

2,3 personnes par ménage

Le taux de motorisation atteint **1,5** voiture par ménage

2 ménages sur **3** possèdent au moins un vélo

58% des véhicules du parc automobile sont des véhicules diesel

84% des voitures sont équipées de pneus neige

1. LES MÉNAGES

Avec une densité moyenne de 160 habitants par km², la Haute-Savoie est un département proche de la moyenne du territoire national (environ 100 habitants par km²).

Les 760 160 habitants de la Haute-Savoie se concentrent sur 5% des surfaces urbanisées dont le développement a été contraint ou favorisé par la géographie physique et administrative : montagnes et lacs, axes de communication, frontière avec la Suisse.

Cette répartition inégale de la population se retrouve dans la composition des ménages entre zones urbaines et péri-urbaines.

1 300 à 5 100 habitants par km² urbanisé

En Haute-Savoie, le nombre moyen d'habitants atteint 3 500 habitants par km² urbanisé* ce qui est identique à la moyenne régionale.

Le **Grand Annecy**, avec 25% de la population départementale et 17% de ses surfaces urbanisées est la zone la plus dense du département avec l'**agglomération d'Annemasse**. Ces deux zones comptent **5 100 habitants par km² urbanisé**.

Mais la densité de l'urbanisation des deux territoires diffère largement. 7% de la surface totale du Grand Annecy sont urbanisées contre 21% de la surface de l'agglomération d'Annemasse. Or la densité de l'urbanisation et sa continuité influencent l'organisation des déplacements dans chaque territoire.

Entre ces deux agglomérations se dessinent des **secteurs de péri-urbanisation avec 3 000 et 4 000 habitants par km² urbanisé** alors que les **secteurs de montagne et le secteur côtier du Léman (Évian)** comptent **moins de 2 000 habitants par km² urbanisé**.

** La surface urbanisée est issue de la tâche urbaine mesurée à partir des ortho-photoplans de l'IGN, 2012.*

2,3 personnes par ménages en moyenne

La taille moyenne des ménages de la Haute-Savoie est de **2,3 personnes par ménage**. Mais comme la densité, cette moyenne recouvre des disparités importantes entre secteurs qui peuvent notablement influencer la mobilité.

Densité de la population et taille des ménages

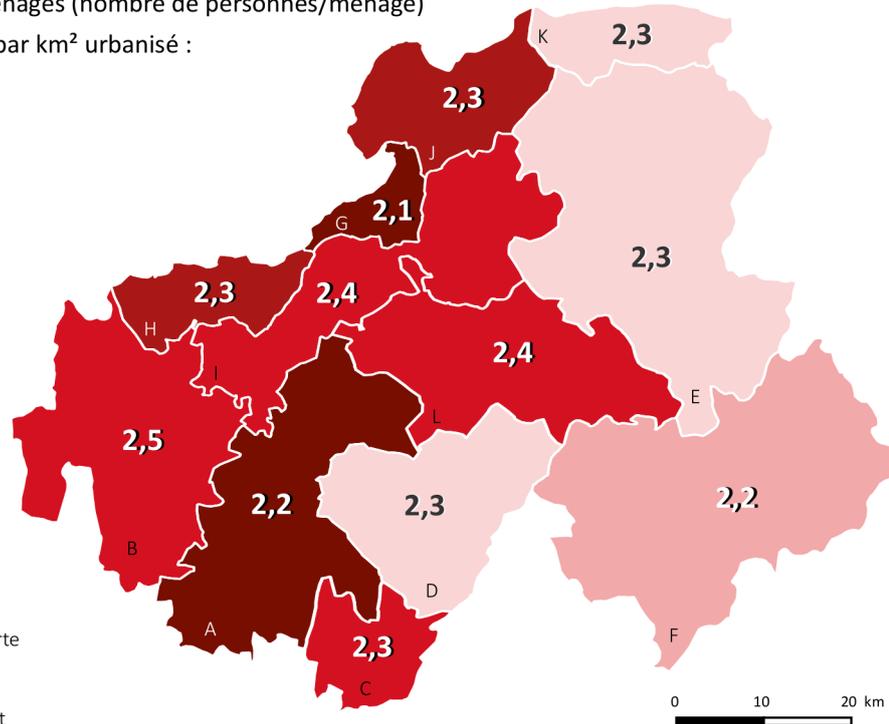
2,3 : taille moyenne des ménages (nombre de personnes/ménage)

Nombre moyen d'habitants par km² urbanisé :



EPCI :

- A : Grand Anancy
- B : Seyssel, Rumilly, Fier et Usse, Usse et Rhône
- C : Sources du lac d'Anancy
- D : Aravis
- E : Montagnes du Giffre, Vallée d'Abondance et Haut-Chablais
- F : CC Pays du Mont Blanc et CC Vallée de Chamonix
- G : CA Annemasse
- H : CC du Genevois
- I : Pays de Cruseilles, Arve et Salève, Quatre Rivières et Vallée Verte
- J : Thonon Agglomération
- K : Pays d'Evian
- L : Pays Rochois, Faucigny-Glières et Cluses Arve et Montagnes



Réalisation : Cerema CE - mai 2019

Sources : EDGT de Haute-Savoie, population totale- Secteurs de tirage EDGT Haute-Savoie - © IRIS Geofla

Figure 11 : Cartographie de la densité de population et de la taille des ménages par EPCI

Les **secteurs moyennement denses** de « Seyssel, Rumilly, Fier et Usse, Usse et Rhône » et de « Pays de Cruseilles, Arve et Salève, Quatre Rivières et Vallée Verte » ainsi que de « Pays Rochois, Faucigny-Glières et Cluses Arve et Montagnes », situées entre l'agglomération d'Anancy et la frontière suisse, concentrent à la fois les **grands ménages**, des **ménages actifs** et une **population plus jeune** que le reste du département.

Le secteur de la « Communauté de communes du Genevois » a une structure proche du péri-urbain avec une majorité d'actifs et une population jeune. Mais il se distingue par une part plus importante de petits ménages et des taux de possession du permis de conduire et de voiture proches des secteurs urbains.

À l’opposé, les secteurs de la Haute-Savoie dont la taille moyenne des ménages est la plus faible recouvrent des structures de population très différentes :

- la **communauté d’agglomération d’Annemasse** a la plus forte proportion de **ménages d’une personne** du département et la plus **forte part de personnes inactives ou sans emploi**. C’est aussi une des **populations les plus jeunes du département**.
- le **Grand Annecy** compte également une forte proportion de **ménages d’une personne** mais la **population** y est **plus âgée** et la part des personnes retraitées y est une des plus fortes en Haute-Savoie. Ce secteur densément peuplé et urbain ressemble par cela aux secteurs des « Sources du lac d’Annecy » et de « Montagnes du Giffre, Vallée d’Abondance et Haut-Chablais » qui comptent la plus forte proportion de ménages sans actif et de retraités dans la population.

Zones	Part des ménages de 1 personne	Part des ménages sans actif	Part des ménages avec 2 actifs au moins	Part des actifs	Part des retraités	Part de personnes sans emploi ou inactives (hors retraités)	Ratio du nombre de personnes mineures sur le nombre de personnes de 65 ans et plus
Grand Annecy	37%	39%	31%	50%	22%	7%	1,3
Seyssel, Rumilly, Fier et Usse, Usse et Rhône	25%	32%	43%	53%	18%	6%	2,0
Sources du lac d’Annecy	31%	44%	28%	45%	26%	9%	1,3
Aravis	31%	37%	35%	54%	20%	6%	1,5
Montagnes du Giffre, Vallée d’Abondance et Haut-Chablais	30%	36%	39%	52%	21%	6%	1,5
CC Pays du Mont Blanc et CC Vallée de Chamonix	35%	40%	32%	53%	22%	8%	1,3
CA Annemasse	40%	39%	24%	49%	16%	15%	1,7
CC du Genevois	35%	30%	36%	54%	14%	10%	2,2
Pays de Cruseilles, Arve et Salève, Quatre Rivières et Vallée Verte	26%	28%	43%	53%	17%	7%	2,2
Thonon Agglomération	33%	39%	33%	49%	21%	9%	1,5
Pays d’Évian	32%	35%	32%	52%	19%	9%	1,5
Pays Rochois, Faucigny-Glières et Cluses Arve et Montagnes	30%	31%	39%	50%	18%	10%	1,9
Annecy	34%	38%	33%	51%	21%	7%	1,3
Bonneville	31%	34%	37%	51%	19%	8%	2,0
St-Julien-en-Genevois	35%	35%	31%	51%	16%	12%	1,3
Thonon-les-Bains	32%	37%	34%	50%	20%	9%	1,5
Moyenne Haute-Savoie	33%	36%	32%	50%	20%	9%	1,6

Figure 12 : Données caractéristiques des ménages et des habitants de la Haute-Savoie par EPCI et par arrondissement, sur la population totale

2. L'ÉQUIPEMENT DES MÉNAGES

L'utilisation des différents modes de transports s'appuie sur la disponibilité de chaque mode par les ménages et les personnes : possession du permis de conduire et accès à une voiture, disponibilité d'un vélo, équipement en deux roues motorisés.

Toutefois, si les secteurs où les ménages sont le plus équipés en automobiles sont aussi les secteurs où on utilise le plus la voiture pour se déplacer quotidiennement, la relation entre équipement et utilisation quotidienne des deux-roues est inversée.

En moyenne sur 100 personnes majeures : 91 ont leur permis et 87 ont une voiture à disposition

En Haute-Savoie, on compte en moyenne **1,5 voiture à disposition par ménage**. Les secteurs qui comptent le **plus de grands ménages**, ont également le **taux de motorisation le plus fort**. À l'inverse, les secteurs avec de plus petits ménages, ont un taux de motorisation plus faible.

	Taille moyenne des ménages	Nombre moyen de voitures par ménage	Part de ménages sans voiture
CA Annemasse	2,13	1,23	17%
Grand Annecy	2,16	1,39	12%
CC Pays du Mont Blanc et CC Vallée de Chamonix	2,19	1,44	5%
CC du Genevois	2,25	1,46	8%
Pays d Evian	2,26	1,48	12%
Thonon Agglomération	2,26	1,52	7%
Sources du lac d Annecy	2,28	1,50	8%
Montagnes du Giffre, Vallée d'Abondance et Haut-Chablais	2,31	1,61	7%
Aravis	2,32	1,61	7%
Pays Rochois, Faucigny-Glières et Cluses Arve et Montagnes	2,41	1,59	7%
Pays de Cruseilles, Arve et Salève, Quatre Rivières et Vallée Verte	2,44	1,76	4%
Seysssel, Rumilly, Fier et Usses, Usses et Rhône	2,50	1,72	4%
Haute-Savoie	2,26	1,49	9%

Figure 13 : Taille moyenne des ménages, motorisation et part des ménages sans voiture par EPCI, en ordre croissant de taille de ménages

On compte 66 voitures à disposition pour 100 habitants de la Haute-Savoie. Ramené aux seuls habitants majeurs, ce chiffre atteint 87 voitures pour 100 habitants.

Par ailleurs, 91 personnes majeures sur 100 disposent du permis de conduire.

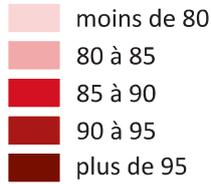
Les jeunes de 18 à 24 ans ne sont que 65 sur 100 à disposer du permis de conduire.

Dans les secteurs peu denses où résident des grands ménages, et des actifs, les personnes sont en moyenne plus souvent dotées du permis de conduire et plus équipées en voitures que dans le reste du département.

Voitures à disposition et permis de conduire

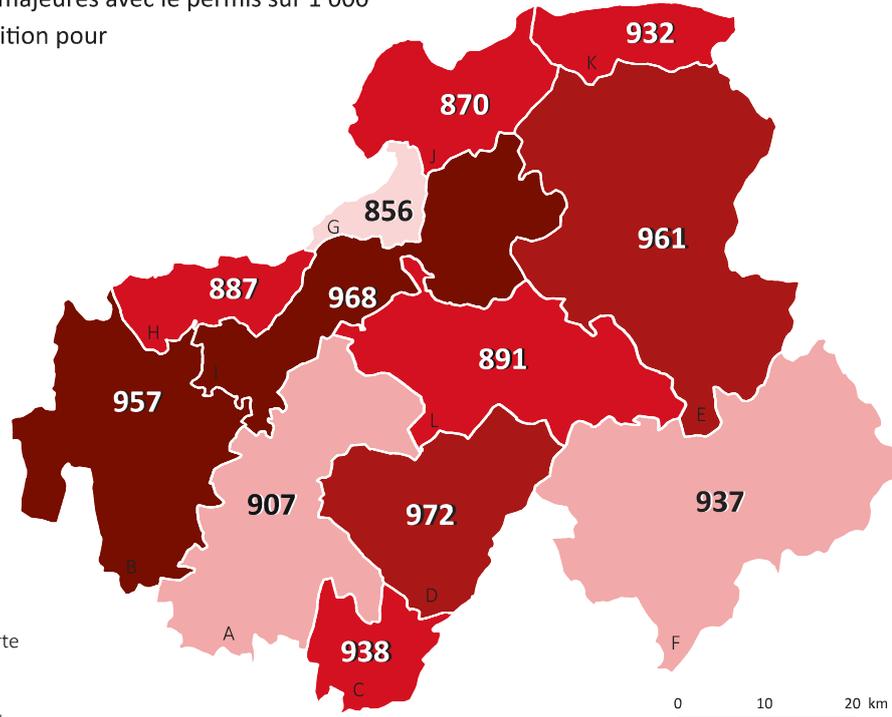
937: nombre de personnes majeures avec le permis sur 1 000

Nombre de voitures à disposition pour 100 personnes majeures :



EPCI :

- A : Grand Anancy
- B : Seyssel, Rumilly, Fier et Usse, Usse et Rhône
- C : Sources du lac d'Anancy
- D : Aravis
- E : Montagnes du Giffre, Vallée d'Abondance et Haut-Chablais
- F : CC Pays du Mont Blanc et CC Vallée de Chamonix
- G : CA Annemasse
- H : CC du Genevois
- I : Pays de Cruseilles, Arve et Salève, Quatre Rivières et Vallée Verte
- J : Thonon Agglomération
- K : Pays d'Évian
- L : Pays Rochois, Faucigny-Glières et Cluses Arve et Montagnes



0 10 20 km

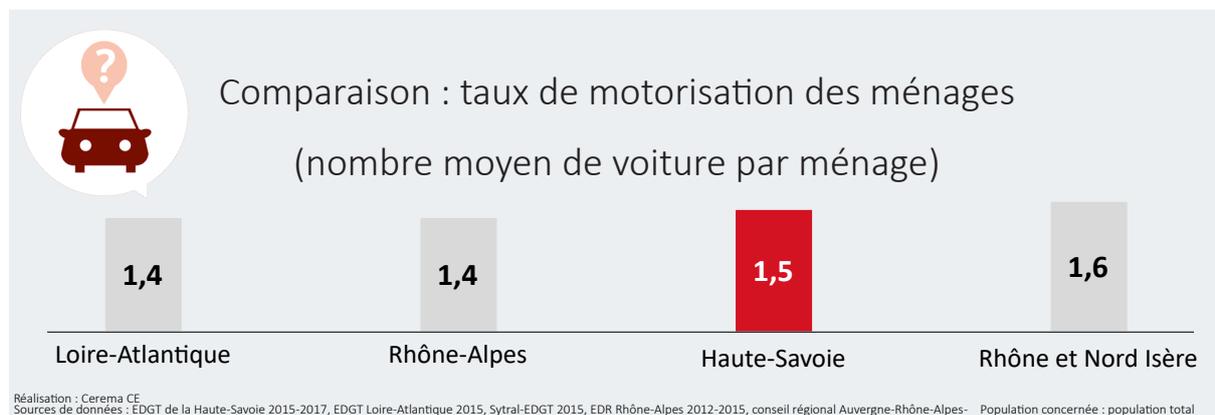
Réalisation : Cerema CE - mai 2019

Sources : EDGT Haute-Savoie 2015-2017, population 5 ans et plus- Secteurs de tirage EDGT Haute-Savoie - © IRIS Geofla

Figure 14 : Cartographie du nombre de voitures à disposition et du nombre de personnes avec le permis de conduire

Chez les urbains, on observe un décalage systématique entre la possession du permis de conduire et la disposition d'une voiture : les personnes disposent en moyenne plus souvent du permis de conduire que d'une voiture.

À noter que dans des secteurs à dominante rurale des « Montagnes du Giffre, Vallée d'Abondance et Haut-Chablais », de « Pays d'Évian » et des « Sources du lac d'Anancy », le taux de possession du permis est aussi plus élevé que le nombre de voitures à disposition. Toutefois ces secteurs se distinguent par une proportion plus importante que les milieux urbains de personnes âgées et de retraités, ainsi que de ménages sans actifs. Cette structure de la population peut conduire à un abandon progressif de la voiture avec un usage plus souvent partagé au sein du ménage comme en témoigne un taux d'occupation des véhicules plus élevé dans ces secteurs (1,4 personne par voiture) que dans les secteurs « jeunes » (moins de 1,2 personne par voiture).



Réalisation : Cerema CE
Sources de données : EDGT de la Haute-Savoie 2015-2017, EDGT Loire-Atlantique 2015, Sytral-EDGT 2015, EDR Rhône-Alpes 2012-2015, conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes - Population concernée : population total

La voiture qualifiée positivement par un haut-savoyard sur deux

Dans les territoires urbains, la question «Pouvez-vous me citer trois adjectifs qui vous paraissent les plus adaptés pour qualifier la voiture ?» a été posée à une personne de 16 ans et plus de chaque ménage.

Il en ressort pour la voiture une image mitigée :

- 55% des adjectifs associés à la voiture sont des adjectifs positifs : la voiture est pratique (18% des réponses), elle rend autonome (10%), rapide (9%), utile (8%), confortable (5%), flexible/commode (3%).
- 45% des réponses sont connotées négativement : la voiture est polluante (12%), chère (8%), dangereuse (2%) ou d'autres adjectifs négatifs (9%).

2 ménages sur 3 possèdent au moins un vélo

En moyenne, on compte **1,6 vélo par ménage haut-savoyard** mais 37% des ménages ne possèdent aucun vélo.

Répartition des ménages selon le nombre de vélos à disposition par arrondissement

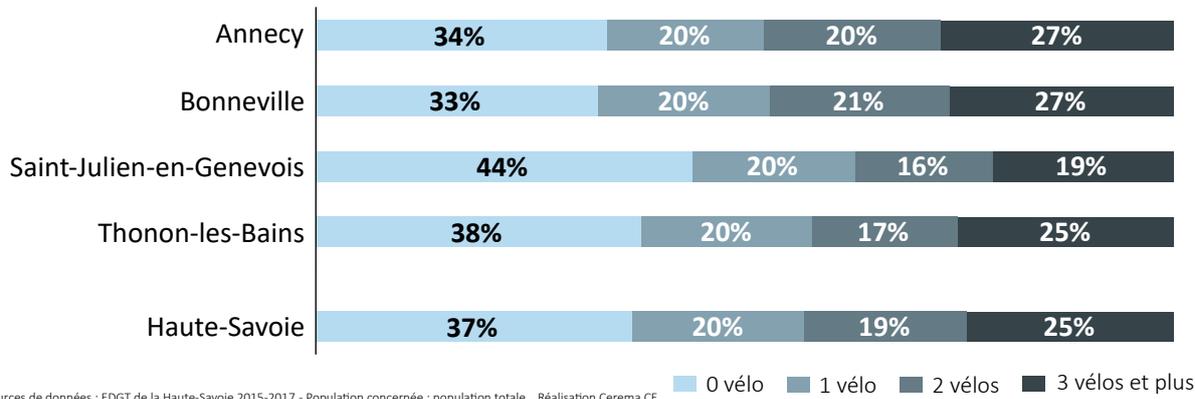


Figure 15 : Répartition des ménages selon le nombre de vélo à disposition, par arrondissement

Les habitants de l'arrondissement de Saint-Julien-en-Genevois sont ceux qui disposent le moins de vélos. Cet arrondissement est plus densément urbanisé que les autres or en zones urbaines où l'habitat collectif est plus fréquent, le stationnement des vélos est moins généralisé que dans l'habitat individuel, notamment de manière sécurisée.

Dans un département au relief accidenté et pour des populations vieillissantes, le vélo électrique pourrait constituer une alternative et permettre un report plus aisé sur le mode actif vélo. Mais cet essor est encore limité.

Sur les périmètres où cette donnée a été collectée (face-à-face uniquement), seuls 2,2% des ménages qui possèdent un vélo, possèdent un vélo à assistance électrique ce qui représente moins de 1% de l'ensemble des ménages.



Possession, image et usage ne vont pas de pair

Les secteurs où la part d'utilisation du vélo est la plus forte (plus de 4%) sont majoritairement des secteurs urbains, où on trouve le plus de ménages ne possédant pas de vélo.

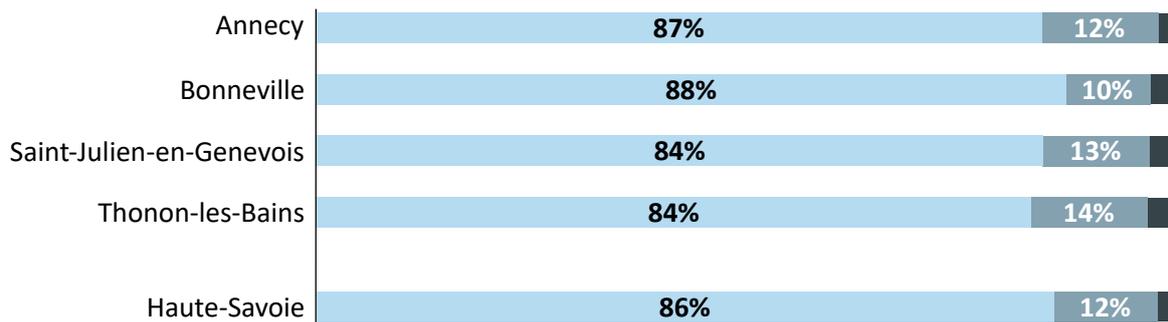
Pour les haut-savoyards de 16 ans et plus, le vélo a plutôt une bonne image. C'est un mode d'abord écologique (17% des réponses), sportif/sain (17%), pratique (7%) et pas cher (7%). Mais c'est aussi un mode qualifié de loisir (7%), donc peu associé à la pratique quotidienne. Le vélo est aussi associé à des éléments négatifs (11% des réponses) et à la dangerosité (8% des réponses).

Enfin si 75% des personnes interrogées sont d'accord avec l'affirmation «Le vélo en ville, c'est l'avenir», seulement 59% considèrent les déplacements à vélo comme un sujet important et il n'est classé comme sujet à traiter en priorité que dans 4% des réponses.

14% des ménages possèdent au moins un deux-roues motorisé

L'équipement des ménages en deux-roues motorisé est peu important comparé à l'équipement automobile. Son usage est presque marginal dans les déplacements puisqu'il ne représente que 1% des déplacements faits par l'ensemble des habitants de la Haute-Savoie. Cela n'en fait pas un enjeu majeur à l'échelle départementale.

Répartition des ménages selon le nombre de deux-roues motorisés à disposition par arrondissement



Sources de données : EDGT de la Haute-Savoie 2015-2017, - Population concernée : population totale Réalisation Cerema CE

Figure 16 : Répartition des ménages selon le nombre de deux-roues motorisés à disposition, par arrondissement

Dans l'opinion des haut-savoyards, les déplacements en deux-roues motorisés apparaît rarement comme un sujet à traiter en priorité.

Sur 2 650 personnes de 16 ans et plus interrogées sur l'importance des déplacements en deux-roues motorisés, seuls 28% les jugent comme un sujet plutôt important. Et parmi les sujets important, seule 1% des réponses le place comme un sujet à traiter en priorité.

3. LE PARC AUTOMOBILE

Au 1er janvier 2017, l'Insee indique que 61,6% des véhicules particuliers du parc étaient des véhicules diesel. La Haute-Savoie se situe légèrement en dessous de cette moyenne avec 58% de véhicules diesel.

Ce taux d'équipement de la Haute-Savoie est tiré vers le bas par un **moindre équipement en véhicules diesels des ménages urbains**. Le parc automobile des secteurs du Grand Annecy et des secteurs riverains de la Suisse – « CC du Genevois », « Thonon Agglomération » et « Agglomération d'Annemasse » - ont un taux de véhicule diesel de 56% maximum alors que le secteur montagneux des « Aravis » est équipé à 67% de véhicules diesels.

La **hausse des immatriculations de véhicules hybrides au niveau national a encore peu d'effet** sur le parc haut-savoyard avec seulement 1% des voitures des ménages qui sont des véhicules hybrides.

Sur 447 400 voitures dont on connaît l'année de mise en circulation, 39% des véhicules ont été mis en service depuis l'application de la norme Euro5 et 24% ont moins de 3 ans.



84% de véhicules équipés de pneus neige

C'est le taux moyen d'équipement des voitures des ménages de la Haute-Savoie. Dans les ménages bi-motorisés, le taux d'équipement est le même pour la première et la deuxième voiture. Au-delà de 2 voitures par ménages, le taux d'équipement en pneus neige chute à 73% pour la troisième voiture puis à 64% pour la quatrième. Ce sont ainsi les véhicules généralement les moins utilisés qui sont aussi les moins équipés pour rouler sur route blanche.

Avec ce taux d'équipement élevé, il n'est pas surprenant qu'un haut-savoyard sur deux (de 16 ans et plus) dise ne rien modifier à ses déplacements en cas d'intempéries hivernales (neige ou verglas). Un quart d'entre eux adaptent leur déplacement (changement d'horaire ou d'itinéraire). Ils ne sont que 16% à annuler leur déplacement et 8% optent pour un autre mode.

Ils sont également 75% à dire accepter de rouler sur route blanche pour permettre une moindre utilisation de sel sur les routes et ainsi préserver la ressource en eau.



Partie 3 : Mobilité des résidents

Les 710 400 habitants de 5 ans et plus de la Haute-Savoie réalisent en moyenne l'équivalent de deux allers-retours par jour de semaine.

Les habitants des territoires peu denses font plus de déplacements que la moyenne des haut-savoyards.

La mobilité d'échange des résidents frontaliers de la Suisse est plus forte que celle des résidents des autres territoires de la Haute-Savoie.

Enfin ce sont les actifs qui produisent la majorité des déplacements. Et ils utilisent majoritairement leur voiture pour se rendre au travail.

Chiffres clés

2,9 millions de déplacements un jour moyen de semaine

4,1 déplacements par jour et par personne

89% des déplacements sont des déplacements internes à la Haute-Savoie

8% des haut-savoyards ne se déplacent pas un jour moyen de semaine et **34%** font plus de 5 déplacements par jour

1. LES DÉPLACEMENTS DANS L'OPINION

Ce chapitre ne concerne que 236 800 haut-savoyards de 16 ans et plus résidant dans les agglomérations et interrogés en face-à-face.

Ces haut-savoyards ont été questionnés sur leurs opinions concernant différents points de la vie locale et des déplacements urbains.

Pour chaque point, ils ont indiqué s'il s'agit pour eux d'un point plutôt important ou plutôt pas important puis si ce point devrait être traité en priorité.

Sujet :	plutôt important	plutôt pas important	à traiter en priorité
La sécurité	94%	6%	25%
L'emploi	91%	9%	17%
Les transports et la circulation	93%	7%	17%
L'éducation	94%	6%	15%
L'environnement et le cadre de vie	96%	4%	13%
Le logement	94%	6%	10%
Les loisirs	82%	18%	2%
			100%

Figure 17 : Classement des points de la vie locale à traiter en priorité

Transports et circulation sont un sujet plutôt important pour 9 haut-savoyards sur 10. Ils classent ce sujet comme plutôt prioritaire puisqu'il arrive en troisième position après la sécurité et l'emploi mais devant l'éducation.

Sujet :	plutôt important	plutôt pas important	à traiter en priorité
La circulation	89%	11%	21%
Les risques d'accident	83%	17%	19%
La pollution automobile	90%	10%	18%
Les transports collectifs	85%	15%	16%
Le stationnement	82%	18%	10%
Les déplacements à pied	80%	20%	6%
Le bruit de la circulation	60%	40%	6%
Les déplacements à vélo	68%	32%	4%
Les déplacements en deux-roues motorisé	39%	61%	1%
			100%

Figure 18 : Classement des points concernant les transports et la circulation à traiter en priorité

Parmi les points concernant les transports et la circulation, les haut-savoyards classent la circulation, les risques d'accidents et la pollution comme les trois sujets prioritaires à traiter, avant le stationnement qui constitue toutefois un sujet plutôt important pour 82% des haut-savoyards interrogés.

Les mêmes haut-savoyards se positionnent en moyenne pour limiter la place de la voiture en ville et favoriser l'usage d'autres modes. Et si une personne sur deux considère qu'il faut continuer à construire des parkings en ville, elles ne sont que 24% à être d'accord avec l'affirmation «Aujourd'hui, en ville, on est obligé d'utiliser sa voiture».

Pour chacune des affirmations suivantes, êtes-vous d'accord ou pas d'accord ?	Plutôt d'accord	Plutôt pas d'accord
Il faut continuer à développer les transports en commun, même si on est obligé pour cela de gêner les automobilistes	85%	15%
Pour améliorer la circulation en ville, il faut limiter l'usage de la voiture	82%	18%
Le vélo en ville, c'est l'avenir	81%	19%
Il faut réprimer plus sévèrement le stationnement interdit	60%	40%
Au centre-ville, il faut continuer à construire des parkings	57%	43%
Limiter la voiture en ville gêne fortement l'activité économique	46%	64%
Aujourd'hui, en ville, on est obligé d'utiliser la voiture	24%	76%

Figure 19 : Opinion des haut-savoyards de 16 ans et plus sur plusieurs affirmations concernant les transports et la circulation en agglomération

2. LES DÉPLACEMENTS JOURNALIERS

Les 710 400 habitants de la Haute-Savoie de 5 ans et plus réalisent 2,9 millions de déplacements un jour moyen de semaine.

À l'exception des résidents des territoires frontaliers de la Suisse, la très grande majorité des déplacements des haut-savoyards est effectuée sur le territoire du département.

4,1 déplacements par jour et par personne

Les habitants de 5 ans et plus de la Haute-Savoie effectuent en moyenne **4,1 déplacements par jour**, toutes origines et destinations confondues. Ramenée à la seule population qui se déplace, la mobilité moyenne est de 4,4 déplacements par jour et par personne.

En effet, **8% des habitants de la Haute-Savoie ne se déplacent pas un jour moyen de semaine.**



Comment est calculée la mobilité ?

La mobilité est le nombre moyen de déplacements par habitant et par jour moyen de semaine. Elle est calculée par le ratio du nombre de déplacements sur le nombre de personnes de 5 ans et plus, y compris celles qui ne se sont pas déplacées.

La mobilité interne ne prend en compte que les déplacements effectués au sein du territoire de la Haute-Savoie. Quel que soit le lieu de résidence des habitants, Annecy ou Annemasse par exemple, leur mobilité interne concerne tous les déplacements qu'ils effectuent en Haute-Savoie.

La mobilité d'échange concerne uniquement les déplacements dont seule l'origine ou la destination est située sur le territoire de la Haute-Savoie. Déplacements internes et déplacements d'échanges sont regroupés sous le nom de déplacements en lien avec le territoire.

La mobilité externe concerne les déplacements dont ni l'origine ni la destination ne sont situées sur le territoire de la Haute-Savoie.

Les comparaisons entre Haute-Savoie et d'autres territoires ne portent que sur les mobilités interne et d'échange.

Le taux de personnes immobiles varie selon les territoires mais n'influence pas de la même façon la mobilité moyenne de leurs habitants.

Les arrondissements d'Annecy et de Saint-Julien-en-Genevois comptent en moyenne 8% de personnes immobiles un jour moyen de semaine. Mais parmi les personnes qui se déplacent : ceux du Grand Annecy font en moyenne 4,5 déplacements par jour contre 4,2 déplacements par jour par les habitants de l'arrondissement de Saint-Julien-en-Genevois.

Une même mobilité moyenne recouvre donc des réalités différentes selon les territoires et les personnes.

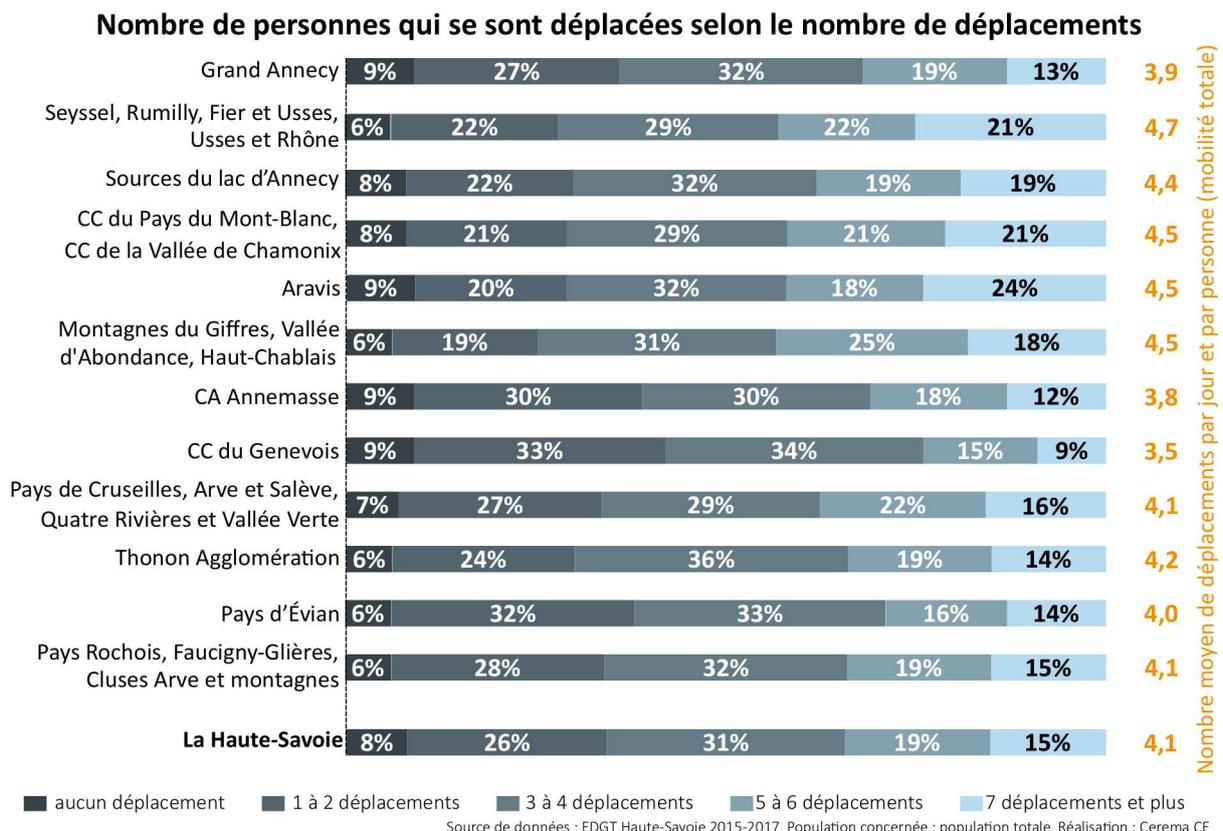


Figure 20 : Tableau de la mobilité totale et répartition des personnes selon le nombre moyen de déplacements effectués par jour et par EPCI

En moyenne, la part des personnes effectuant plus de 5 déplacements par jour est plus élevée dans les secteurs peu denses que sur l'ensemble du département.

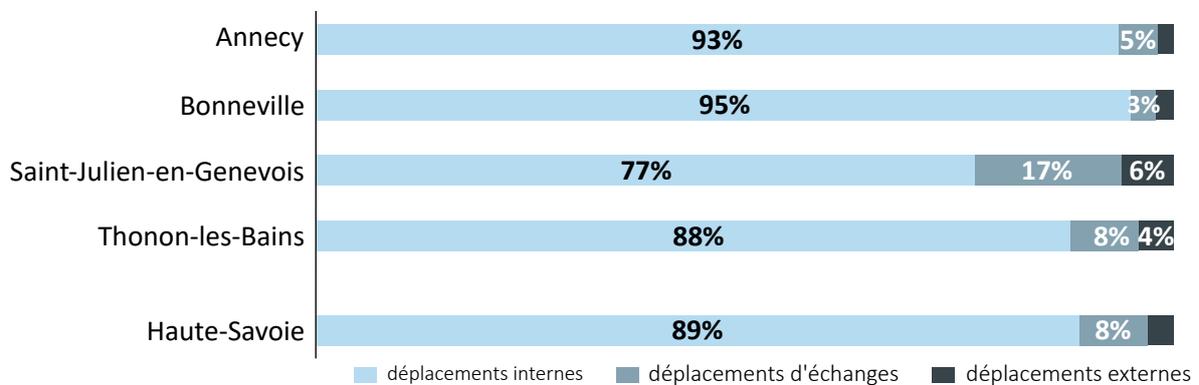
Cela va à l'encontre de l'idée que la proximité des services favorise des allers-retours plus fréquents dans les secteurs urbains. Mais cela va logiquement avec une proportion plus importante de grands ménages et d'actifs à la mobilité forte dans ces mêmes secteurs de faible densité urbaine.

89% de déplacements internes à la Haute-Savoie

Sur tous les déplacements réalisés par les habitants de la Haute-Savoie de 5 ans et plus, **89% sont effectués exclusivement sur le territoire Haut-Savoyard** et **8% entre la Haute-Savoie et d'autres territoires**. Seuls **3% des déplacements** des habitants sont réalisés **en dehors de la Haute-Savoie** mais avec de fortes disparités entre les territoires du département, notamment dans les zones frontalières.

Les habitants de la Haute-Savoie réalisent ainsi, en moyenne, 4 déplacements par jour en lien avec le département.

Parts de déplacements internes, d'échanges et externes selon l'arrondissement



Sources de données : EDGT de la Haute-Savoie 2015-2017, - Population concernée : population totale Réalisation Cerema CE

Figure 21 : Parts des déplacements internes, d'échanges et externes selon l'arrondissement

Les habitants de l'arrondissement de Saint-Julien-en-Genevois, frontalier de la Suisse, ne réalisent que 77% de leurs déplacements en Haute-Savoie contre 95% pour les habitants de l'arrondissement de Bonneville.

Ces différences sont encore plus importantes à l'échelle des « EPCI ».

Les habitants de la Communauté de communes du Genevois et de l'agglomération d'Annemasse réalisent moins de 80% de leurs déplacements en interne à la Haute-Savoie.

Cela peut s'expliquer par une part importante d'actifs et étudiants de ces secteurs dont le lieu de travail ou d'études est situé hors du département. 52% des actifs et étudiants de la communauté de communes du Genevois travaillent hors de la Haute-Savoie (dont 43% à Genève ou dans le canton de Genève). 42% des actifs et étudiants de l'agglomération d'Annemasse travaillent hors de la Haute-Savoie (dont 36% à Genève ou dans le canton de Genève).

Parts des déplacements internes, d'échanges et externes

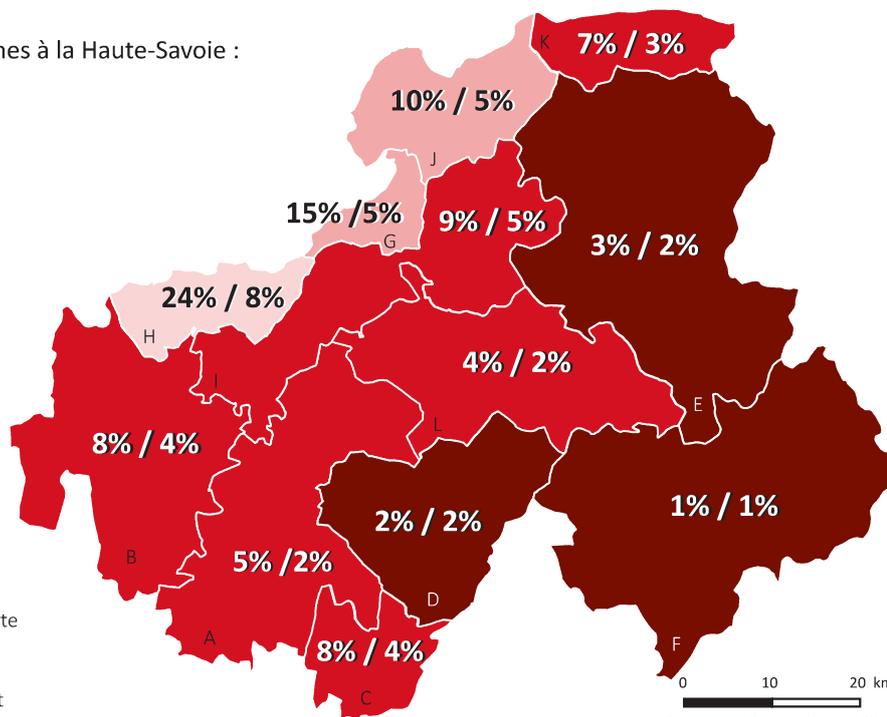
10% / 5% : part des déplacements d'échange et part des déplacements externes

Part des déplacements internes à la Haute-Savoie :

- moins de 75%
- 75 à 85%
- 85 à 95%
- plus de 95%

EPCI :

- A : Grand Annecy
- B : Seyssel, Rumilly, Fier et Usse, Usse et Rhône
- C : Sources du lac d'Annecy
- D : Aravis
- E : Montagnes du Giffre, Vallée d'Abondance et Haut-Chablais
- F : CC Pays du Mont Blanc et CC Vallée de Chamonix
- G : CA Annemasse
- H : CC du Genevois
- I : Pays de Cruseilles, Arve et Salève, Quatre Rivières et Vallée Verte
- J : Thonon Agglomération
- K : Pays d'Evian
- L : Pays Rochois, Faucigny-Glières et Cluses Arve et Montagnes



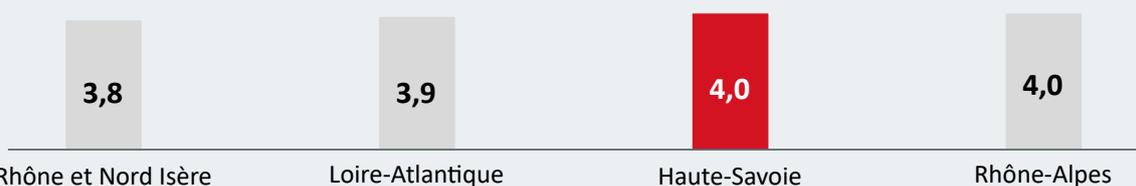
Sources : EDGT de Haute-Savoie 2015-2017, population de 5 ans et plus - Secteurs de tirage EDGT Haute-Savoie - © IRIS Geofla

Figure 22 : Cartographie des parts des déplacements internes, d'échange et externes par EPCI



En comparaison : la mobilité liée au territoire

nombre moyen de déplacements internes et d'échange par personne par jour



Population concernée : 5 ans et plus sauf données Rhône-Alpes : 11 ans et plus - Réalisation : Cerema CE
Sources de données : EDGT de la Haute-Savoie 2015-2017, EDGT Loire-Atlantique 2015, Sytral-EDGT 2015, EDR Rhône-Alpes 2012-2015, conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes

La mobilité des résidents de la Haute-Savoie de 5 ans et plus est légèrement plus élevée que celle des résidents de Loire-Atlantique et du territoire Rhône et Nord Isère. La part des immobiles est par contre plus faible dans la Haute-Savoie et dans le Rhône et Nord-Isère (8%) qu'en Loire-Atlantique (10%).

Les données de la région Rhône-Alpes ne sont pas immédiatement comparables, seule la population des 11 ans et plus ayant été interrogée.

3. LA MOBILITÉ DES HABITANTS SELON LEUR PROFIL

S'il y a peu de différence entre la mobilité des femmes et des hommes, la mobilité moyenne des habitants de la Haute-Savoie varie fortement avec l'âge et l'occupation principale des habitants.

45% des déplacements produits par un quart de la population

La Haute-Savoie compte 54 000 habitants qui ne se déplacent pas un jour moyen de semaine soit 8% de la population des 5 ans et plus. Mais elle en compte deux fois plus (107 000 personnes : 15%) qui effectuent plus de 6 déplacements par jour.

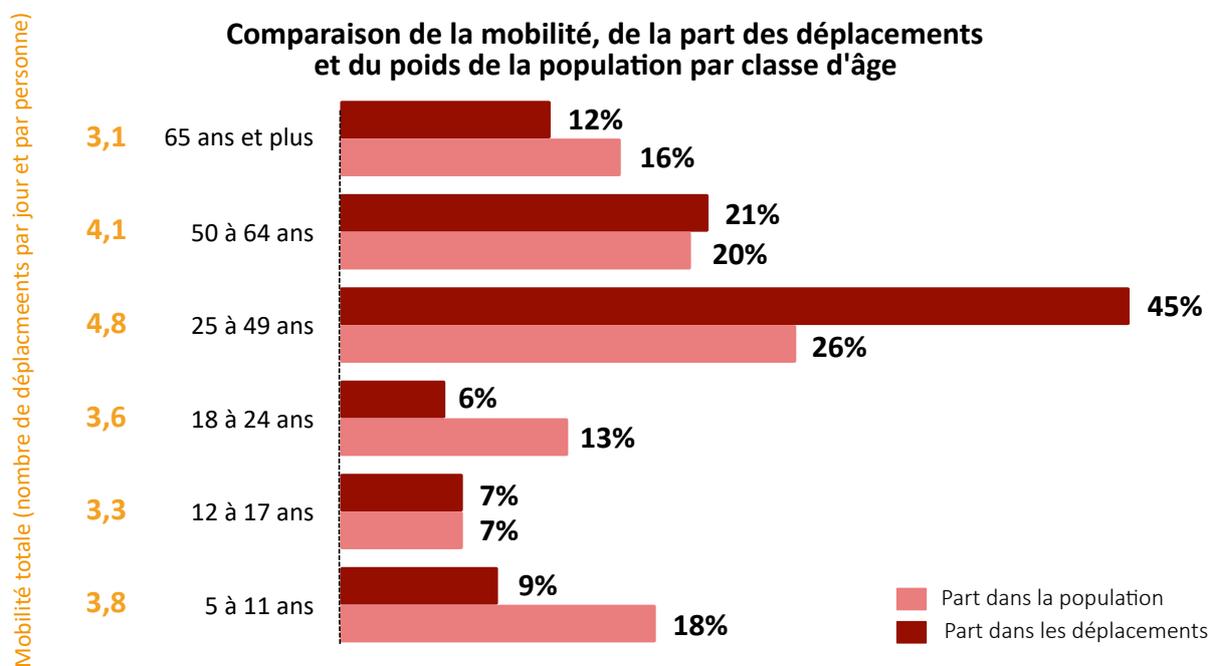


Figure 23 : Comparaison de la mobilité, de la part des déplacements et du poids de la population par classe d'âge - Les personnes de 5 à 11 ans représentent 18% de la population enquêtée, elles produisent 9% des déplacements des haut-savoyards et leur mobilité moyenne est de 3,8 déplacements par jour et par personne

Avec une mobilité moyenne de 4,8 déplacements par jour et par personne, **les personnes de 25 à 49 ans réalisent plus de déplacements quotidiens que toutes les autres tranches d'âges.** Et leur part dans les déplacements est de 20 points supérieure à leur part dans la population enquêtée.

Au contraire, la part des enfants de 5 à 11 ans et des jeunes de 18 à 24 ans dans les déplacements est plus faible que leur poids dans la population. C'est également le cas de la population des 65 ans et plus. Entre ces trois générations, la mobilité nettement plus faible des « séniors » peut être liée à une plus forte proportion de personnes immobiles.

Les actifs réalisent 62% des déplacements

Comme le laisse entrevoir la répartition des déplacements par tranches d'âge, les actifs qui travaillent ou qui recherchent un emploi représentent 55% de la population et plus mais produisent 62% des déplacements.

Les personnes les plus mobiles sont les personnes travaillant à temps partiel avec 5 déplacements par personne et par jour. Ces personnes peuvent cumuler les déplacements pour le travail et pour d'autres motifs tels que les achats ou des accompagnements.

Les personnes restant au foyer ont une mobilité élevée avec 4,5 déplacements par personne et par jour mais leurs déplacements ne pèsent que 3% du volume des déplacements de tous les résidents.

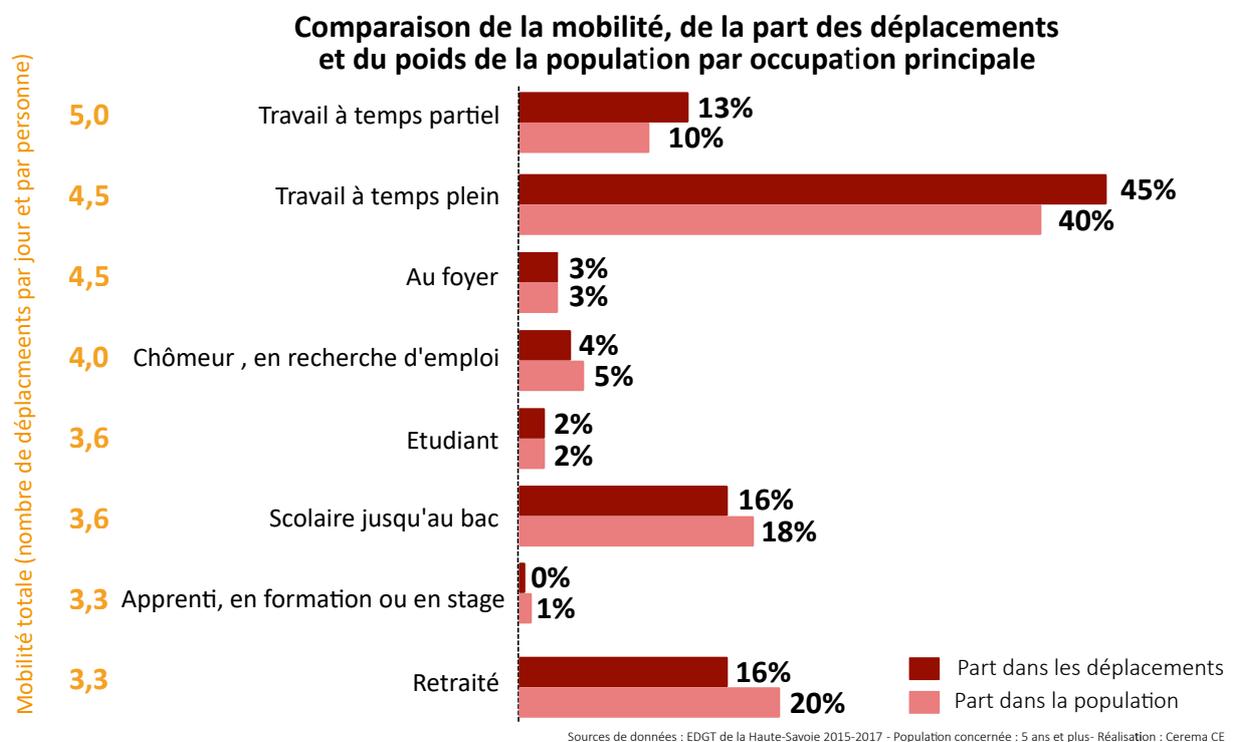


Figure 24 : Comparaison de la mobilité, de la part des déplacements et du poids de la population par occupation principale

4. LE STATIONNEMENT

Les enquêtes réalisées en face-à-face ont permis d'interroger les actifs et les étudiants disposant ou non d'une voiture sur les difficultés de stationnement à leur lieu de travail ou d'études.

Les éléments suivants portent sur la population des actifs, mieux représentés par les enquêtes que la population étudiante, moins significative.

84% des conducteurs de voiture vers le travail n'ont pas de difficulté de stationnement

Les habitants de la Haute-Savoie réalisent 474 200 déplacements à destination du travail et 71% des actifs disposant d'une voiture l'utilisent pour se rendre au travail.

Au total, un quart des actifs disent rencontrer des difficultés de stationnement sur leur lieu de travail :

- Les actifs utilisant leur voiture (89 700) sont 14% à déclarer rencontrer des difficultés de stationnement sur leur lieu de travail ou d'études mais 84% disent n'avoir pas de difficulté de stationnement du fait d'une place réservée (47%) ou d'une offre suffisamment abondante (37%).
- Les conducteurs interrogés qui se rendent à Genève pour le travail (9 800 personnes) sont en proportion plus nombreux à rencontrer des difficultés (24%) mais aussi plus nombreux à disposer d'une place réservée (60%).
- À l'inverse, sur les 36 500 actifs n'utilisant pas leur voiture pour se rendre au travail : 59% disent avoir des difficultés à stationner sur leur lieu de travail. Et ils sont 80% parmi les 8 000 actifs travaillant à Genève mais n'utilisant pas leur voiture pour se rendre au travail.

La part des déplacements vers le travail effectués en tant que conducteur de voiture ne représentent « que » 59% des déplacements lorsque le lieu de travail est situé dans la ville de Genève contre 68% tous lieux de travail confondus.

La contrainte de stationnement au lieu de travail constitue donc un levier pour renforcer l'utilisation d'autres modes pour se rendre au travail.

65% des actifs peuvent stationner leur vélo sur leur lieu de travail

Un quart des actifs disent ne pas disposer d'un stationnement vélo sur leur lieu de travail. Mais **65% des actifs pourraient stationner leur vélo sur leur lieu de travail**. Pourtant les déplacements à vélo ne représentent que 2% des déplacements vers le travail. Le stationnement n'est donc pas le seul levier nécessaire pour faciliter l'usage de ce mode.



Partie 4 : Motifs des déplacements

Les motifs travail et achats-services sont les activités qui génèrent le plus de déplacements. Avec le motif accompagnement, ce sont aussi ceux qui génèrent le plus gros volume de trafic automobile.

Les femmes réalisent la majorité des déplacements pour l'accompagnement et les achats-services alors que les hommes réalisent la majorité des déplacements vers le travail.

La moitié des déplacements sont de simples allers-retours depuis le domicile, l'autre moitié est organisé en boucle autour de 2 activités ou plus. Les allers-retours domicile-travail-domicile représentent 11% des déplacements.

Chiffres clés

Un quart des déplacements en lien avec le lieu le travail

17 km : le travail génère des déplacements en moyenne plus longs que les autres motifs (8 km)

72% des déplacements vers le travail sont effectués en voiture

3 déplacements sur 4 ont le domicile pour origine ou destination

61% des déplacements à l'heure de pointe du matin se font pour des motifs « obligatoires » : travail et formation

1. LES PRINCIPAUX MOTIFS DE DÉPLACEMENT

92% des habitants de la Haute-Savoie se déplacent un jour moyen de semaine mais pour des motifs et selon des emplois du temps qui dépendent de leur situation personnelle (occupation principale, composition du foyer par exemple) et de l'organisation des activités (horaires de travail, accessibilité aux commerces et services par exemple).



Activités, motifs combinés et déplacements secondaires

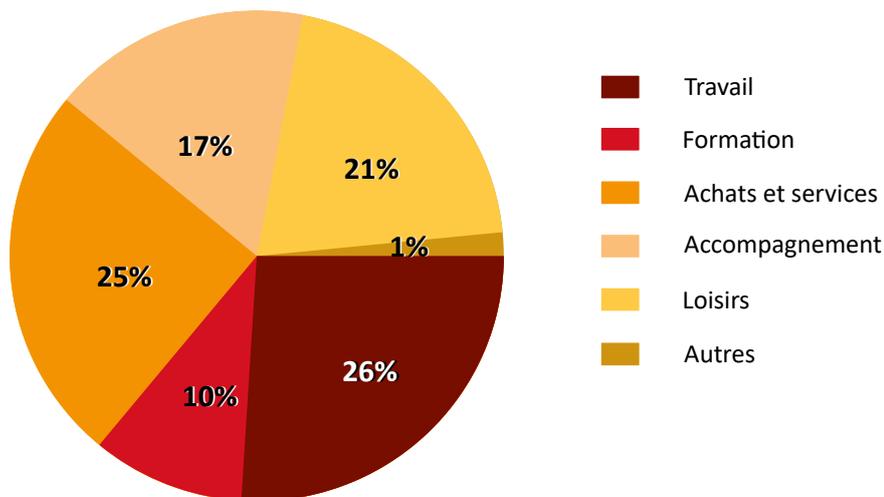
On appelle "activité" le motif à destination du déplacement. En sont exclus les déplacements à destination du domicile qui sont considérés comme des retours d'activités et non comme une activité.

On appelle "motif combiné" le motif qui allie le motif à l'origine avec le motif à destination, indépendamment du sens du déplacement. Les déplacements du domicile vers le travail ou du travail vers le domicile sont tous comptés sous le motif combiné "domicile-travail".

Les déplacements secondaires correspondent à des déplacements qui ne sont pas liés au domicile.

Le travail générateur d'un quart des déplacements

Répartition des déplacements par activités



Réalisation : Cerema CE - mars 2018
Sources : EDGT Haute-Savoie 2015-2017, population 5 ans et plus qui s'est déplacé

Figure 25 : Répartition des déplacements par activités (hors retour à domicile)

La moitié des activités réalisées par les haut-savoyards concerne le travail (26%) et les achats ou service (25%). Ces deux activités impliquent un recours majoritaire à la voiture avec 68% des déplacements vers le travail effectués en voiture conducteur et 52% des déplacements vers les achats et services.

Répartition modale des déplacements selon l'activité (hors retour au domicile)

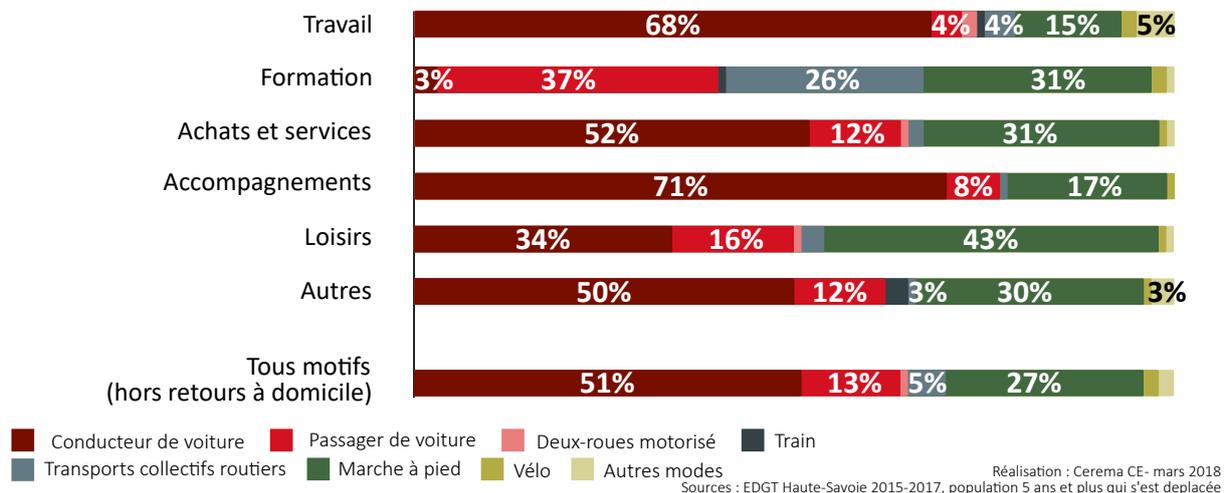


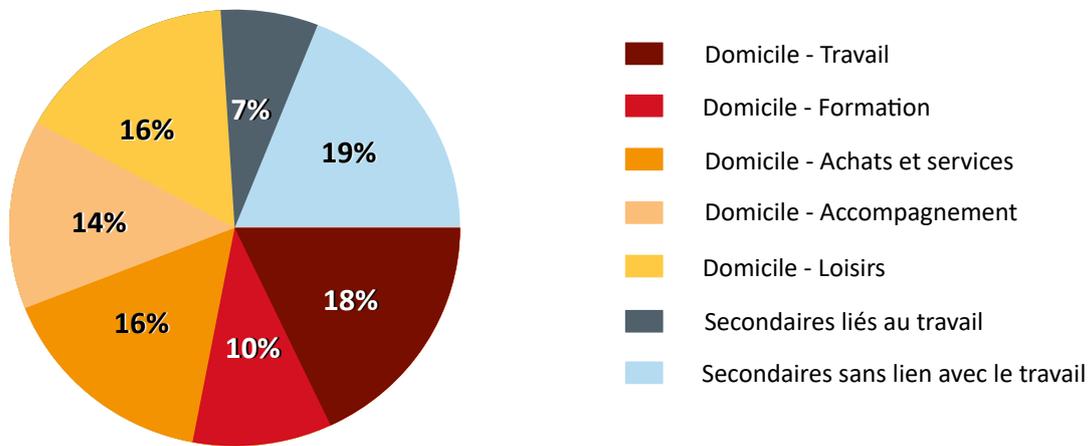
Figure 26 : Parts modales selon l'activité, hors retour à domicile

L'accompagnement qui représente 17% des activités implique le recours le plus massif à la voiture avec 71% des déplacements réalisés en tant que conducteur de voiture.

L'accompagnement se trouve ainsi en troisième position dans le volume de déplacements en tant que conducteur de voiture avec 228 000 déplacements contre 236 900 à destination des achats et services et 323 600 à destination du travail.

3 déplacements sur 4 effectués en lien avec le domicile

Répartition des déplacements par motifs combinés



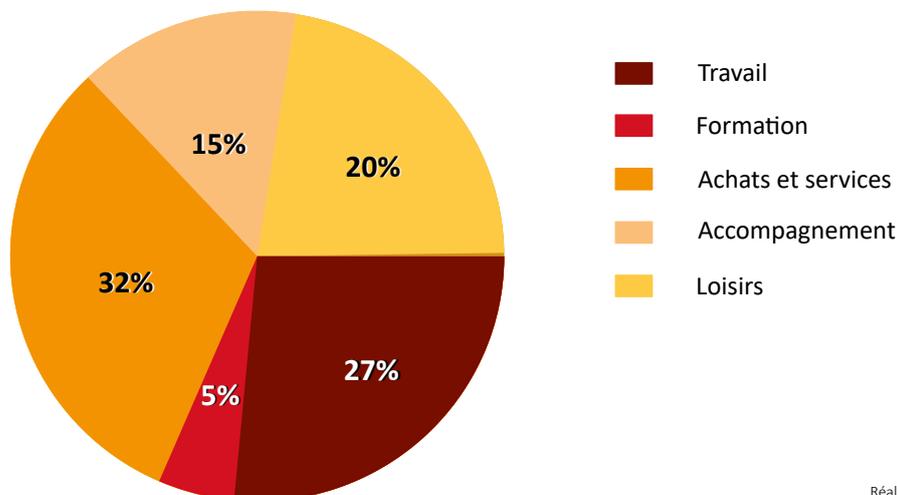
Réalisation : Cerema CE- mars 2018
Sources : EDGT Haute-Savoie 2015-2017, population 5 ans et plus qui s'est déplacée

Figure 27 : Répartition des déplacements par motifs combinés

74% des déplacements des habitants de la Haute-Savoie sont effectués entre le domicile et une activité. Les 26% de déplacements dits secondaires correspondent à un enchaînement des activités, ce qui peut permettre d'optimiser la distance et le temps passés à se déplacer.

Sur les 746 000 déplacements secondaires, la majorité est effectuée à destination des achats ou service (32%), puis à destination du travail (27%), des loisirs (22%) et pour l'accompagnement (15%).

Répartition des déplacements secondaires par activités



Réalisation : Cerema CE- mars 2018
Sources : EDGT Haute-Savoie 2015-2017, population 5 ans et plus qui s'est déplacée

Figure 28 : Répartition des déplacements secondaires par activités

Répartition modale des déplacements selon le motif combiné

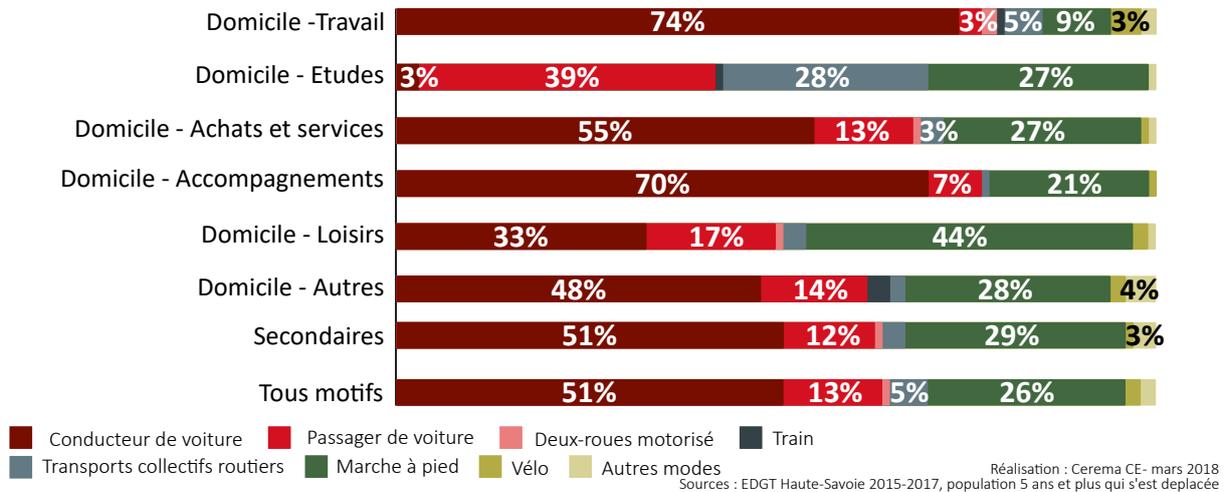


Figure 29 : Répartition modale des déplacements selon le motif combiné

La voiture utilisée en tant que conducteur est prépondérante dans les déplacements domicile-travail (74%) et pour l'accompagnement (70%). Or ces deux motifs représentent la moitié des déplacements effectués à l'heure de pointe du matin, entre 7h et 9h (24% de déplacements domicile-travail et 23% domicile-accompagnement) ce qui peut largement influencer le trafic et le niveau de congestion.

Répartition modale des déplacements secondaires selon le motif à destination

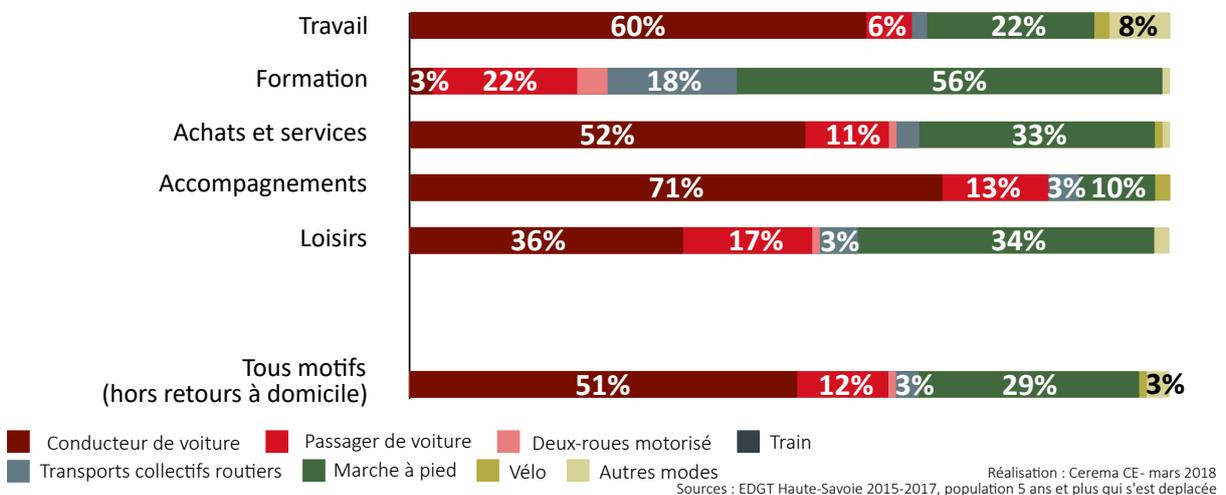


Figure 30 : Répartition modale des déplacements secondaires selon le motif à destination (motif «Autre» non représenté car effectifs insuffisants pour être représentatifs)

Tous motifs confondus, la répartition modale par activités des déplacements secondaires ressemble fortement à la répartition modale des déplacements liés au domicile. La marche est toutefois plus souvent utilisée pour les déplacements secondaires : 29% contre 26% des déplacements liés au domicile. Les transports collectifs sont plutôt moins utilisés pour les déplacements secondaires (3%) que pour ceux liés au domicile (5%).

On observe par contre des différences plus marquées entre déplacements secondaires et déplacements liés au domicile selon les motifs.

L'utilisation plus fréquente de la marche pour les activités de travail et de formation en déplacements secondaires peut traduire l'existence de boucles vers des activités à proximité des lieux de travail ou d'études. Cela est cohérent avec une pointe du volume des déplacements secondaires entre 12h et 13h.

Les déplacements professionnels peuvent expliquer un recours plus fréquent au covoiturage (passager de voiture) et à d'autres modes pour les déplacements secondaires vers le travail.

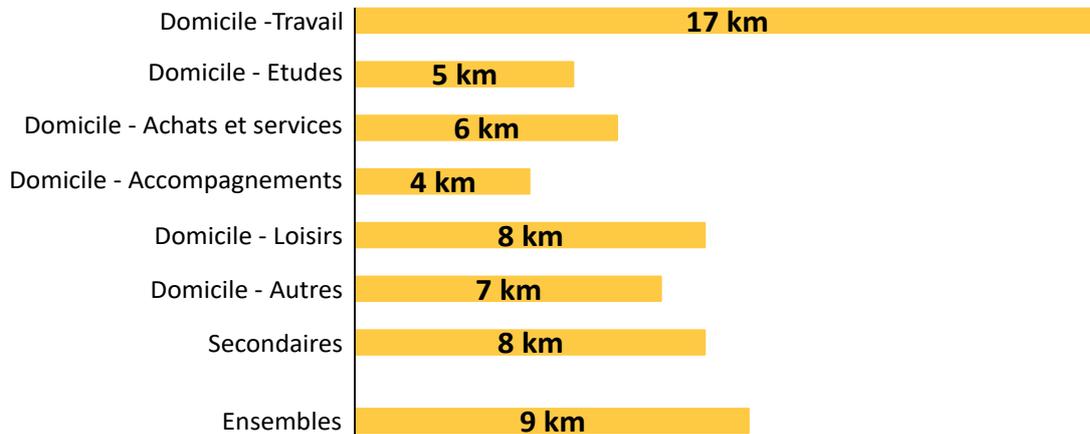
À l'inverse, les déplacements secondaires vers l'accompagnement s'effectuent d'avantage en tant que passager de voiture ce qui peut correspondre à des déplacements inscrits dans des chaînes de déplacements complexes (par exemple : la dépose ou la récupération d'enfants dans des écoles différentes génère plus de déplacements d'accompagnement en tant que passager).

Des déplacements domicile-travail de 17 km

Tous motifs confondus, la distance moyenne des déplacements est de 9 km. Les déplacements domicile-travail sont les plus longs avec 17 km en moyenne. Les déplacements domicile-accompagnement sont les plus courts avec 4 km en moyenne.

Ces deux motifs génèrent la même proportion de déplacements en voiture (77%). Mais la part des distances parcourues est donc plus grande pour les déplacements domicile-travail (44% des distances parcourues, hors retour à domicile). Agir sur les seuls déplacements à motif travail peut donc avoir un impact important sur les émissions liées à la circulation automobile.

Distance moyenne des déplacements selon le motif combiné



Réalisation : Cerema CE - mars 2018
Sources : EDGT Haute-Savoie 2015-2017, population 5 ans et plus qui s'est déplacée

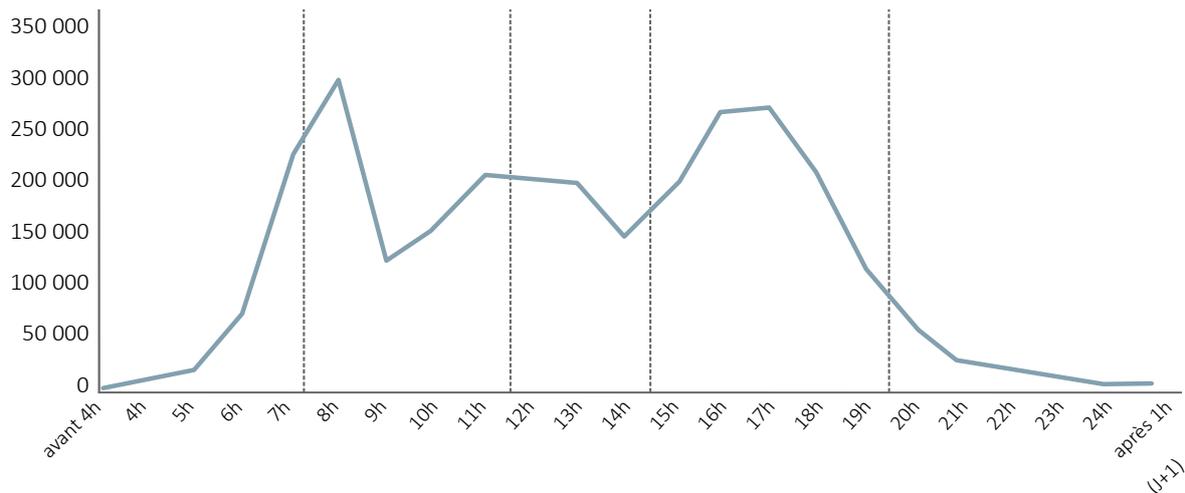
Figure 31 : Distance moyenne des déplacements selon le motif combiné (en kilomètres)

Les déplacements pour la formation et l'accompagnement font en moyenne entre 4 et 5 km ce qui correspond à des déplacements de proximité. Ils pèsent ensemble pour 18% des distances parcourues et leur impact sur les émissions est moindre que les déplacements à destination du travail. Par contre ces deux motifs contribuent pour 46% des déplacements à l'heure de pointe du matin (7h-9h), et participent donc aussi à la congestion dans le trafic local.

44% des déplacements concentrés sur 5h de la journée

Sur 2,9 millions déplacements, 519 400 (18%) sont effectués le matin entre 7h et 9h et 758 400 (26%) sont effectués le soir entre 16h et 19h.

Nombre de déplacements par tranche horaire de départ



Sources : EDGT Haute-Savoie 2015-2017, population 5 ans et plus qui s'est déplacée Réalisation : Cerema CE- mars 2018

Figure 32 : Nombre de déplacements par tranche horaire de départ du déplacement

C'est entre 8h et 9h que les haut-savoyards réalisent le plus de déplacements.

La pointe méridienne est moins marquée mais représente toutefois 612 700 déplacements (21%) entre 11h à 14h.

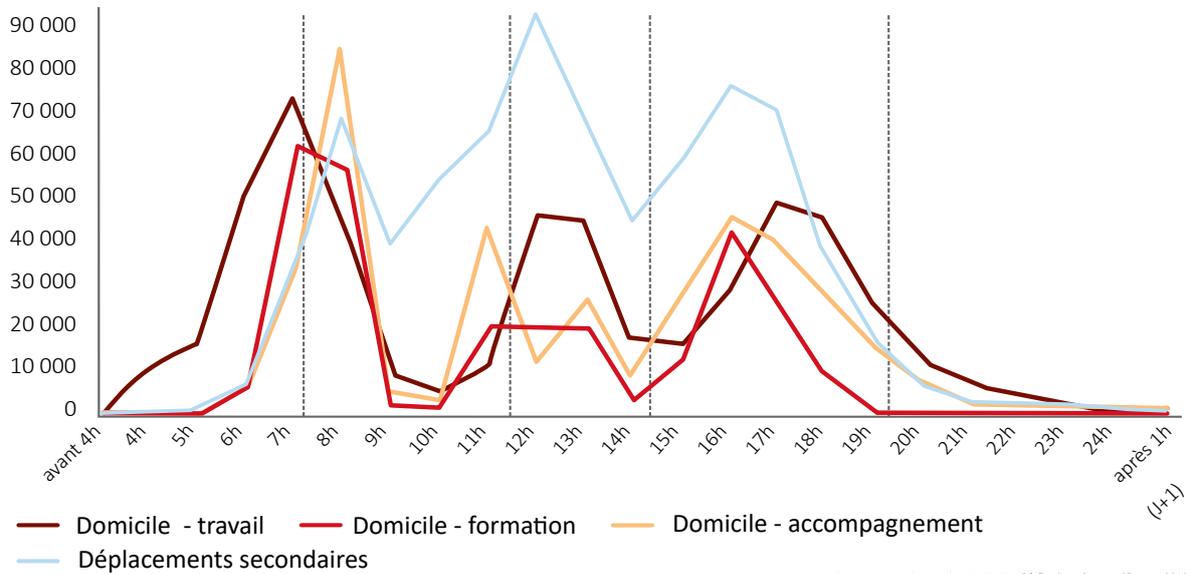
Travail et formation pour 61% des déplacements entre 7h et 8h

Entre 7h et 8h, 61% des déplacements sont réalisés entre domicile et travail (33%) et entre domicile et formation (28%). Déplacements secondaires et accompagnement représentent 31% des autres déplacements réalisés.

Entre 8h et 9h, ces quatre motifs restent prépondérants (85% des déplacements) mais on observe une progression notable des déplacements réalisés entre domicile et accompagnement (28%) et des déplacements secondaires (23%).

Les déplacements secondaires sont réalisés pour 32% vers le travail et la formation et pour 15% pour l'accompagnement. Le détail des motifs des personnes accompagnées n'a pas été étudié, on ne connaît donc pas la proportion de déplacements pour accompagnement effectués vers la formation (école) ou le travail. La participation de ces deux motifs «obligatoires» aux heures de pointes peut donc être sous-estimée.

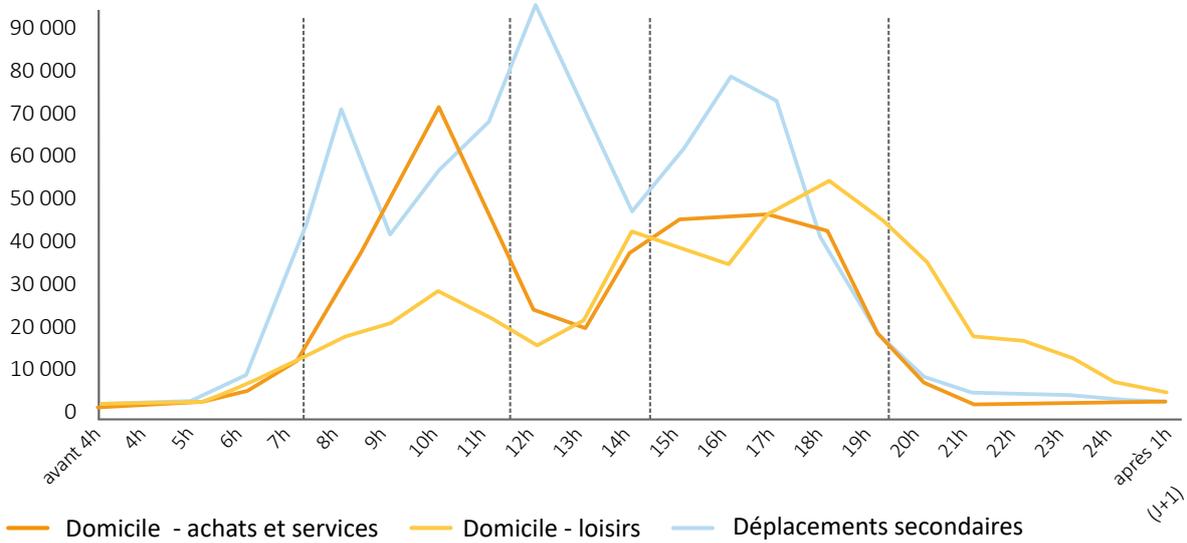
Nombre de déplacements par tranche horaire de départ et par motif combiné (travail, formations et accompagnement)



Sources : EDGT Haute-Savoie 2015-2017, population 5 ans et plus qui s'est déplacée Réalisation : Cerema CE- mars 2018

Figure 33 : Nombre de déplacements par tranche horaire de départ du déplacement et par motif combiné (travail, formation, accompagnement)

Nombre de déplacements par tranche horaire de départ et par motif combiné (achats et loisirs)



Sources : EDGT Haute-Savoie 2015-2017, population 5 ans et plus qui s'est déplacée Réalisation : Cerema CE- mars 2018

Figure 34 : Nombre de déplacements par tranche horaire de départ du déplacement et par motif combiné (achat et services, loisirs)

Les déplacements entre le domicile et les achats-services sont logiquement organisés dans les heures où les commerces et services sont accessibles. À noter que 50% de ces déplacements sont réalisés par des personnes inactives.

Les déplacements secondaires représentent une forte part des pointes de déplacement du midi (45% entre 12h à 13h) et comptent également pour un quart des déplacements pendant la pointe du soir (entre 16h et 19h).

Les actifs réalisent 66% des déplacements secondaires et 99% des déplacements domicile-travail et à ce titre contribuent plus que le reste de la population aux pointes horaires des déplacements.

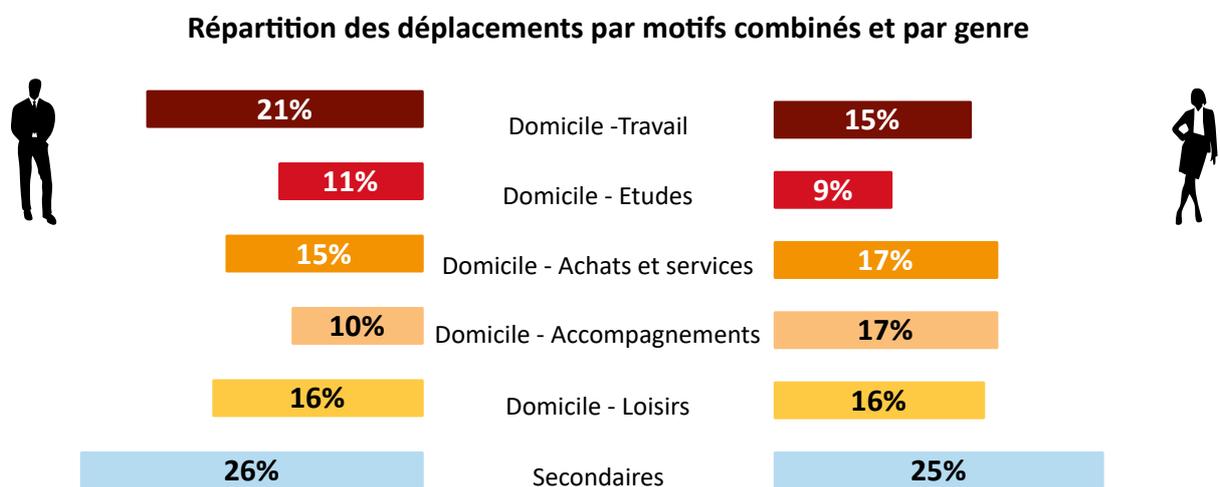
2. LES MOTIFS DE DÉPLACEMENT SELON LES PROFILS

Si le genre influence peu la mobilité des habitants de la Haute-Savoie, il influence par contre leurs activités.

L'occupation principale des personnes interrogées influence à la fois la mobilité et les activités.

17% de déplacements pour accompagnement pour les femmes contre 10% pour les hommes

La répartition par motifs des déplacements montre un déséquilibre entre les femmes qui effectuent plus de déplacements liés au fonctionnement du ménage que les hommes.



Réalisation : Cerema CE - mars 2018
Sources : EDGT Haute-Savoie 2015-2017, population 5 ans et plus qui s'est déplacée

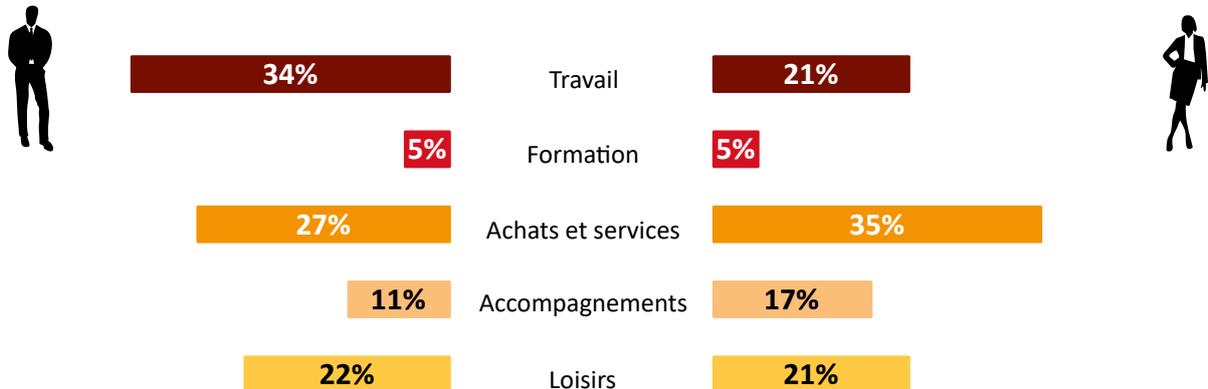
Figure 35 : Répartition des déplacements par motifs combinés et par genre

La répartition des déplacements par genre et par motif combiné montre que les femmes effectuent en moyenne plus de déplacements d'accompagnement que les hommes : 17% contre 10%. Elles effectuent par contre moins de déplacements liés au travail : 15% contre 21%.

Ce déséquilibre est également observé dans la répartition des déplacements secondaires. Les personnes des deux genres effectuent autant de déplacements secondaires mais les femmes effectuent la majorité de leurs déplacements secondaires vers les achats et services (35%) quand les hommes font la majorité de déplacements secondaires à destination du travail (34%).

Cela répond à une observation de l'Insee qui, en 2010, indiquait que les femmes réalisaient la majorité des tâches domestiques (71%) et parentales (65%).

Répartition des déplacements secondaires par motifs à destination et par genre



Réalisation : Cerema CE- mars 2018
Sources : EDGT Haute-Savoie 2015-2017, population 5 ans et plus qui s'est déplacée

Figure 36 : Répartition des déplacements secondaires par activités et par genre

66% des déplacements secondaires effectués par les actifs

L'occupation principale des habitants de la Haute-Savoie influe fortement sur les volumes de déplacements et la répartition des déplacements par motifs.

Motif combiné	Travail à temps plein	Travail à temps partiel	Apprentissage, formation, stage	Étudiant	Scolaire jusqu'au bac	Chômeur, en recherche d'emploi	Retraité	Reste au foyer	Autre	Total (déplacements)
Poids population enquêtée	40%	10%	1%	2%	18%	5%	20%	3%	1%	100%
Domicile Travail	84%	15%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100% (522 100)
Domicile Etudes	0%	0%	1%	7%	92%	0%	0%	0%	0%	100% (285 200)
Domicile-Achats et services	32%	11%	0%	1%	5%	8%	36%	5%	2%	100% (473 200)
Domicile Accompagnement	46%	22%	0%	1%	5%	7%	7%	11%	1%	100% (400 000)
Domicile-Loisirs	30%	10%	0%	2%	15%	7%	32%	3%	1%	100% (465 600)
Domicile-Autres	28%	4%	0%	3%	9%	1%	52%	2%	0%	100% (12 600)
Secondaires	52%	14%	1%	2%	12%	4%	13%	3%	1%	100% (746 100)
Ensemble (déplacements)	45% (1,3 million)	13% (369 300)	0% (13 400)	2% (50 600)	16% (468 700)	4% (129 300)	16% (452 800)	3% (98 900)	1% (21 500)	100% (2,9 millions)

Figure 37 : Tableau de répartition des déplacements par motif combiné et par occupation principale - les actifs à temps plein effectuent 84% des déplacements entre domicile et travail

Les personnes actives réalisent logiquement l'essentiel des déplacements entre domicile et travail.

Les actifs réalisent également la majorité des déplacements d'accompagnement (68%). Or ces deux motifs utilisent majoritairement la voiture en tant que conducteur comme mode de déplacement.

Si les actifs réalisent en moyenne un déplacement sur 3 entre domicile et travail, ils font autant de déplacements secondaires qui ne sont pas tous liés au travail (73% des déplacements secondaires vers une autre activité que le travail).

Motif combiné	Travail à temps plein	Travail à temps partiel	Apprentissage, formation, stage	Étudiant	Scolaire jusqu'au bac	Chômeur, en recherche d'emploi	Retraité	Reste au foyer	Autre	Total (déplacements)
Domicile Travail	34%	21%	13%	3%	0%	0%	0%	0%	0%	18% (522 100)
Domicile Etudes	0%	0%	22%	38%	56%	0%	0%	0%	0%	10% (285 200)
Domicile-Achats et services	11%	14%	10%	12%	5%	31%	38%	23%	35%	16% (473 200)
Domicile Accompagnement	14%	23%	13%	5%	4%	23%	7%	45%	11%	14% (400 000)
Domicile-Loisirs	11%	13%	13%	14%	15%	24%	33%	13%	29%	16% (465 600)
Domicile-Autres	0%	0%	0%	1%	0%	0%	1%	0%	0%	0% (12 600)
Secondaires	30%	28%	29%	27%	20%	22%	21%	19%	24%	26% (746 100)
Ensemble (déplacements)	100% (1,3 million)	100% (369 300)	100% (13 400)	100% (50 600)	100% (468 700)	100% (129 300)	100% (452 800)	100% (98 900)	100% (21 500)	100% 2,9 millions

Figure 38 : Tableau de répartition des déplacements par occupation principale et par motif combiné - les actifs à temps plein effectuent 34% de leurs déplacements entre domicile et travail

On observe par ailleurs que les scolaires jusqu'au bac réalisent un déplacement sur deux entre domicile et formation, ce qui participe à leur part modale en transports collectifs plus importante (19%) que celle de la population totale (3%).

Enfin, les actifs réalisent 43% des déplacements pour achats mais ce sont les retraités qui y contribuent le plus (36%) au regard de leur poids dans la population (20%).

3. LES BOUCLES DE DÉPLACEMENTS

Les habitants de la Haute-Savoie effectuent en moyenne 4 déplacements sur 5 en lien avec leur domicile. Un déplacement sur 5 est donc réalisé avec une origine et une destination différente du domicile.

Sur toutes les sorties qu'ils font de leur domicile, les deux-tiers correspondent à des boucles simples c'est-à-dire des allers-retours entre domicile et une activité. Le reste correspond à des enchaînements de 2 activités ou plus entre la sortie et le retour au domicile.

1 million de boucles de déplacements

Le domicile constitue une plaque tournante pour les déplacements des haut-savoyards. Aux 2,9 millions de déplacements réalisés un jour moyen correspondent 1,1 million sorties du domicile (ou boucles de déplacement).

Cela signifie qu'un haut-savoyard enchaîne en moyenne 2,7 déplacements entre le départ et le retour à son domicile.

Seul l'arrondissement de Saint-Julien-en-Genevois se démarque légèrement de la moyenne avec 2,6 déplacements par boucle effectuée par les résidents de cet arrondissement. Cela peut être mis en parallèle d'une mobilité interne et d'échange plus faible sur cet arrondissement avec 3,6 déplacements par jour et par personne contre 4 en moyenne pour les haut-savoyards.

La moitié des déplacements pour des allers-retours depuis le domicile

98% des boucles effectuées par les haut-savoyards sont des boucles fermées : partant et revenant au domicile. Les boucles ouvertes sont principalement constituées de déplacements de ou vers le travail, les loisirs et la formation.

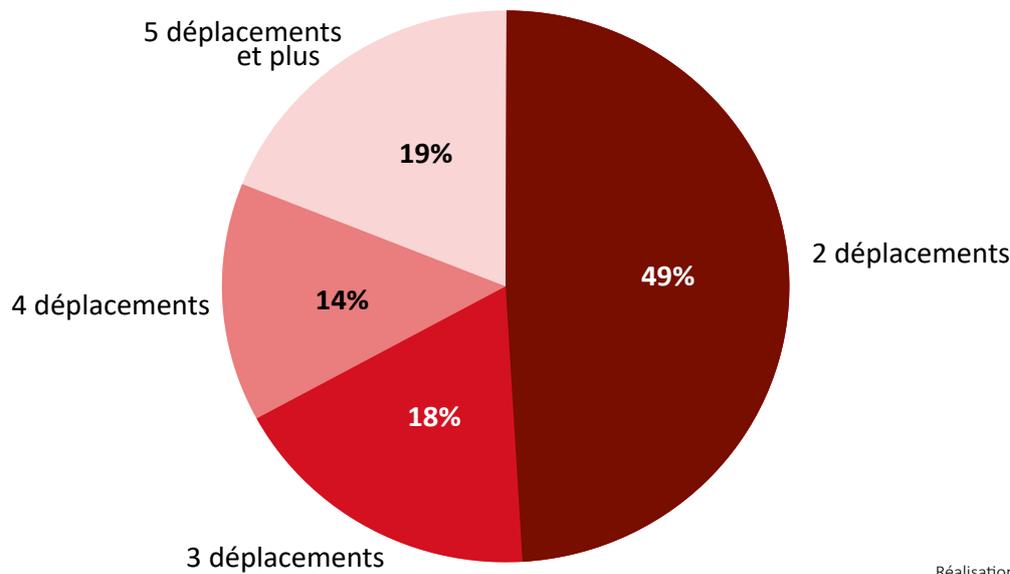


Les boucles de déplacements

Une boucle de déplacements est constituée de l'ensemble des déplacements réalisés entre un départ du domicile et un retour au domicile.

On appelle "boucle simple" une boucle composée uniquement de 2 déplacements. Il s'agit d'un aller-retour entre le domicile et une activité.

Répartition des déplacements par types de boucle



Réalisation : Cerema CE - mars 2018
Sources : EDGT Haute-Savoie 2015-2017, population 5 ans et plus qui s'est déplacée

Figure 39 : Répartition des déplacements par types de boucle

Les haut-savoyards effectuent la moitié de leurs déplacements selon des boucles simples. Cela représente deux sorties sur trois du domicile réalisées pour effectuer un simple aller-retour.

Ces allers-retours sont réalisés principalement entre le domicile et les loisirs, le travail, les achats et services, l'accompagnement et la formation.

L'autre **moitié des déplacements est organisée autour de deux activités au moins.**

Nature de la boucle	Nombre de boucles réalisées	Poids sur 1 million de boucles	Part d'utilisation sur 656 400 personnes s'étant déplacées	Part des déplacements de la boucle sur l'ensemble (2,9 millions)
Domicile-Loisirs-Domicile	181 400	17%	23%	12%
Domicile-Travail-Domicile	165 400	15%	22%	11%
Domicile-Achats et services-Domicile	130 600	12%	18%	9%
Domicile-Accompagnement-Domicile	117 300	11%	18%	8%
Domicile-Formation-Domicile	113 800	10%	14%	8%

Figure 40 : Nombre et parts en déplacements et en personnes des 5 boucles de déplacements les plus utilisées par les haut-savoyards

Sur l'ensemble des boucles de déplacements, un tiers est en lien avec les achats et services, un tiers est en lien avec le travail et un quart est avec l'accompagnement.

Or les activités de travail et d'accompagnement recourent majoritairement à la voiture en tant que conducteur : 68% des déplacements vers le travail, 71% vers l'accompagnement. Cela induit un usage plus important de la voiture pour les boucles qui comprennent une de ces activités.

4. ANALYSE SPATIALE DES MOTIFS DE DÉPLACEMENTS

En moyenne, les habitants de la Haute-Savoie effectuent la grande majorité de leurs déplacements au sein de leur arrondissement de résidence.

Cette autonomie est cependant très variable en fonction des territoires et des activités.

83% de déplacements internes à l'arrondissement de résidence

L'arrondissement de Saint-Julien-en-Genevois se distingue des autres arrondissements étudiés avec un taux de déplacements internes de 68% seulement.

Le taux de déplacements sortant (de l'arrondissement vers l'extérieur) y atteint 11%, contre 6% en moyenne et 3% pour les habitants de l'arrondissement d'Annecy.

Cela fait de l'arrondissement d'Annecy un arrondissement plus autonome dans son fonctionnement que celui de Saint-Julien en Genevois.

Répartition des déplacements internes ou non à l'arrondissement de résidence

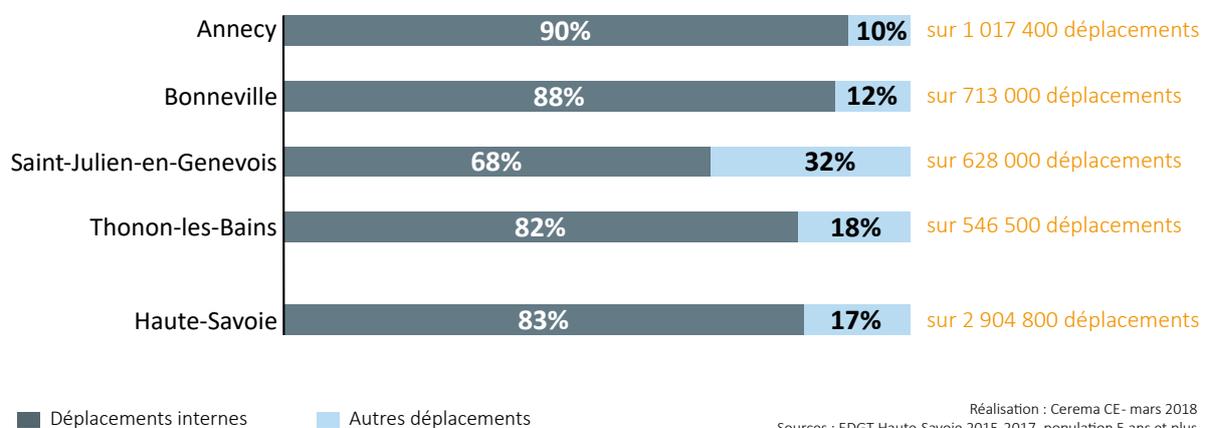


Figure 41 : Répartition des déplacements internes et des déplacements d'échange ou externes à l'arrondissement de résidence

Tous motifs confondus, les habitants de l'arrondissement de Saint-Julien-en-Genevois réalisent 16% de leurs déplacements en échange avec le canton de Genève et 13% avec le reste de la Haute-Savoie.

Ce sont les déplacements vers le travail qui constituent le principal motif de déplacement à l'extérieur des arrondissements de résidence, loin devant les achats et les loisirs.

Répartition des déplacements de l'arrondissement de résidence vers l'extérieur, par activité

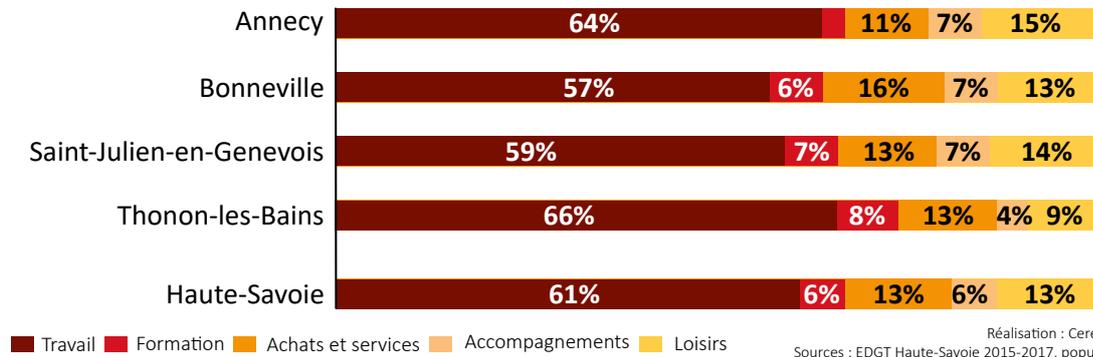
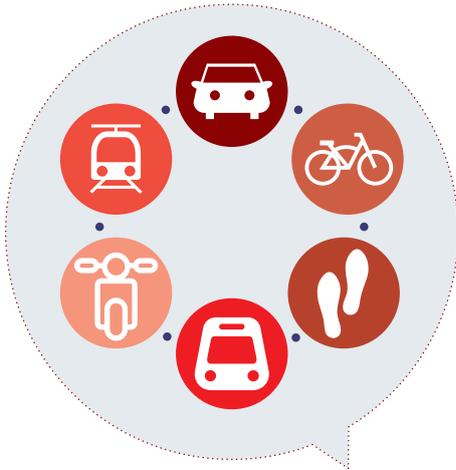


Figure 42 : Répartition des déplacements de l'arrondissement de résidence vers l'extérieur de l'arrondissement, par activité

Les habitants de l'**arrondissement de Saint-Julien** effectuent ainsi 42 3000 déplacements quotidiens pour le travail entre leur arrondissement de résidence et l'extérieur, soit légèrement plus que de déplacement internes à leur secteur pour le même motif (39 600).

Sur le motif travail, c'est l'arrondissement **le plus dépendant de territoires extérieurs** avec presque un déplacement effectué vers l'extérieur pour un déplacement interne vers le motif travail contre 1 pour 2 dans l'arrondissement de Thonon-les-Bains, 1 pour 5 dans l'arrondissement de Bonneville et 1 pour 6 dans l'arrondissement d'Annecy.



Partie 5 : Les modes de déplacement

Tous secteurs, tous profils et tous motifs confondus, la voiture est le principal mode de déplacement des haut-savoyards.

Près d'un haut-savoyard sur deux utilise la marche quotidiennement pour se déplacer, surtout les personnes âgées.

Les jeunes sont les principaux utilisateurs des transports collectifs et la clientèle scolaire est prépondérante dans les transports collectifs interurbains.

L'intermodalité occupe une très faible part des déplacements et fait majoritairement appel à la voiture.

Le covoiturage reste marginal et les passagers de voiture sont majoritairement les mineurs et les membres du ménage.

Chiffres clés

2 déplacements **sur 3** réalisés en voiture

4 km sur 5 parcourus en voiture

9 km et **17 minutes** par déplacement en moyenne

2% de déplacements intermodaux

1,1 personnes par voiture à destination du travail

62% des abonnés aux transports collectifs ont moins de 25 ans

1. USAGE DES DIFFÉRENTS MODES

Les résidents de la Haute-Savoie réalisent 2,9 millions de déplacements un jour moyen de semaine.

La voiture est le mode majoritairement utilisé devant la marche. Ce sont moins de 4 personnes sur 10 (38%) qui se déplacent à pied contre 5 personnes sur 10 (53%) qui sont conducteur de voiture au moins une fois un jour moyen de semaine.

Avec près de 7 voitures pour 10 habitants en moyenne, cela signifie toutefois qu'une partie du parc automobile des ménages n'est pas utilisé un jour moyen.



La marche à pied dans l'EDGT

Seuls les déplacements réalisés entièrement à pied sont comptabilisés comme des déplacements en marche à pied. La marche utilisée comme mode de rabattement vers un arrêt de bus ou un stationnement de voiture, par exemple, n'est pas comptabilisé dans les parts modales.

2 déplacements sur 3 effectués en voiture

Deux-tiers des déplacements sont réalisés en voiture. 51% des déplacements des haut-savoyards sont réalisés en tant que conducteur, 13% en tant que passager.

Les modes doux, marche et vélo, représentent 28% des déplacements effectués.

7% des déplacements sont réalisés en transports collectifs routier ou en train.

Usage des modes par les habitants de la Haute-Savoie

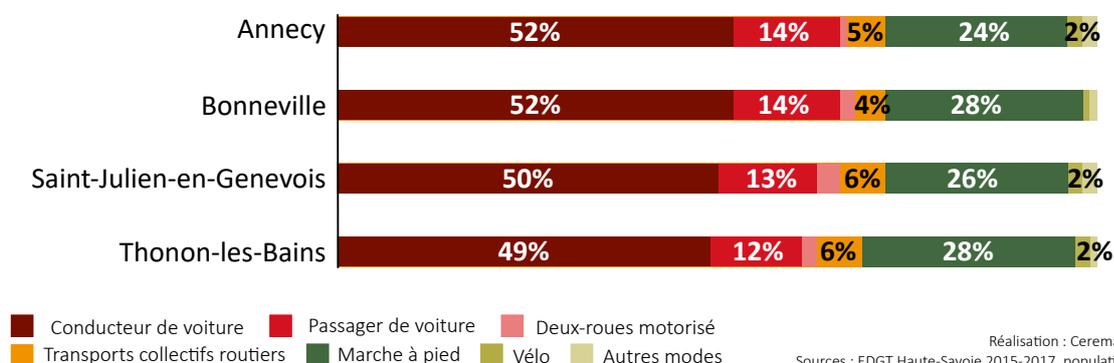


Figure 43 : Répartition de l'usage des modes en parts de déplacement, s par arrondissement

L'usage des modes de déplacements diffère peu entre arrondissements. L'écart le plus significatifs porte sur l'usage de la marche à pied plus important dans l'arrondissement de Bonneville, et celui de Thonon-les-Bains.

L'étendue des territoires limite les écarts entre arrondissements. Les différences sont plus marquées à l'échelle des EPCI, mais la significativité des résultats pour les modes les moins utilisés est moindre compte-tenu d'effectifs plus faibles de déplacements.

Usages des modes par les habitants de la Haute Savoie

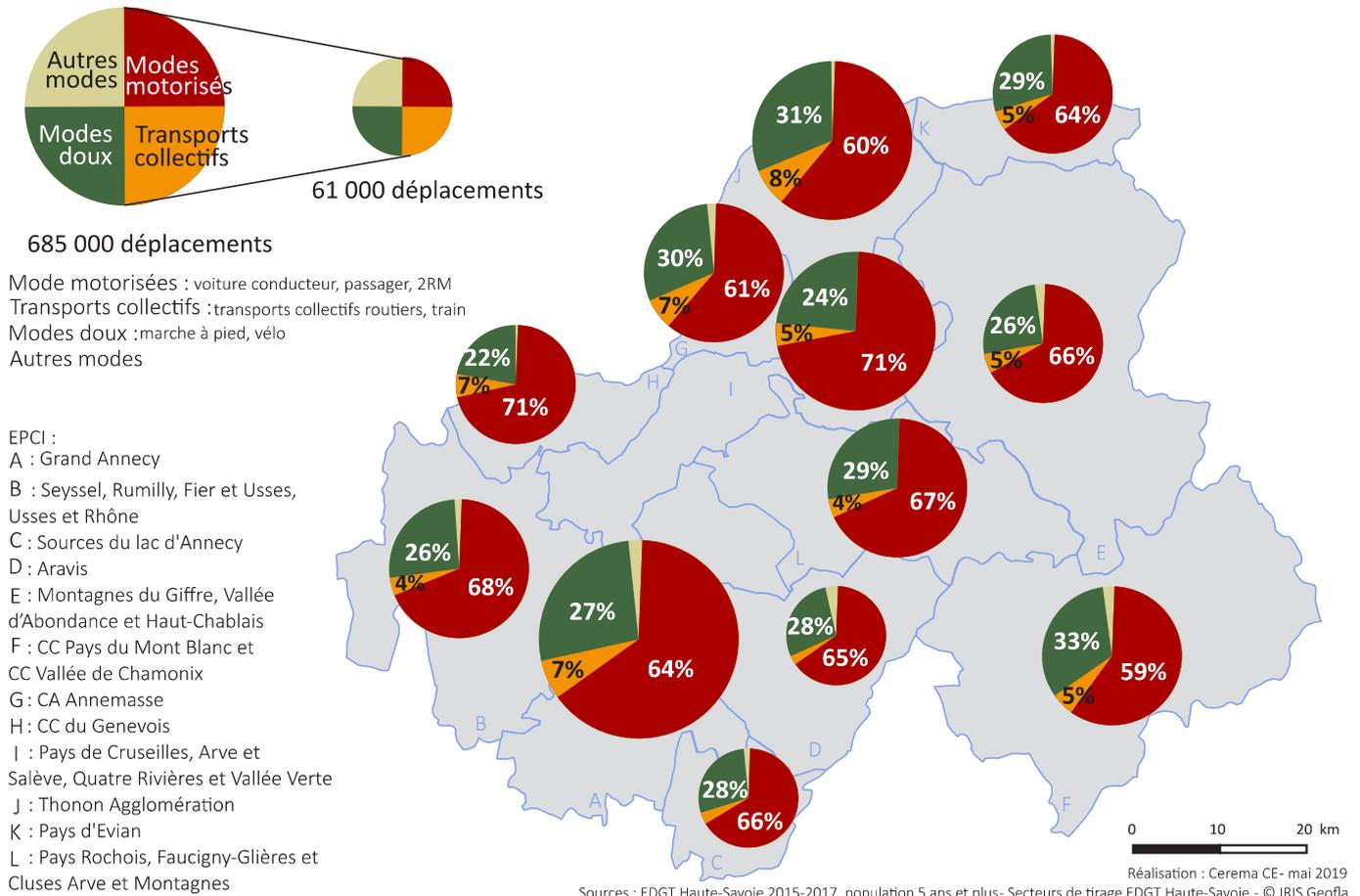


Figure 44 : Cartographie de la répartition de l'usage des modes en parts de déplacements, par EPCI

Les habitants de l'agglomération d'Annemasse, de Thonon-les-Bains et du secteur du Pays du Mont-Blanc et Vallée de Chamonix réalisent moins de 60% de leurs déplacements en voiture soit moins que la moyenne départementale (64%) :

- les habitants des agglomérations d'Annemasse et de Thonon-les-Bains font plus déplacements en transport collectif et à pied ;
- les habitants du secteur du Pays du Mont-Blanc et Vallée de Chamonix font plus de déplacements à pied.

A l'inverse, les habitants des secteurs de Seyssel, de la Communauté de Communes du Genevois et du Pays de Cruseilles font en moyenne plus de 68% des déplacements en voiture (conducteur et passager) soit 4 points de plus que la moyenne départementale. Ces trois secteurs correspondent à des zones de densité relativement faible, avec une part importante de grands ménages.

Les habitants des EPCI d'Annecy, d'Annemasse et de Thonon-les-Bains font plus de déplacements en transports collectifs routiers que la moyenne du département. Ces trois secteurs sont aussi ceux où l'offre de transports collectifs urbains est la plus développée.

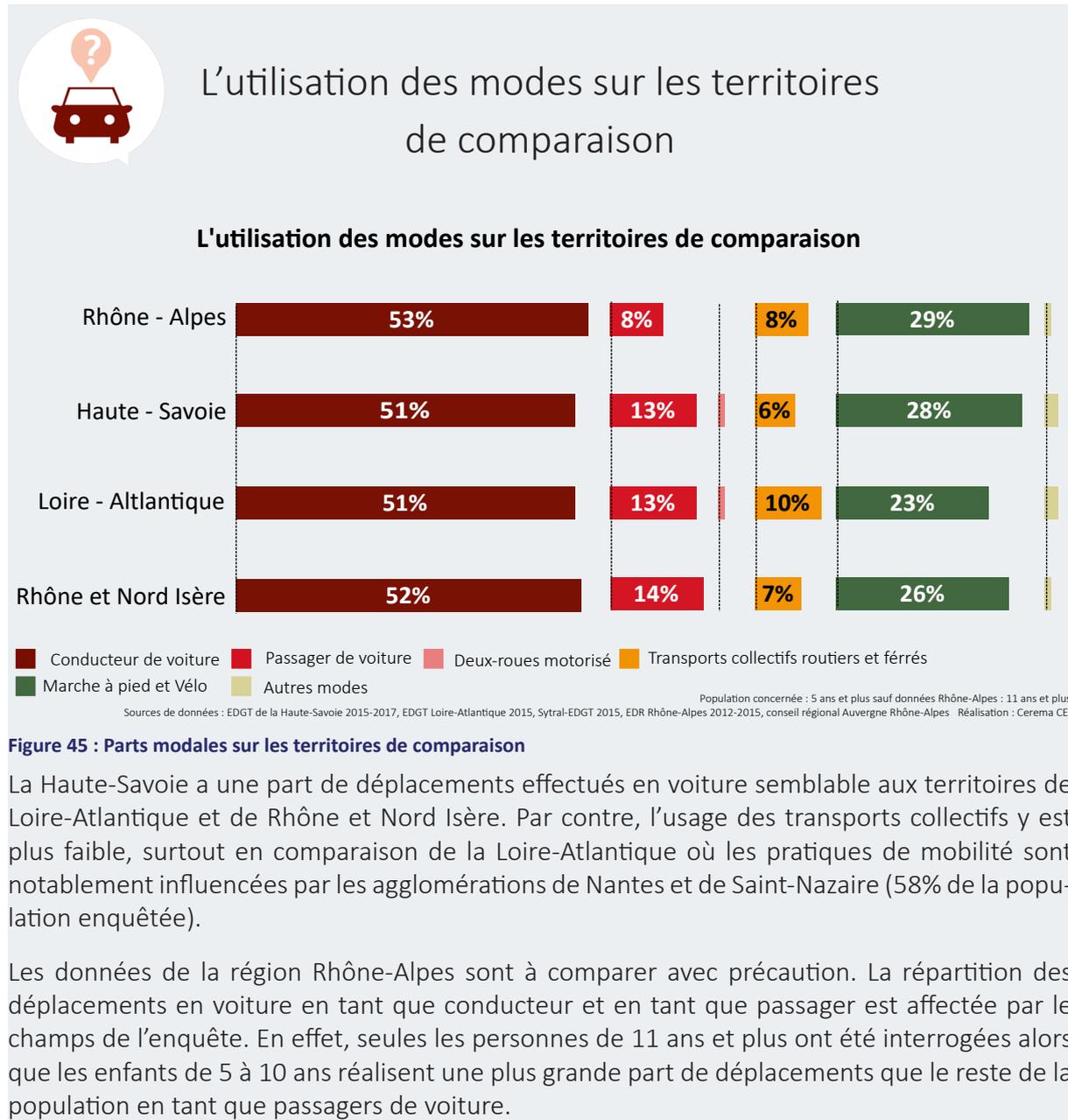


Figure 45 : Parts modales sur les territoires de comparaison

La Haute-Savoie a une part de déplacements effectués en voiture semblable aux territoires de Loire-Atlantique et de Rhône et Nord Isère. Par contre, l'usage des transports collectifs y est plus faible, surtout en comparaison de la Loire-Atlantique où les pratiques de mobilité sont notablement influencées par les agglomérations de Nantes et de Saint-Nazaire (58% de la population enquêtée).

Les données de la région Rhône-Alpes sont à comparer avec précaution. La répartition des déplacements en voiture en tant que conducteur et en tant que passager est affectée par le champs de l'enquête. En effet, seules les personnes de 11 ans et plus ont été interrogées alors que les enfants de 5 à 10 ans réalisent une plus grande part de déplacements que le reste de la population en tant que passagers de voiture.

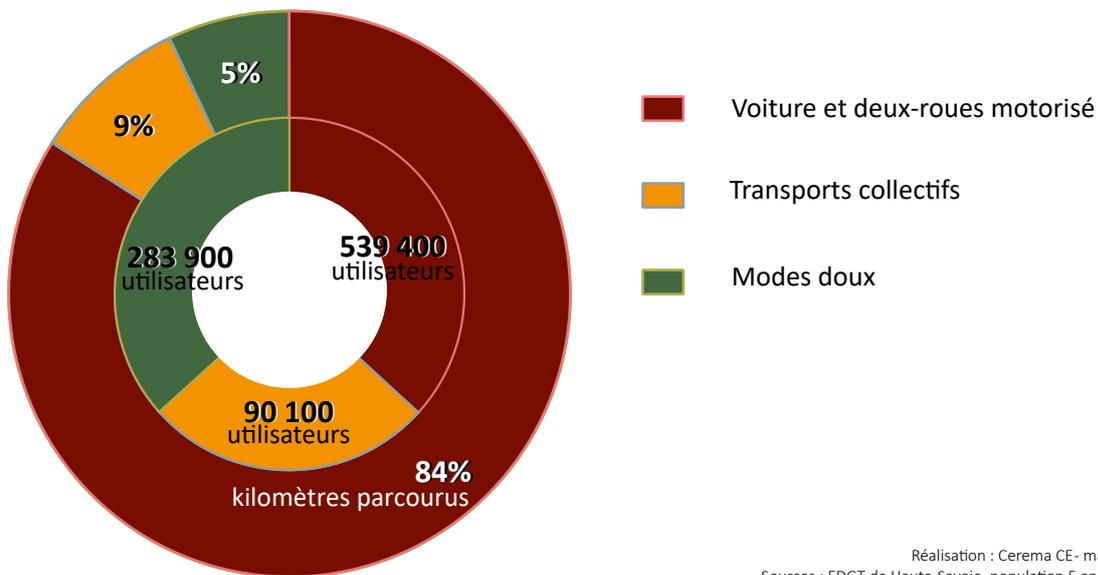
Plus de 4 kilomètres sur 5 parcourus en voiture

Sur 16 millions de kilomètres parcourus quotidiennement dans ou en lien avec la Haute-Savoie, **13,4 millions de kilomètres sont effectués en voiture (conducteurs et passagers confondus) soit 84%**.

Les transports collectifs routiers ne représentent que 7% des distances parcourues alors que ce mode a une portée moyenne de déplacements équivalente à celle de la voiture (11 km). On compte ainsi 539 400 utilisateurs de voiture un jour moyen de semaine (personne qui effectue au moins un déplacement en voiture) contre seulement 82 300 usagers des transports collectifs routiers (hors train).

La marche compte 38% d'utilisateurs dans la population enquêtée mais avec des portées moyennes de déplacements de moins d'un kilomètre, elle pèse très peu dans le volume de kilomètres parcourus (4%).

Kilomètres parcourus et nombre d'utilisateurs par mode



Réalisation : Cerema CE- mars 2018
Sources : EDGT de Haute-Savoie, population 5 ans et plus

Figure 46 : Part des kilomètres parcourus et des utilisateurs par modes regroupés (un utilisateur d'un mode est une personne ayant effectué au moins un déplacement avec le mode un jour moyen. Une personne ayant fait un déplacement à pied et un autre en voiture est comptée 2 fois : comme utilisateur de la voiture et comme utilisateur de la marche)

2. TEMPS ET DISTANCES

Les modes de transports ont des zones de pertinence différentes notamment en terme de distance à parcourir et de vitesse qui influent sur les choix des usages.

9 km et 17 minutes par déplacement

	Distance	Durée	Vitesse
Conducteur de voiture	11 km	18 min	38 km/h
Passager de voiture	8 km	15 min	34 km/h
Deux-roues motorisé	12 km	23 min	32 km/h
Train	71 km	104 min	41 km/h
Transport collectif routier	12 km	36 min	20 km/h
Marche	Moins de 1 km	10 min	4 km/h*
Vélo	3 km	13 min	13 km/h
Autres modes	22 km	31 min	42 km/h
Tous modes	9 km	17 min	32 km/h

Figure 47 : Distance, durée et vitesse moyenne des déplacements par mode

* La vitesse de déplacement est calculée par le ratio de la distance de déplacement sur la durée. Sauf pour le mode « Marche » : la vitesse est fixée à une moyenne de 4 km/h qui détermine les distances de déplacements.

La distance moyenne d'un déplacement atteint 9 km.

La distance parcourue en tant que conducteur de voiture est en moyenne plus longue que celle des déplacements réalisés en tant que passager. Cette baisse s'explique par le fait que les passagers sont plus souvent des enfants qui réalisent des déplacements plus courts vers des motifs de proximité (école notamment).

Les déplacements en deux-roues motorisés et en transports collectifs routiers parcourent la même distance en moyenne qu'en voiture. Mais ils se distinguent de la voiture par des temps de déplacements plus longs.

La nature du parc des deux-roues motorisés (part des petites cylindrées) peut peut-être expliquer ces différences. La part des déplacements effectués sur des itinéraires et à des horaires de congestion peut également abaisser la vitesse moyenne des deux-roues motorisés. Sur les déplacements en deux-roues motorisés, près de la moitié sont réalisés en échange avec la Suisse (10 000 déplacements sur 22 900 soit 44%), contre 8% de tous les déplacements en voiture.

Pour les transports collectifs routiers, les temps de rabattement à pied et les temps de correspondance viennent allonger la durée totale des déplacements.

Les déplacements effectués en train intègrent également des temps de rabattement et de correspondance mais il est en moyenne le plus rapide. Attention toutefois car ces déplacements en train comprennent à la fois des déplacements de petite et de longue portée (TER ou TGV par exemple).

3. USAGE SELON LE PROFIL

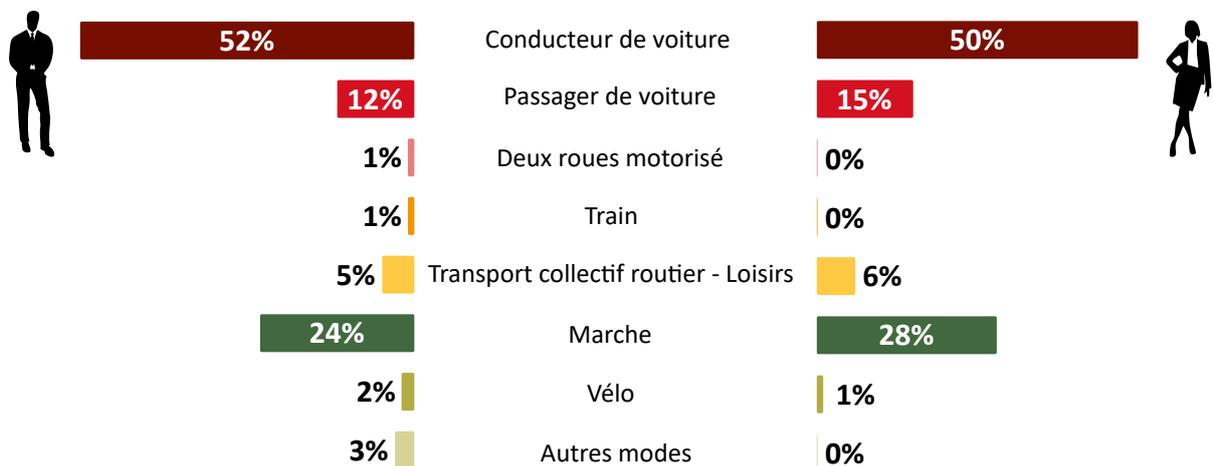
L'âge, le genre et l'occupation des personnes influencent l'usage des modes même si la voiture est le mode le plus utilisé tous âges, genres et occupations confondus.

Les hommes, les actifs, les personnes de 25 à 49 effectuent plus de déplacements en voiture que la moyenne quand les femmes et les personnes âgées marchent davantage.

Les collégiens quant à eux réalisent la plus grande part des déplacements en transports collectifs.

2 déplacements sur 3 en voiture pour les hommes et pour les femmes

Répartition des déplacements par genre et par mode



Réalisation : Cerema CE - mars 2018

Sources : EDGT Haute-Savoie 2015-2017, population 5 ans et plus qui s'est déplacée

Figure 48 : Répartition des déplacements par genre et par mode

Hommes et femmes ont une mobilité équivalente en nombre de déplacements quotidiens. Ils utilisent autant la voiture mais **les femmes se distinguent par une plus forte utilisation de la voiture en tant que passager. Elles font également plus de déplacements à pied.**

La plus forte proportion de femmes que d'homme chez les personnes âgées (58% chez les 65 ans et plus contre 52% dans la population) peut en partie expliquer ces différences.

Les femmes utilisent un peu moins la voiture en tant que conducteur que les hommes. Par contre elles réalisent plus de déplacements pour l'accompagnement, motif pour lequel la voiture est très majoritaire (71% des déplacements pour accompagnement sont effectués en voiture).

Les hommes réalisent plus de déplacements à vélo et en deux-roues motorisés. Cela peut être lié à des aspects pratiques, notamment au fait qu'ils réalisent moins de déplacements vers les achats-services et pour l'accompagnement que les femmes. Mais cela peut être aussi lié à une acceptation différente du mode vélo perçu comme un mode dangereux.

1 déplacement sur 3 en transport collectif pour les 12-17 ans

Répartition des déplacements par âge et par mode

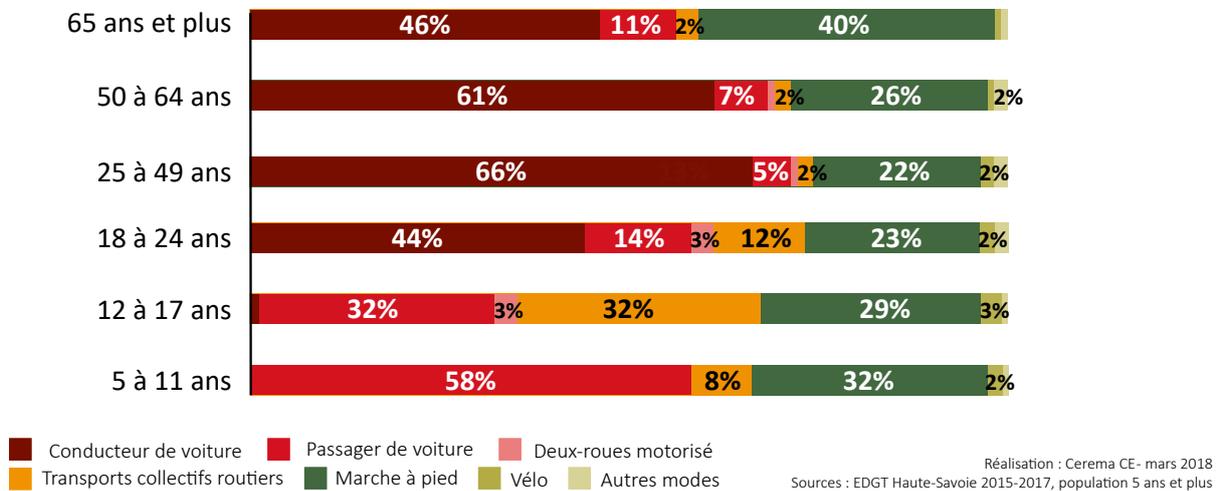


Figure 49 : Répartition des déplacements par âge et par mode

Les scolaires jusqu'au bac réalisent la moitié (56%) de leurs déplacements entre le domicile et les études, donc des déplacements de courte distance (2 km en moyenne) pour lesquels l'usage des modes doux peut être pertinent. **Les enfants de moins de 11 ans effectuent 58% de leurs déplacements en tant que passager de voiture.**

L'entrée au collège marque une forte utilisation des transports collectifs routiers (32%), au détriment de la voiture dont l'usage passe de 58% entre 5 et 11 ans à 32% entre 12 et 17 ans. Cette part des déplacements effectués en transports collectifs se réduit considérablement à la majorité, au profit de la voiture.

L'accession au permis de conduire et la disposition d'une voiture n'est toutefois pas systématique chez les jeunes de 18 à 24 ans puisqu'ils réalisent encore 14% de leurs déplacements en tant que passagers de voiture et 12% en transport collectif. Les 18-24 ans réalisent moins d'un quart de leurs déplacements à pied. L'augmentation des distances entre domicile et lieu d'études ou de travail peut expliquer ce recul des modes actifs.

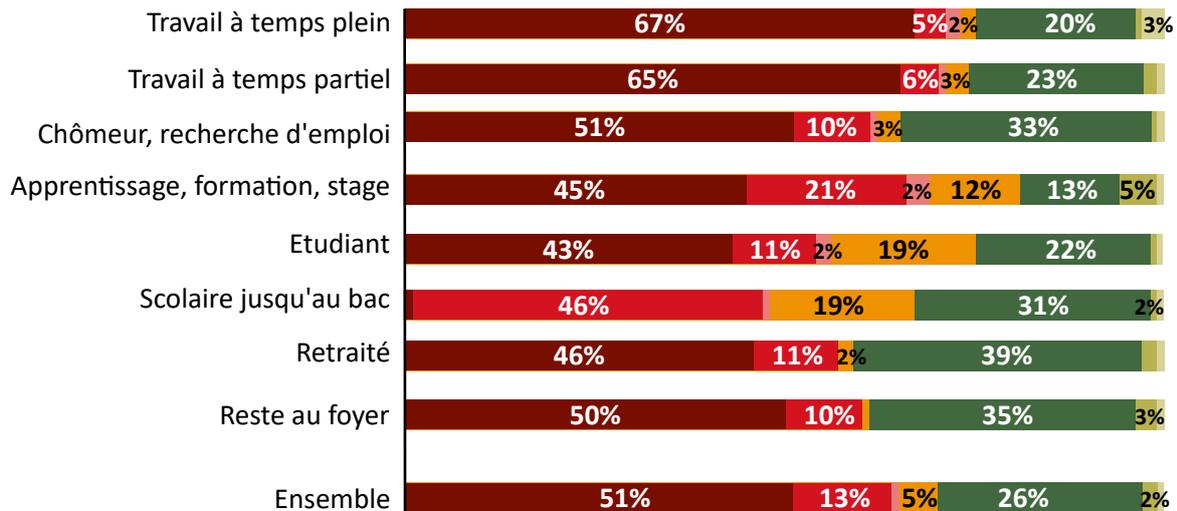
L'utilisation des différents modes par les 18-24 ans reflète une transition entre la situation relativement uniforme des mineurs majoritairement scolarisés et dépendants (passagers de voiture ou de transports collectifs) et celle des actifs, fortement utilisatrice de la voiture.

Ce n'est qu'avec l'âge de la retraite que l'utilisation de la marche augmente à nouveau, ainsi que l'utilisation de la voiture comme passager, au détriment de l'utilisation de la voiture en tant que conducteur. Ce recul de l'usage s'explique par le fait que les femmes sont surreprésentées parmi les 65 ans et plus et qu'elles disposent moins souvent du permis de conduire (83% de femmes de 65 ans et plus disposent du permis de conduire contre 97% d'hommes).

66% des déplacements des actifs effectués en tant que conducteur de voiture

L'utilisation des modes par occupation principale et par catégorie socio-professionnelle traduit les distinctions liées à l'âge et au genre déjà repérées précédemment.

Répartition des déplacements par occupation principale et par mode

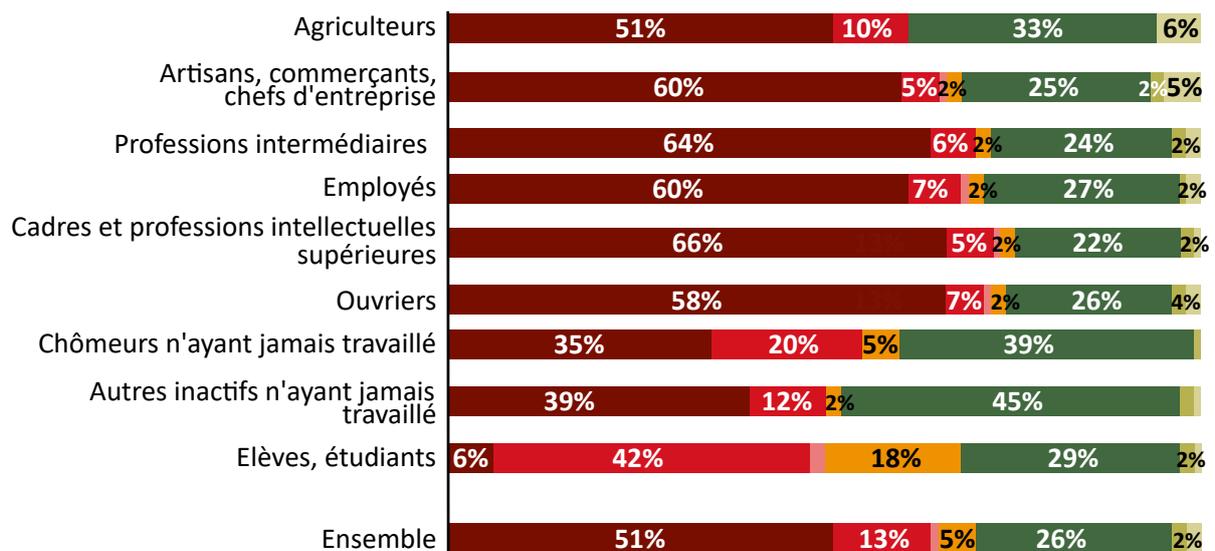


■ Conducteur de voiture
 ■ Passager de voiture
 ■ Deux-roues motorisé
■ Transports collectifs routiers
 ■ Marche à pied
 ■ Vélo
 ■ Autres modes

Réalisation : Cerema CE- mars 2018
Sources : EDGT Haute-Savoie 2015-2017, population 5 ans et plus

Figure 50 : Répartition des déplacements par occupation principale et par mode

Répartition des déplacements par catégorie socio-professionnelle et par mode



■ Conducteur de voiture
 ■ Passager de voiture
 ■ Deux-roues motorisé
■ Transports collectifs routiers
 ■ Marche à pied
 ■ Vélo
 ■ Autres modes

Réalisation : Cerema CE- mars 2018
Sources : EDGT Haute-Savoie 2015-2017, population 5 ans et plus

Figure 51 : Répartition des déplacements par catégorie socio-professionnelle et par mode

On retrouve ainsi la forte utilisation des transports collectifs et de la voiture en tant que passager dans les occupations principales et catégories correspondant aux populations jeunes : scolaires, étudiants et personnes en apprentissage ou en stage.

On retrouve également la répartition des parts modales des 65 ans et plus chez les retraités.

On remarque en plus que les cadres et professions intermédiaires font plus de déplacements en voiture que les catégories d'employés ou d'ouvriers. Ces distinctions interrogent sur le choix de la voiture comme mode de transport au regard :

- Des revenus,
- De la localisation et des caractéristiques des emplois,
- Des lieux de résidence.

Enfin on remarque également que les personnes n'ayant jamais travaillé (femmes au foyer et jeunes sans permis de conduire notamment) utilisent plus souvent la marche que le reste de la population. Ils utilisent également moins la voiture et plus souvent en tant que passager qu'en tant que conducteur.

4. USAGE SELON LE MOTIF

La voiture est le mode majoritaire de transport pour tous les motifs, en particulier pour le travail. On note toutefois une part conséquente des déplacements vers la formation effectués en transports collectifs, et des déplacements vers les loisirs effectués à pied.

68% de déplacements en voiture vers le travail

Répartition des déplacements par motif à destination et par mode

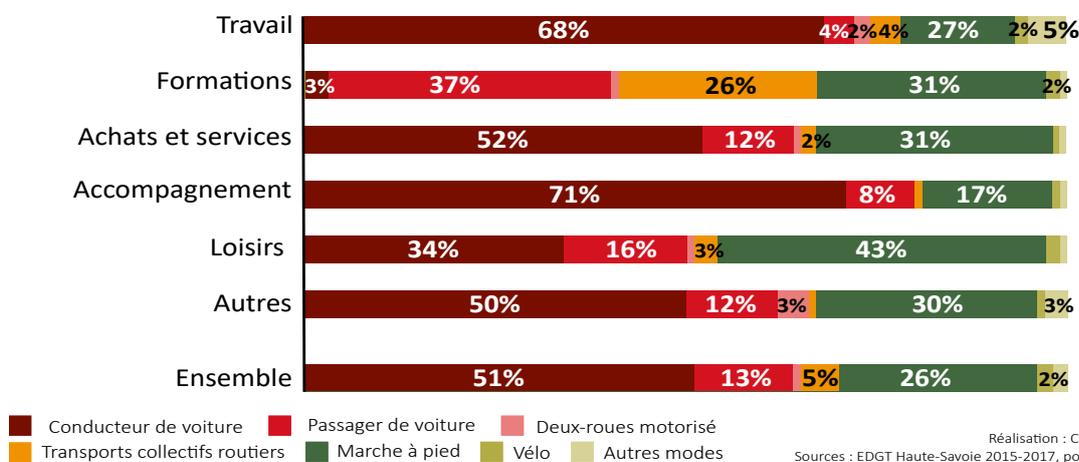


Figure 52 : Répartition du nombre de déplacements selon le motif à destination

Les **achats et services requièrent la voiture pour 2 déplacements sur 3** : 1 déplacement sur 2 est effectué en tant que conducteur de voiture. La marche est utilisée dans un déplacement sur trois.

Toutefois, la répartition est très différente pour les déplacements à destination des achats en grand magasin, super, ou hypermarché et ceux à destination de petits et moyens commerces. Sur 311 000 déplacements :

- 82% des déplacements vers les grandes surfaces sont effectués en voiture (conducteur et passager) et 14% en marche à pied ;
- 54% des déplacements vers les petits et moyens commerces sont effectués en voiture et 43% en marche à pied.

La proximité de services et commerces des zones d'habitat limite donc le recours systématique à la voiture.

La répartition modale des déplacements de retour au domicile est identique à la répartition globale des déplacements (1 déplacement sur 2 en voiture et 1 sur 4 à pied).

5. INTERMODALITÉ

Dans les données de l'enquête ménages déplacements, les déplacements intermodaux correspondent aux déplacements ayant nécessité l'utilisation d'au moins deux modes de transport, qu'ils soient différents ou identiques.

Un déplacement ayant enchaîné deux trajets en bus urbain est ainsi considéré comme un déplacement intermodal au même titre que le déplacement enchaînant un trajet en voiture et un trajet en train, par exemple.

2% de déplacements intermodaux

Sur 2,8 millions de déplacements internes et d'échange avec la Haute-Savoie, **98% des déplacements des haut-savoyards ne comprennent qu'un seul trajet en transport mécanisé**, donc selon un mode de transport unique.

Ce sont donc 2% des déplacements qui sont composés de plus d'un trajet mécanisé. Cela peut correspondre à des enchaînements de modes différents ou à des correspondances entre deux modes identiques (train/train, bus/bus par exemple).

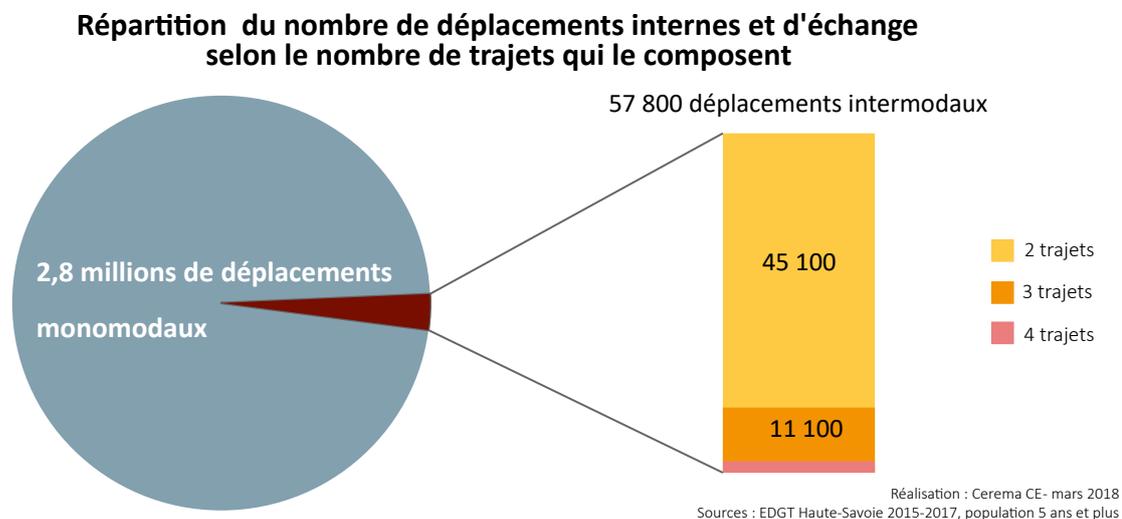


Figure 53 : Répartition du nombre de déplacements internes et d'échange selon le nombre de trajets qui les composent

À l'échelle du département, l'arrondissement de Thonon-les-Bains se distingue par une intermodalité légèrement plus élevée à 3%.

À l'échelle des EPCI, ce sont les territoires frontaliers de la Suisse qui se distinguent :

- Thonon Agglomération : 4% de déplacements intermodaux,
- Communauté d'agglomération d'Annemasse : 3% de déplacements intermodaux,
- Pays d'Évian : 3% de déplacements intermodaux.

La voiture utilisée dans 73% des déplacements intermodaux

La voiture (utilisée en tant que conducteur ou passager) est utilisée dans 73% des déplacements intermodaux dont 53% combinent au moins un trajet en voiture et un trajet en transports collectifs.

Sur les 27% de déplacements intermodaux restant, les trois-quarts sont des combinaisons de trajets en transports collectifs.

Sur les six combinaisons de modes les plus utilisées (42% des déplacements intermodaux), 4 utilisent la voiture, dont 2 exclusivement.

Distance moyenne des trajets des déplacements intermodaux pour les six combinaisons de modes les plus utilisées

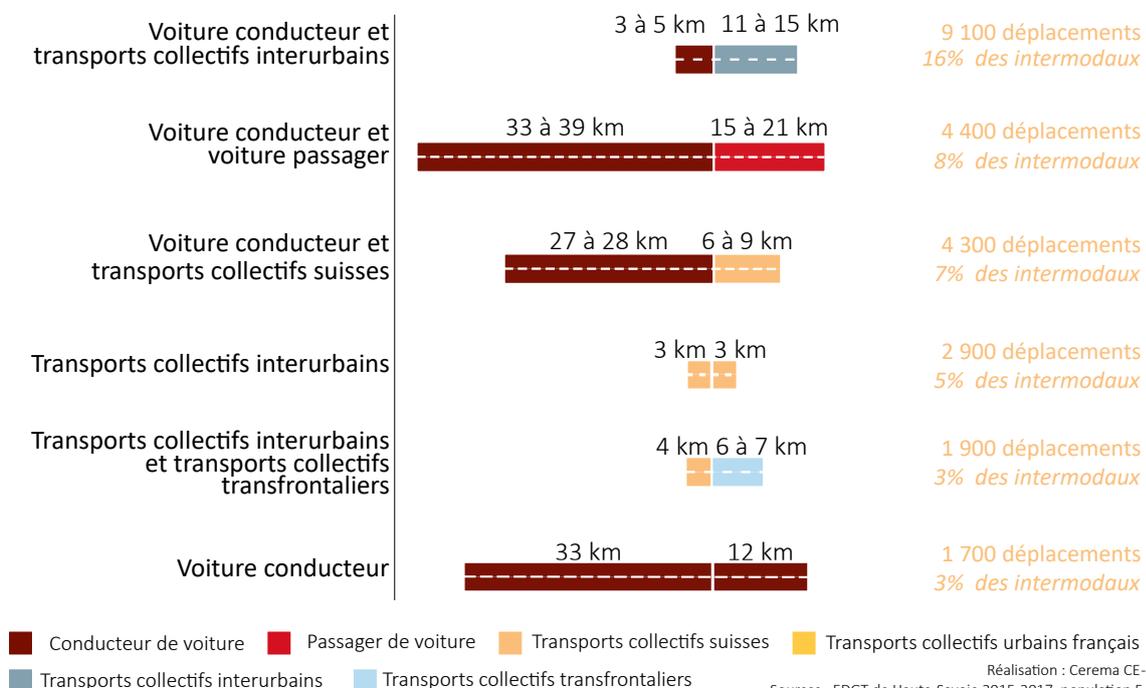


Figure 54 : Nombre de déplacements, part des déplacements et distance moyenne des trajets des six principales combinaisons de déplacements intermodaux (42% des déplacements intermodaux)

Parmi les 61 200 déplacements en transports collectifs non urbains, environ 1 déplacement sur 7 utilise la voiture en tant que passager comme mode de rabattement. Est-ce lié à un éloignement des usagers (essentiellement scolaires) du réseau dans les mêmes proportions ?

Les déplacements intermodaux parcourent en moyenne des distances plus longues que les déplacements monomodaux.

Le domaine de pertinence de l'intermodalité ne doit cependant pas être cantonné aux déplacements de longue portée comme le montrent les trajets transfrontaliers qui combinent assez souvent voiture et transports collectifs suisses, y compris sur de longues distances.

Ces pratiques intermodales peuvent s'expliquer par des contraintes de stationnement pour les transfrontaliers plus importantes côté suisse que côté français.

Enfin, deux combinaisons sur six sont des correspondances entre modes de transports collectifs urbains ou urbains et transfrontaliers, donc dans des zones où les taux de motorisation sont les plus faibles (Annemasse, Saint-Julien-en-Genevois, Grand Annecy notamment). Les usagers de ces combinaisons sont-ils des personnes sans voiture ?

6. COVOITURAGE

Le taux moyen d'occupation des voitures atteint 1,39 personne par trajet. Cela équivaut à 1 trajet effectué avec deux personnes dans une voiture pour 2 trajets effectués par un conducteur seul.

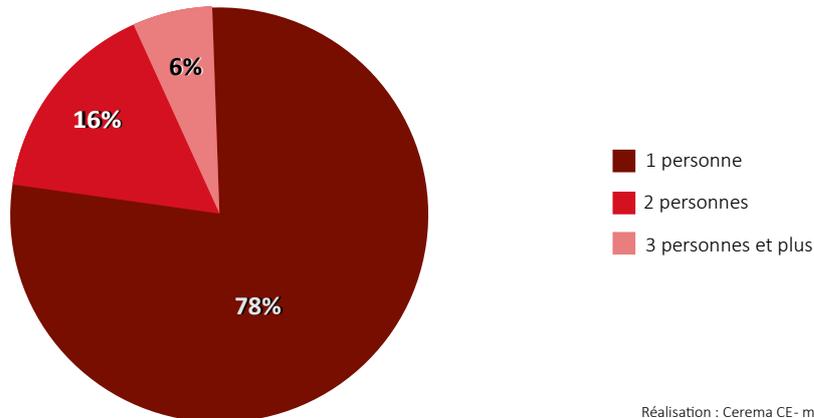
L'enquête s'est intéressée aussi au covoiturage défini comme un trajet en voiture effectué avec une personne n'appartenant pas au foyer.

Avec cette définition, c'est 1 trajet sur 11 qui peut être considéré comme effectué en covoiturage.

22% des kilomètres parcourus en voiture avec des passagers

Sur tous les kilomètres parcourus en voiture par les haut-savoyards, 4 kilomètres sur 5 sont parcourus par des conducteurs seuls.

Répartition des kilomètres parcourus en tant que conducteur de voiture selon le nombre d'occupants



Réalisation : Cerema CE - mars 2018
Sources : EDGT Haute-Savoie 2015-2017, population 5 ans et plus

Figure 55 : Répartition des kilomètres parcourus en tant que conducteur de voiture selon le nombre d'occupants de la voiture

En moyenne en Haute-Savoie, le nombre moyen de passagers de voiture est de 0,39 personne transportées lors d'un trajet effectué par un conducteur de voiture.

Toutefois, et tous secteurs confondus, le nombre moyen de passagers de voiture baisse de façon importante si on considère uniquement les passagers du foyer du conducteur (0,09).

La plupart des trajets effectués avec des passagers dans la voiture le sont donc avec des membres du foyer, donc hors de la définition du covoiturage. Et cela peut expliquer pourquoi on observe en moyenne les taux d'occupation les plus élevés dans les zones où résident les grands ménages.

Le secteur des Aravis fait exception avec le taux d'occupation le plus bas du département malgré une taille moyenne de ménage de 2,3 personnes. Est-ce lié à des usages différents de la voiture ou à une répartition différente des déplacements de cette population : plus de déplacements vers le travail par exemple ?

En effet, **les déplacements domicile-travail ne comptent en moyenne que 1,03 personne majeure par voiture**. C'est sur les déplacements secondaires que le taux d'occupation des voitures par des personnes majeures est le plus fort : 1,23 personne par voiture contre 1,14 tous motifs confondus. Viennent ensuite les trajets entre domicile et loisirs (1,2 personnes par voiture), entre domicile et achats, et entre domicile et accompagnement (1,14).

	Taux d'occupation moyen (en ordre croissant)		
	Tous passagers	Passagers majeurs uniquement	Passagers n'appartenant pas au foyer
Aravis	1,31	1,14	1,10
Grand Annecy	1,35	1,14	1,08
Sources du lac d'Annecy	1,36	1,13	1,08
Pays Rochois, Faucigny-Glières et Cluses Arve et Montagnes	1,38	1,16	1,12
Thonon Agglomération	1,39	1,12	1,07
CA Annemasse	1,39	1,13	1,06
Pays de Cruseilles, Arve et Salève, Quatre Rivières et Vallée Verte	1,40	1,14	1,09
CC du Genevois	1,40	1,14	1,09
Pays d'Évian	1,41	1,15	1,11
CC Pays du Mont Blanc et CC Vallée de Chamonix	1,41	1,13	1,11
Seyssel, Rumilly, Fier et Usses, Usses et Rhône	1,45	1,14	1,11
Montagnes du Giffre, Vallée d'Abondance et Haut-Chablais	1,46	1,16	1,09
Haute-Savoie	1,39	1,14	1,09

Figure 56 : Tableaux des taux d'occupation moyens des voitures (sur les trajets en tant que conducteur)

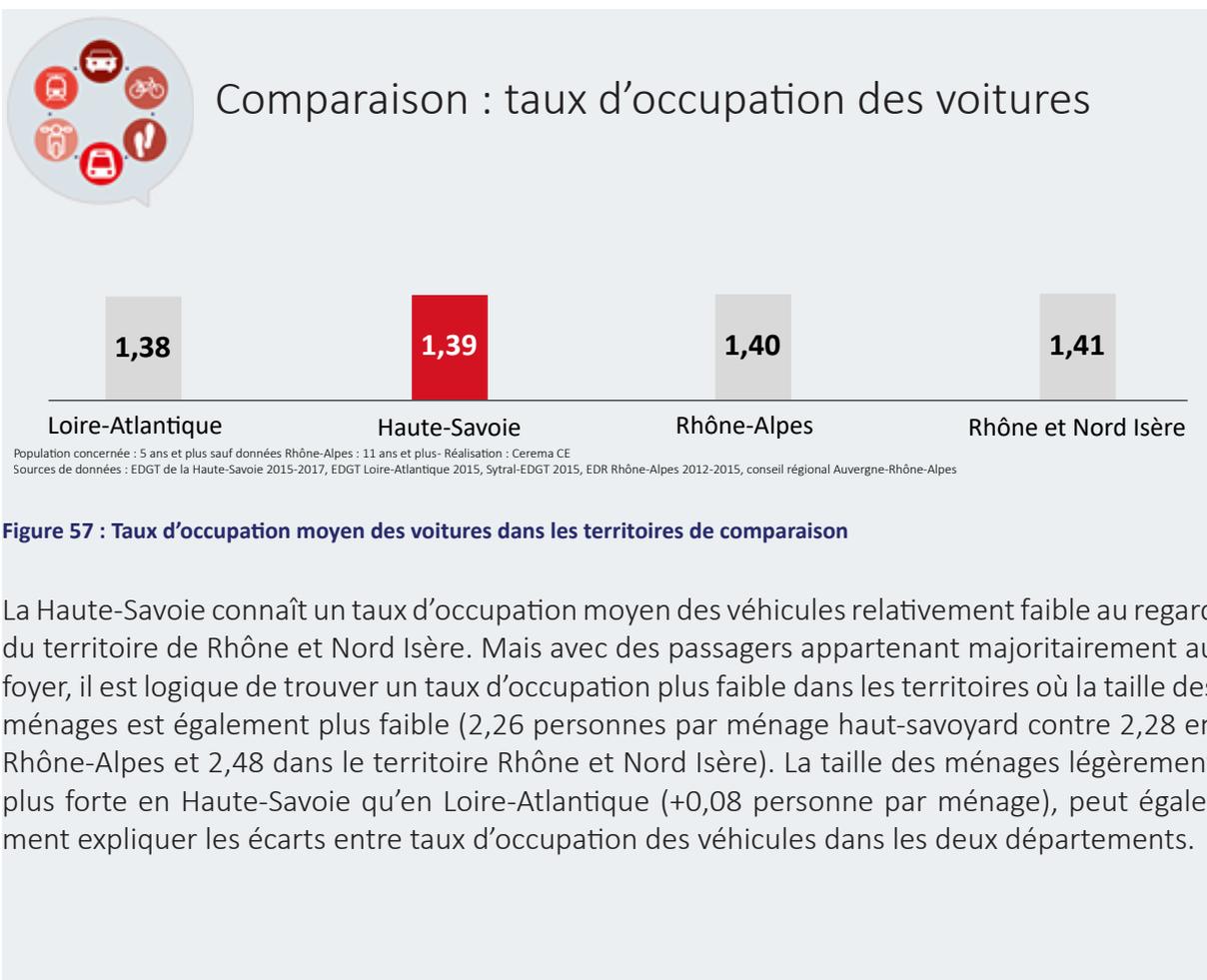


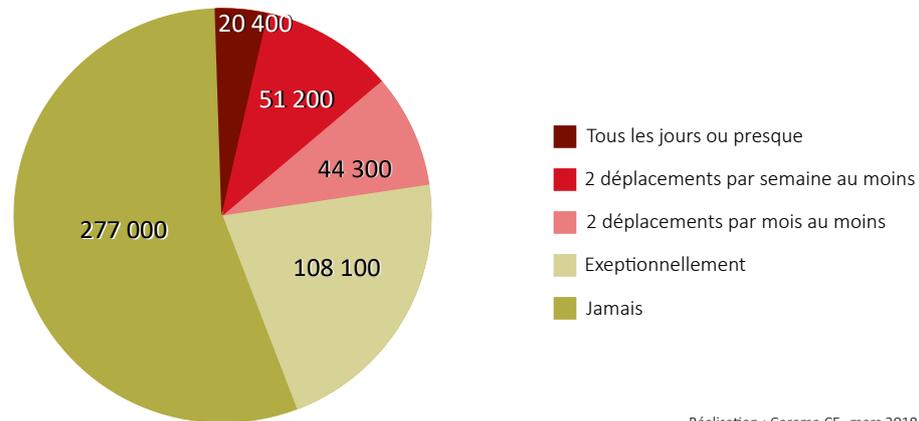
Figure 57 : Taux d'occupation moyen des voitures dans les territoires de comparaison

La Haute-Savoie connaît un taux d'occupation moyen des véhicules relativement faible au regard du territoire de Rhône et Nord Isère. Mais avec des passagers appartenant majoritairement au foyer, il est logique de trouver un taux d'occupation plus faible dans les territoires où la taille des ménages est également plus faible (2,26 personnes par ménage haut-savoyard contre 2,28 en Rhône-Alpes et 2,48 dans le territoire Rhône et Nord Isère). La taille des ménages légèrement plus forte en Haute-Savoie qu'en Loire-Atlantique (+0,08 personne par ménage), peut également expliquer les écarts entre taux d'occupation des véhicules dans les deux départements.

115 900 « covoitureurs réguliers »

501 100 haut-savoyards de 18 ans et plus ont été questionnés sur : « En semaine, du lundi au vendredi, vous arrive-t-il de covoiturer ? ».

Répartition des personnes selon la fréquence de covoiturage



Réalisation : Cerema CE- mars 2018
Sources : EDGT Haute-Savoie 2015-2017, population 5 ans et plus

Figure 58 : Répartition des personnes de 16 ans et plus selon leur fréquence d'utilisation du covoiturage

Le covoiturage régulier (deux déplacements par mois au minimum) concerne moins d'un quart (23%) des personnes de 16 ans et plus. Parmi eux, seules 20 400 personnes utilisent le covoiturage comme un mode de transport quotidien.

Les personnes qui effectuent du covoiturage pour au moins deux déplacements par mois le font d'abord pour les trajets domicile-travail (32%) et les loisirs (32%) puis pour les achats (16%), et les déplacements professionnels (10%).

Sur ces 115 900 personnes qui effectuent au moins deux déplacements par mois en covoiturage, celui-ci se fait en majorité avec un ou une amie (31%) ou un(e) collègue de travail (29%) puis avec un membre de la famille (21%).

L'entourage immédiat des personnes constitue ainsi le premier vivier de covoitureurs. Moins de 6 000 personnes disent avoir eu recours à un site de covoiturage. La communication de proximité, notamment via la réalisation des plans de déplacements en entreprise, est donc peut-être un média mieux adapté à l'usage du covoiturage au quotidien.

Covoiturage exceptionnel ou inexistant pour 85% des 18 ans et plus

L'enquête a posé la question de « Pourquoi ne covoitez-vous pas ? » aux 385 100 personnes qui ne covoiturent qu'exceptionnellement ou jamais. Un tiers (32%) de leurs réponses n'invoquent pas de raison précise.

Les autres réponses apportées invoquent majoritairement des contraintes d'organisation (horaires notamment) mais aussi l'impossibilité à trouver d'autres covoitureurs. La présente analyse ne permet pas de connaître les profils de ces répondants, et notamment le vivier de conducteurs de voiture qui pourraient devenir des utilisateurs du covoiturage.

Repartition des réponses à la question "Pourquoi ne convoiterez-vous pas ?"



Réalisation : Cerema CE- mars 2018

Sources : EDGT Haute-Savoie 2015-2017, population 16 ans et plus qui utilise exceptionnellement ou jamais le covoiturage

Figure 59 : Répartition des réponses à la question «Pourquoi ne convoiterez-vous pas»

L'enquête a également posé la question « Si l'autoroute était gratuite pour les covoitureurs, covoitureriez-vous ? » aux personnes qui ne font jamais de covoiturage ou exceptionnellement.

27% des personnes n'ont pas répondu car elles ne sont pas concernées par l'utilisation régulière de l'autoroute et 8% n'ont pas donné d'opinion.

Sur les autres 65%, la gratuité de l'autoroute inciterait une personne sur deux à faire du covoiturage.

L'incitation économique paraît donc un élément favorable pour changer les comportements.

Mais on sait que la contrainte sur le stationnement est également un levier pour le report de la voiture individuelle vers d'autres modes. Pour obtenir un effet sur les trajets domicile-travail aujourd'hui faits par un seul conducteur de voiture, il faudrait alors agir sur le stationnement sur le lieu de travail (zones d'activités, centres-villes) : limiter ou réserver au covoiturage. Et les plans de déplacements en entreprises peuvent accompagner ces démarches.

7. TRANSPORTS COLLECTIFS

Les déplacements en transports collectifs, ferrés et routiers, représentent 6% de l'ensemble des déplacements des haut-savoyards.

Mais les scolaires pèsent lourd dans les abonnements et dans l'usage.

14% de haut-savoyards abonnés aux transports collectifs

Sur 710 400 habitants de la Haute-Savoie, 95 500 (14%) disposent d'un abonnement de transport collectif. Parmi eux :

- 19 500 disposent d'un abonnement gratuit (20%) ;
- 13 300 disposent d'un abonnement partiellement pris en charge par l'employeur (14%) ;
- 62 700 paient leur abonnement en intégralité (66%).

Le taux de possession d'un abonnement de transport varie peu d'un arrondissement à l'autre.

Par contre les politiques tarifaires ou de prise en charge financière par les collectivités ou d'autres structures ainsi que le tissu d'entreprises et d'administrations de plus de 10 salariés de chaque arrondissement, peuvent expliquer des différences de prise en charge des abonnements entre arrondissements.

Sur les 22 900 abonnés aux transports collectifs de Saint-Julien-en-Genevois, 18% ont un abonnement partiellement pris en charge par l'employeur. Ils ne sont que 10% sur les 22 700 abonnés aux transports collectifs de l'arrondissement de Bonneville.

2 abonnés sur 3 de moins de 25 ans

L'abonnement est nettement plus fréquent chez les jeunes et les scolaires que dans le reste de la population : **62% des 12-17 ans et 25% des 18-24 ans disposent d'un abonnement de transport**. Ils ne sont que 8% chez les 25-49 ans.

Cela va de pair avec une utilisation plus forte des transports collectifs chez les jeunes (part modale de 33% chez les 12-17 ans) que dans la génération des actifs (3% des déplacements chez les 25-49 ans).

De la même façon par occupation principale : plus la proportion d'abonnés aux transports collectifs est forte plus la part modale des transports collectifs est importante.

Part d'abonnés et part d'utilisation des transports collectifs par occupation principale

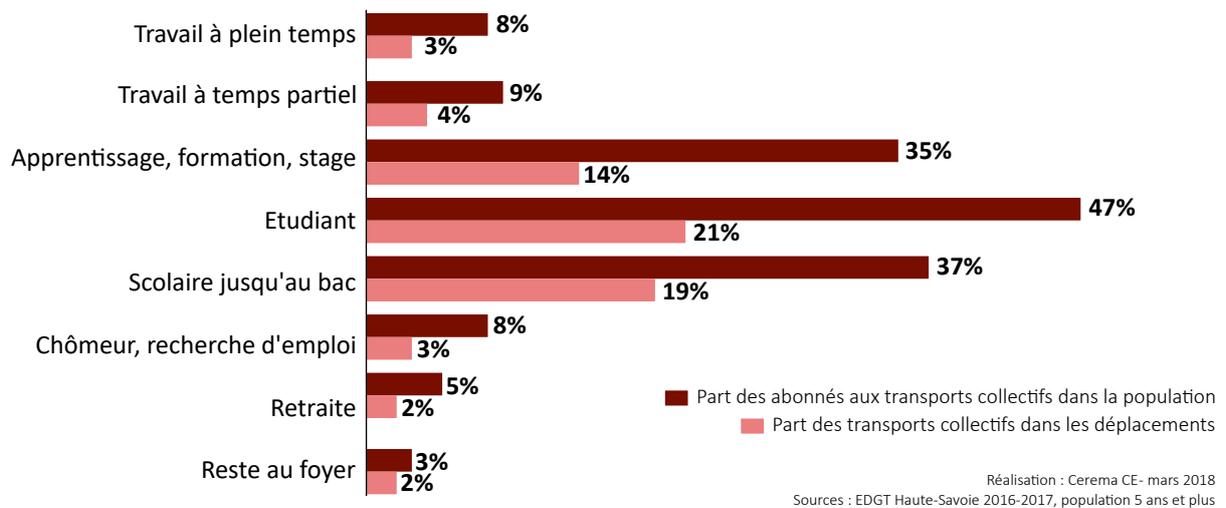


Figure 60 : Part d'abonnés et part d'utilisation des transports collectifs par occupation principale

Dans la seule population des abonnés aux transports collectifs : la répartition des populations abonnées est conforme à la répartition des usages par âge, par genre et par occupation principale :

- la population des 12 à 24 ans représente 1 abonné sur 2 et effectuent 52% des déplacements en transports collectifs ;
- les femmes représentent 55% des abonnés aux transports collectifs et effectuent 54% des déplacements en transports collectifs ;
- les personnes travaillant à temps plein ou à temps partiel représentent 30% des abonnés aux transports collectifs et pèsent autant dans les déplacements en transports collectifs ;
- les scolaires et étudiants effectuent 60% des déplacements en transports collectifs et constituent 60% des abonnés.

35% des abonnés pour les réseaux de transports collectifs urbains

33 200 personnes sont abonnées à un réseau de transport collectif urbain.

Sur toute la Haute-Savoie, 8 000 personnes (8%) sont abonnées au réseau de transport régional mais 10 100 (11%) disposent d'un abonnement pour 2 réseaux, combinant par exemple transport régional et transport urbain.

La répartition des abonnements, comme des usages, répond à l'offre de transport existante dans chaque arrondissement ou dans les zones avec lesquelles l'arrondissement a le plus d'échanges.

Répartition des abonnements des transports collectifs

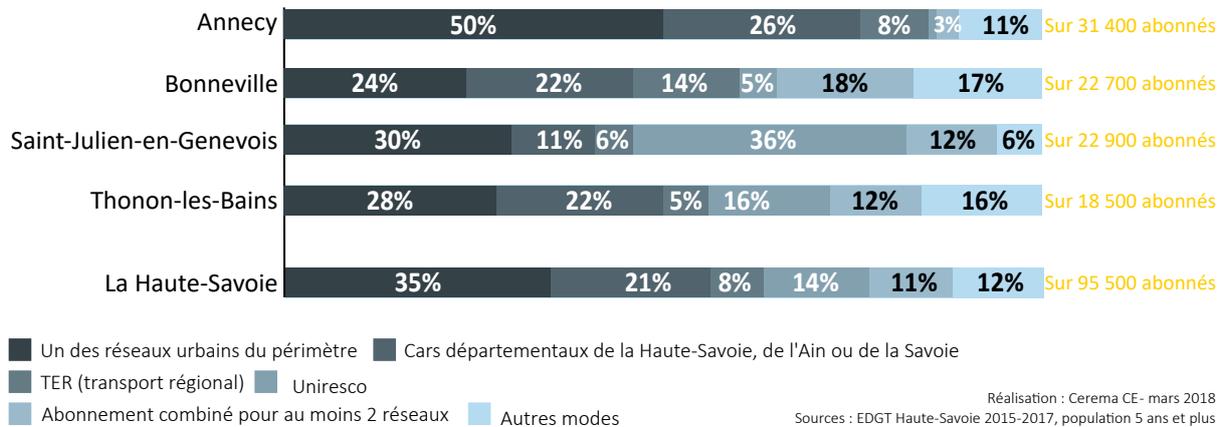


Figure 61 : Répartition des abonnements par type de réseau, par arrondissement

Dans l'arrondissement d'Ancey, 1 abonnement sur 2 concerne les transports collectifs urbains, ce qui est logique dans un périmètre où 69% de la population vit dans le périmètre couvert par le réseau des transports urbains SIBRA.

De la même façon, les abonnements au réseau suisse (Uniresco) sont prépondérants dans les arrondissements de Saint-Julien-en-Genevois et de Thonon-les-Bains où trois déplacements sur quatre vers l'extérieur effectués en échange avec la Suisse.

Ces influences se retrouvent dans les usages des différents types de transports collectifs par arrondissement.

La route pour 93% des déplacements en transports collectifs

Sur 2,8 millions de déplacements internes et d'échange avec leur département, les habitants de la Haute-Savoie réalisent quotidiennement **163 700 trajets en transports collectifs**.

Usagers des transports collectifs par arrondissements

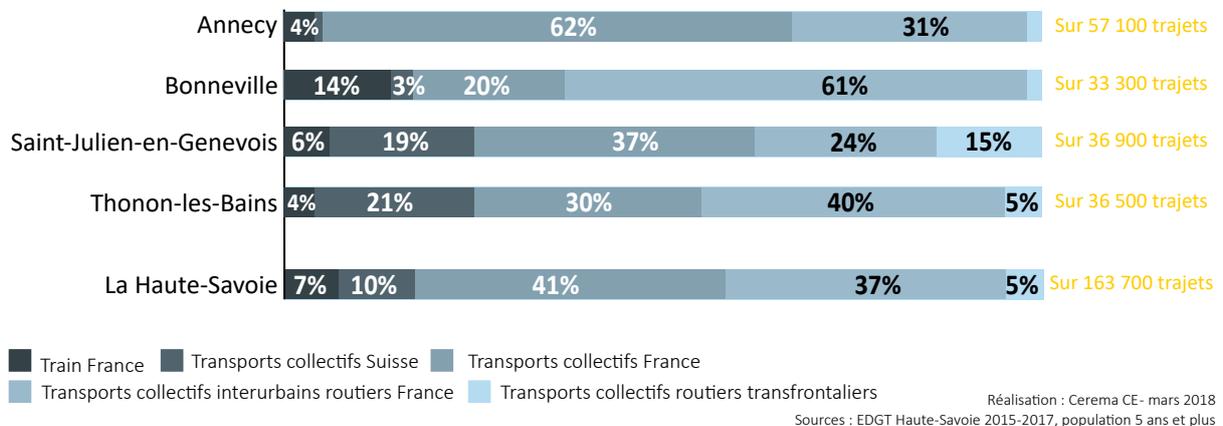


Figure 62 : Usage des transports collectifs par arrondissement

Sur ces déplacements en transports collectifs, 93% sont réalisés en transports collectifs routiers et 7% en train. La prépondérance des transports collectifs urbains et interurbains dans les usages influence logiquement cette répartition.

L'arrondissement de Bonneville se distingue par une utilisation plus forte des transports ferrés (14%). La présence au sein de cet arrondissement de la gare de La Roche-sur-Foron qui diffuse sur les bassins de Chamonix-Mont-Blanc, Annecy et Annemasse peut expliquer un usage plus fréquent de ce mode par les habitants.

L'arrondissement d'Annecy se démarque des autres arrondissements par une part importante d'utilisation des transports collectifs urbains. Surtout, cet arrondissement influe fortement sur la part des déplacements en transports collectifs urbains puisque 53% de tous les déplacements effectués en transports collectifs urbains en Haute-Savoie sont réalisés par les habitants de l'arrondissement d'Annecy.

Les habitants des arrondissements frontaliers de la Suisse sont les principaux utilisateurs haut-savoyards des transports collectifs suisses. Ils effectuent 89% de tous les déplacements réalisés en transports collectifs suisses.

Les habitants de l'arrondissement de Saint-Julien-en-Genevois effectuent 63% de tous les déplacements en transports collectifs transfrontaliers.

35% des abonnés pour les réseaux de transports collectifs urbains

Les personnes en cours de scolarité réalisent 59% des déplacements en transports collectifs (scolaires jusqu'au bac : 53% et étudiants : 6%).

À elles seules, les personnes mineures effectuent un déplacement en transports collectifs sur deux.

On observe toutefois des différences marquées de clientèle des différents réseaux de transports collectifs selon l'âge et l'occupation principale. Compte tenu des faibles effectifs d'usagers des transports collectifs pour certaines catégories, seules les différences significatives sont inscrites ci-dessous :

- Les déplacements en train sont majoritairement effectués par les personnes actives (54%) devant les scolaires et étudiants (34%) ;
- Les déplacements en transports collectifs suisses sont majoritairement effectués par les personnes actives (75%) ;
- Les déplacements en transports collectifs urbains de la Haute-Savoie sont effectués par les personnes en scolarité (44%) devant les actifs (31%) ;
- les déplacements en transports interurbains sont essentiellement effectués par les scolaires (92%) ;
- Les transports routiers transfrontaliers sont principalement effectués par les actifs (62%) et les étudiants (22%).

88% des déplacements en rabattements vers les transports collectifs à pied

Le département de la Haute-Savoie compte en moyenne 90 100 utilisateurs de transports collectifs un jour moyen de semaine. Parmi eux, 66% des personnes rejoignent ce mode à pied. Les autres enchaînent différents modes mécanisés.

Sur 168 900 déplacements ayant utilisé au moins un mode de transport collectif (routier ou ferré), la marche est le mode de rabattement utilisé dans 88% des déplacements devant la voiture en tant que conducteur ou passager (9%), le transport fluvial et le vélo (1%).

Tous modes de transport collectif confondus, la durée de marche en rabattement n'excède pas 5 minutes pour 86% des déplacements. Elle atteint entre 6 et 10 minutes dans 11% des déplacements.

Les rabattements à pied vers le train sont moins fréquents que la moyenne : 60% des déplacements. Mais la durée de marche est souvent plus longue : 66% des durées de marche vers le train font moins de 5 minutes de marche de rabattement et 17% font entre 6 et 10 minutes.

8. FRÉQUENCE D'UTILISATION DES MODES

Au quotidien, l'utilisation de la voiture est majoritaire en nombre de déplacements réalisés. Elle est aussi le mode le plus fréquemment utilisé par les haut-savoyard de 5 ans et plus.

2 conducteurs réguliers sur 3 haut-savoyards

Fréquence d'utilisation des modes de transport personnels

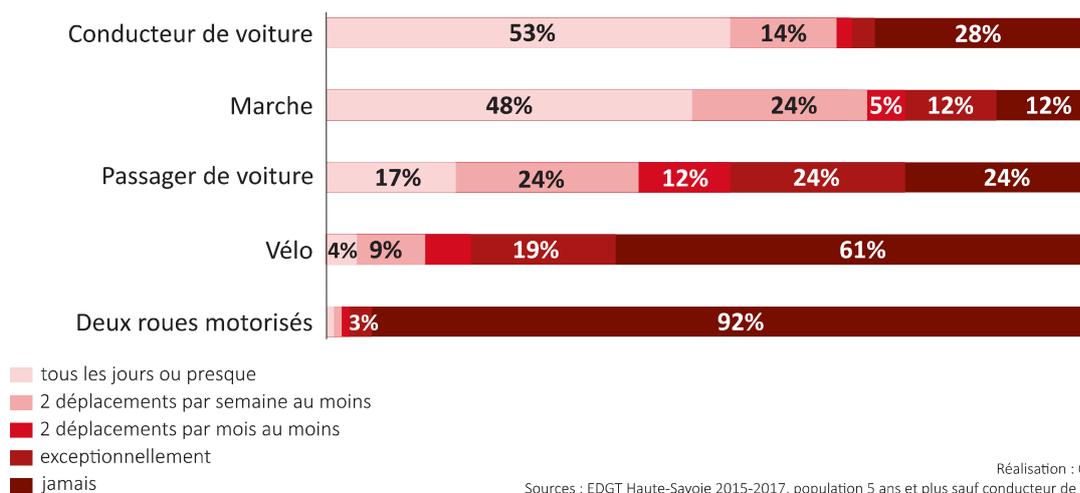


Figure 63 : Fréquence d'usage des modes de transport personnels

Si l'usage quotidien des modes (tous les jours ou presque) respecte la hiérarchie des usages, il y a au total plus d'utilisateurs de la marche que tous les autres modes. Ils ne sont en effet que 12% à ne jamais utiliser la marche comme mode de déplacement contre un quart de la population au moins pour les modes mécanisés.

Parmi les quatre arrondissements de la Haute-Savoie, celui d'Annecy se distingue par :

- une utilisation plus fréquente du vélo : 20% des habitants de l'arrondissement d'Annecy disent utiliser leur vélo 2 fois par semaine au moins contre 12% dans le reste du département,
- une utilisation plus fréquente de la marche : 54% d'utilisation quotidienne contre 45% dans le reste du département.

La concentration de la population dans les zones urbaines du Grand Annecy favorise l'utilisation de la marche pour l'accès aux services. Par ailleurs, l'existence d'équipements cyclables autour du lac et dans les zones urbaines de cette agglomération favorise l'usage du vélo dans cet arrondissement.

1 haut-savoyard sur 12 utilisateur quotidien des transports collectifs

8% des haut-savoyards disent utiliser les transports collectifs urbains de la Haute-Savoie tous les jours ou presque.

Fréquence d'usage des modes de transport collectifs

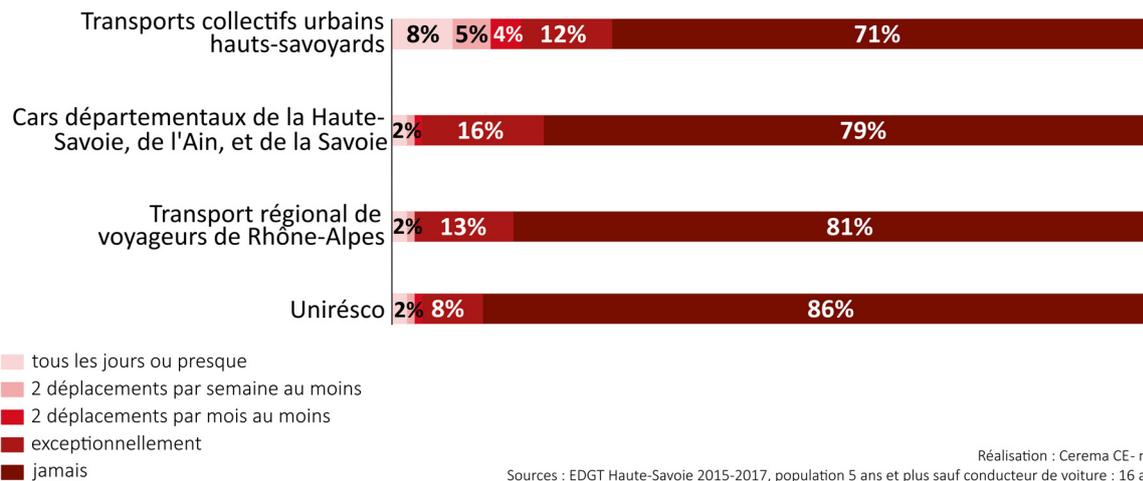
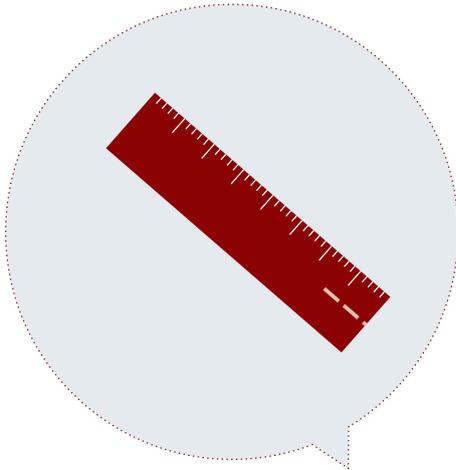


Figure 64 : Fréquence d'usage des modes de transports collectifs

Les haut-savoyards sont plus nombreux à utiliser les transports collectifs urbains quotidienne-ment que les autres modes de transports collectifs. Cela s'explique notamment par le poids de la population couverte par les réseaux de transports collectifs urbains dans la population enquêtée.



Partie 6 : Temps et distances

Les distances de déplacements sont plus courtes dans les zones denses mais les temps de déplacement y sont plus longs. Cela est lié pour partie à une plus forte congestion dans ces zones.

La voiture est le mode le plus rapide pour se déplacer.

Temps et distances de déplacements sont plus importants pour le travail que pour les autres activités.

Les hommes ont un budget temps de déplacement en moyenne plus long mais l'usage plus important des modes doux et des transports collectifs chez les jeunes et les femmes allonge leur temps de déplacement.

Chiffres clés

67 minutes par jour de déplacements et **34 km** parcourus en moyenne par individu

9 km et **17 minutes** en moyenne par déplacement

1 déplacement sur 2 fait moins de **3 km** et dure moins de **10 minutes**

72% des déplacements de moins de 3 km sont effectués **en voiture**

Les utilisateurs de la voiture parcourent deux fois plus de kilomètres que les utilisateurs des transports collectifs avec **44 km** par jour contre **22 km** en moyenne

1. DISTANCES DE DÉPLACEMENT

Les haut-savoyards parcourent en moyenne 34 kilomètres par jour dont 9 kilomètres à destination du travail.

Bien qu'un déplacement sur deux fait moins de 3 kilomètres, deux-tiers des déplacements sont réalisés en voiture et 4 kilomètres sur 5 sont parcourus en voiture.

34 kilomètres par jour et par personne

10% des haut-savoyards parcourent moins de 300 mètres et 10% parcourent plus de 81 kilomètres par jour. La moitié de la population parcourent quotidiennement 17 kilomètres.

En moyenne, ce sont les habitants de l'arrondissement de Thonon-les-Bains qui parcourent le plus grand nombre de kilomètres par jour (37 km) et ceux de Saint-Julien-en-Genevois qui en parcourent le moins (30 km). La plus forte densité de l'arrondissement de Saint-Julien permet des portées de déplacement plus courtes, notamment pour atteindre les services et lieux de travail.

44 kilomètres en voiture

Un jour moyen de semaine, les conducteurs de voiture parcourent en moyenne 44 kilomètres. Ceux qui utilisent la marche comme mode de déplacement parcourent en moyenne 1,4 km à pied. Cela représente moins que la demi-heure de marche quotidienne (2 km) recommandée par l'organisation mondiale de la santé (OMS).

Budget distance moyen par utilisateur et par mode



Réalisation : Cerema CE - mars 2018
Sources : EDGT Haute-Savoie 2015-2017, population 5 ans et plus

Figure 65 : Budget distance journalier de déplacement par mode et par personne utilisatrice du mode

45% des distances parcourues par jour vers le travail

Hors retours à domicile, **le travail représente 45% du budget distance de déplacement** des haut-savoyards alors qu'il ne représente que 27% de leurs activités. Cette part varie peu d'un arrondissement à l'autre : de 44% dans l'arrondissement de Bonneville à 47% dans celui de Thonon-les-Bains. L'étendue de ces territoires masque des différences qui peuvent exister à l'échelle des EPCI compte-tenu des disparités des distances moyennes de déplacement vers le travail et les autres activités (voir chapitre suivant).

9 kilomètres, la distance moyenne d'un déplacement contre 14 km pour le travail

Un jour de semaine, la distance moyenne d'un déplacement réalisé par les habitants de la Haute-Savoie est de 9 kilomètres.

Cette distance varie de 8 kilomètres dans l'arrondissement de Saint-Julien-en-Genevois à 10 kilomètres dans celui de Thonon-les-Bains. Entre EPCI, l'écart se creuse entre l'agglomération d'Annemasse avec 7 kilomètres parcourus par déplacement en moyenne contre 11 kilomètres en moyenne dans le secteur de Montagnes du Giffre, Vallée d'Abondance et Haut Chablais.

Distance moyenne des déplacements

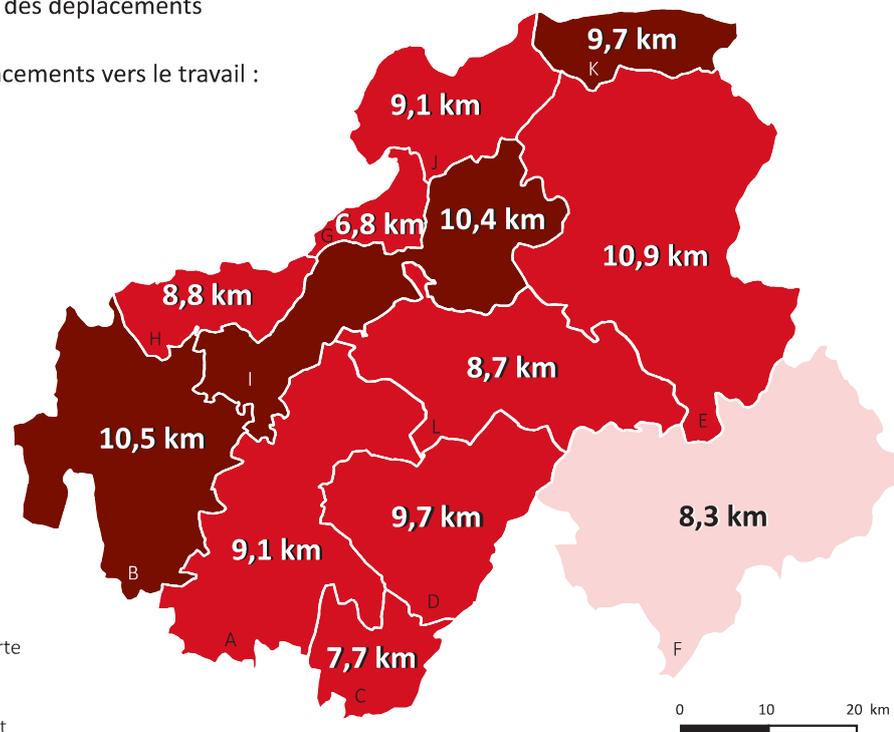
9,1 km : distance moyenne des déplacements

Distance moyenne des déplacements vers le travail :

- moins de 10 km
- 10 à 16 km
- plus de 16 km

EPCI :

- A : Grand Annecy
- B : Seyssel, Rumilly, Fier et Ussets, Ussets et Rhône
- C : Sources du lac d'Annecy
- D : Aravis
- E : Montagnes du Giffre, Vallée d'Abondance et Haut-Chablais
- F : CC Pays du Mont Blanc et CC Vallée de Chamonix
- G : CA Annemasse
- H : CC du Genevois
- I : Pays de Cruseilles, Arve et Salève, Quatre Rivières et Vallée Verte
- J : Thonon Agglomération
- K : Pays d'Evian
- L : Pays Rochois, Faucigny-Glières et Cluses Arve et Montagnes



Sources : EDGT Haute-Savoie 2015-2017, population 5 ans et plus- Secteurs de tirage EDGT Haute-Savoie - © IRIS Geofla

Figure 66 : Carte des distances moyennes de déplacement et des distances moyennes de déplacement pour le motif travail, par EPCI

En moyenne les zones les plus denses induisent des équipements plus proches. Les habitants des milieux ruraux et péri-urbains parcourent donc plus de kilomètres pour accéder aux services et à leur travail.

Les communautés de communes du Pays du Mont Blanc et de la Vallée de Chamonix, peu dense, font exception avec des déplacements de 8 km en moyenne contre 10 km dans la zone plus dense de Seyssel, Rumilly, Fier et Usses. Cela peut être lié à une plus grande autonomie du territoire en matière d'équipements et d'emploi.

11 kilomètres en moyenne en tant que conducteur de voiture

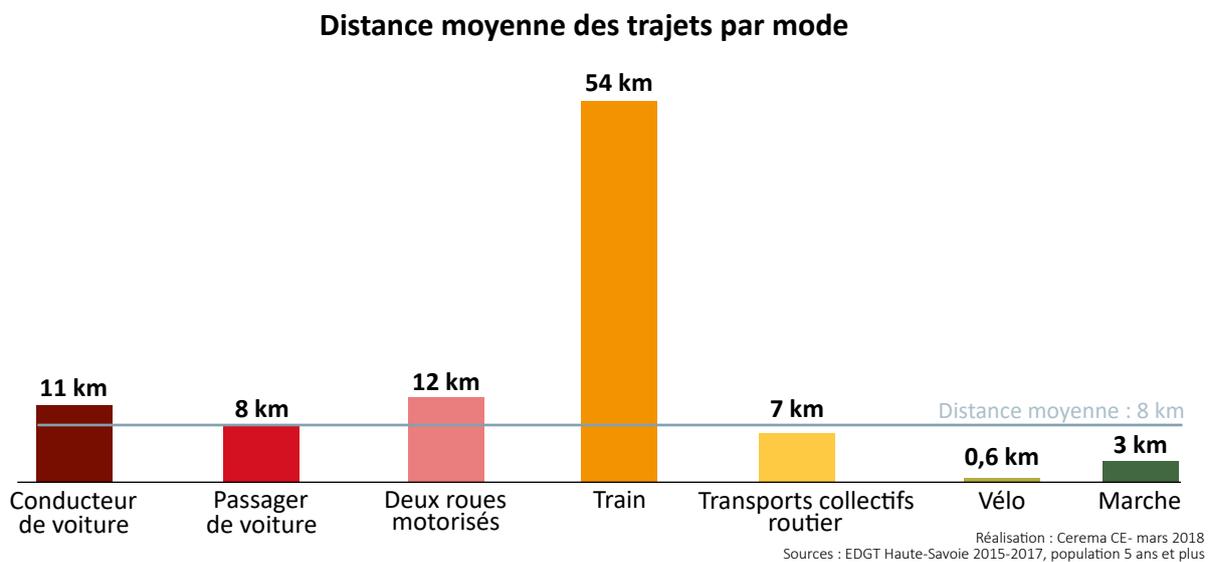
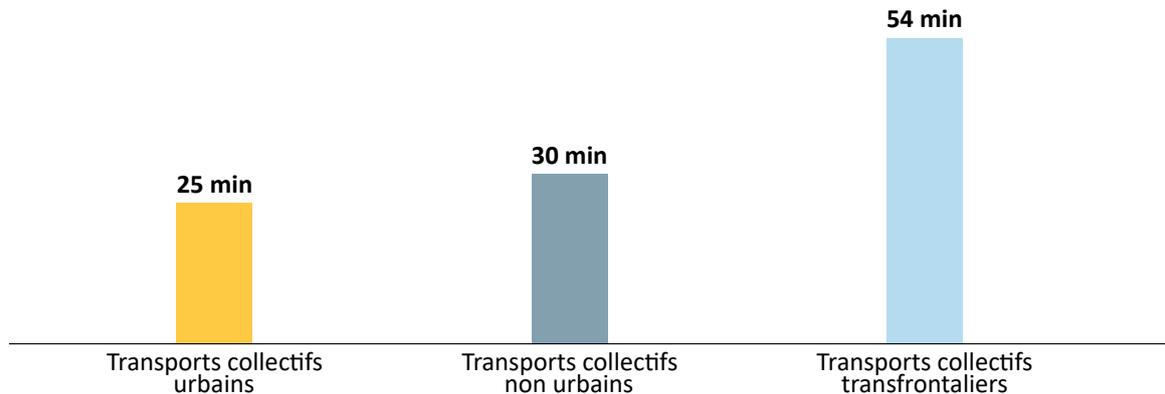


Figure 67 : Distance moyenne des trajets par mode (en kilomètres), uniquement les déplacements monomodaux, hors promenades et tournées - la distance des trajets excluant le rabattement en marche ou par d'autres modes, la distance moyenne est légèrement plus basse que la distance moyenne des déplacements (8,4 km arrondi à 8 km contre 9 km en distance moyenne des déplacements)

La distance moyenne parcourue par mode varie de 600m pour la marche (mode de proximité) à 54 km pour le train.

La voiture utilisée en tant que conducteur et les deux-roues motorisés ont des distances moyennes de déplacement équivalentes. L'utilisation limitée du deux-roues motorisé n'en fait pas un concurrent de la voiture sinon peut-être sur les trajets spécifiques où on observe le plus de déplacements en deux-roues motorisées : entre domicile-travail, sur des origines-destination entre France et Suisse.

Durée moyenne des trajets en transports collectifs routiers



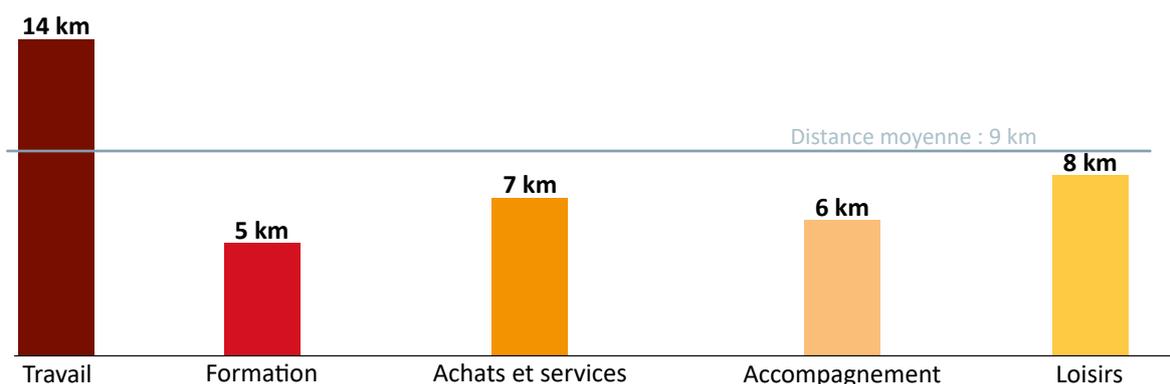
Réalisation : Cerema CE- mars 2018
Sources : EDGT Haute-Savoie 2015-2017, population 5 ans et plus

Figure 68 : Distance moyenne des trajets en transports collectifs routiers (en kilomètres)

La voiture utilisée en tant que passager et les transports collectifs routiers, notamment interurbains, parcourent également, en moyenne, les mêmes distances. Or leur clientèle se ressemble beaucoup : principalement des jeunes, en cours de scolarité. La concurrence entre les deux modes peut jouer fortement dans des zones où l'offre de transports collectifs est limitée et où le rabattement à pied vers ces transports collectifs peut être long ou inconfortable (distance aux arrêts, absence de trottoirs en zone rurale).

14 km en moyenne vers le travail

Distance moyenne des déplacements par motifs à destination



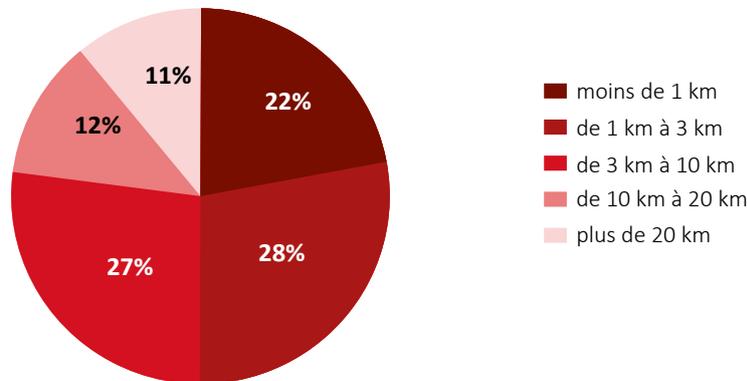
Réalisation : Cerema CE- mars 2018
Sources : EDGT Haute-Savoie 2015- 2017, population 5 ans et plus

Figure 69 : Distance moyenne des déplacements par motif à destination, hors motifs promenade et tournée et hors retour à domicile

Qu'il s'agisse de déplacements depuis le domicile ou de déplacements secondaires, le travail reste générateur des déplacements les plus longs alors que la formation (jusqu'au bac surtout). L'accompagnement et les achats constituent davantage des activités de proximité.

1 déplacement sur 2 de moins de 3 kilomètres

Répartition des déplacements par tranche de distance



Réalisation : Cerema CE- mars 2018
Sources : EDGT Haute-Savoie 2015- 2017, population 5 ans et plus, hors promenade et tournée

Figure 70 : Répartition des déplacements par tranche de distance

Un jour moyen de semaine, **les haut-savoyards réalisent la moitié de leurs déplacements sur des distances inférieures à 3 kilomètres**. Avec 2 déplacements sur 3 effectués en voiture, ce mode est aussi bien utilisé sur des courtes et des longues distances. Un quart des déplacements fait par contre plus de 10 kilomètres.

1 déplacement en voiture sur 3 de moins de 3 kilomètres

Répartition des déplacements par mode et par tranche de distance parcourue

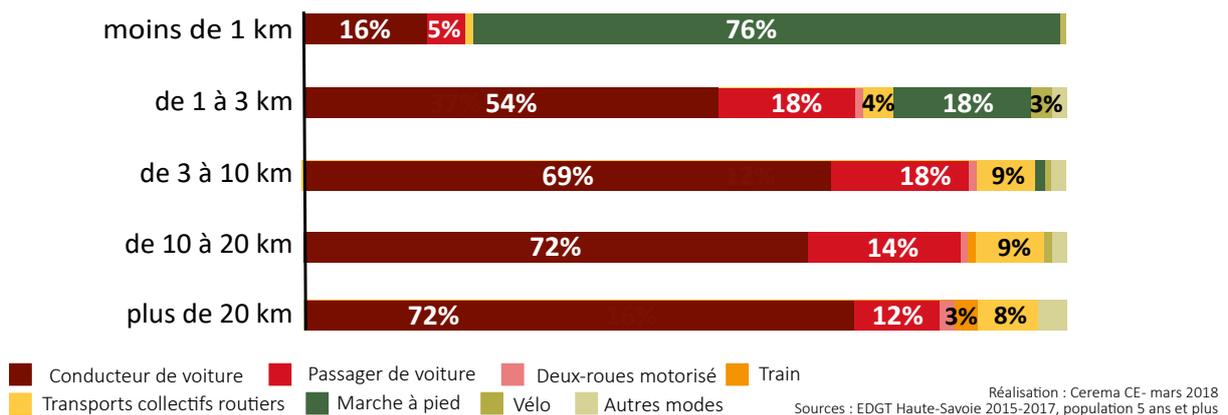


Figure 71 : Répartition des déplacements par mode et par tranche de distance parcourue (en km), hors déplacements pour motif promenade et tournée

La marche est très majoritairement utilisée sur les déplacements de moins d'un kilomètre. C'est le mode de la proximité : 76% des déplacements réalisés en marchant font moins de 1 kilomètre. **La voiture est toutefois utilisée dans un déplacement de moins d'un kilomètre sur cinq**.

Le domaine d'usage du vélo se situe principalement entre 1 et 3 kilomètres. 77% des déplacements réalisés à vélo font moins de 3 kilomètres mais la part modale du vélo dans cette tranche de distance n'atteint que 3% des déplacements, derrière les transports collectifs (4%), la marche (18%) et la voiture (72%).

Au-delà de 3 kilomètres, les déplacements se font exclusivement ou presque en modes motorisés. Les transports collectifs routiers (urbains et non urbains) sont utilisés dans moins d'un déplacement sur 10 et la voiture représente près de la totalité des autres déplacements. Au-delà de 20 kilomètres, le train et les deux-roues motorisés sont plus souvent utilisés mais la voiture reste largement majoritaire.

Avec un déplacement sur deux de moins de 3 kilomètres, limiter l'usage de la voiture pour diminuer les émissions de polluants implique des actions pour le développement des déplacements de proximité en modes doux. Cela concerne notamment les déplacements pour les motifs de formation, d'accompagnement et d'achats car pour ces motifs, un déplacement sur deux fait moins de 2,1 kilomètres.

Au-delà de 3 km, les transports collectifs peuvent constituer une alternative efficace, notamment dans le cadre des déplacements domicile-travail. Ces déplacements sont en moyenne plus long que la moyenne : un déplacement sur deux fait plus de 6,4 kilomètres.

2. DURÉE DES DÉPLACEMENTS

Les haut-savoyards passent en moyenne un peu plus d'une heure par jour à se déplacer.

Le travail qui génère les déplacements de plus longue distance, génère logiquement les plus longues durées de déplacement, mais aussi le plus de déplacements en voiture. En restreindre l'usage nécessite d'en tenir compte soit en limitant sa vitesse, soit en favorisant celle des autres modes, ou plus globalement en limitant la portée des déplacements.

67 minutes par jour à se déplacer

10% des haut-savoyards passent moins de 4 minutes par jour et 10% passent plus de 2 heures et quart pour se déplacer. La moitié de la population passe plus de 55 minutes par jour en déplacements.

En moyenne, les habitants de Bonneville sont ceux qui passent le moins de temps à se déplacer (63 minutes) malgré la mobilité forte (4,6 déplacements par jour et par personne mobile). Cela s'explique par des distances parcourues plus courtes et des temps de parcours plus rapides, notamment en voiture dans des secteurs peu congestionnés.

À l'inverse, les habitants de l'arrondissement de Saint-Julien-en-Genevois qui ont une mobilité plus faible (4,2 déplacements par jour et par personne mobile) passent en moyenne plus de temps à se déplacer. La moitié d'entre eux y passe plus d'une heure malgré des distances moyennes de déplacement plus courtes que pour l'ensemble des habitants de la Haute-Savoie (8,2 km contre 9 km en moyenne). Cela peut s'expliquer par une congestion plus importante rencontrée par les habitants de cet arrondissement.

Budgets temps et distance de déplacement par arrondissement (en minutes et en kilomètres par jour et par personne)

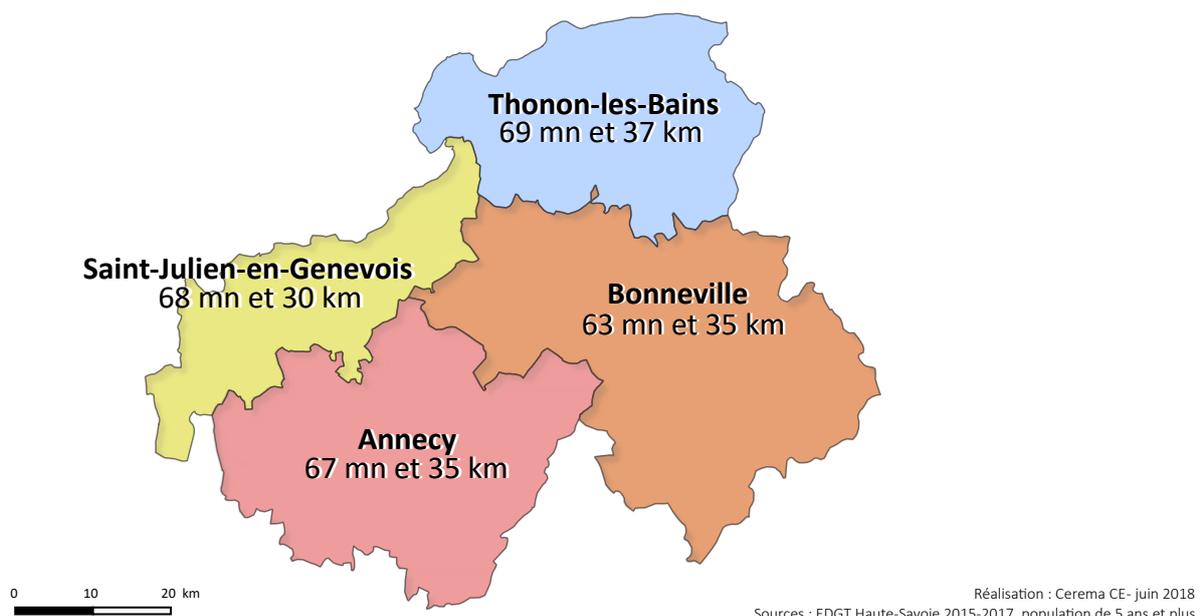


Figure 72 : Budgets temps et distance de déplacement des haut-savoyards, par arrondissement

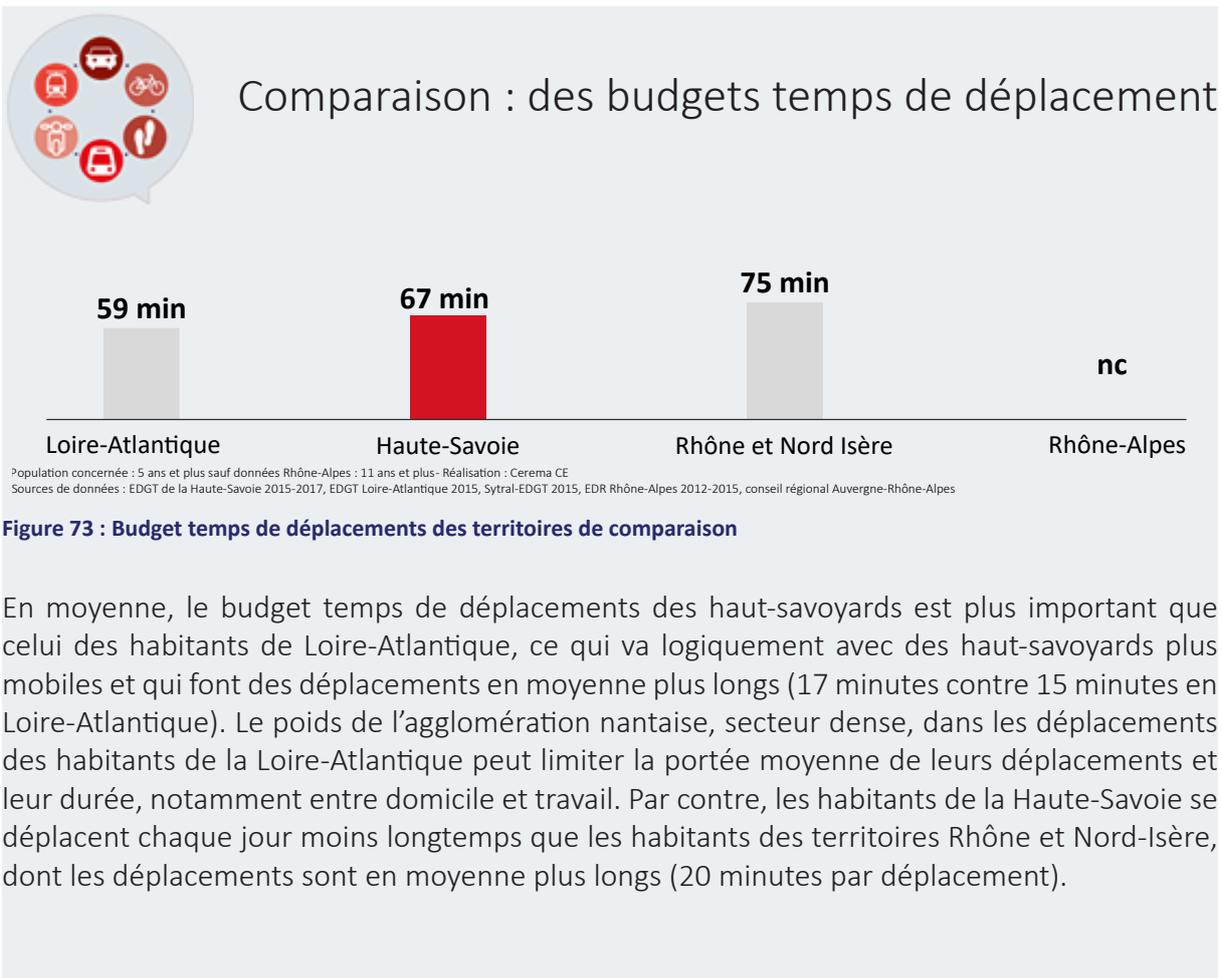


Figure 73 : Budget temps de déplacements des territoires de comparaison

En moyenne, le budget temps de déplacements des haut-savoyards est plus important que celui des habitants de Loire-Atlantique, ce qui va logiquement avec des haut-savoyards plus mobiles et qui font des déplacements en moyenne plus longs (17 minutes contre 15 minutes en Loire-Atlantique). Le poids de l'agglomération nantaise, secteur dense, dans les déplacements des habitants de la Loire-Atlantique peut limiter la portée moyenne de leurs déplacements et leur durée, notamment entre domicile et travail. Par contre, les habitants de la Haute-Savoie se déplacent chaque jour moins longtemps que les habitants des territoires Rhône et Nord-Isère, dont les déplacements sont en moyenne plus longs (20 minutes par déplacement).

17 minutes en moyenne par déplacement

Les habitants de la Haute-Savoie effectuent des déplacements de 17 minutes en moyenne. Mais la moitié de leurs déplacements durent moins de 10 minutes.

En moyenne, les déplacements durent plus longtemps dans les zones les plus denses. Cela peut être lié aux usages plus fréquents des modes « lents » : marche, transports collectifs mais aussi à l'impact de la congestion sur les temps de déplacements en voiture, mode prépondérant dans tous les secteurs.

Durée moyenne des déplacements

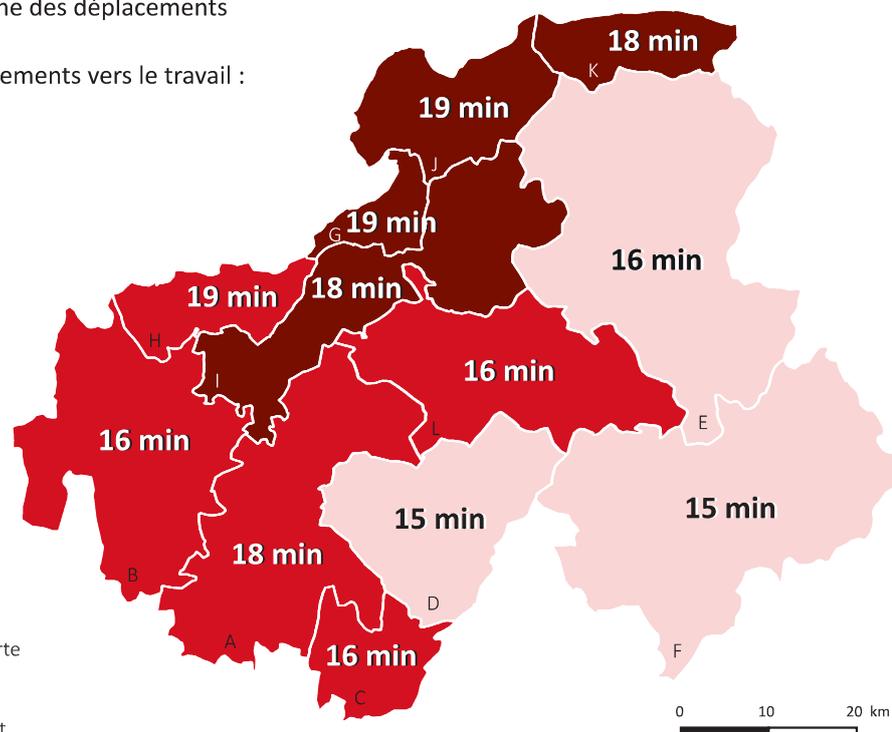
17 minutes : durée moyenne des déplacements

Durée moyenne des déplacements vers le travail :

- moins de 20 min
- 20 à 25 min
- plus de 25 min

EPCI :

- A : Grand Annecy
- B : Seyssel, Rumilly, Fier et Usses, Usses et Rhône
- C : Sources du lac d'Annecy
- D : Aravis
- E : Montagnes du Giffre, Vallée d'Abondance et Haut-Chablais
- F : CC Pays du Mont Blanc et CC Vallée de Chamonix
- G : CA Annemasse
- H : CC du Genevois
- I : Pays de Cruseilles, Arve et Salève, Quatre Rivières et Vallée Verte
- J : Thonon Agglomération
- K : Pays d'Evian
- L : Pays Rochois, Faucigny-Glières et Cluses Arve et Montagnes

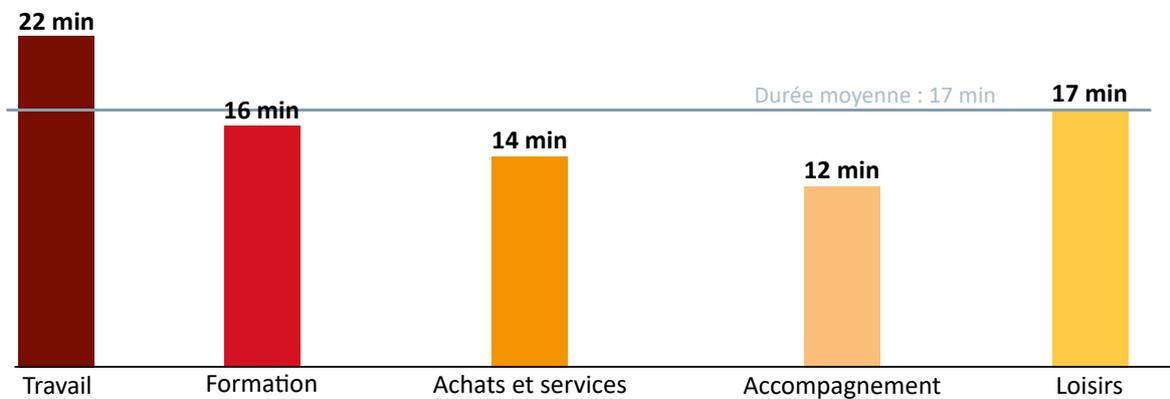


Sources : EDGT Haute-Savoie 2015-2017, population 5 ans et plus- Secteurs de tirage EDGT Haute-Savoie - © IRIS Geofla
Réalisation : Cerema CE- mai 2019

Figure 74 : Carte des durées moyennes de déplacement et des durées moyennes de déplacement vers le travail par EPCI

22 minutes en moyenne vers le travail

Durée moyenne des déplacements par motifs



Réalisation : Cerema CE - mars 2018
Sources : EDGT Haute-Savoie 2015- 2017, population 5 ans et plus

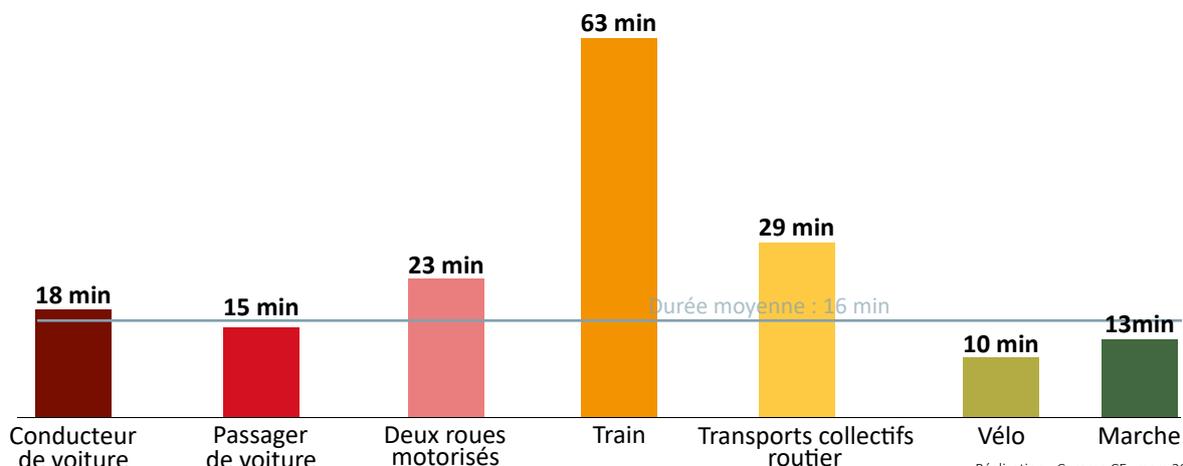
Figure 75 : Durée moyenne des déplacements par motifs, hors déplacements pour motif promenade et tournée, déplacements monomodaux et intermodaux

Il est logique que le travail qui génère en moyenne les plus longs parcours (14 km contre 9 km en moyenne), génère les déplacements les plus longs (22 minutes contre 17 minutes en moyenne).

De la même façon, les déplacements de proximité comme l'accompagnement, durent en moyenne moins longtemps (12 minutes).

29 minutes en transports collectifs, moins de 20 minutes en voiture

Durée moyenne des déplacements par mode

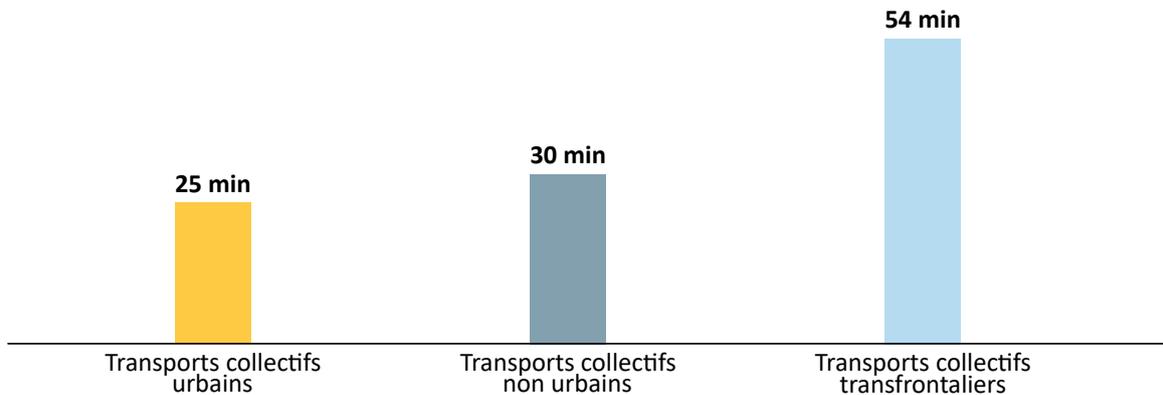


Réalisation : Cerema CE - mars 2018
Sources : EDGT Haute-Savoie 2015- 2017, population 5 ans et plus

Figure 76 : Durée moyenne des trajets par mode (en kilomètres), hors promenades et tournées, uniquement les déplacements monomodaux

Bien que les déplacements en transports collectifs soient en moyenne de plus courte distance que les déplacements en voiture, ils durent plus longtemps. Cela est particulièrement le cas pour les transports collectifs urbains et les transports collectifs transfrontaliers.

Durée moyenne des trajets en transports collectifs routiers



Réalisation : Cerema CE- mars 2018
Sources : EDGT Haute-Savoie 2015-2017, population 5 ans et plus

Figure 77 : Durée moyenne des trajets par modes de transport collectif routier (en minutes)

Ces écarts sont liés pour partie au temps d'attente qui est intégré au calcul des durées pour les transports collectifs mais également à une vitesse de déplacement moindre, notamment dans les transports collectifs urbains et transfrontaliers.

Faire des transports collectif un mode compétitif vis-à-vis de la voiture implique de limiter les temps d'attente pour les transports collectifs, mais également d'augmenter leur vitesse (priorité aux feux, couloirs dédiés) ou d'abaisser celle de la voiture (contraintes de circulation).

Sur une heure de déplacement, 41 minutes en voiture

Sur 790 000 heures de déplacement, les haut-savoyards en effectuent en moyenne 69% en voiture pour 82% des kilomètres parcourus.

Ce mode est en moyenne le plus rapide à l'exception du train qui intègre des trajets à grande vitesse.

Les transports collectifs pèsent pour 12% du temps passé à se déplacer, pour 7% des distances parcourues et 3% des déplacements réalisés. Augmenter la part des transports collectifs nécessiterait de rendre ce mode compétitif par rapport à l'utilisation de la voiture. Cela vaut notamment pour la voiture utilisée en tant que passager car les distances moyennes par déplacement sont équivalentes et leurs utilisateurs se ressemblent.

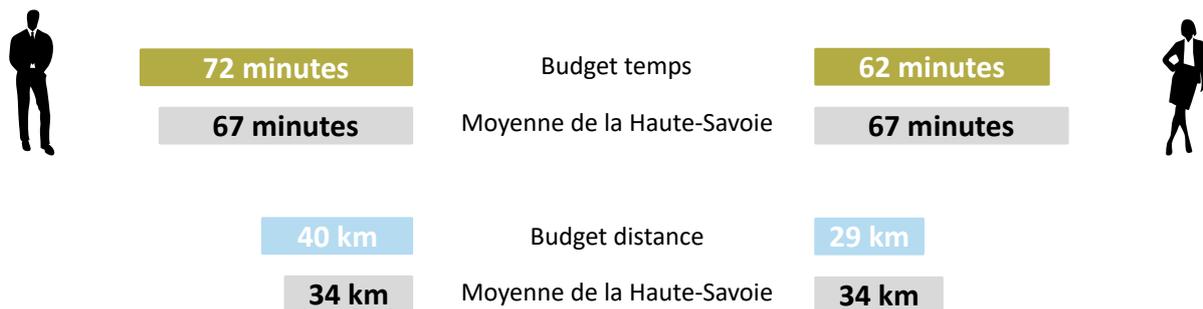
La marche pèse pour 12% des temps passés pour 2% des distances parcourues ce qui est logique pour un mode de proximité dont la moitié des déplacements durent moins de 6 minutes.

3. BUDGETS TEMPS ET DISTANCE DE DÉPLACEMENTS

Les haut-savoyards parcourent en moyenne 34 kilomètres par jour et passent plus d'une heure à se déplacer.

67 minutes par jour à se déplacer

Budget temps et distance par genre



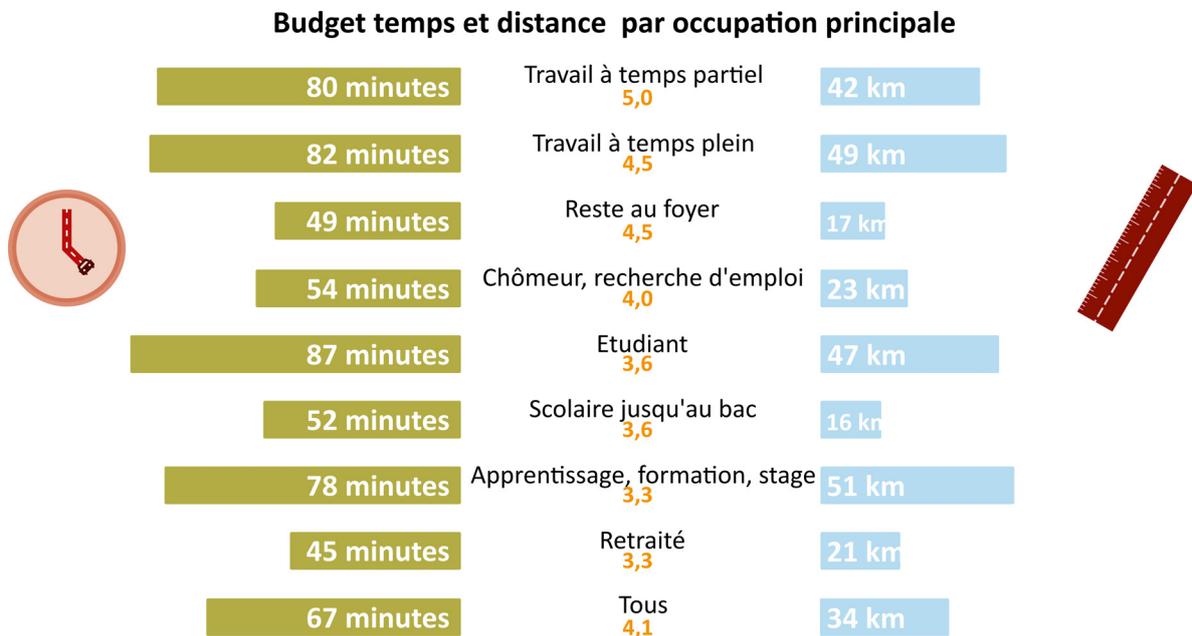
Réalisation : Cerema CE- mars 2018

Sources : EDGT Haute-Savoie 2015-2017, population 5 ans et plus qui s'est déplacée

Figure 78 : Budget temps et budget distance de déplacement des personnes selon le genre

Les hommes se déplacent en moyenne 10 minutes de plus que les femmes chaque jour et parcourent 12 kilomètres de plus. À mobilité équivalente (4,1 déplacements par jour), les femmes réalisent donc de plus petits déplacements ce qui est compatible avec leur plus grande utilisation de la marche que les hommes.

15 minutes de plus par jour pour les actifs

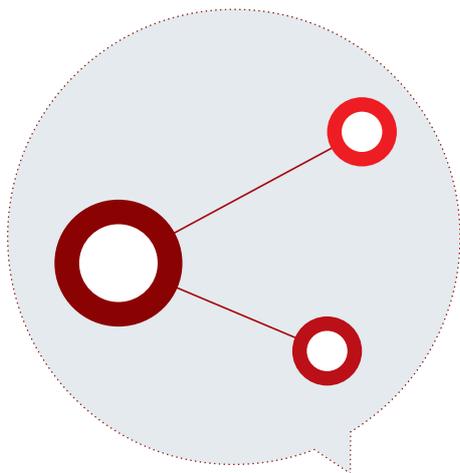


Réalisation : Cerema CE- juin 2018
Sources : EDGT Haute-Savoie 2015-2017, population 5 ans et plus

Figure 79 : Budget temps et budget distance de déplacement des personnes selon l'occupation principale

Les actifs à temps plein parcourent en moyenne 7 kilomètres de plus par jour que les actifs à temps partiel mais ne passent que 2 minutes de plus à se déplacer. Cette différence s'explique par une utilisation plus fréquente de la voiture comme conducteur, mode plus rapide.

Les scolaires jusqu'au bac et les personnes au foyer sont ceux qui parcourent les plus faibles distances. Cela va logiquement avec une majorité de déplacements de proximité : vers la formation et l'accompagnement, et un recours plus fréquent à la marche que le reste de la population.



Partie 7 : Flux et dynamiques territoriales

Les haut-savoyards réalisent 9 déplacements sur 10 au sein de leur département de résidence mais tous les territoires de la Haute-Savoie ne bénéficient pas d'une même autonomie.

La Suisse attire la majorité des déplacements de la Haute-Savoie vers l'extérieur et ces déplacements sont majoritairement effectués pour le travail.

La voiture est le mode principal utilisé pour les déplacements d'échange mais les déplacements vers la Suisse se distinguent par une forte utilisation des transports collectifs et une proportion plus importante de déplacements intermodaux que la moyenne départementale.

Chiffres clés

89% des déplacements réalisés en interne à la Haute-Savoie mais des EPCI inégalement autonomes avec **52%** à **90%** de déplacements internes

Un tiers des déplacements d'échange effectués pour le travail

4 déplacements d'échange sur **5** effectués en voiture

218 800 déplacements sortant de la Haute-Savoie, **80%** à destination de la Suisse

76% des déplacements vers la Suisse pour le travail, 81% en voiture

15% de part modale transports collectifs vers la Suisse et 16% de déplacements intermodaux dans les déplacements vers la Suisse.

1. LES FLUX DE DÉPLACEMENTS

Les haut-savoyards réalisent la majorité de leurs déplacements (89%) au sein de leur département ce qui lui confère une bonne autonomie.

Toutefois, la répartition de l'habitat, des emplois et des équipements dans le département et en dehors, génèrent des flux de déplacements inégaux entre territoires. Les agglomérations haut-savoyardes d'Annecy et d'Annemasse ainsi que la Suisse constituent des pôles d'attraction pour les territoires ruraux et péri-urbains alentours et génèrent des flux d'échanges importants, notamment avec l'arrondissement de Saint-Julien-en-Genevois.

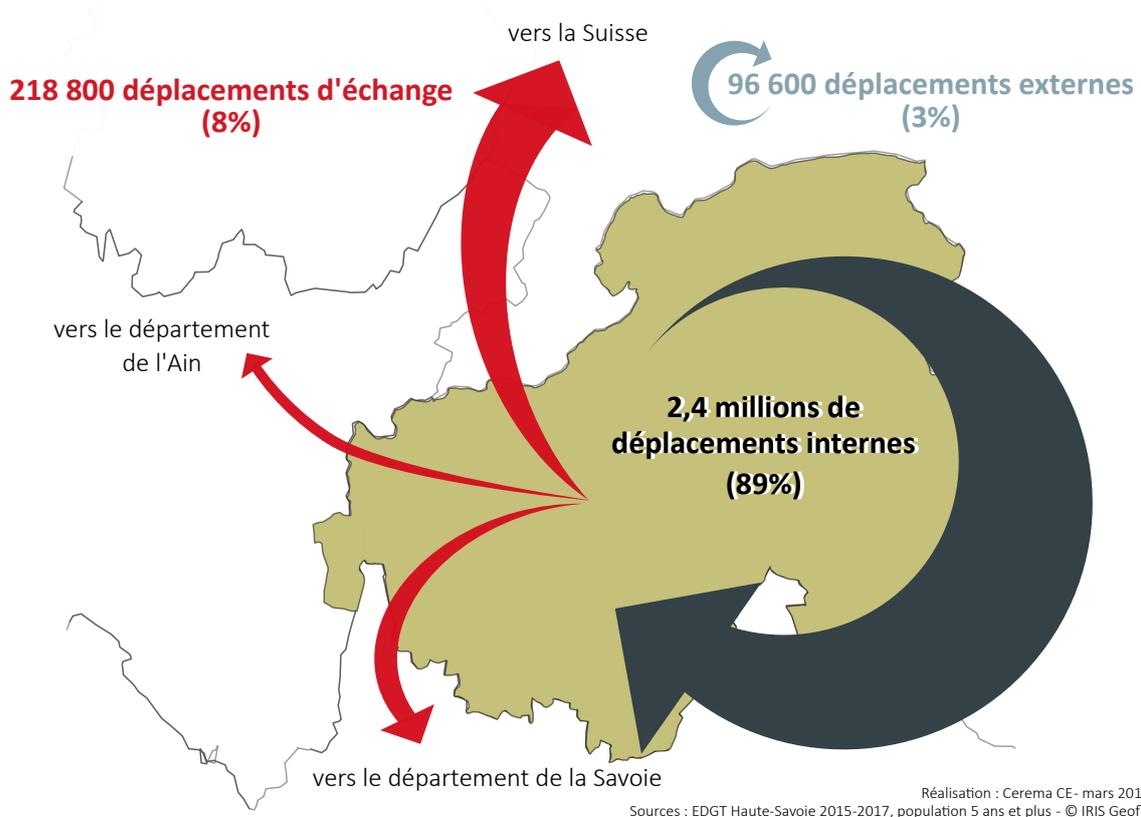


Figure 80 : Cartographie des flux de déplacements des habitants de la Haute-Savoie

Répartition des flux de déplacements des habitants de la Haute-Savoie

Alors que certains territoires attirent des flux de déplacements depuis les territoires voisins, d'autres génèrent davantage des flux sortants, signe d'une moindre autonomie en matière d'activités. Plus les territoires observés sont vastes et intègres d'aménités, plus ils sont autonomes.

À l'échelle des arrondissements, **2 déplacements sur 3 au moins sont réalisés en interne à l'arrondissement**. À l'échelle des EPCI, ce taux varie de la moitié à plus de 9 déplacements sur 10 réalisés en interne à l'EPCI.

Part des flux de déplacements internes, entrants et sortants de chaque arrondissement

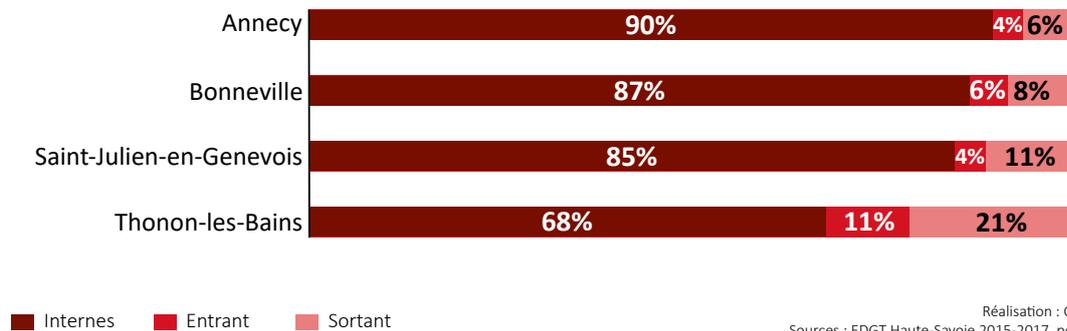


Figure 81 : Part des déplacements internes, sortants et entrants sur le nombre de déplacements dont l'origine et/ou la destination est située dans l'arrondissement, déplacements générés par des activités, hors retour au domicile (les déplacements entrant d'un arrondissement peuvent être comptés comme des déplacements sortant d'un autre arrondissement)

De tous les arrondissements, celui d'**Annecy se démarque par une forte autonomie** : 9 déplacements sur 10 sont réalisés au sein du territoire. A l'inverse, l'arrondissement de **Saint-Julien-en-Genevois se démarque par une forte dépendance** à d'autres territoires avec un déplacement sur cinq qui sort de l'arrondissement.

Ces différences sont à nuancer à l'échelle des EPCI. On observe ainsi :

- des territoires autonomes comme le territoire du « Pays du Mont-Blanc et Vallée de Chamoin » avec 90% de flux de déplacements internes à son périmètre ;
- des territoires autonomes et qui attirent des déplacements d'autres territoires comme le Grand Annecy (80% de déplacements internes et 50 500 déplacements entrants par jour moyen) ;
- des territoires fortement dépendants pour les activités, avec plus d'une activité sur cinq qui génère un déplacement vers l'extérieur. C'est le cas des territoires frontaliers de la Suisse mais aussi du territoire de « Pays de Cruseilles, Arve et Montagne, Quatre Rivières et Vallée Verte » dont un déplacement sur deux est à destination de l'extérieur de son périmètre. A noter que 66% des habitants de ce territoire travaillent à plus de 10 km de leur domicile, contre en moyenne 40% des haut-savoyards.

Flux de déplacements : déplacements internes, entrants et sortants de chaque territoire

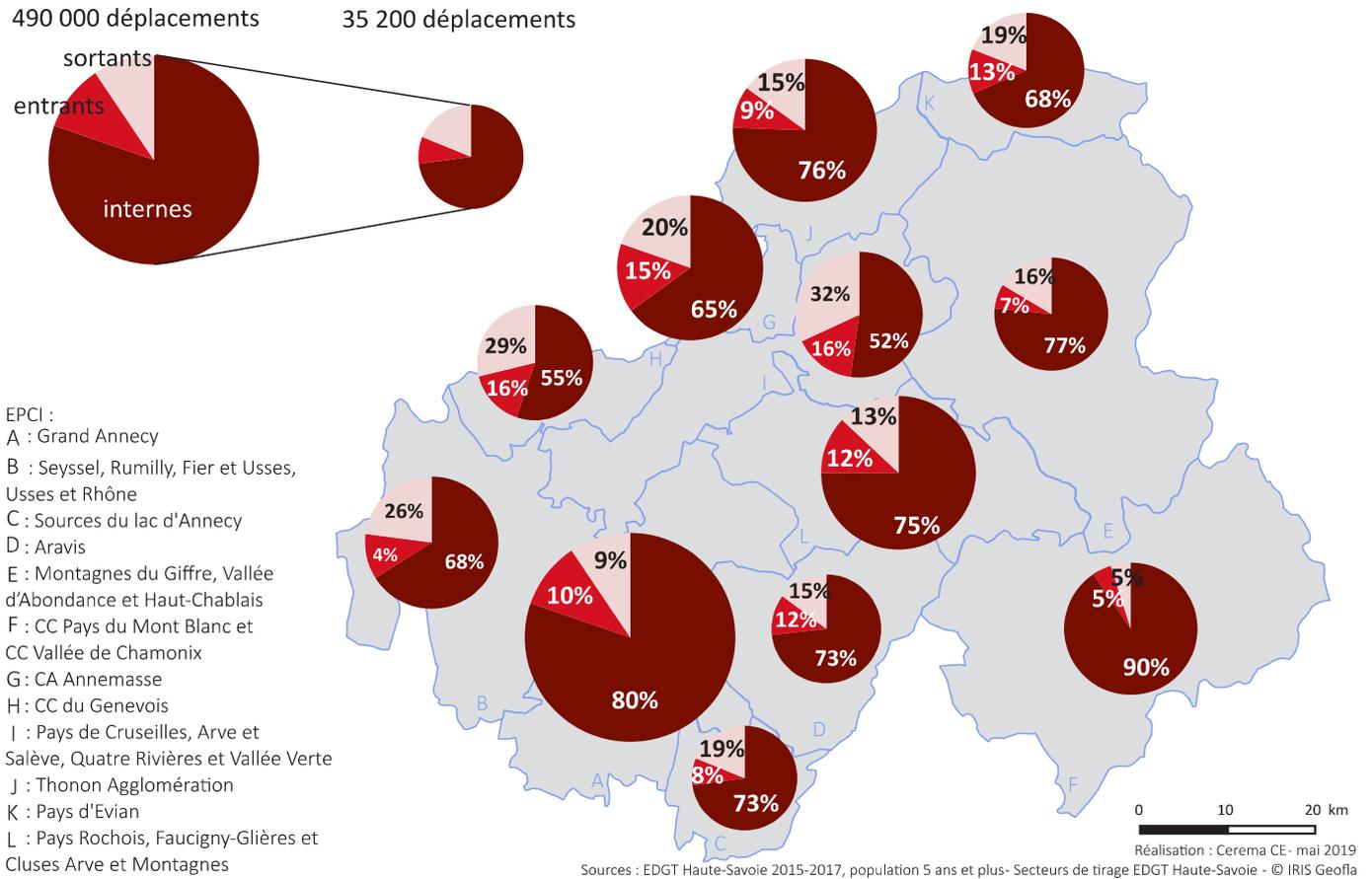


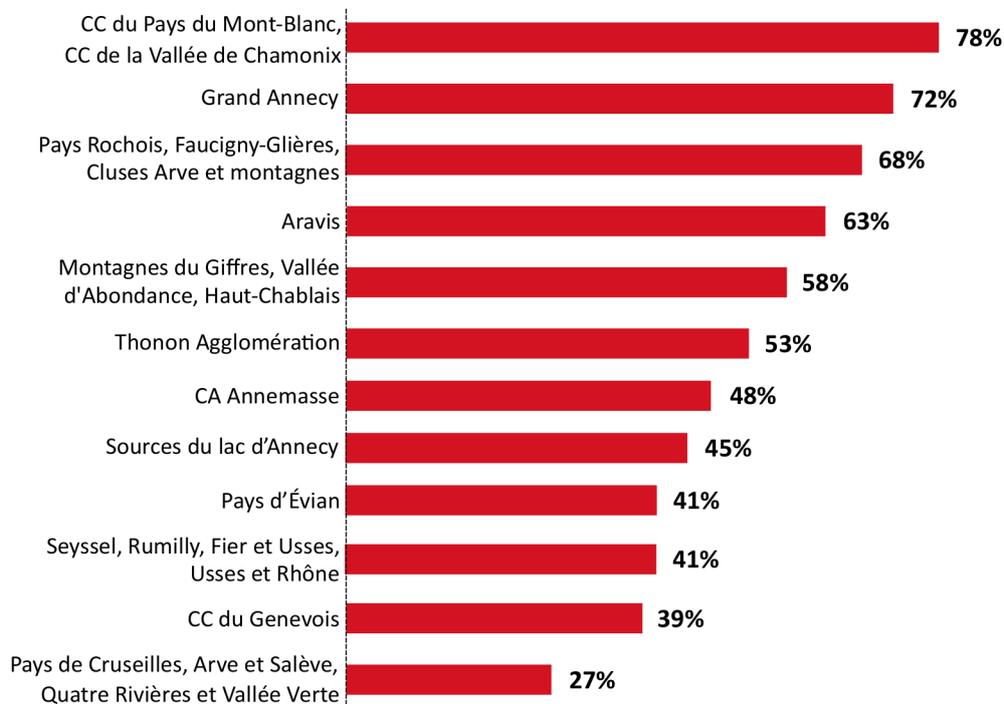
Figure 82 : Cartographie de la répartition des déplacements internes, entrants et sortant de chaque territoire, par EPCI

57% des haut-savoyards travaillent ou étudient hors de leur EPCI de résidence

36% des déplacements des habitants de la Haute-Savoie sont effectués vers le travail (26%) et la formation (10%) et le lieu de travail et d'études influent donc de manière importante sur les flux de déplacements.

Les territoires les plus autonomes sont ceux où les résidents disposent le plus souvent de leur lieu de travail ou de formation dans leur zone de résidence.

Part des actifs, scolaires et étudiants dont l'occupation principale est située dans leur territoire de résidence



Source de données : EDGT Haute-Savoie 2015-2017 Population concernée : population des 5 ans et plus, uniquement les actifs, scolaire et étudiants Réalisation : Cerema CE, mai 2019

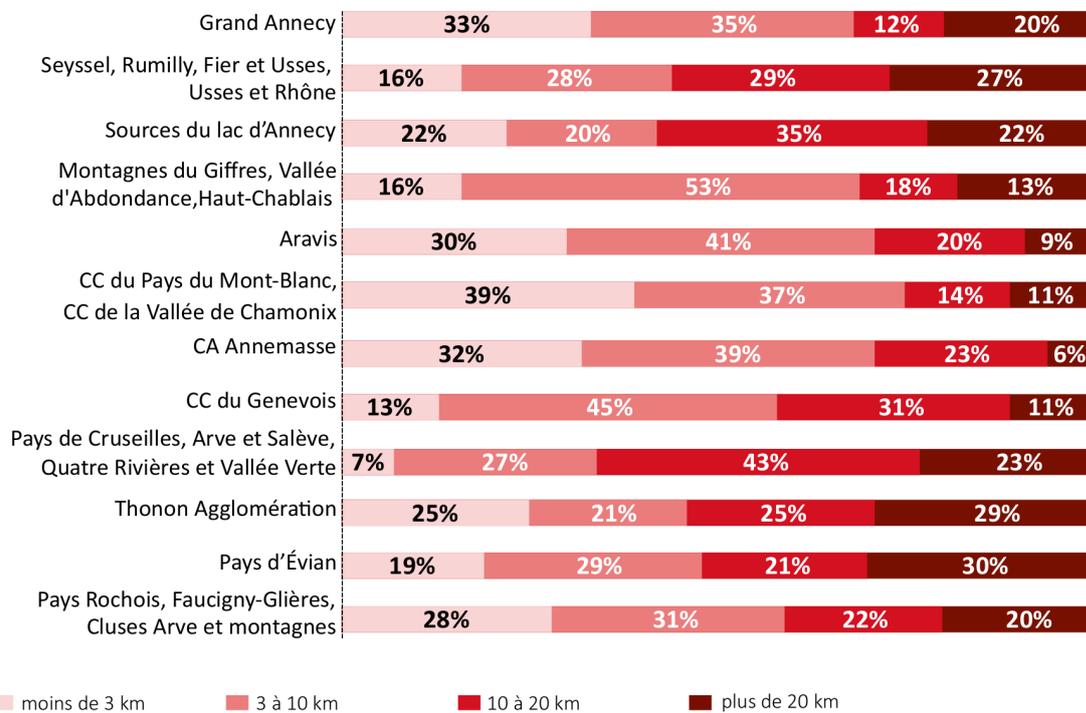
Figure 83 : Part des actifs, scolaires et étudiants dont l'occupation principale est située dans leur territoire de résidence, par EPCI

Il faut toutefois faire la distinction entre ces deux activités : travail et formation.

Les flux de déplacements générés par la formation sont majoritairement internes aux EPCI alors que les flux de déplacements générés par le travail sont, dans leur majorité, effectués à destination d'un autre territoire que l'EPCI de résidence.

Cela est logique car les déplacements vers la formation intègrent une majorité de déplacements vers les écoles, équipements de proximité.

Part du nombre d'actif, selon la distance à vol d'oiseau entre leur domicile et leur lieu de travail



Source de données : EDGT Haute-Savoie 2015-2017 Population concernée : uniquement les actifs Réalisation : Cerema CE, mai 2019

Figure 84 : Répartition du nombre d'actifs selon la distance à vol d'oiseau entre leur domicile et leur lieu de travail habituel (par ordre décroissant pour la distance 10 km)

Au contraire, le lieu de travail est plus fréquemment situé à distance du logement : 60% des élèves ont leur lieu d'occupation principale à moins de 3 km de leur domicile contre seulement 26% des actifs.

La distance à vol d'oiseau entre domicile et travail n'est cependant pas le facteur prépondérant de l'existence de déplacements d'échanges. En effet, la taille du territoire ainsi que la concentration des emplois et activités au sein de ce territoire favorisent les déplacements internes.

Par exemple, l'agglomération d'Annemasse et le territoire des Aravis ont une répartition semblable des actifs par classe de distance domicile-travail mais l'agglomération d'Annemasse, dans l'aire d'influence de Genève, génère deux fois plus de déplacements sortants que le territoire des Aravis.

2. LES DÉPLACEMENTS INTERNES

Ce chapitre ne s'intéresse qu'aux déplacements internes à chaque arrondissement.

Le volume des déplacements internes à chaque arrondissement est fortement lié à la population résidente du périmètre et à l'autonomie du territoire.

Flux de déplacements internes aux arrondissements

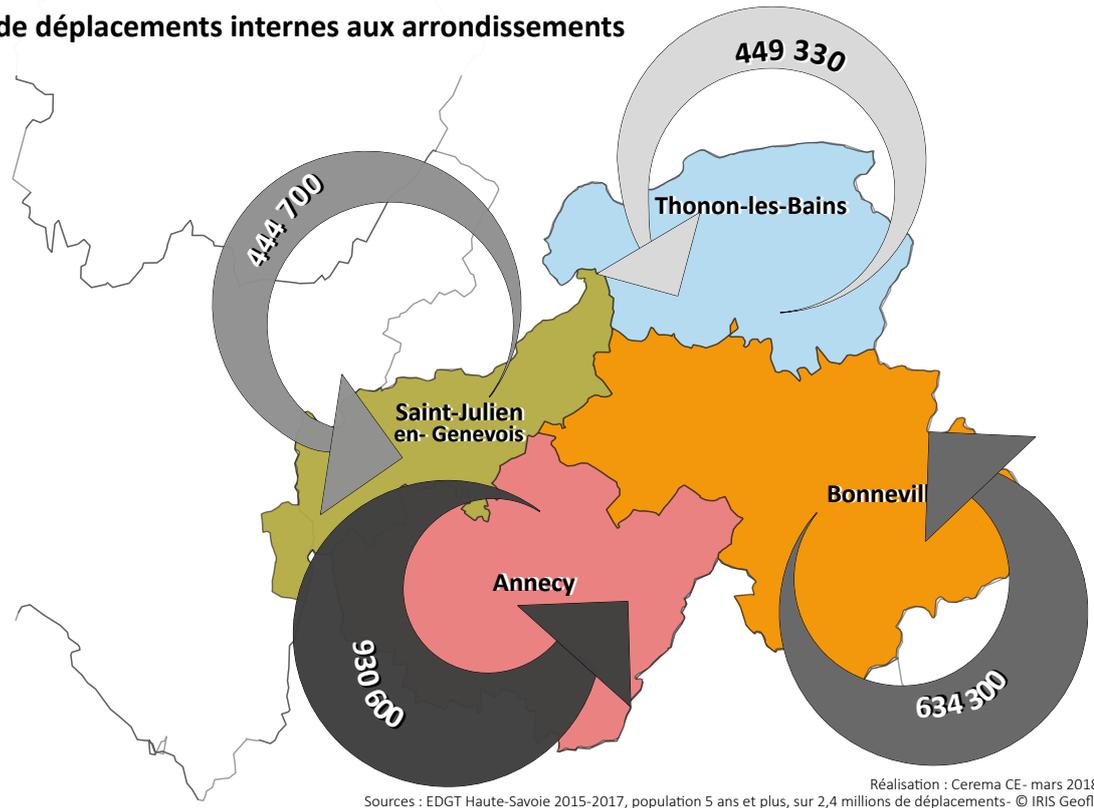


Figure 85 : Cartographie de la répartition des flux de déplacements internes aux arrondissements

Les arrondissements les plus peuplés et les plus autonomes d'Annecy et de Bonneville comptabilisent logiquement les plus grands volumes de déplacements.

Par contre, l'arrondissement de Saint-Julien-en-Genevois compte 30 000 habitants de plus que l'arrondissement de Thonon-les-Bains mais compte moins de déplacements internes, signe d'une plus forte dépendance aux territoires voisins.

18% à 21% de déplacements vers le travail

Répartition du nombre de déplacements internes selon le motif combiné

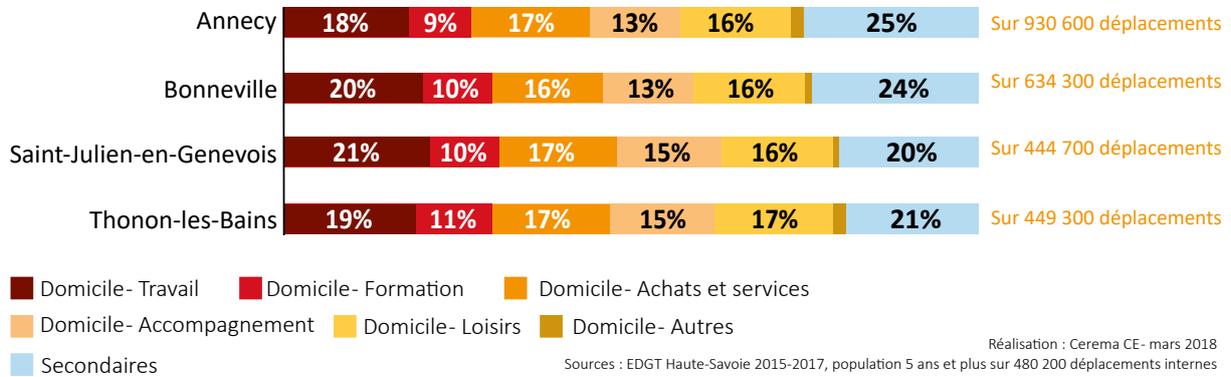


Figure 86 : Répartition du nombre de déplacements internes à chaque arrondissement, selon le motif combiné

La majorité des déplacements étant réalisés en interne, on retrouve pour chaque arrondissement une répartition des déplacements semblable à la moyenne départementale, à l'exception du nombre de déplacements secondaires légèrement inférieur à la moyenne départementale (26%).

La voiture pour 2 déplacements internes sur 3

Répartition du nombre de déplacements internes selon le mode

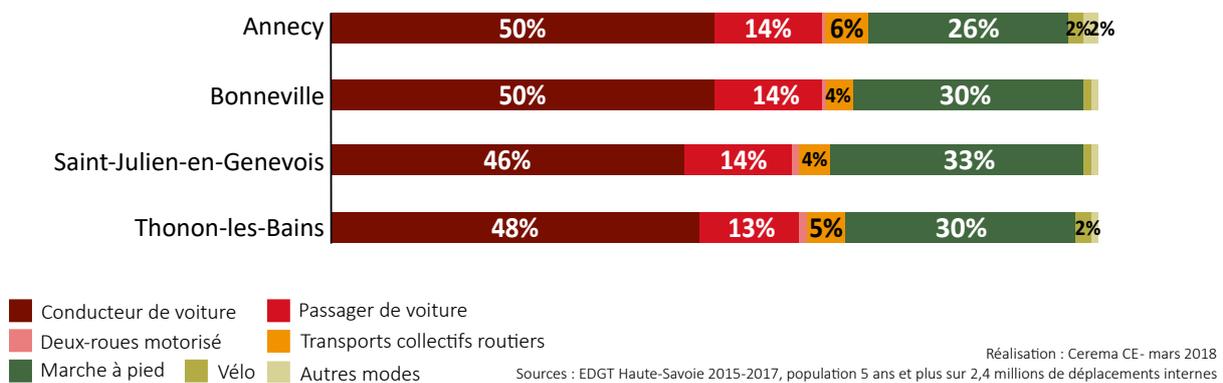


Figure 87 : Répartition du nombre de déplacements internes selon le mode

Avec une majorité de déplacements réalisés en interne à chaque territoire, la répartition modale des déplacements y est également proche de la répartition des usages par leurs habitants. Cependant, la marche est plus souvent utilisée en interne (de deux à cinq points de plus selon les territoires), ce qui correspond bien à un usage pour des déplacements de proximité.

3. LES DÉPLACEMENTS D'ÉCHANGES

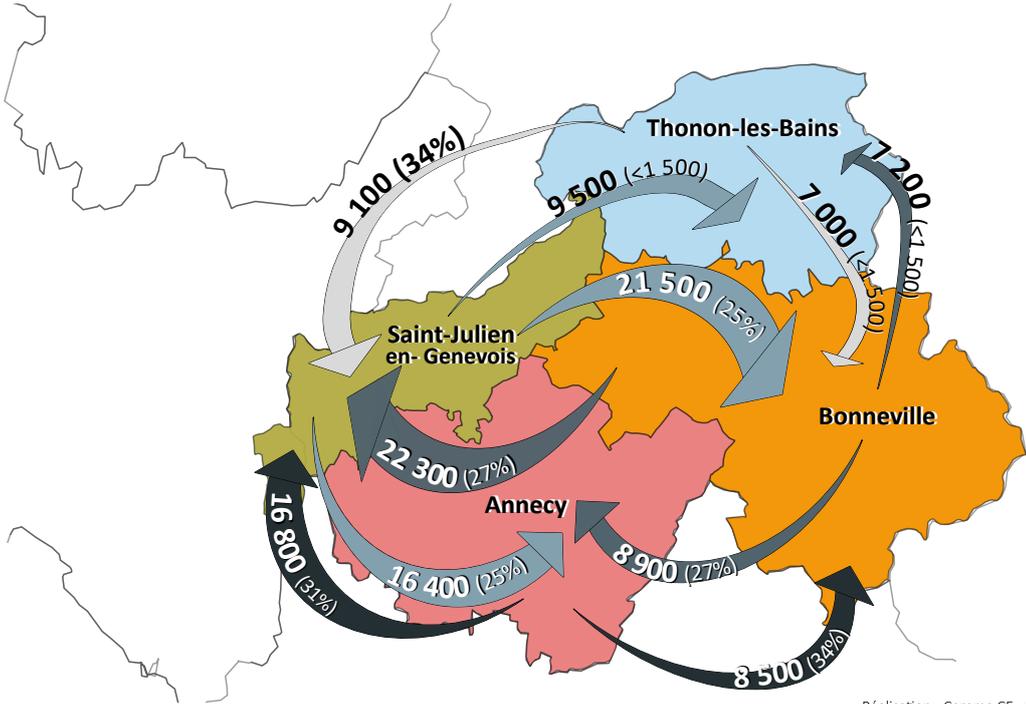
Ce chapitre s'intéresse aux 480 800 déplacements d'échange soit entre les arrondissements de la Haute-Savoie soit entre la Haute-Savoie et d'autres territoires.

Sur 480 700 déplacements d'échange :

- 260 900 (54% des échanges et 9% de tous les déplacements) sont effectués entre arrondissements de la Haute-Savoie ;
- 218 800 (46% des échanges et 8% de tous les déplacements) sont effectués entre la Haute-Savoie et des territoires extérieurs.

37% des échanges internes avec l'arrondissement de Saint-Julien-en-Genevois

Flux des déplacements entre arrondissements en nombres de déplacements et part des déplacements à motif travail



Les flux inférieurs à 2 000 ne sont pas représentés. Sources : EDGT Haute-Savoie 2015-2017, population 5 ans et plus, sur 260 900 déplacements - © IRIS Geofla. Réalisation : Cerema CE - mars 2018

Figure 88 : Cartographie des flux de déplacements entre arrondissements en nombre de déplacements et part des déplacements à motif travail

Les arrondissements à l'origine du plus grand volume d'échanges au sein de la Haute-Savoie sont par ordre décroissant :

- l'arrondissement de Saint-Julien-en-Genevois : 95 600 déplacements entrants ou sortants de l'arrondissement ;
- l'arrondissement de Bonneville : 75 400 déplacements entrants ou sortants de l'arrondissement ;
- l'arrondissement d'Annecy : 54 000 déplacements entrants ou sortants de l'arrondissement ;
- l'arrondissement de Thonon-les-Bains : 36 400 déplacements entrants ou sortants de l'arrondissement.

80% des flux d'échange vers la Suisse

Sur les 107 600 déplacements qui sortent du département :

- 80% sont réalisés vers la Suisse (86 500 déplacements) ;
- 11% sont réalisés vers Le département de la Savoie (11 700 déplacements) ;
- 5% sont réalisés vers le département de l'Ain (5 400 déplacements).

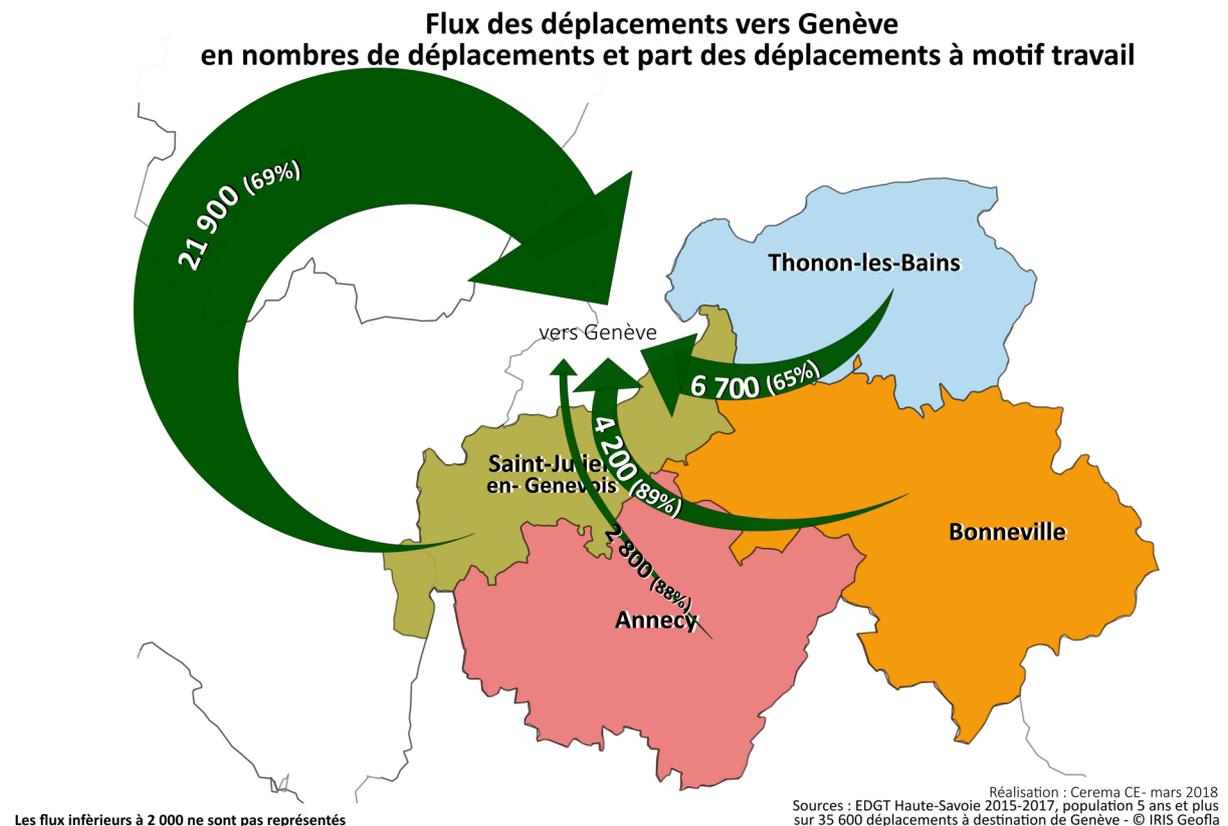
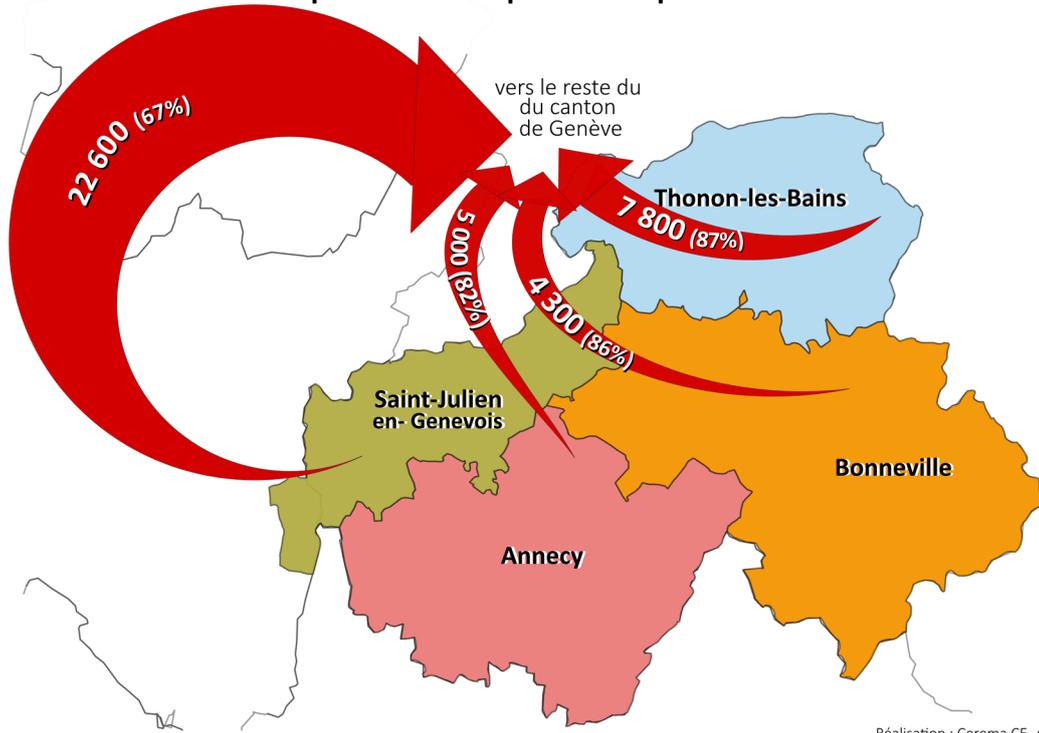


Figure 89 : Cartographie des flux de déplacements des arrondissements de la Haute-Savoie vers la ville de Genève et part des déplacements vers le travail

Flux des déplacements vers le canton de Genève, hors Genève en nombres de déplacements et part des déplacements à motif travail

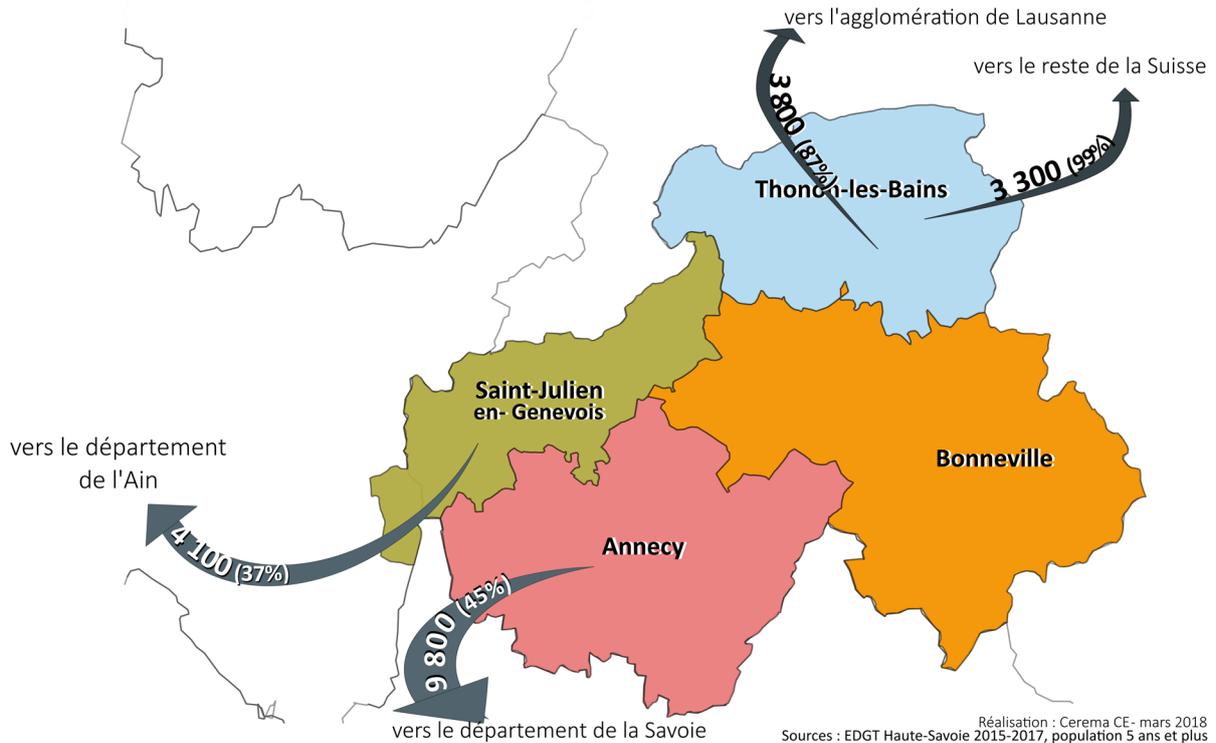


Les flux inférieurs à 2 000 ne sont pas représentés

Réalisation : Cerema CE- mars 2018
Sources : EDGT Haute-Savoie 2015-2017, population 5 ans et plus sur 39 600 déplacements à destination du Canton de Genève, hors ville de Genève - © IRIS Geofla

Figure 90 : Cartographie des flux de déplacements des arrondissements de la Haute-Savoie vers le reste du canton de Genève et part des déplacements vers le travail

Flux des déplacements vers d'autres territoires en nombres de déplacements et part des déplacements à motif travail



Les flux inférieurs à 2 000 ne sont pas représentés

Réalisation : Cerema CE- mars 2018
Sources : EDGT Haute-Savoie 2015-2017, population 5 ans et plus sur 32 500 déplacements à destination de l'extérieur du département, hors canton de Genève - © IRIS Geofla

Figure 91 : Cartographie des flux de déplacements des arrondissements de la Haute-Savoie vers d'autres territoires et part des déplacements vers le travail

Avec une portée moyenne des déplacements de 9 km (et de 14 km pour les déplacements vers le travail), **les territoires frontaliers sont logiquement à l'origine de la majorité des déplacements vers la Suisse :**

- 1 déplacement vers l'extérieur sur 2 a pour origine l'arrondissement de Saint-Julien-en-Genevois ;
- 1 déplacement sur 4 a pour origine l'arrondissement de Thonon-les-Bains.

Parallèlement, l'arrondissement d'Annecy a plus d'échanges avec la Savoie dont il est géographiquement plus proche que la Suisse et à laquelle il est bien relié par des infrastructures de transport.

Le travail est le motif prépondérant des déplacements vers l'extérieur de la Haute-Savoie, notamment vers la Suisse :

- le motif travail pèse pour 37% des déplacements d'échange avec le département de l'Ain et 45% de ceux avec le département de la Savoie ;
- le motif travail pèse pour 76% des déplacements d'échanges avec la Suisse.

Plus d'un déplacement d'échange sur 3 entre le domicile et le travail

La majorité des déplacements d'échange sont des déplacements entre le domicile et le travail.

Répartition du nombre de déplacements d'échange par motif combiné

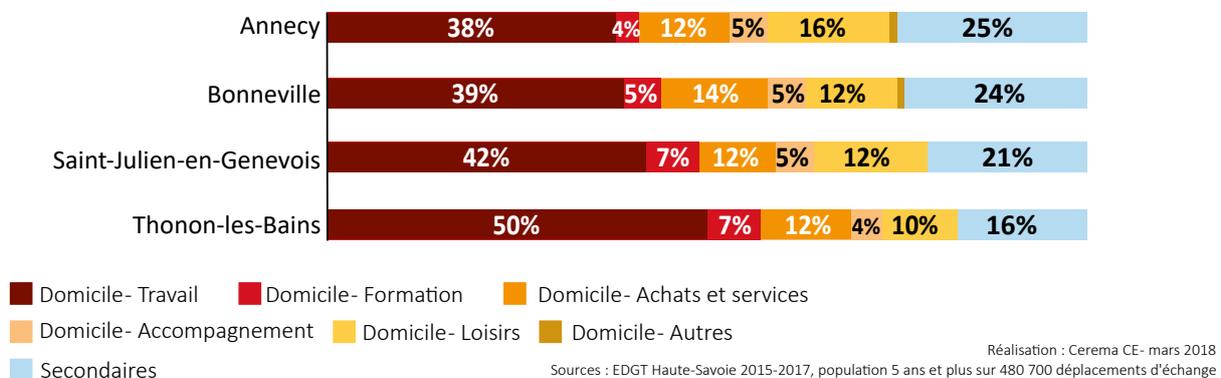


Figure 92 : Répartition du nombre de déplacements d'échange par motif combiné

Les déplacements secondaires occupent une place moindre dans les déplacements d'échange de l'arrondissement de Thonon-les-Bains (16% contre 20% tous déplacements). La distance et le temps consacré aux déplacements avec la Suisse peut limiter les déplacements secondaires ou implique des déplacements secondaires externes (en Suisse).

La voiture dans 4 déplacements d'échange sur 5 au moins

Les déplacements d'échange entre un arrondissement et d'autres territoires, qu'ils soient situés ou non en Haute-Savoie, se font très majoritairement en voiture, et les modes doux ne sont plus utilisés ou presque. Cela va logiquement avec des déplacements majoritairement à destination du travail, et l'usage de modes plus adaptés à de longues distances de déplacement.

Répartition du nombre de déplacements d'échange selon le mode

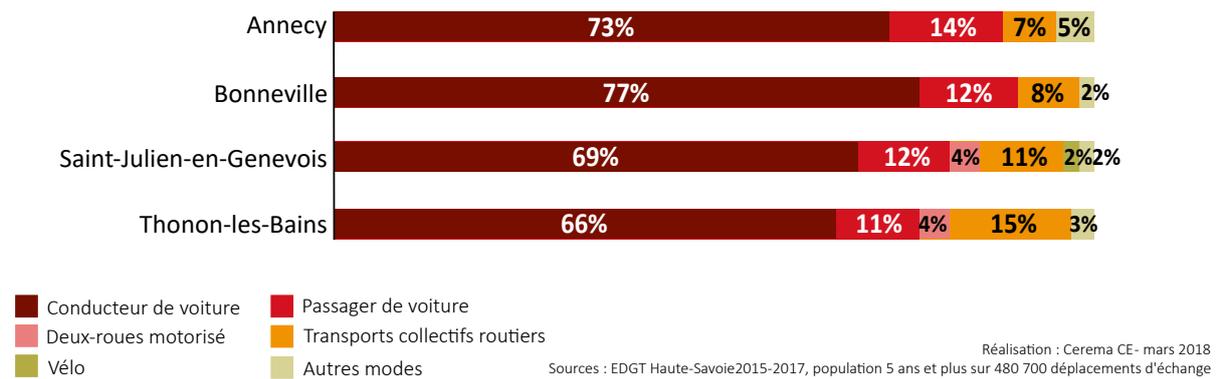


Figure 93 : Répartition du nombre de déplacements d'échange selon le mode

On observe par contre une part plus importante de l'utilisation des transports collectifs dans les déplacements d'échange, notamment pour les arrondissements frontaliers de la Suisse.

Ces mêmes arrondissements montrent une part d'utilisation des deux-roues motorisés plus élevée que la moyenne départementale.

Cela peut s'expliquer d'une part par un moindre taux de possession de voiture dans ces arrondissements et d'autre part par la part importante des déplacements vers la Suisse depuis les EPCI frontalières où les réseaux de transports collectifs transfrontaliers sont davantage développés.

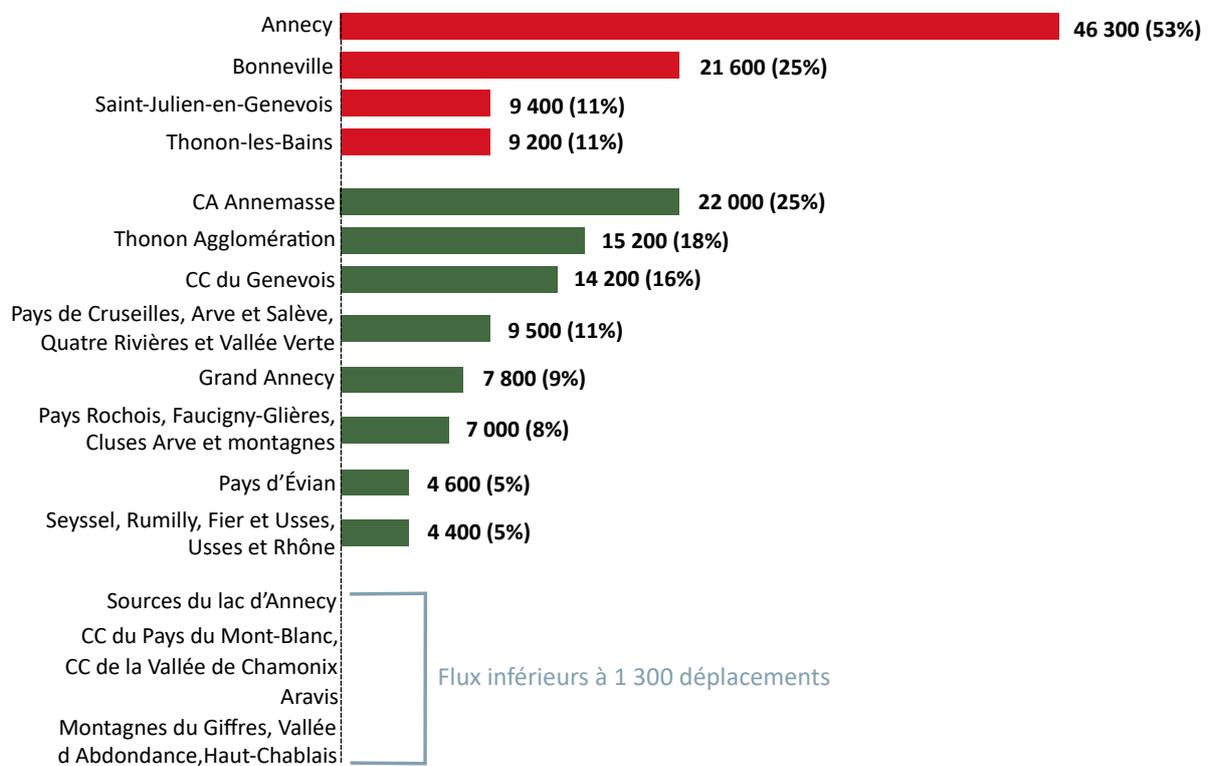
4. LES ÉCHANGES AVEC LA SUISSE

La position de la Haute-Savoie à la frontière suisse génère des échanges avec ce territoire. La majorité de ces échanges émane des territoires frontaliers de l'agglomération genevoise.

L'agglomération d'Annemasse à l'origine d'un déplacement sur 4 vers la Suisse

Trois quarts des 86 500 déplacements que les haut-savoyards effectuent vers la Suisse, sont réalisés par les habitants des zones frontalières.

Poids de chaque territoire dans les déplacements vers la Suisse

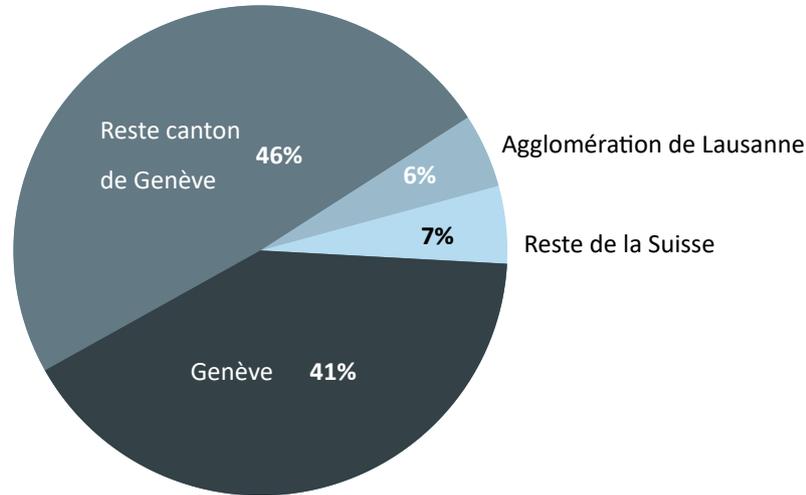


Source de données : EDGT Haute-Savoie 2015-2017 Population concernée : population 5 ans et plus, 86 500 déplacements Réalisation : Cerema CE, mars 2018

Figure 94 : Poids de chaque territoire dans les déplacements vers la Suisse

Côté Suisse, le canton de Genève concentre 87% des déplacements d'échange avec la Haute-Savoie.

Poids des territoires dans les déplacements à destination de la Suisse



Réalisation : Cerema CE - mars 2018
Sources : EDGT Haute-Savoie 2015-2017, population 5 ans et plus, sur 86 500 déplacements vers la Suisse

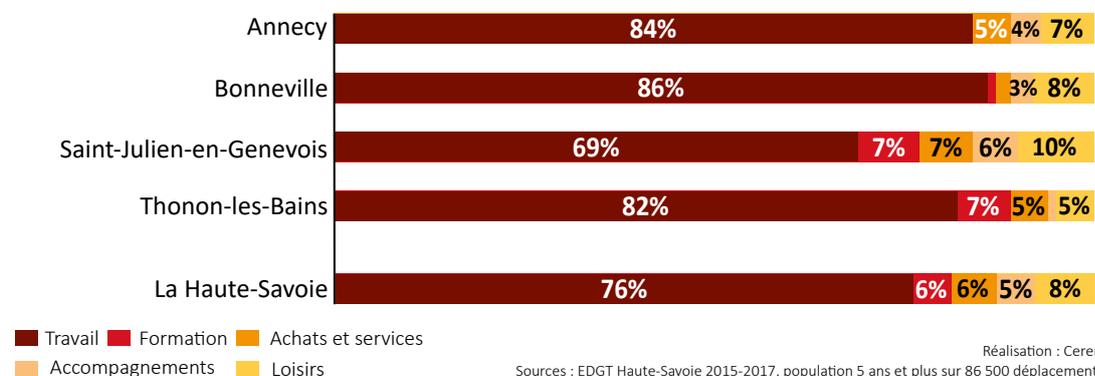
Figure 95 : Poids des territoires à destination dans les déplacements vers la Suisse

18% des déplacements à destination du travail effectués vers la Suisse

Sur 86 500 déplacements vers la Suisse, 65 800 déplacements (76%) sont réalisés à destination du travail.

Comparée aux 474 200 déplacements à destination du travail, la destination « Suisse » pèse pour 18% des déplacements des haut-savoyards vers le travail et pour 74% des 177 400 déplacements d'échange qu'ils réalisent vers le travail.

Répartition du nombre de déplacements vers la Suisse selon le motif à destination



Réalisation : Cerema CE - mars 2018
Sources : EDGT Haute-Savoie 2015-2017, population 5 ans et plus sur 86 500 déplacements vers la Suisse

Figure 96 : Répartition du nombre de déplacements vers la Suisse selon le motif à destination

Toutefois, les résidents des zones les plus émettrices de déplacements vers la Suisse ne se déplacent pas que vers le travail. Les habitants de l'arrondissement de Saint-Julien-en-Genevois se déplacent ainsi davantage que les autres pour les loisirs, ce que favorise la proximité immédiate de l'agglomération genevoise.

4 déplacements vers la Suisse sur 5 en voiture

Les déplacements d'échange avec la Suisse sont majoritairement effectués en voiture. Toutefois, l'utilisation des modes de transports collectifs est très importante entre les secteurs frontaliers et la Suisse.

Répartition du nombre de déplacements vers la Suisse selon le mode

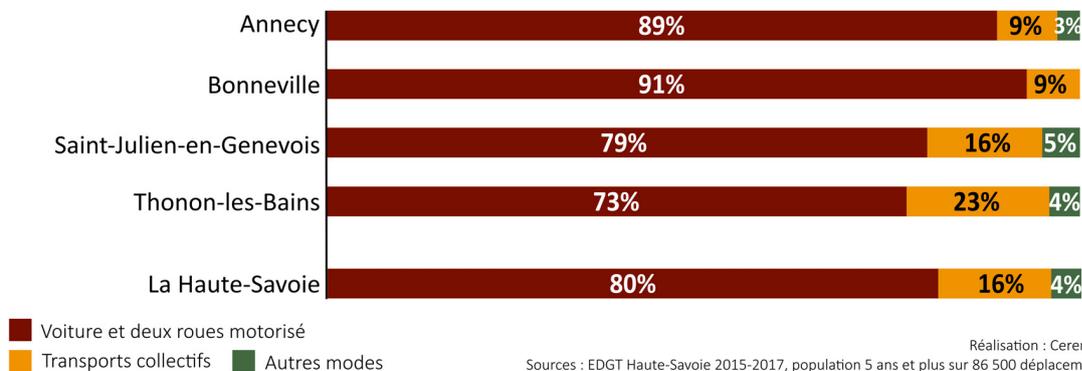


Figure 97 : Répartition des déplacements vers la Suisse selon le mode

La combinaison entre offre de transports collectifs, congestion automobile et difficultés de stationnement pour les actifs travaillant en Suisse favorise le report vers les transports collectifs. Par ailleurs, le taux de possession de voiture dans les secteurs qui émettent le plus de déplacement vers la Suisse (Agglomération d'Annemasse et Communauté de communes du Genevois) sont les plus bas du département.

16% de déplacements intermodaux vers la Suisse

Le recours plus fréquent aux transports collectifs s'accompagne d'une intermodalité forte sur les déplacements entre la Haute-Savoie et la Suisse avec 16% des déplacements en moyenne, contre 2% seulement dans l'ensemble des déplacements.

Part des déplacements intermodaux dans les déplacements vers la Suisse

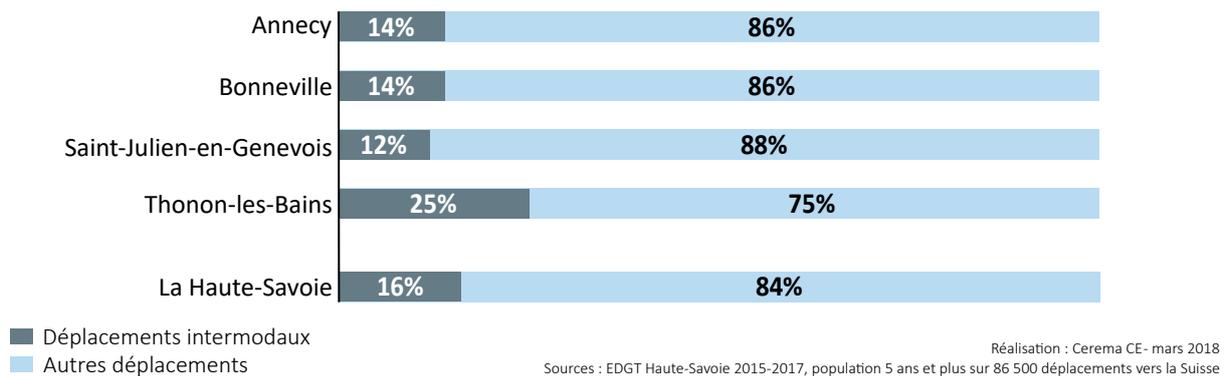


Figure 98 : Part des déplacements intermodaux dans les déplacements vers la Suisse - déplacements ayant combiné l'utilisation d'au moins deux modes mécanisés différents ou identiques (2 trajets en transports collectifs par exemple)

C'est dans le secteur frontalier de Thonon-les-Bains que l'intermodalité est la plus forte pour les déplacements vers la Suisse avec un déplacement sur quatre effectué en utilisant plusieurs modes de transports. La part des déplacements vers l'agglomération de Lausanne, à l'opposé du lac Léman, desservie par des transports fluviaux, peut favoriser cette intermodalité élevée.

50 minutes et 37 kilomètres par déplacement vers la Suisse en moyenne

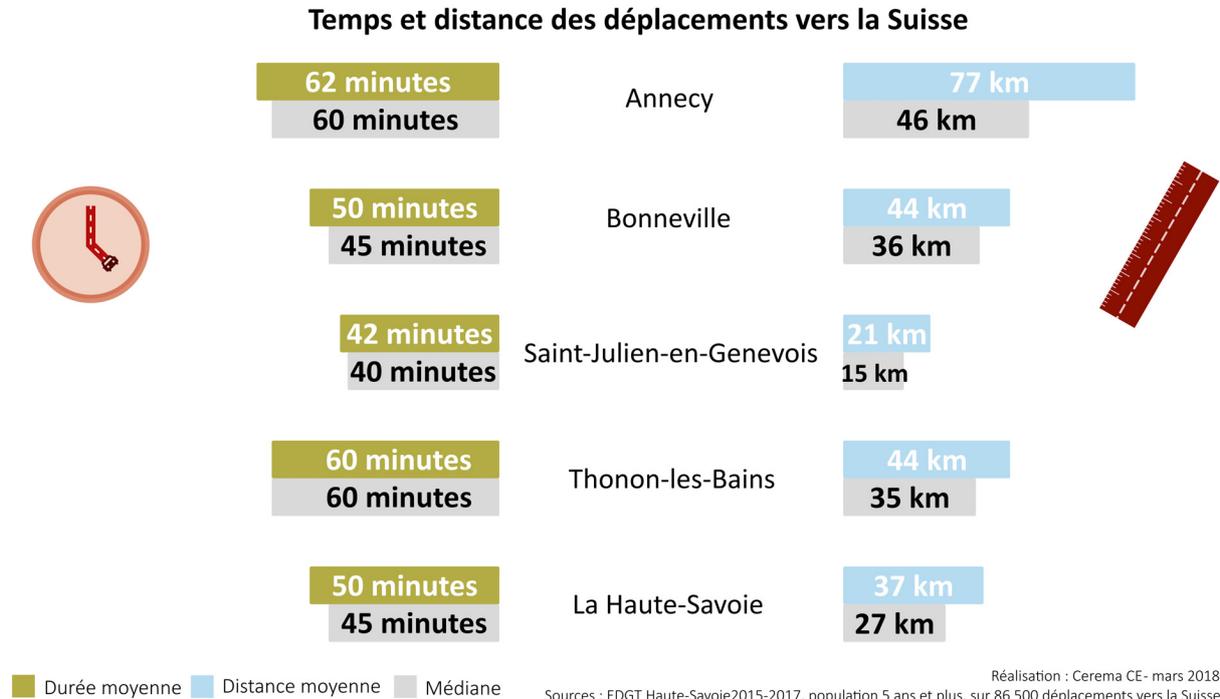
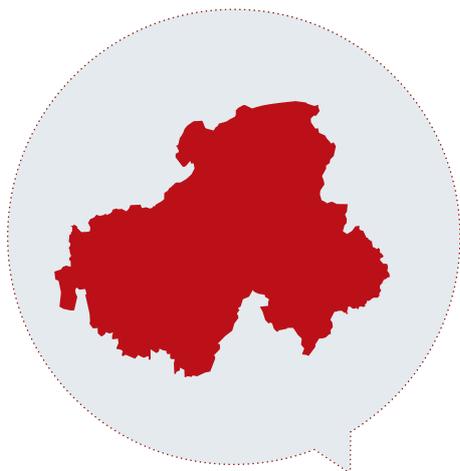


Figure 99 : Durée et distances moyennes et médianes des déplacements vers la Suisse

Les distances parcourues et les temps de déplacements sont logiquement plus longs pour les déplacements depuis les secteurs plus éloignés de la frontière.

Mais malgré des distances de déplacements plus faibles, les déplacements entre arrondissements frontaliers et la Suisse sont moins rapides. Les difficultés de circulation automobile peuvent l'expliquer comme le recours plus important aux transports collectifs et à l'intermodalité qui impliquent des temps supplémentaires de correspondance et de marche de rabattement.



Partie 8 : Typologies de territoires

Les typologies de territoires de la Haute-Savoie se distinguent par les ménages qu'ils accueillent : petits ménages en zones urbaines, grands ménages en zones péri-urbaines.

Par contre leurs structures de population se ressemblent (répartition par âge et par occupation principale). Et la typologie des territoires n'influe pas sur la répartition des déplacements par motifs.

Elle influence par contre considérablement la mobilité, plus élevée dans les zones de montagne, plus faible en zones urbaines.

Elle influence également sur les distances de déplacements, plus longues pour les habitants des zones rurales et péri-urbaines. La voiture est très utilisée partout mais est prépondérante dans les zones à dominante rurale et péri-urbaine.

Chiffres clés

1 habitant sur 3 vit dans un pôle urbain

2 ménages sur 3 disposent de deux voitures au moins dans les territoires à dominante rurale et péri-urbaine, **1 sur 3** dans les pôles urbains.

De 3,9 à 4,5 déplacements par jour et par personne, des zones les plus denses aux moins denses

13% des déplacements des habitants du rural et péri-urbain sortent de la Haute-Savoie contre **4%** pour les habitants des zones de montagne

70% des déplacements en voiture dans les territoires à dominante rurale et péri-urbaine contre **moins de 62%** ailleurs

1. POPULATION ET ÉQUIPEMENTS

Ce chapitre présente les éléments caractéristiques des ménages, personnes et de leur mobilité pour quatre typologies de territoire :

- les territoires de montagne ;
- les petites villes (communes de Rumilly, Cluses, Faverges, La Roche-sur-Foron, Bonneville, Sallanches et Saint-Julien-en-Genevois) ;
- les territoires à dominante rurale ou péri-urbaine ;
- les pôles urbains d'Annecy (sur le territoire de l'ancienne communauté d'agglomération d'Annecy), d'Annemasse et de Thonon-les-Bains.

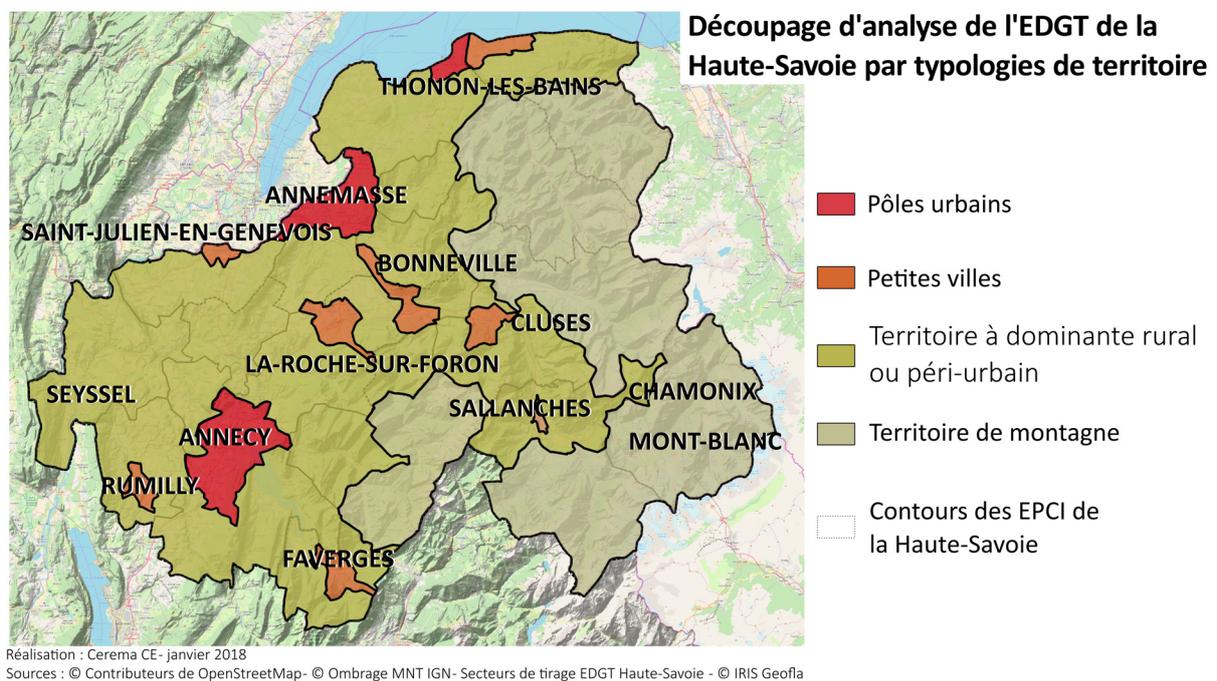


Figure 100 : Cartographie du découpage d'analyse de l'EDGT de Haute-Savoie par typologies de territoires

Ces typologies regroupent des territoires de densité et de formes d'urbanisation semblables mais qui n'ont pas de continuité géographique.

Dans les tableaux suivants, les indicateurs sont classés de la valeur la plus élevée en bleu foncé à la valeur la plus faible en bleu clair. Lorsque la différence entre deux territoires n'est pas significative, ils sont regroupés dans une même classe, avec une seule couleur.

1 habitant de la Haute-Savoie sur 2 en zone urbaine

	Population de 5 ans et plus	Part dans la population de la Haute-Savoie de 5 ans et plus	Part du nombre de ménages haut-savoyards
Montagne	64 000	9%	9%
Petite ville	108 000	15%	15%
Territoire à dominante rurale ou péri-urbaine	297 300	42%	39%
Pôle urbain	241 100	34%	37%

Figure 101 : Part de chaque territoire dans la population de la Haute-Savoie de 5 ans et plus et sur le nombre de ménages

Les territoires à dominante rurale ou péri-urbaine réunissent la plus grande part de la population de la Haute-Savoie (42%). Mais une personne sur deux habite en zone urbaine, entre petites villes (15%) et pôles urbains (34%).

La répartition des populations par classes d'âge est semblable entre les différentes typologies. On observe par contre une nuance dans la répartition de la population par occupation principale : la part des actifs à temps partiel est plus élevée que la moyenne dans les territoires à dominante rurale et péri-urbaine (12% contre 10% en moyenne). Cela peut être lié à la présence des grands ménages dans ces territoires.

2 ménages sur 3 avec 2 voitures au moins dans les zones péri-urbaines

C'est dans les territoires à dominante rurale ou péri-urbaine qu'on observe la plus forte proportion de grands ménages. C'est aussi dans ces zones que les ménages sont le plus motorisés : deux ménages sur trois y disposent de deux voitures au moins. À l'opposé, les pôles urbains accueillent des petits ménages dont un sur six ne dispose d'aucune voiture.

	Taille moyenne ménages	Part des ménages sans voiture	Part des ménages disposant de deux voitures ou plus	Voitures à disposition pour 100 personnes majeures
Montagne	2,19	7%	51%	88
Petite ville	2,32	11%	43%	83
Territoire à dominante rurale ou péri-urbaine	2,43	4%	62%	96
Pôle urbain	2,09	15%	35%	78

Figure 102 : Taille et équipement des ménages et des personnes majeures en voiture

En comparaison, les territoires urbains du Rhône et du Nord-Isère comptent en moyenne 2,44 personnes par ménage, ce qui est plus proche des territoires du péri-urbain haut-savoyard. Le reste du Rhône, plus rural, compte en moyenne 2,49 personnes par ménage.

C'est en territoire urbain que les personnes majeures peuvent le moins disposer d'une voiture avec seulement 78 voitures pour 100 personnes majeures contre 96 en territoires à dominante rurale et péri-urbaine.

On observe les mêmes différences entre territoires urbains du Rhône et de l'Isère (81 voitures pour 100 personnes majeures) et le reste du Rhône à dominante péri-urbaine à rurale (89 voitures pour 100 personnes majeures).

Bien que les petites villes soient plus proches des territoires péri-urbains en terme de taille des ménages, leur équipement en voiture se rapproche des pôles urbains. L'accès à d'autres modes de transport (TC, train) peut inciter les ménages à moins d'équipement.

1 ménage sur 3 avec 3 vélos au moins dans les zones péri-urbaines

	Part des ménages sans vélo	Part des ménages disposant de trois vélos et plus	Part des ménages possédant un deux-roues motorisé
Montagne	39%	23%	11%
Petite ville	39%	24%	8%
Territoire à dominante rurale ou péri-urbaine	30%	30%	15%
Pôle urbain	42%	19%	11%

Figure 103 : Taille et équipement des ménages et des personnes majeures en voiture

Les ménages du rural et péri-urbain sont les plus équipés en vélos et en deux-roues motorisés. La taille des ménages et une plus grande facilité à stationner des vélos qu'en zones urbaines peut expliquer le fort équipement en vélos.

Compte tenu des faibles effectifs de déplacements en deux-roues motorisés, il n'est pas significatif de relier cet équipement à l'usage par les habitants de ces territoires.

2. MOBILITÉ

En montagne : moins d'un déplacement sur vingt sort de la Haute-Savoie

	Les déplacements internes à la Haute-Savoie	Les déplacements d'échange avec d'autres territoires	Part de déplacements externes à la Haute-Savoie
Montagne	96%	2%	2%
Petite ville	91%	7%	2%
Territoire à dominante rurale ou péri-urbaine	87%	9%	4%
Pôle urbain	89%	8%	3%

Figure 104 : Part des déplacements internes, d'échange et externes à la Haute-Savoie

Les habitants des secteurs de montagne réalisent plus que les autres leurs déplacements à l'intérieur de la Haute-Savoie. Leur situation géographique enclavée par rapport aux territoires extérieurs peut expliquer la faible proportion d'échanges et des déplacements externes (4%).

Ce sont les habitants des zones rurales et péri-urbaines qui sortent le plus du département, en échange et pour des déplacements externes (13%). Le poids des secteurs frontaliers dans ces territoires influence cette répartition.

4,3 déplacements par jour dans les zones de montagne contre 3,4 dans les pôles urbains

	Mobilité interne et d'échange avec la Haute-Savoie	Mobilité totale	Part des personnes ne se déplaçant pas un jour moyen de semaine	Part des personnes effectuant 1 à 2 déplacements par jour	Part des personnes effectuant plus de 7 déplacements par jour
Montagne	4,4	4,5	7%	20%	20%
Petite ville	4,1	4,2	6%	28%	16%
Territoire à dominante rurale ou péri-urbaine	4,0	4,2	7%	26%	16%
Pôle urbain	3,8	3,9	9%	28%	12%

Figure 105 : Mobilité interne à la Haute-Savoie des habitants de 5 ans et plus et mobilité externe et part des personnes ne s'étant pas déplacées un jour moyen de semaine, par typologie de territoire

Les habitants des zones de montagne sont les plus mobiles (4,5 déplacements par personne et par jour) et ceux des pôles urbains les moins mobiles (3,9 déplacements par personne et par jour). C'est également en zone urbaine qu'on compte le plus d'immobiles.

Ce taux d'immobilité est également plus fort (11%) dans les zones urbaines du Rhône et Nord-Isère que dans les zones du Rhône à dominante rurale et péri-urbaine (7%). Par contre, la mobilité des pôles urbains de la Haute-Savoie est la même que le reste du Rhône, à dominante rurale ou péri-urbaine (3,8) alors que les territoires à dominante rurale ou péri-urbaine de la Haute-Savoie ont une mobilité plus proche des territoires urbains du Rhône et Nord-Isère. Cela exclut la mobilité externe au territoire qui peut être plus élevée pour les territoires de la Haute-Savoie que dans les territoires sous influence et enquêtés avec l'agglomération lyonnaise.

Sur le territoire haut-savoyard, avec 4,2 déplacements par jour et par personne et 42% de la population de la Haute-Savoie, ce sont surtout les zones à dominante rurale et péri-urbaine qui pèsent dans la mobilité moyenne du département (4,1 déplacements par jour et par personne).

Des distances à parcourir plus longues pour les habitants du péri-urbain

On n'observe pas de différence significative dans la répartition des motifs de déplacements des habitants de chaque type de territoire ce qui est cohérent avec l'absence de différences significatives dans la structure des populations (âge et occupation principale).

On observe par contre des différences notables dans les distances de déplacement par motifs.

	Domicile-Travail	Domicile-Formation	Domicile-Achats et services	Déplacements secondaires	Tous motifs combinés	Budget distance moyen par jour par personne
Montagne	13 km	8 km	11 km	10 km	9 km	41 km
Petite ville	15 km	4 km	5 km	7 km	7 km	29 km
Territoire à dominante rurale ou péri-urbaine	20 km	7 km	8 km	9 km	10 km	41 km
Pôle urbain	15 km	4 km	4 km	7 km	7 km	27 km

Figure 106 : Taille et équipement des ménages et des personnes majeures en voiture

Les habitants des territoires à dominante rurale et péri-urbaine effectuent en moyenne les plus longs déplacements, notamment entre domicile et travail. Les zones urbaines, de petites villes et pôles urbains sont marquées par la proximité des équipements : formation, achats et services à moins de 5 km mais le travail y reste distant, pouvant indiquer une concentration des emplois dans des zones détachées des lieux de résidences. Les zones de montagne se distinguent par une plus grande proximité du travail au domicile. Est-ce que la nature des activités de ces secteurs favorise la proximité (petites entreprises, artisanat) ?

	Nombre de déplacements par boucle	Poids des boucles concernant une seule activité (aller-retour depuis le domicile, en part de déplacements)	Poids des boucles enchaînant plus de 4 activités (en part de déplacements)
Montagne	2,83	42%	24%
Petite ville	2,58	54%	16%
Territoire à dominante rurale ou péri-urbaine	2,75	45%	22%
Pôle urbain	2,53	55%	14%

Figure 107 : Nombre de déplacements par boucle et poids des déplacements selon le type de boucle dont ils sont un maillon, par typologie de territoire

L'organisation territoriale en boucles des déplacements est fortement marquée par la typologie : moins les territoires sont denses, plus les déplacements sont organisés en boucles. Avec des distances moyennes à parcourir plus longues, les habitants des zones de montagne et des zones rurales et péri-urbaines optimisent leurs déplacements.

3. LES MODES DE DÉPLACEMENTS

Le péri-urbain en voiture pour 70% de ses déplacements

Usage des modes en part de déplacements

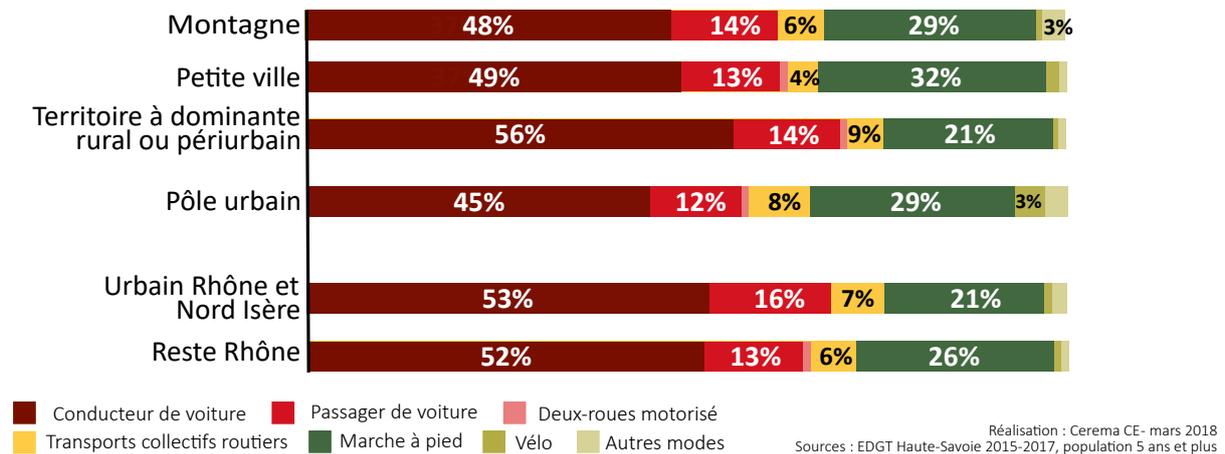


Figure 108 : Usage des modes par typologie de territoires et sur les territoires de comparaison

Les habitants des zones à dominante rurale et péri-urbaine utilisent plus la voiture en tant que conducteur que ceux des autres zones. Ce sont aussi les plus équipés en voitures et ceux qui parcourent les distances les plus longues, notamment pour les trajets domicile-travail. Cela explique également un faible usage de la marche par rapport aux autres territoires.

Cette répartition des usages répond aux fréquences d'utilisation des modes données par les personnes interrogées :

- 32% des habitants des pôles urbains n'utilisent jamais la voiture comme conducteur contre 25% dans les zones rurales et péri-urbaines ;
- 59% des habitants des pôles urbains marchent tous les jours ou presque contre 39% des habitants des zones rurales et péri-urbaines.

L'utilisation des « autres modes » est plus marquée dans les secteurs de montagne : plus de déplacements en véhicules utilitaires ?

L'usage des transports collectifs est le plus important dans les pôles urbains mais c'est aussi là que l'offre de transport est la plus développée.

Les habitants du Rhône et du Nord-Isère ont des usages semblables à ceux des territoires à dominante rurale et péri-urbaine de la Haute-Savoie. On peut par contre s'étonner de l'inversion de l'usage de la marche entre les territoires urbains et ruraux de la Haute-Savoie d'une part, et du Rhône et Nord-Isère d'autre part, sans pour autant pouvoir déterminer ce qui, de la structure de la population ou des formes d'urbanisme, peut jouer dans chacun des cas.

En Haute-Savoie, l'intermodalité est plus utilisée par les habitants des pôles urbains et des territoires à dominante rurale et péri-urbaine que dans les autres territoires (2% contre 1%).

Cela peut être porté par l'usage des transports collectifs urbains dans les pôles urbains avec la prise en compte des correspondances dans l'intermodalité. Le recours massif à la voiture des habitants du rural et péri-urbain peut être influencé par les déplacements en échange avec la Suisse.

1 heure 10 minutes de déplacements par les habitants du péri-urbain

La durée moyenne des déplacements n'est pas proportionnelle aux distances parcourues par les habitants de chaque territoire. Les habitants des territoires à dominante rurale ou péri-urbaine se déplacent en moyenne plus vite, avec un recours massif à la voiture, plus rapide que les transports collectifs et la marche, et malgré des déplacements vers le travail, aux heures et dans les zones de plus forte congestion (zones d'activités et centres des agglomérations).

	Durée moyenne des déplacements	Budget temps moyen par jour par personnes
Montagne	16 mn	64 mn
Petite ville	16 mn	61 mn
Territoire à dominante rurale ou péri-urbaine	18 mn	70 mn
Pôle urbain	18 mn	66 mn

Figure 109 : Budgets temps de déplacement par typologie de territoire

En comparaison, les habitants du Rhône et du Nord-Isère effectuent des déplacements plus longs en moyenne (19 minutes) et leur budget temps de transport dépasse une heure et vingt minutes malgré un usage également fréquent du mode le plus rapide : la voiture.

1,4 personne par voiture dans le péri-urbain

	Taux 1 : occupation des voitures	Taux 2 : occupation hors personnes du foyer	Taux 3 : occupation par des majeurs	Taux d'occupation par des majeurs sur les trajets domicile- travail	Covoiturage au moins 2 fois par mois	Covoiturage exceptionnel ou jamais
Montagne	1,41	1,11	1,15	1,00	26%	74%
Petite ville	1,39	1,10	1,16	1,02	19%	81%
Territoire à dominante rurale ou péri-urbaine	1,40	1,10	1,13	1,03	21%	79%
Pôle urbain	1,37	1,08	1,14	1,03	33%	67%

Figure 110 : taux d'occupation des voitures selon les types d'occupants, par typologie de territoire

C'est dans les secteurs des plus grands ménages que le taux d'occupation des voitures est le plus important. On transporte plus souvent les enfants et membres du ménage, c'est particulièrement marqué dans les territoires à dominante rurale et péri-urbaine par la différence entre les taux 1 à 3 dans le tableau précédent. On observe également un écart dans les territoires de comparaison avec 1,40 personne par voiture dans les territoires urbains du Rhône et Nord-Isère contre 1,44 dans le reste du Rhône.

En Haute-Savoie, les habitants des pôles urbains transportent plus souvent des personnes majeures à destination du travail, ce qui correspond mieux que les autres secteurs à l'usage qu'ils déclarent faire du covoiturage.

19% d'abonnés à un réseau de transport dans les territoires de montagne

	Part des abonnés à un réseau de transport	Dont abonnement gratuit	Abonnement à un réseau de transport urbain du périmètre	Abonnement aux réseaux départementaux (Haute-Savoie, Savoie, Ain)	Abonnement TER	Unireso	Abonnement combiné pour au moins 2 réseaux
Montagne	19%	10%	18%	33%	3%	0%	25%
Petite ville	11%	2%	22%	16%	24%	18%	10%
Territoire à dominante rurale ou péri-urbaine	13%	2%	21%	33%	8%	15%	8%
Pôle urbain	14%	2%	62%	5%	5%	15%	8%

Figure 111 : Part des abonnés et des abonnements à un réseau de transport collectif, par typologie de territoires

La part d'abonnés selon les types de réseau correspond à l'offre disponible et à l'usage des réseaux sur les différents territoires.

	Usage : TC routiers urbains France	Usage : TC interurbains routiers France	Train
Montagne	33%	60%	6%
Petite ville	21%	38%	27%
Territoire à dominante rurale ou péri-urbaine	9%	69%	18%
Pôle urbain	76%	4%	15%

Figure 112 : Budgets temps de déplacement par typologie de territoire

La part d'abonnés dans les différents secteurs varie peu à l'exception des zones de montagne qui se distinguent par une plus forte proportion de personnes abonnées à un réseau de transport collectif, de personnes avec un abonnement gratuit et de personnes avec un abonnement combiné. L'existence d'un réseau de transports collectifs gratuits sur la communauté de communes de la Vallée de Chamonix-Mont-Blanc influence ces résultats.

L'accès aux transports collectifs se fait à pied dans 13% des cas. La seule différence significative est observée entre pôles urbains et petites villes : la marche est utilisée dans 11% des déplacements en transport collectif dans les pôles urbains contre 7% dans les petites villes. Les habitants des pôles urbains utilisent majoritairement les transports collectifs, aux arrêts plus denses que les réseaux inter-urbains, majoritairement utilisés par les habitants des petites villes.

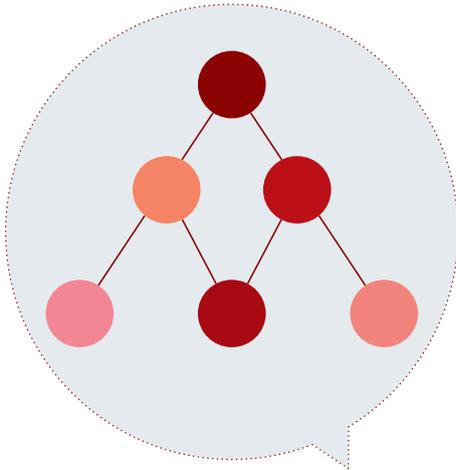


Table des figures

Figure 1 : Les territoires enquêtés par les 2 Enquêtes Déplacements Grand Territoire (EDGT) couvrant la Haute-Savoie	6
Figure 2 : Principes d’harmonisation des modes de transport dans la base fusionnée de la Haute-Savoie	11
Figure 3 : Les données d’analyse : effectifs bruts et redressés de la base fusionnée Haute-Savoie (Insee 2013)	12
Figure 4 : Cartographie d’analyses en 4 zones (Arrondissements)	14
Figure 5 : Population des 4 zones (Arrondissements) et leur poids dans le département	14
Figure 6 : Cartographie d’analyses en 12 zones (EPCI).....	15
Figure 7 : Population des 12 zones d’analyse (EPCI) et leur poids dans le département.....	15
Figure 8 : Cartographie d’analyse par typologies de territoire	16
Figure 9 : Population des différentes typologies de territoire et leur poids dans le département	16
Figure 10 : Territoires de comparaison de l’EDGT de Lyon 2015	18
Figure 11 : Cartographie de la densité de population et de la taille des ménages par EPCI.....	21
Figure 12 : Données caractéristiques des ménages et des habitants de la Haute-Savoie par EPCI et par arrondissement, sur la population totale.....	22
Figure 13 : Taille moyenne des ménages, motorisation et part des ménages sans voiture par EPCI, en ordre croissant de taille de ménages	23
Figure 14 : Cartographie du nombre de voitures à disposition et du nombre de personnes avec le permis de conduire	24
Figure 15 : Répartition des ménages selon le nombre de vélo à disposition, par arrondissement	26
Figure 16 : Répartition des ménages selon le nombre de deux-roues motorisés à disposition, par arrondissement.....	27
Figure 17 : Classement des points de la vie locale à traiter en priorité.....	30
Figure 18 : Classement des points concernant les transports et la circulation à traiter en priorité.....	30
Figure 19 : Opinion des haut-savoyards de 16 ans et plus sur plusieurs affirmations concernant les transports et la circulation en agglomération	31
Figure 20 : Tableau de la mobilité totale et répartition des personnes selon le nombre moyen de déplacements effectués par jour et par EPCI.....	33
Figure 21 : Parts des déplacements internes, d’échanges et externes selon l’arrondissement.....	34

Figure 22 : Cartographie des parts des déplacements internes, d'échange et externes par EPCI.....	35
Figure 23 : Comparaison de la mobilité, de la part des déplacements et du poids de la population par classe d'âge	36
Figure 24 : Comparaison de la mobilité, de la part des déplacements et du poids de la population par occupation principale	37
Figure 25 : Répartition des déplacements par activités (hors retour à domicile)	40
Figure 26 : Parts modales selon l'activité, hors retour à domicile	41
Figure 27 : Répartition des déplacements par motifs combinés	42
Figure 28 : Répartition des déplacements secondaires par activités	42
Figure 29 : Répartition modale des déplacements selon le motif combiné.....	43
Figure 30 : Répartition modale des déplacements secondaires selon le motif à destination (motif «Autre» non représenté car effectifs insuffisants pour être représentatifs)	43
Figure 31 : Distance moyenne des déplacements selon le motif combiné (en kilomètres)	44
Figure 32 : Nombre de déplacements par tranche horaire de départ du déplacement.....	45
Figure 33 : Nombre de déplacements par tranche horaire de départ du déplacement et par motif combiné (travail, formation, accompagnement)	46
Figure 34 : Nombre de déplacements par tranche horaire de départ du déplacement et par motif combiné (achat et services, loisirs)	46
Figure 35 : Répartition des déplacements par motifs combinés et par genre	48
Figure 36 : Répartition des déplacements secondaires par activités et par genre	49
Figure 37 : Tableau de répartition des déplacements par motif combiné et par occupation principale- les actifs à temps plein effectuent 84% des déplacements entre domicile et travail.....	49
Figure 38 : Tableau de répartition des déplacements par occupation principale et par motif combiné- les actifs à temps plein effectuent 34% de leurs déplacements entre domicile et travail	50
Figure 39 : Répartition des déplacements par types de boucle	52
Figure 40 : Nombre et parts en déplacements et en personnes des 5 boucles de déplacements les plus utilisées par les haut-savoyards.....	52
Figure 41 : Répartition des déplacements internes et des déplacements d'échange ou externes à l'arrondissement de résidence.....	53
Figure 42 : Répartition des déplacements de l'arrondissement de résidence vers l'extérieur de l'arrondissement, par activité	54
Figure 43 : Répartition de l'usage des modes en parts de déplacements, par arrondissement.....	56
Figure 44 : Cartographie de la répartition de l'usage des modes en parts de déplacements, par EPCI..	57
Figure 45 : Parts modales sur les territoires de comparaison	58
Figure 46 : Part des kilomètres parcourus et des utilisateurs par modes regroupés.....	59
Figure 47 : Distance, durée et vitesse moyenne des déplacements par mode.....	60
Figure 48 : Répartition des déplacements par genre et par mode.....	61
Figure 49 : Répartition des déplacements par âge et par mode	62
Figure 50 : Répartition des déplacements par occupation principale et par mode.....	63
Figure 51 : Répartition des déplacements par catégorie socio-professionnelle et par mode	63
Figure 52 : Répartition du nombre de déplacements selon le motif à destination.....	65
Figure 53 : Répartition du nombre de déplacements internes et d'échange selon le nombre de trajets qui les composent.....	66

Figure 54 : Nombre de déplacements, part des déplacements et distance moyenne des trajets des six principales combinaisons de déplacements intermodaux (42% des déplacements intermodaux) 67

Figure 55 : Répartition des kilomètres parcourus en tant que conducteur de voiture selon le nombre d'occupants de la voiture..... 69

Figure 56 : Tableaux des taux d'occupation moyens des voitures (trajets en tant que conducteur) 70

Figure 57 : Taux d'occupation moyen des voitures dans les territoires de comparaison..... 71

Figure 58 : Répartition des personnes de 16 ans et plus selon leur fréquence d'utilisation du covoiturage 72

Figure 59 : Répartition des réponses à la question «Pourquoi ne covoitrez-vous pas»..... 73

Figure 60 : Part d'abonnés et part d'utilisation des transports collectifs par occupation principale..... 75

Figure 61 : Répartition des abonnements par type de réseau, par arrondissement 76

Figure 62 : Usage des transports collectifs par arrondissement 76

Figure 63 : Fréquence d'usage des modes de transport personnels..... 79

Figure 64 : Fréquence d'usage des modes de transports collectifs..... 80

Figure 65 : Budget distance journalier de déplacement par mode et par personne utilisatrice du mode 82

Figure 66 : Carte des distances moyennes de déplacement et des distances moyennes de déplacement pour le motif travail, par EPCI..... 83

Figure 67 : : Distance moyenne des trajets par mode (en kilomètres), uniquement les déplacements monomodaux, hors promenades et tournées 84

Figure 68 : Distance moyenne des trajets en transports collectifs routiers (en kilomètres)..... 85

Figure 69 : Distance moyenne des déplacements par motif à destination, hors motifs promenade et tournée et hors retour à domicile 85

Figure 70 : Répartition des déplacements par tranche de distance 86

Figure 71 : Répartition des déplacements par mode et par tranche de distance parcourue (en km), hors déplacements pour motif promenade et tournée..... 86

Figure 72 : Budgets temps et distance de déplacement des haut-savoyards, par arrondissement 88

Figure 73 : Budget temps de déplacements des territoires de comparaison 89

Figure 74 : Carte des durées moyennes de déplacement et des durées moyennes de déplacement vers le travail par EPCI 90

Figure 75 : Durée moyenne des déplacements par motifs, hors déplacements pour motif promenade et tournée, déplacements monomodaux et intermodaux 91

Figure 76 : Durée moyenne des trajets par mode (en kilomètres), hors promenades et tournées, uniquement les déplacements monomodaux..... 91

Figure 77 : Durée moyenne des trajets par modes de transport collectif routier (en minutes)..... 92

Figure 78 : Budget temps et budget distance de déplacement des personnes selon le genre 93

Figure 79 : Budget temps et budget distance de déplacement des personnes selon l'occupation principale..... 94

Figure 80 : Cartographie des flux de déplacements des habitants de la Haute-Savoie 96

Figure 81 : Part des déplacements internes, sortants et entrants sur le nombre de déplacements dont l'origine et/ou la destination est située dans l'arrondissement, déplacements générés par des activités, hors retour au domicile 97

Figure 82 : Cartographie de la répartition des déplacements internes, entrants et sortant de chaque territoire, par EPCI 98

Figure 83 : Part des actifs, scolaires et étudiants dont l'occupation principale est située dans leur territoire de résidence, par EPCI 99

Figure 84 : Répartition du nombre d'actifs selon la distance à vol d'oiseau entre leur domicile et leur lieu de travail habituel (par ordre décroissant pour la distance 10 km)..... 100

Figure 85 : Cartographie de la répartition des flux de déplacements internes aux arrondissements... 101

Figure 86 : Répartition du nombre de déplacements internes à chaque arrondissement, selon le motif combiné 102

Figure 87 : Répartition du nombre de déplacements internes selon le mode..... 102

Figure 88 : Cartographie des flux de déplacements entre arrondissements en nombre de déplacements et part des déplacements à motif travail 103

Figure 89 : Cartographie des flux de déplacements des arrondissements de la Haute-Savoie vers la ville de Genève et part des déplacements vers le travail 104

Figure 90 : Cartographie des flux de déplacements des arrondissements de la Haute-Savoie vers le reste du canton de Genève et part des déplacements vers le travail..... 105

Figure 91 : Cartographie des flux de déplacements des arrondissements de la Haute-Savoie vers d'autres territoires et part des déplacements vers le travail 105

Figure 92 : Répartition du nombre de déplacements d'échange par motif combiné 106

Figure 93 : Répartition du nombre de déplacements d'échange selon le mode 107

Figure 94 : Poids de chaque territoire dans les déplacements vers la Suisse 108

Figure 95 : Poids des territoires à destination dans les déplacements vers la Suisse 109

Figure 96 : Répartition du nombre de déplacements vers la Suisse selon le motif à destination 109

Figure 97 : Répartition des déplacements vers la Suisse selon le mode 110

Figure 98 : Part des déplacements intermodaux dans les déplacements vers la Suisse 111

Figure 99 : Durée et distances moyennes et médianes des déplacements vers la Suisse 112

Figure 100 : Cartographie du découpage d'analyse de l'EDGT de Haute-Savoie par typologies de territoires 114

Figure 101 : Part de chaque territoire dans la population de la Haute-Savoie de 5 ans et plus et sur le nombre de ménages..... 115

Figure 102 : Taille et équipement des ménages et des personnes majeures en voiture..... 115

Figure 103 : Taille et équipement des ménages et des personnes majeures en voiture..... 116

Figure 104 : Part des déplacements internes, d'échange et externes à la Haute-Savoie..... 117

Figure 105 : Mobilité interne à la Haute-Savoie des habitants de 5 ans et plus et mobilité externe et part des personnes ne s'étant pas déplacées un jour moyen de semaine, par typologie de territoire 117

Figure 106 : Taille et équipement des ménages et des personnes majeures en voiture..... 118

Figure 107 : Nombre de déplacements par boucle et poids des déplacements selon le type de boucle dont ils sont un maillon, par typologie de territoire 119

Figure 108 : Usage des modes par typologie de territoires et sur les territoires de comparaison..... 120

Figure 109 : Budgets temps de déplacement par typologie de territoire 121

Figure 110 : taux d'occupation des voitures selon les types d'occupants, par typologie de territoire.. 122

Figure 111 : Part des abonnés et des abonnements à un réseau de transport collectif, par typologie de territoires 123

Figure 112 : Budgets temps de déplacement par typologie de territoire 123

Maître d'ouvrage

Conseil Départemental de la Haute-Savoie

Exploitations et analyses

Cerema

Contact technique : Blandine GIBIER

Cartographie – Infographie

Cerema

Delphine TROTEL

Conception de l'habillage graphique

6-t

