EDGT 2015-2017

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

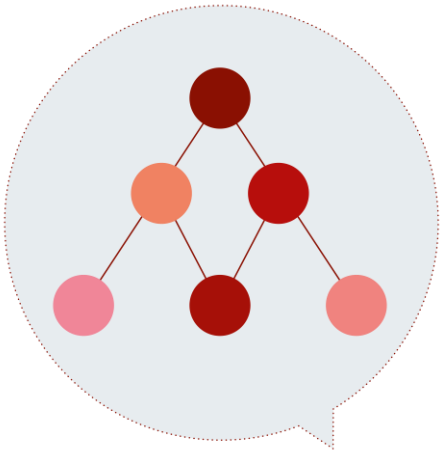
Zoom Grand Annecy

Avril 2018

haute savoie
le Département

Cerema

(6-t) bureau de recherche



Sommaire

PARTIE 1 : METHODOLOGIE ET PRESENTATION DU TERRITOIRE 5
1. METHODOLOGIE 6
2. TERRITOIRES DE COMPARAISON 9

PARTIE 2 : CARACTERISTIQUES DE LA POPULATION ET EQUIPEMENT 10
1. CARACTERISTIQUES DE LA POPULATION 11
2. L'EQUIPEMENT AUTOMOBILE DES MENAGES 17
3. L'EQUIPEMENT EN DEUX-ROUES DES MENAGES 24
4. L'ABONNEMENT AUX TRANSPORTS EN COMMUN 29

PARTIE 3 : LA MOBILITE DES HABITANTS 37
1. LA MOBILITE INDIVIDUELLE 38
2. MOBILITE INDIVIDUELLE ET PROFIL SOCIO-ECONOMIQUE 42

PARTIE 4 : LES MOTIFS DES DEPLACEMENTS 43
1. REPARTITION DES DEPLACEMENTS PAR MOTIFS A DESTINATION 44
2. REPARTITION DES DEPLACEMENTS PAR MOTIFS COMBINES 52
3. MOTIFS COMBINES ET TEMPORALITE DES DEPLACEMENTS 54
4. LES BOUCLES DE DEPLACEMENTS 58

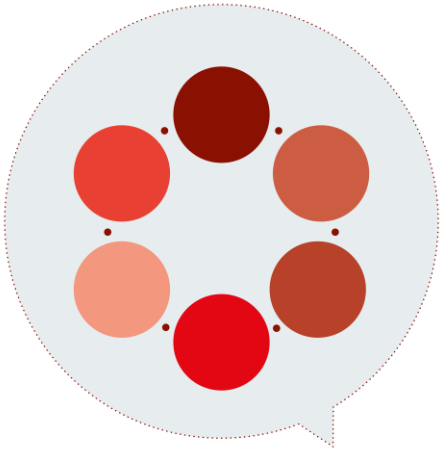
PARTIE 5 : LES MODES DE DEPLACEMENT 61
1. REPARTITION MODALE DES DEPLACEMENTS 62
2. L'INTERMODALITE 72
3. LE STATIONNEMENT AU LIEU DE TRAVAIL 74
4. OCCUPATION DES VEHICULES ET COVOITURAGE 76

PARTIE 6 : DUREE ET DISTANCES DES DEPLACEMENTS 83
1. DUREES ET BUDGETS-TEMPS DE DEPLACEMENTS 84
2. DISTANCES ET BUDGETS-DISTANCE DE DEPLACEMENTS 87
3. DISTANCES ET DUREES PAR MOTIF 90
4. DISTANCES ET DUREES PAR MODE 93

PARTIE 7 : FLUX ET DYNAMIQUES TERRITORIALES 97
1. LES FLUX DE DEPLACEMENTS A L'ECHELLE DU GRAND ANNECY 98
2. LES FLUX DE DEPLACEMENTS ENTRE LES DIFFERENTS SECTEURS 101
3. CARACTERISTIQUES DES FLUX 112
4. LES ECHANGES AVEC LA SUISSE 118

TABLE DES FIGURES 123

TABLE DES MATIERES 129



Partie 1 : Méthodologie et présentation du territoire

Le Grand Annecy résulte de la fusion de 5 EPCI, et regroupe 38 communes.

Il représente 25 % de la population du département de Haute-Savoie.

Chiffres clés

86 645 ménages, soit

176 121 résidents du Grand Annecy âgés de 5 ans et plus, réalisant

684 778 déplacements un jour moyen de semaine.

1. METHODOLOGIE

Une exploitation complémentaire de l'EDGT de la Haute-Savoie

Deux Enquêtes Déplacements Grand Territoire (EDGT) ont été réalisées sur le territoire du Département de la Haute-Savoie entre fin 2015 et début 2017. Ces deux bases ont été fusionnées de manière à reconstituer une enquête globale à l'échelle du département de Haute-Savoie, afin de réaliser des exploitations complémentaires venant éclairer les pratiques de mobilité des habitants du territoire.

En complément de ces exploitations, la Communauté d'Agglomération du Grand Annecy a souhaité que des analyses spécifiques soient réalisées sur les pratiques des habitants du territoire, ainsi que sur les liens entre le Grand Annecy et les EPCI environnants (internes ou externes au périmètre de l'EDGT).

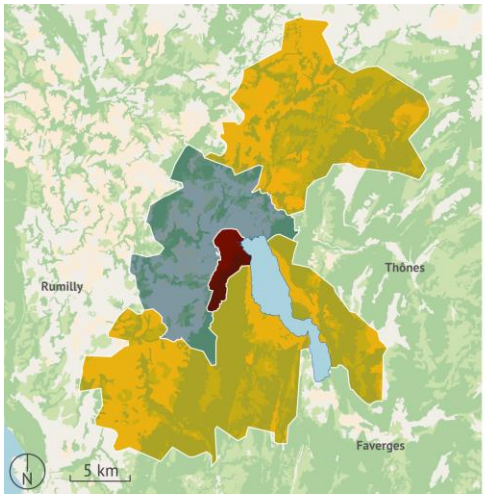
Zonages retenus pour l'analyse de la mobilité des résidents du Grand Annecy

Les analyses ont été réalisées à partir de la base fusionnée, dans laquelle ont été créées les variables de zonage spécifiées dans le cahier des charges, tant pour le lieu de résidence que pour le origines/destinations des déplacements.

4 échelles d'analyse ont été retenues :

- Le périmètre global de la collectivité (Figure 1)
- Un découpage « PDU » comprenant trois zones : l'hypercentre, le cœur d'agglomération, et les corridors et territoires ouverts (Figure 2)
- Un découpage en 7 secteurs (Figure 3)
- Un découpage fin en 9 secteurs, principalement utilisé pour l'analyse des flux entre les territoires (Figure 4)

Figure 1 – Localisation du Grand Annecy au sein du périmètre d'enquête

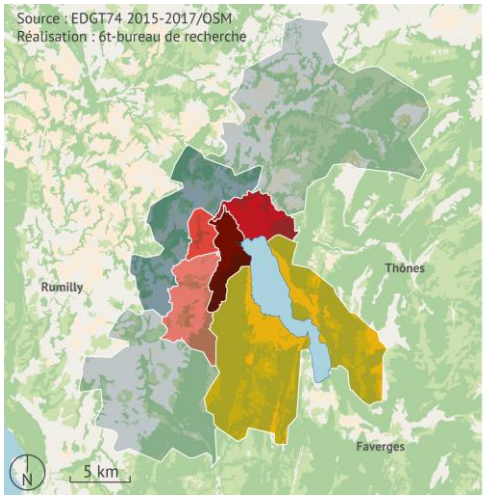


GRAND ANNECY - ZONAGE PDU

- PDU-1 Hypercentre
- PDU-2 Coeur d'agglomération
- PDU-3 Corridors et territoires ouverts
- Lac d'Annecy

Source : EDGT74 2015-2017/OSM Réalisation : 6t-bureau de recherche

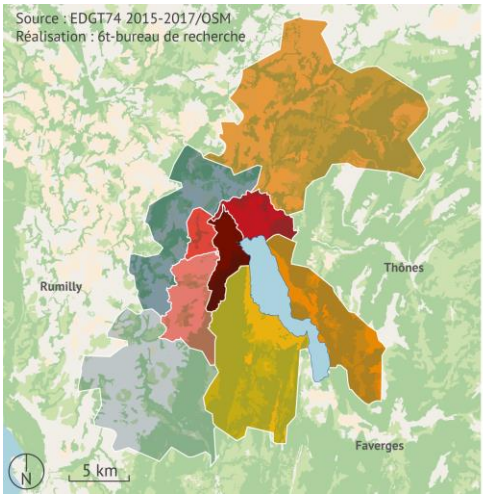
Figure 2 – Grand Annecy : Découpage PDU



GRAND ANNECY - ZONAGE D7

- D7-1 Annecy Historique
- D7-2 Annecy Le Vieux
- D7-3 Meythet Cran
- D7-4 Seynod/Quintal
- D7-5 Couronne du coeur d'agglomération
- D7-6 Pays d'Alby et Pays de la Filière
- D7-7 Rives du Lac
- Lac d'Annecy

Figure 3 – Grand Annecy : Découpage D7



GRAND ANNECY - ZONAGE D9

- D9-1 Annecy Historique
- D9-2 Annecy Le Vieux
- D9-3 Meythet Cran
- D9-4 Seynod/Quintal
- D9-5 Couronne du coeur d'agglomération
- D9-6 Pays d'Alby
- D9-7 Rive Ouest
- D9-8 Rive Est
- D9-9 Pays de la Filière
- Lac d'Annecy

Figure 4 – Grand Annecy : Découpage D9

2. TERRITOIRES DE COMPARAISON

Les résultats présentés dans ce rapport concernant l'ensemble des habitants du Grand Annecy sont systématiquement comparés aux résultats obtenus pour le reste de la Haute-Savoie. En effet, le Grand Annecy compte 25 % de la population totale de Haute-Savoie. Comparer le Grand Annecy au reste de la Haute-Savoie plutôt qu'à l'ensemble de la Haute-Savoie permet de mieux faire ressortir les spécificités de la mobilité quotidienne du territoire.

En outre, la réalisation d'enquêtes de déplacements aux standards du Cerema permet de comparer les données de différentes enquêtes et ainsi de situer la mobilité des résidents du territoire du Grand Annecy vis-à-vis de celles d'autres territoires français.

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 mobilité du Grand Annecy est ainsi comparée à celles d'agglomérations proches en termes de population enquêtée, de taille de population du pôle urbain, de la superficie du territoire d'enquête, tout en utilisant des enquêtes relativement récentes. Nous avons ainsi retenu les agglomérations d'Amiens, de Chambéry et d'Angers. Les caractéristiques des différentes enquêtes sont présentées dans le tableau suivant.

Ville principale / Nom de l'enquête*	Année	Superficie	Nombre de communes	Nombre de personnes enquêtées	Population
Amiens/Grand Amiénois (EDGT FAF - PTU)	2010	315 km²	33	4 849	174 000
Chambéry/Métropole Savoie (EDGT FAF - SCOT+)	2007	502 km²	49	4 062	180 000
Angers (EDGT FAF - SCOT)	2012	550 km²	34	3 604	256 000
Grand Annecy	2017	500 km²	34	12 457	200 000

Figure 5 - Caractéristiques des territoires retenus pour comparaison

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

Partie 2 : Caractéristiques de la population et équipement

Cette partie concerne les 86 645 ménages du Grand Annecy.

L'hypercentre concentre les ménages de petites tailles et moins motorisés.

A mesure que l'on s'en éloigne, les ménages gagnent en nombre de personnes et d'automobiles, qu'ils utilisent de manière plus quotidienne.

Chiffres clés

2,16 personnes par ménage en moyenne

644 voitures pour 1000 habitants

56 % de véhicules diesel

2 ménages sur 3 possèdent au moins un vélo

13 % des résidents sont abonnés aux transports en commun

1. CARACTERISTIQUES DE LA POPULATION

Des ménages de 2,16 personnes

Les ménages du Grand Annecy sont plus petits que ceux du reste de la Haute-Savoie : ils comptent en moyenne 2,16 personnes par ménage, contre 2,30 dans le reste du département. Le taille des ménages augmente à mesure que l'on s'éloigne du centre de l'agglomération.

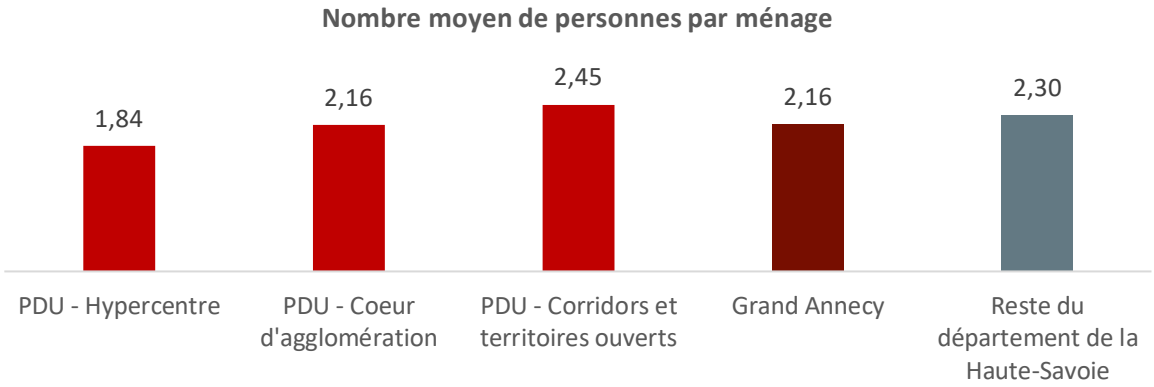


Figure 6 – Nombre moyen de personnes par ménage, en fonction du secteur de résidence. Découpage PDU.

Le territoire des Rives du Lac se démarque par une taille de ménages plus petite que celle des autres territoires périphériques du Grand Annecy (2,27 personnes par ménage). Cela s'explique par le fait que ce secteur particulièrement étendu est, au Nord, adjacent à l'hypercentre historique.

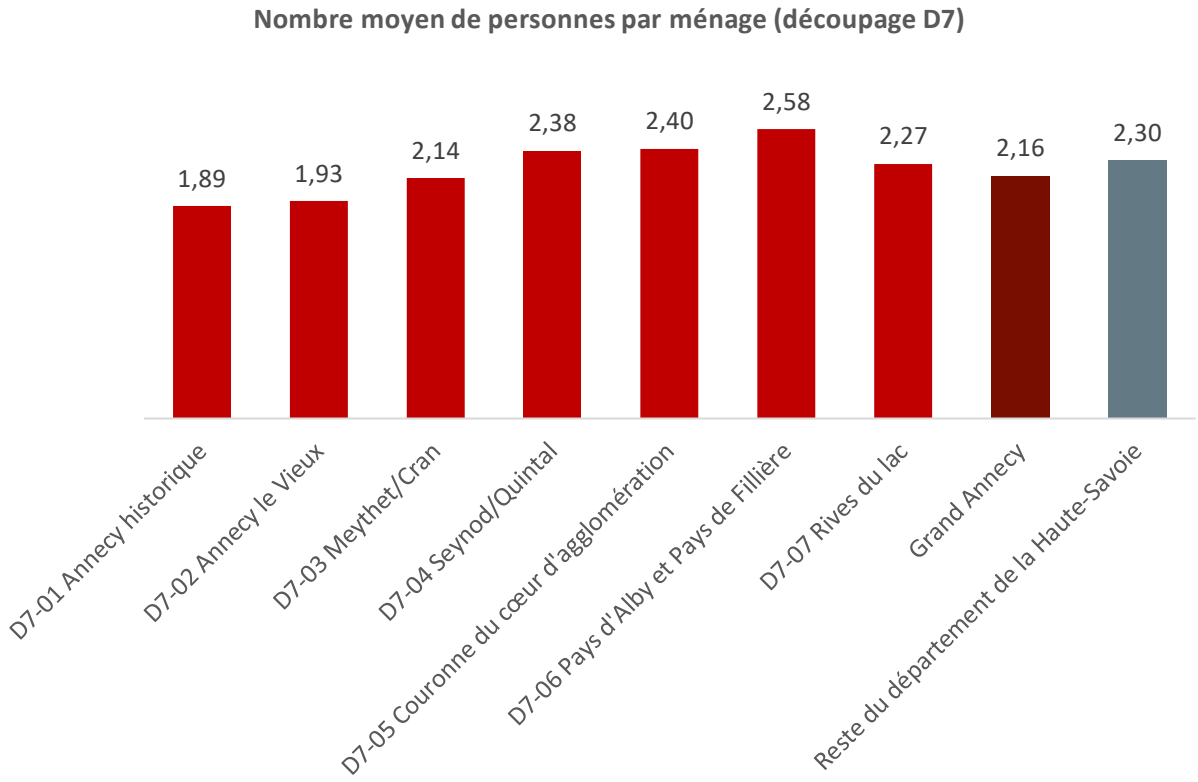


Figure 7 – Nombre moyen de personnes par ménage, en fonction du secteur de résidence. Découpage D7.

Du centre à la périphérie : la moitié, un tiers et un quart de ménages d'une personne

Plus du tiers (37%) des ménages du Grand Annecy est composé de ménages comptant une seule personne. Les ménages de deux personnes représentent (33%), et les ménages de trois personnes ou plus compte pour 31 %.

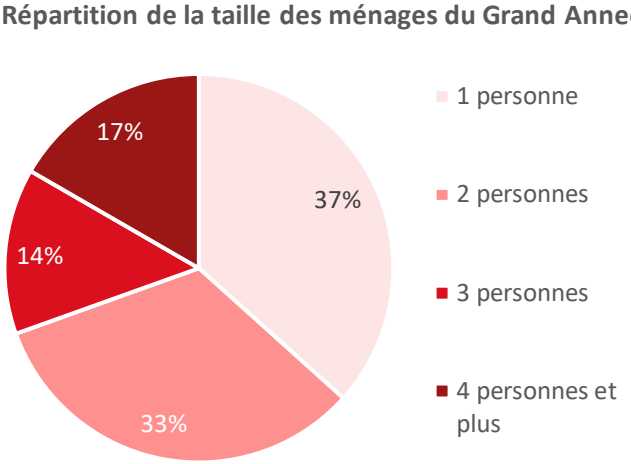


Figure 8 – Répartition de la taille des ménages du Grand Annecy

De manière cohérente avec ce qui peut être observé sur le nombre moyen de personnes par ménage, la part de ménages d'une personne est la plus importante dans l'hypercentre, où elle dépasse la moitié (50 %), que dans le cœur d'agglomération (37%), et dans les corridors et territoires ouverts (25%).

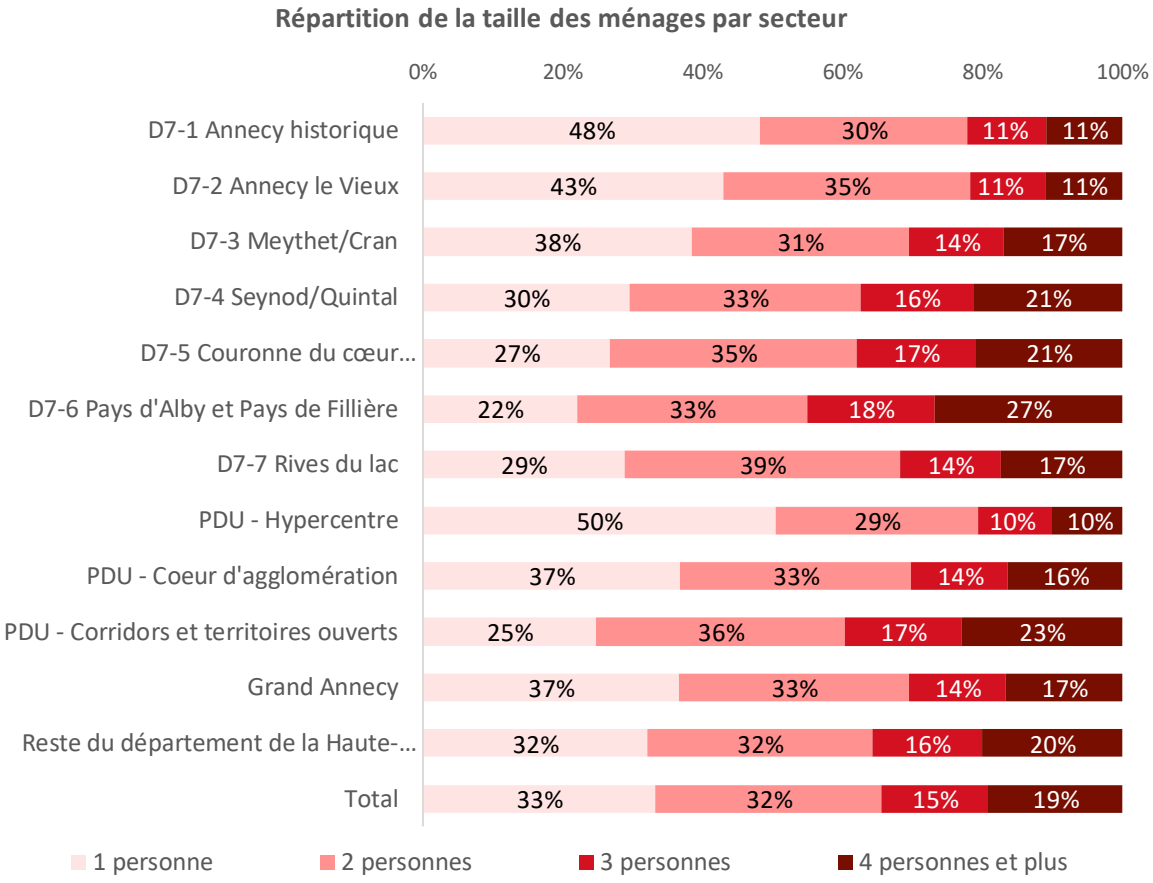
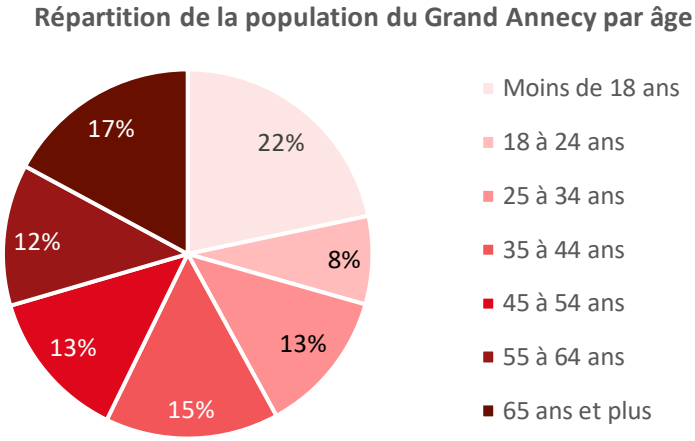


Figure 9 – Répartition de la taille des ménages par secteur de résidence, découpages PDU et D7

40 ans de moyenne d'âge

Les résidents du Grand Annecy ont un âge moyen de 40 ans ; cet âge moyen est légèrement supérieur à celui mesuré à l'échelle du reste du département de la Haute-Savoie (38,4 ans).

Le Grand Annecy comprend près d'un tiers (30 %) de moins de 25 ans, une proportion comparable au reste du département de la Haute-Savoie (31 %).



La part de moins de 18 ans est légèrement plus importante dans les corridors et territoires ouverts (25 %) que dans l'hypercentre (18 %). La part de 65 ans et plus est, au contraire, légèrement plus élevée dans l'hypercentre (21 %) qu'en périphérie (16 %).

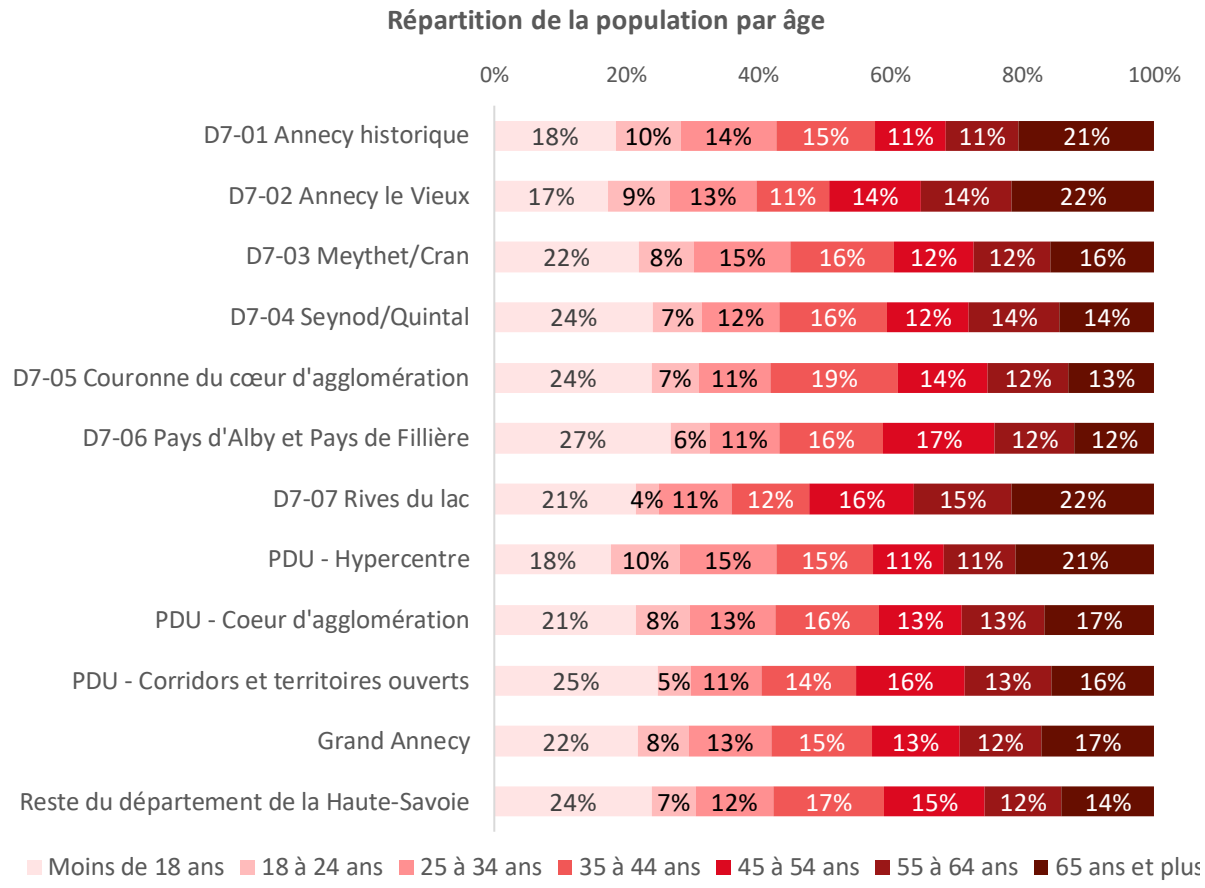
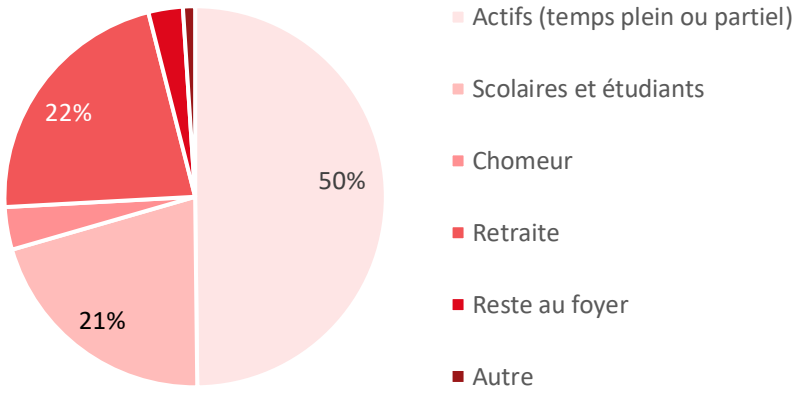


Figure 10 – Découpage de la population par âge, par secteur de résidence. Découpages PDU et D7.

41% d'actifs travaillant à temps plein

Le Grand Annecy compte 50 % d'actifs, dont 41 % d'actifs travaillant à temps plein, une part similaire à celle mesurée pour le reste de la Haute-Savoie.

Répartition de la population du Grand Annecy par occupation principale



L'hypercentre de l'agglomération compte une part légèrement plus importante de retraités (25 %) que le reste du territoire (22 %), ce qui fait écho aux différences observées en matière d'âge.

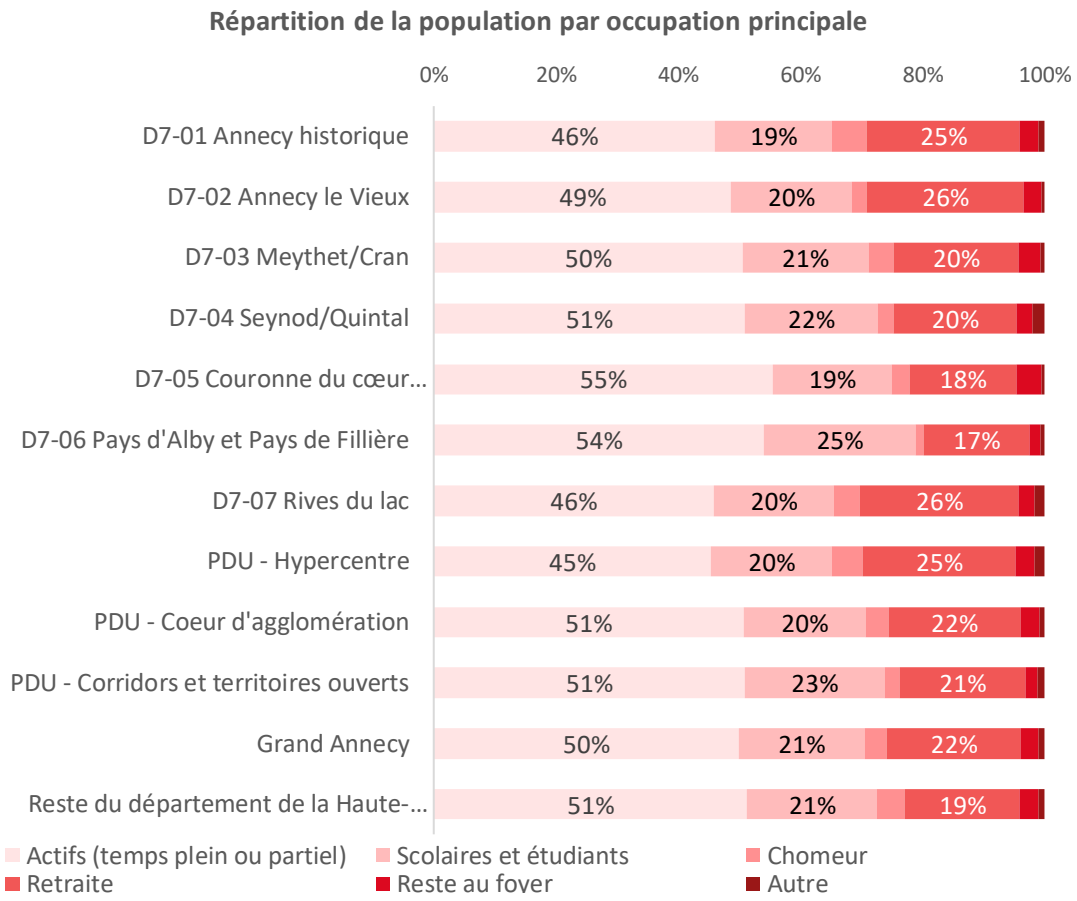


Figure 11 – Répartition de la population par occupation principale, par secteur de résidence. Découpages PDU et D7.

*Scolaires et apprentis = (1) Apprentissage, formation, stage ; (2) Étudiants ; (3) Scolaires jusqu'au bac.

2. L'EQUIPEMENT AUTOMOBILE DES MENAGES

644 voitures pour 1000 habitants

L'équipement en voiture dans le Grand Annecy est de 644 véhicules pour 1000 habitants, une moyenne plus basse que celle mesurée pour le reste du département de la Haute-Savoie (660 pour 1000 habitants). L'équipement varie néanmoins de manière importante au sein du territoire, et diminue avec la densité de population : dans l'hypercentre, l'équipement n'est que de 528 véhicules pour 1000 habitants ; il atteint 638 dans le cœur d'agglomération, et 731 dans les corridors et territoires ouverts. Dans l'ensemble, 81 % de ces véhicules sont équipés en pneus-neige, soit une part légèrement inférieure à celle mesurée à l'échelle du département (84 %).

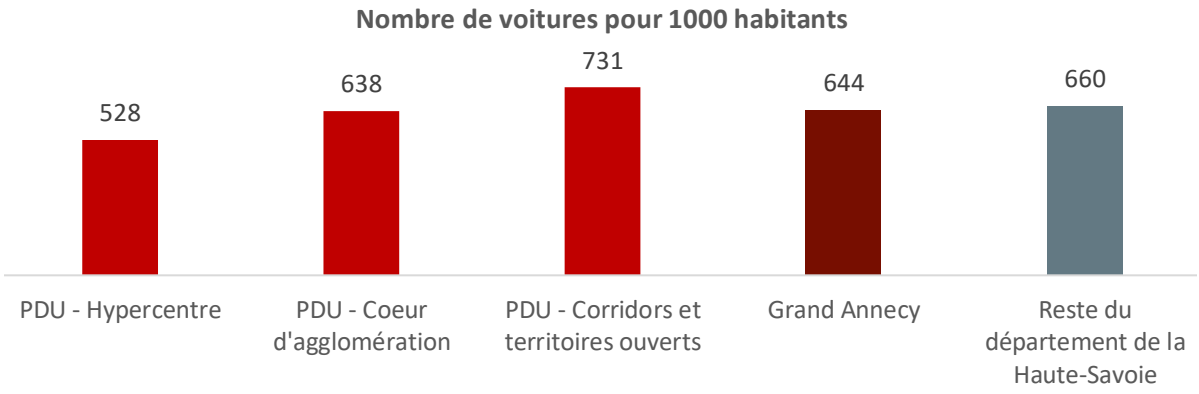
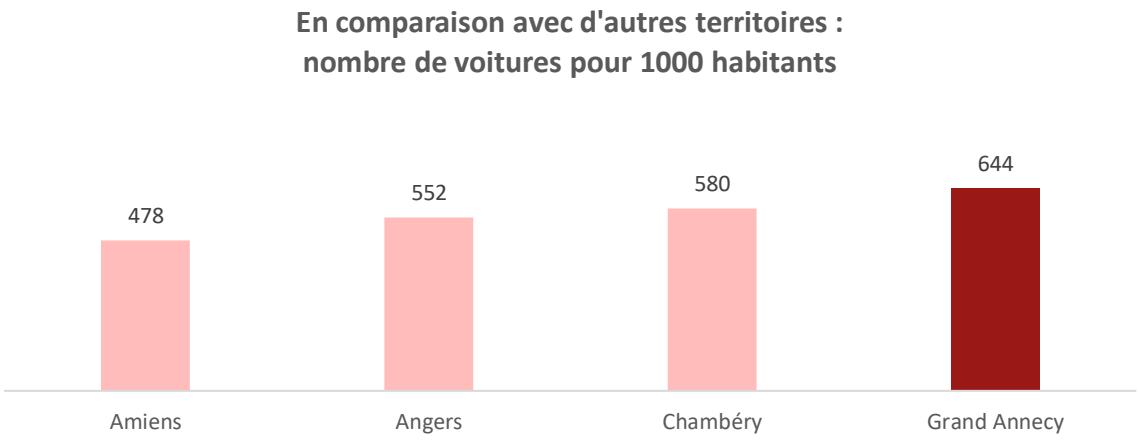


Figure 12 – Nombre de voitures pour 1000 habitants, en fonction du secteur de résidence, découpage PDU.



Sources : EMD Angers Pays de Loire 2012, EMD Grand Amienois 2012, EDGT Métropole Savoie 2007, EDGT Haute-Savoie 2015-2017

De la même manière, la part de ménages non motorisés atteint presque le quart dans l'hypercentre (24 %), quand elle n'est que de 4 % dans les corridors et territoires ouverts.

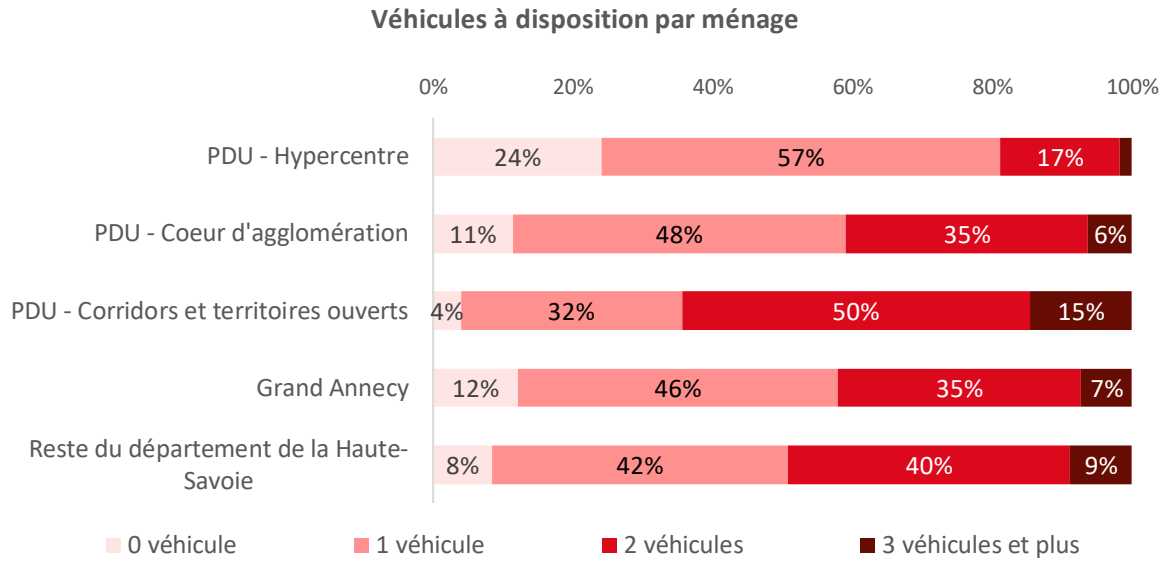


Figure 13 – Véhicules à disposition par ménage, en fonction du secteur de résidence, découpage PDU.

La part des ménages motorisée est la plus basse dans l'hypercentre (76 %), et augmente avec la distance au centre, pour atteindre son maximum dans les corridors et territoires ouverts (96 %).

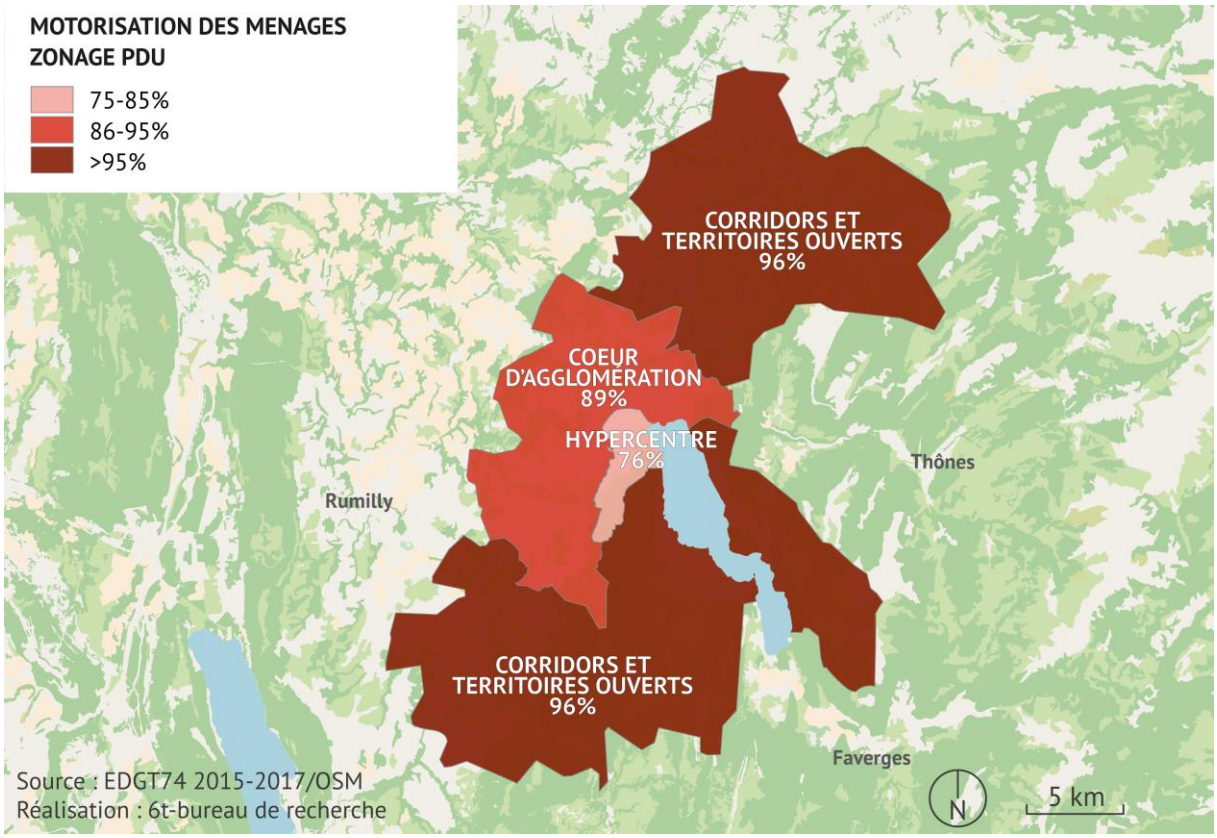


Figure 14 – Part de ménages motorisés selon le secteur de résidence, découpage PDU

Une part de véhicules diesel plus importante en périphérie

Alors que la part de véhicules diesel n'atteint pas la moitié dans l'hyper-centre (48 %), elle la dépasse dans le cœur d'agglomération (55 %), et atteint (62 %) dans les corridors et territoires ouverts.

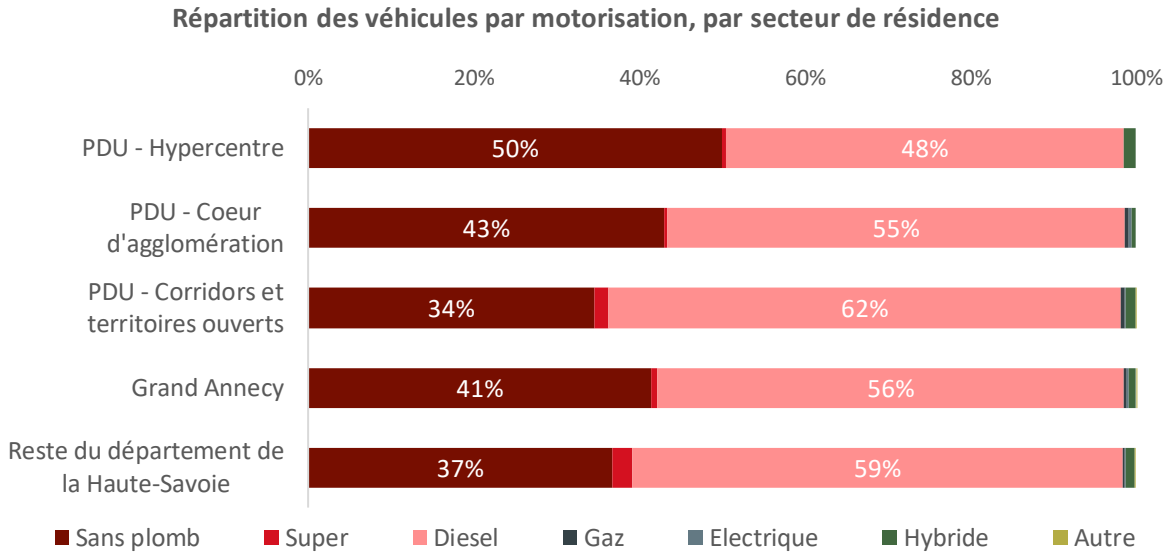


Figure 15 – Répartition des véhicules par motorisation et par secteur de résidence, découpage PDU.

Une répartition des véhicules par année de première immatriculation conforme à celle du reste du territoire

La plus grande partie (38 %) des véhicules du Grand Annecy ont connu leur première immatriculation après 2010 (Crit'Air 1) et une large majorité (69 %) après 2005 (Crit'Air 2 ou 3 selon la motorisation). La distribution des véhicules du Grand Annecy en termes d'âge est similaire à celle mesurée pour le reste de la Haute-Savoie.

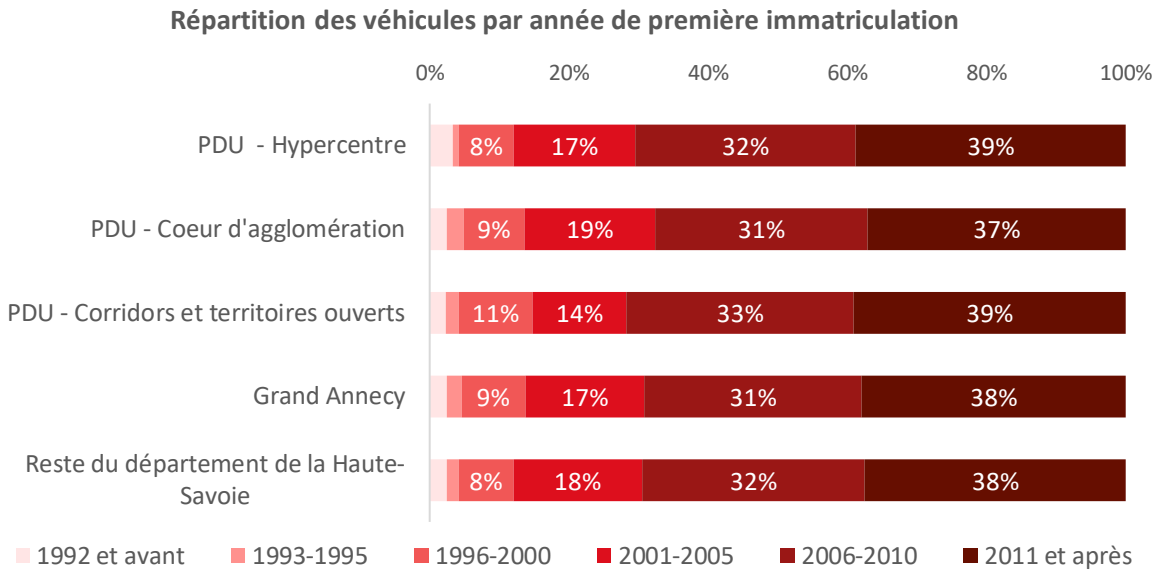


Figure 16 – Répartition des véhicules par année de première immatriculation, par secteur de résidence, découpage PDU

Plus d'une moitié de véhicules de 6 CV et plus

La distribution des véhicules du Grand Annecy en termes de puissance fiscale est similaire à celle mesurée pour le reste du territoire de Haute-Savoie. Aussi, un véhicule sur deux (51 %) est un véhicule de 6 CV ou plus, cette proportion atteint 55 % dans les corridors et les territoires ouverts.

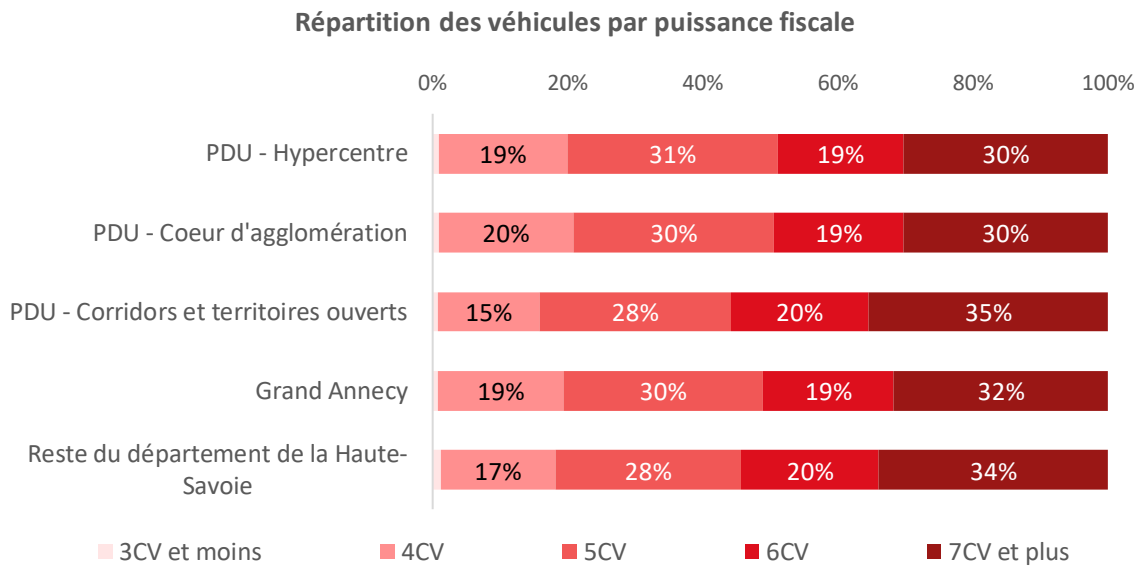


Figure 17 – Répartition des véhicules par puissance fiscale, par secteur de résidence, découpage PDU

Près de la moitié des résidents du Grand Annecy utilisent leur voiture en tant que conducteur tous les jours

L'usage de la voiture en tant que conducteur au quotidien est très répandu : près de la moitié (49 %) des résidents du Grand Annecy l'utilise tous les jours ou presque. L'usage de la voiture dans le Grand Annecy est néanmoins moins fréquemment quotidien que dans le reste de la Haute-Savoie (55 %).

En particulier, dans le secteur hypercentre, la pratique quotidienne de la voiture en tant que conducteur est beaucoup moins répandue : elle ne concerne que moins d'un tiers des résidents (32 %) ; plus d'un tiers d'entre eux ne l'utilisent jamais (34 %).

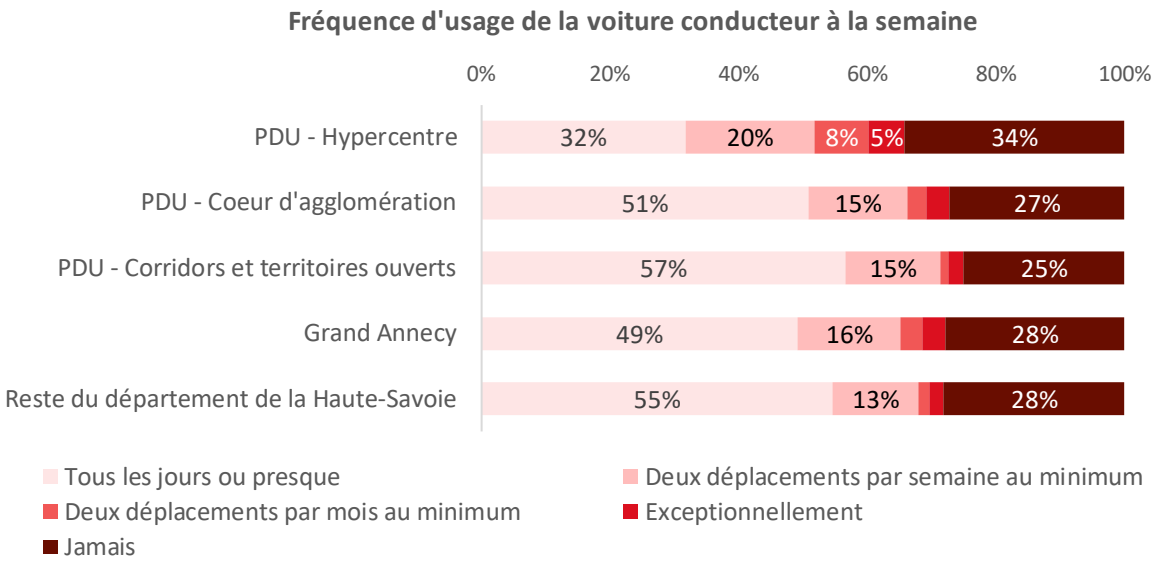


Figure 18 – Fréquence d'usage de la voiture conducteur, par secteur de résidence, découpage PDU

L'usage de la voiture en tant que passager est lui plus occasionnel ; néanmoins, plus de la moitié (52 %) des résidents du Grand Annecy sont passagers d'une voiture au moins une fois par mois.

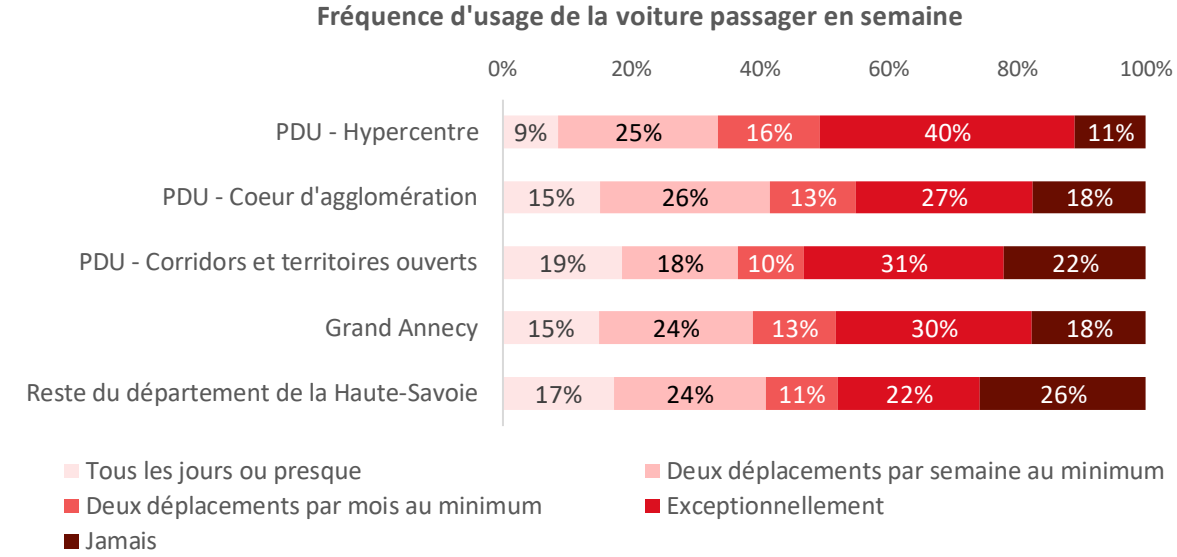


Figure 19 – Fréquence d'usage de la voiture passager, par secteur de résidence, découpage PDU

L'image de la voiture particulière

La voiture bénéficie d'une image plutôt positive parmi les résidents du Grand Annecy : parmi les cinq adjectifs cités par les répondants, trois sont positifs. La voiture est appréciée pour sa praticité, sa rapidité, et sa capacité à rendre l'usager autonome. L'adjectif « polluant » est néanmoins le deuxième adjectif le plus mentionné. La voiture est également considérée comme un mode de transport cher.

L'image des différents modes varie peu entre l'hypercentre et le cœur d'agglomération ; les résidents du secteur corridors et territoires ouverts se distinguent cependant par un usage plus important d'adjectifs renvoyant au caractère nécessaire de ce mode de transport : les trois adjectifs les plus cités sont "pratique", "indispensable, vital nécessaire", et "rend autonome ou libre". L'aspect polluant du mode arrive en 4e position, alors qu'il est classé en deuxième position dans tous les autres secteurs.

Rang	Grand Annecy	PDU 1 - Hypercentre	PDU 2 – Cœur d'agglomération	PDU 3 – Corridors et territoires ouverts
1	Pratique (53%)	Pratique (59%)	Pratique (55%)	Pratique (43%)
2	Polluant (44%)	Polluant (45%)	Polluant (48%)	Indispensable, vital, nécessaire (36%)
3	Rapide (29%)	Rapide (25%)	Rapide (31%)	Rend autonome ou libre (32%)
4	Rend autonome ou libre (27%)	Cher (21%)	Cher (27%)	Polluant (32%)
5	Cher (25%)	Rend autonome ou libre (20%)	Rend autonome ou libre (27%)	Rapide (28%)

Figure 20 - Adjectifs les plus cités, en pourcentage de répondants les ayant mentionnés

3. L'EQUIPEMENT EN DEUX-ROUES DES MENAGES

1,69 vélo par ménage

L'équipement en vélo des ménages du Grand Annecy est de 1,69 vélo par ménage, contre 1,51 dans le reste de la Haute-Savoie. Le nombre de vélos par ménage croît avec l'éloignement au centre, passant de 1,27 dans l'hypercentre à 2,14 dans les corridors et territoires ouverts.

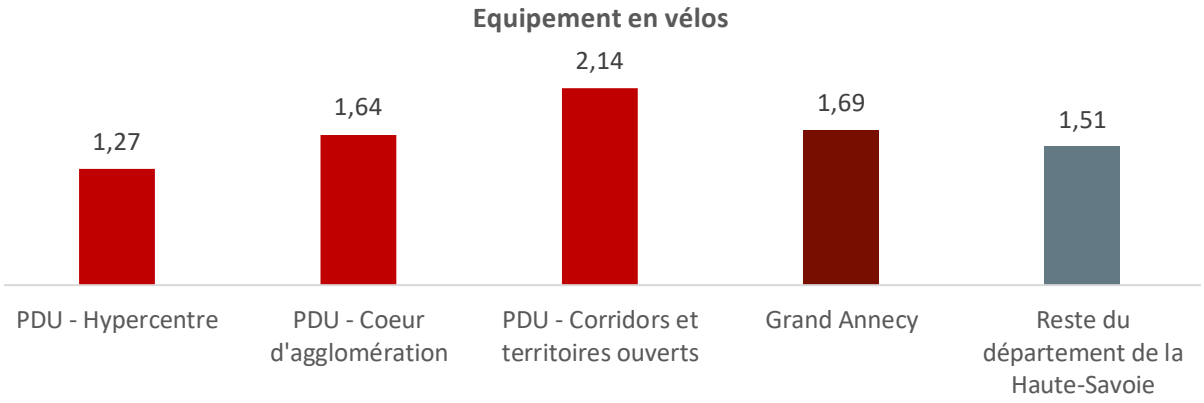


Figure 21 – Nombre moyen de vélos par ménage, en fonction du secteur de résidence, découpage PDU

Cette hausse de l'équipement moyen peut cependant être porté par la taille des ménages, plus grande en périphérie qu'au centre. Néanmoins, la part de ménages disposant d'au moins un vélo augmente avec la distance au centre, passant de 59 % dans l'hypercentre à 76 % dans les corridors et territoires ouverts.

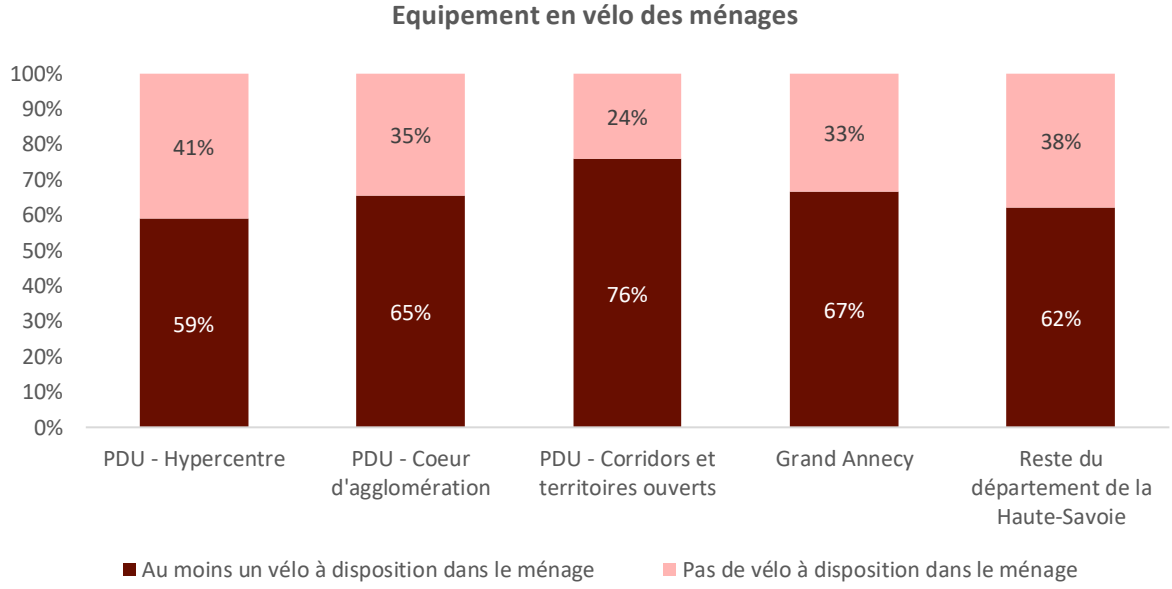


Figure 22 – Part de ménages disposant d'au moins un vélo, découpage PDU

Un mode plus utilisé dans le centre

Même si plus d'un ménage sur deux en est équipé, l'usage de la bicyclette reste exceptionnel. Aussi, plus de la moitié (55 %) des résidents du Grand Annecy n'utilisent jamais ce mode de transport.

L'équipement plus important en périphérie ne provoque pas en un usage plus fréquent. Au contraire, l'usage du vélo est plus fréquent dans l'hypercentre qu'en périphérie : seuls 49 % des résidents de l'hypercentre n'utilisent jamais ce mode, alors que c'est le cas de 54 % des résidents du cœur d'agglomération, et de 60 % des résidents des corridors et territoires ouverts. Ainsi, 7 % des habitants de l'hypercentre sont des utilisateurs quotidiens de la bicyclette.

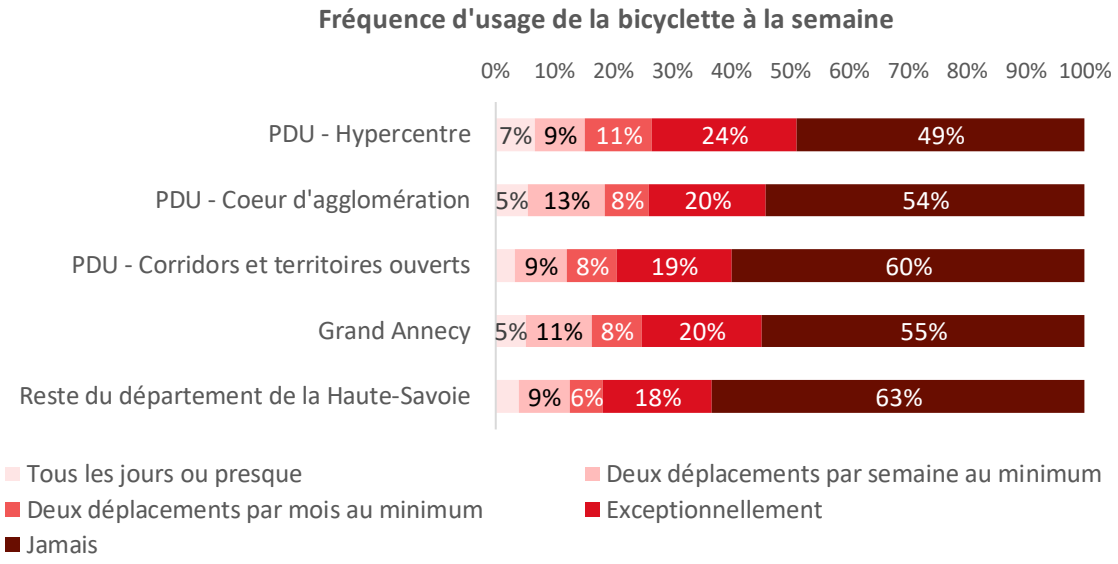


Figure 23 – Fréquence d'usage de la bicyclette, par secteur de résidence, découpage PDU

L'image du vélo

Bien que ce mode ne reste utilisé que de manière marginale, le vélo bénéficie d'une bonne image au sein du Grand Annecy. Sur les cinq adjectifs cités par le nombre le plus important de répondants, quatre sont positifs. Le seul adjective négatif, « dangereux », arrive en troisième position. L'image de ce mode varie d'une zone à l'autre : ainsi, l'adjectif « agréable » ne fait pas partie des cinq plus cités par les résidents du secteur cœur d'agglomération, tandis que l'aspect de loisir n'est associé au vélo que dans le secteur des corridors et territoires.

Rang	Grand Annecy	PDU 1 - Hypercentre	PDU 2 – Cœur d'agglomération	PDU 3 – Corridors et territoires ouverts
1	Ecologique (54%)	Ecologique (47%)	Ecologique (57%)	Sportif, sain (55%)
2	Sportif, sain (40%)	Pratique (41%)	Sportif, sain (38%)	Ecologique (53%)
3	Dangereux (27%)	Sportif, sain (33%)	Dangereux (29%)	Loisir (27%)
4	Pratique (24%)	Dangereux (31%)	Bon marché, économique (21%)	Dangereux (19%)
5	Bon marché, économique (20%)	Agréable (17%)	Pratique (21%)	Agréable (18%)

Figure 24 - Adjectifs les plus cités, en pourcentage de répondants les ayant mentionnés

Les raisons du non-usage du vélo

Parmi les usagers du vélo de plus de 16 ans, 78% déclarent avoir délaissé le vélo lors de la période d'enquête, mode qu'ils utilisent habituellement, à cause des intempéries. La deuxième raison d'abandon du vélo est la nécessité de transporter un chargement encombrant (bagages, courses) ; celle-ci a été citée par 42% des usagers du vélo du Grand Annecy. Enfin, la nuit décourage près d'un quart (23%) des usagers du vélo d'utiliser ce mode.

Interrogés sur les mesures qui faciliteraient l'usage du vélo, la moitié des non-usagers de ce mode cite la nécessité d'aménager des itinéraires cyclables dans les communes (53%) et entre les communes (50%). La mise en place de dispositifs permettant l'accès à un vélo à assistance électrique à un tarif avantageux est également mentionnée par 21% des répondants, cette part étant plus important en périphérie (30% dans le secteur des corridors et territoires ouverts) que dans l'hypercentre (12%).

0,16 deux-roues motorisé par ménage

L'équipement moyen en deux-roues motorisés varie de manière importante à l'échelle du territoire. Alors qu'il est très réduit en hypercentre (0,09 deux-roues motorisé par ménage), il atteint 0,25 dans les corridors et territoires ouverts.

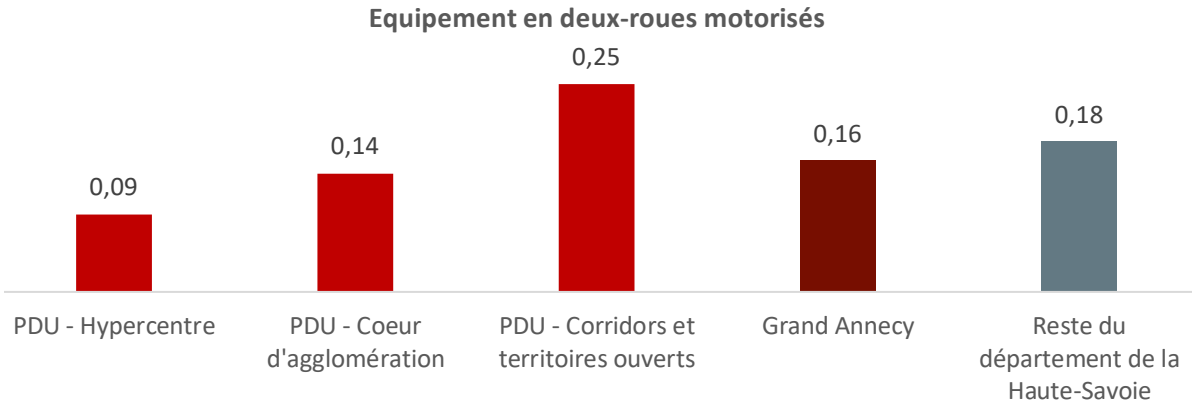
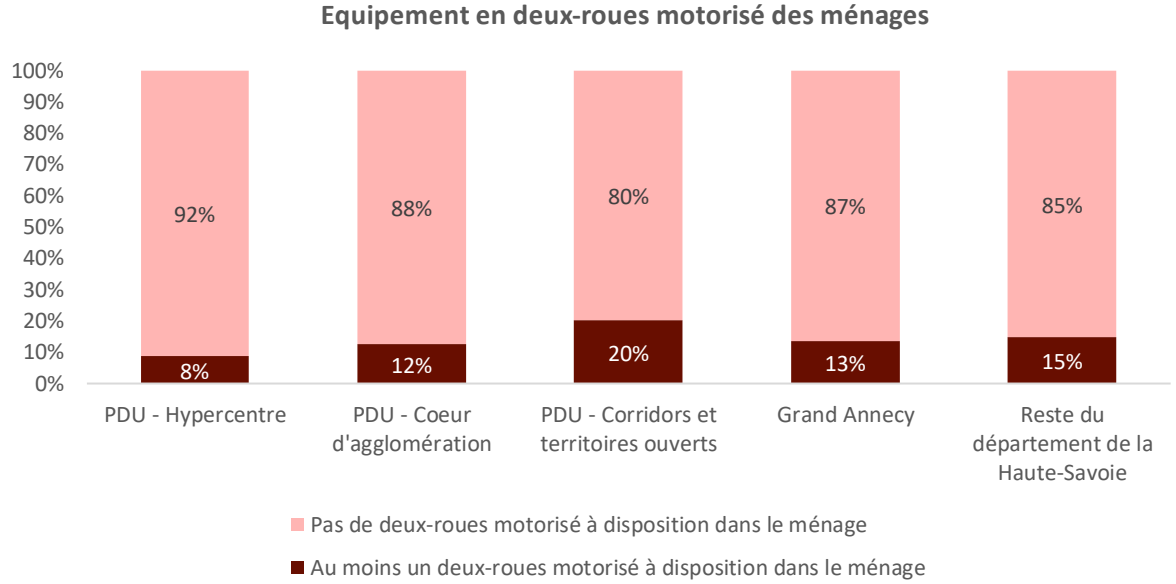


Figure 25 – Nombre moyen de deux-roues motorisés par ménage, en fonction du secteur de résidence, découpage PDU

De la même manière, la part de ménages équipés est plus important en périphérie que dans l'hypercentre : alors que seuls 8 % des ménages de l'hypercentre sont équipés d'au moins un deux-roues motorisé, c'est le cas de 20 % des ménages du secteur des corridors et territoires ouverts.



Un mode utilisé par une minorité d'habitants

L'usage du deux-roues motorisé est bien plus exceptionnel, et une très vaste majorité (9 %) des résidents du Grand Annecy n'y ont jamais recours, sans que ne puisse être observées de différences significatives entre le centre et la périphérie.

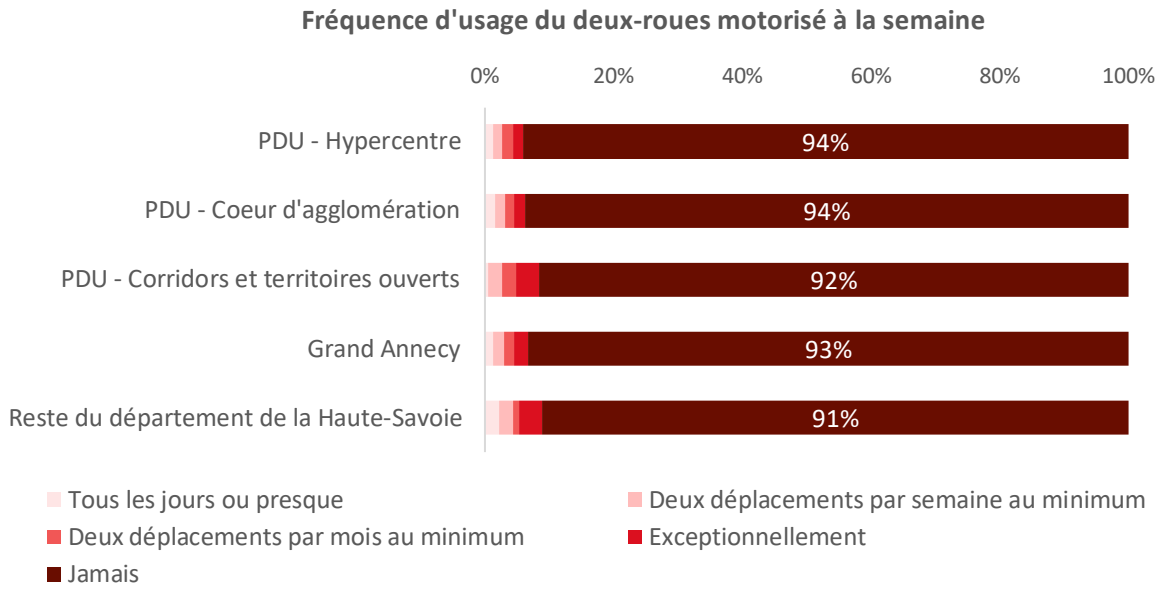
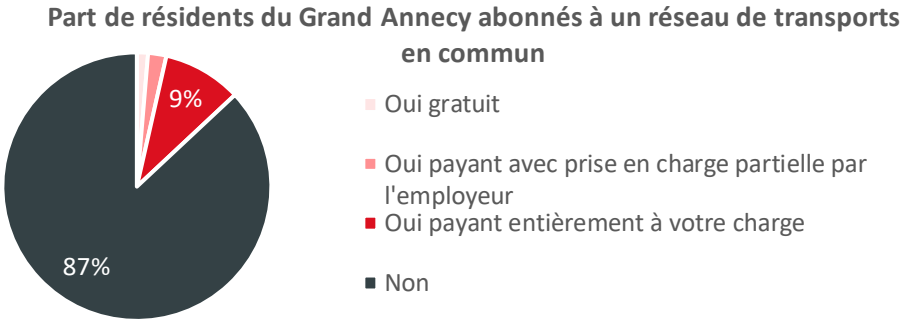


Figure 26 – Fréquence d'usage du deux-roues motorisé, par secteur de résidence, découpage PDU

4. L'ABONNEMENT AUX TRANSPORTS EN COMMUN

13 % des résidents du Grand Annecy sont abonnés aux transports en commun

87 % des résidents du Grand Annecy ne disposent pas d'un abonnement aux transports publics, soit une proportion identique à celle du reste du département.



C'est au sein du secteur Annecy historique, où se concentrent les lignes de transport, que la part d'abonnés aux transports en commun est la plus importante : 17 %, dont 11 % qui disposent d'un abonnement payant entièrement à leur charge.

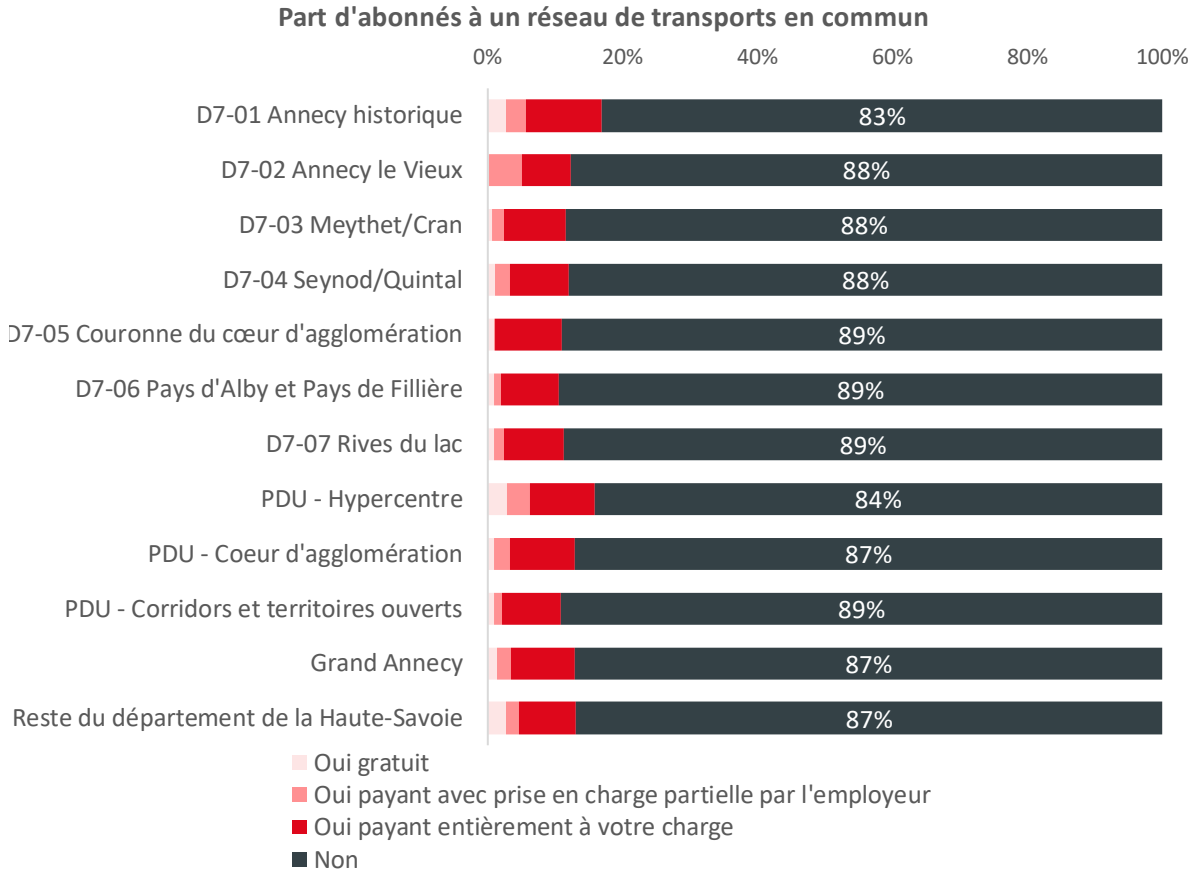


Figure 27 – Part d'abonnés à un réseau de transports en commun par secteur de résidence, découpages PDU et D7

Les abonnés aux transports en commun sont principalement des scolaires et étudiants

L'abonnement aux transports en commun est le plus répandu parmi les étudiants (49 % d'abonnés) et les scolaires jusqu'au bac (36 % d'abonnés). Parmi eux, la majorité prennent cet abonnement entièrement à leur charge.

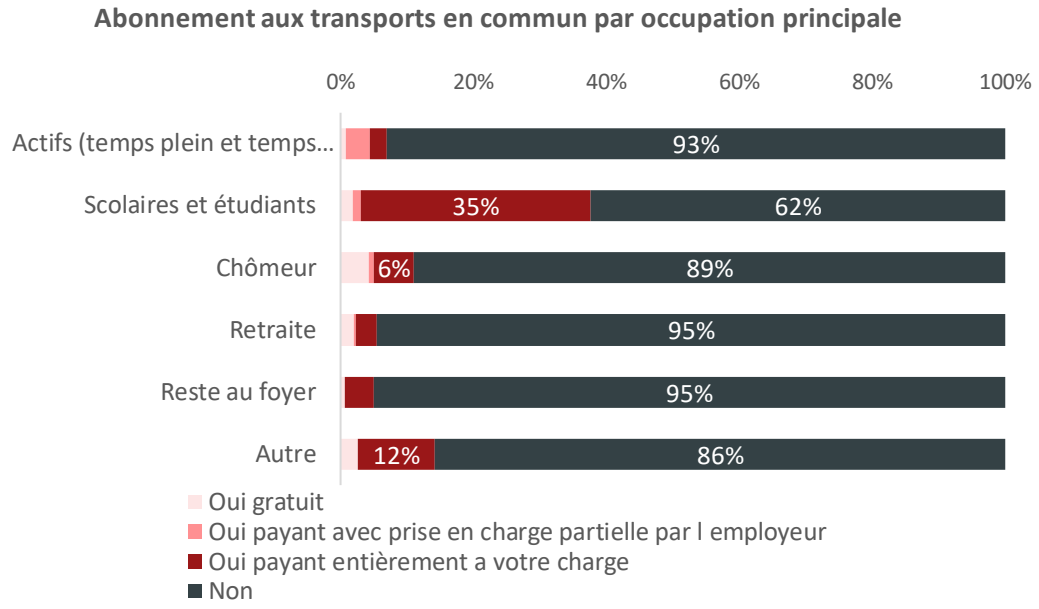


Figure 28 – Abonnement aux transports en commun par occupation principale, parmi les résidents du Grand Annecy

7,6 % des actifs abonnés aux transports en commun

92 % des actifs du Grand Annecy ne sont pas abonnés aux transports en commun, une part proche de celle observée pour le reste de la Haute-Savoie (91 %).

La part d'actifs disposant d'un abonnement payant avec prise en charge partielle par l'employeur est néanmoins légèrement plus importante au sein du Grand Annecy (4 %) que sur le reste du territoire de la Haute-Savoie (2 %).

L'usage régulier des transports en commun n'est répandu que dans l'hypercentre de l'agglomération, mieux desservi par le réseau. Plus de la moitié des résidents du Grand Annecy n'utilisent jamais ce mode. Cette part atteint néanmoins plus des trois quarts dans le reste du département de la Haute-Savoie.

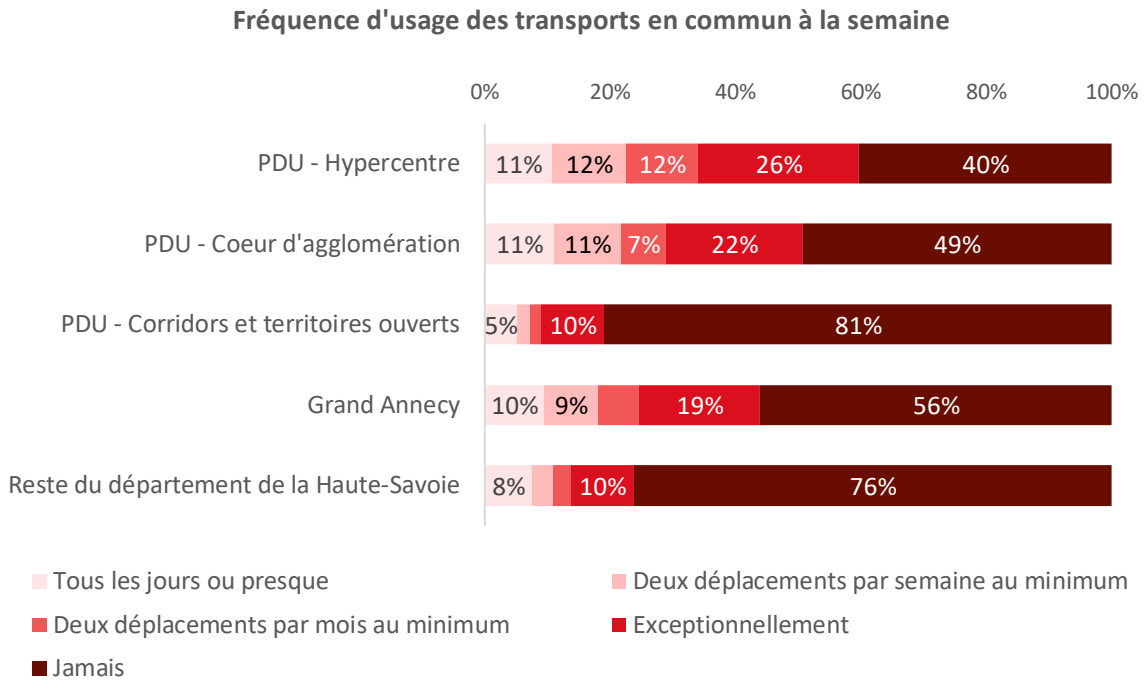


Figure 29 – Fréquence d'usage des transports en commun, par secteur de résidence, découpage PDU

Raisons du non-usage des transports régionaux

Interrogés sur les principales raisons pour lesquelles ils n'utilisent pas les transports régionaux, les résidents non-usagers des transports en commun du Grand Annecy citent principalement (1) l'absence de gare à proximité (16%), (2) la préférence de la voiture par goût (15%), (3) le fait que les horaires des transports régionaux ne leur conviennent pas (12%) ; (4) les prix des transports régionaux trop élevés (11%) ; (5) Des temps de parcours trop longs (11%).

Des différences peuvent être observées d'un secteur à l'autre : l'absence de gare à proximité est massivement citée par les résidents du secteur corridors et territoires ouverts (46%). L'usage de la voiture par goût est la raison la plus citée par les résidents de l'hypercentre (23%), et les prix trop élevés par les résidents du cœur d'agglomérations (15%). Parmi les résidents du secteur corridors et territoires ouverts, le besoin de la voiture la journée est cité en deuxième position (14%), alors qu'il ne faisait pas partie des 5 raisons les plus citées sur les autres territoires.

Rang	Grand Annecy	PDU 1 - Hypercentre	PDU 2 – Cœur d'agglomération	PDU 3 – Corridors et territoires ouverts
1	Pas de gare à proximité (16%)	Je préfère la voiture par goût (23%)	Les prix sont trop chers (15%)	Pas de gare à proximité (46%)
2	Je préfère la voiture par goût (15%)	Les temps de parcours sont trop longs (14%)	Je préfère la voiture par goût (14%)	J'ai besoin de la voiture la journée (14%)
3	Les horaires ne me conviennent pas (12%)	Les horaires ne me conviennent pas (10%)	Je n'ai jamais eu l'idée de prendre le train (12%)	Je préfère la voiture par goût (13%)
4	Les prix sont trop chers (11%)	Les prix sont trop chers (9%)	Les horaires ne me conviennent pas (12%)	Les horaires ne me conviennent pas (12%)
5	Temps de parcours trop long (11%)	Les transports régionaux ne sont pas assez fréquents (9%)	Les temps de parcours sont trop longs (11%)	Les temps de parcours sont trop longs (9%)

Figure 30 - Raisons les plus citées, en pourcentage de répondants les ayant mentionnées. Le classement a été effectué en excluant la réponse "Autres raisons"

Les moins de 18 ans sont les plus nombreux à utiliser régulièrement les transports en commun. Plus d'un quart d'entre eux (26 %) utilisent ce mode de transport tous les jours ou presque. L'usage quotidien des transports en commun diminue avec l'âge, bien qu'un usage plus occasionnel réapparaisse après 55 ans.

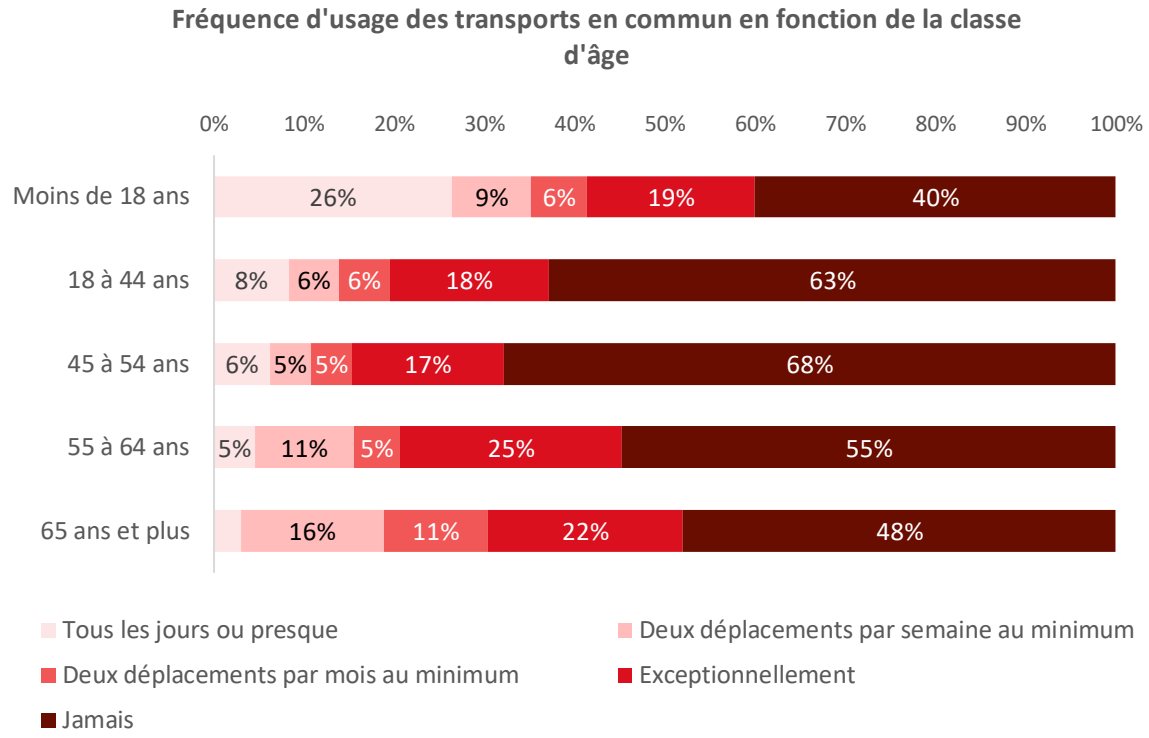


Figure 31 – Fréquence d'usage des transports en commun, par classe d'âge et par secteur de résidence

L'image des transports en commun

Malgré un taux d'abonnement et un usage limité, les transports en commun bénéficient d'une bonne image au sein du territoire. Sur les cinq adjectifs les plus cités par les résidents du Grand Annecy, quatre sont positifs. Cette image se dégrade néanmoins avec la distance au centre : si elle est très largement positive dans l'hypercentre, l'adjectif "Indispensable" arrivant en 4e position, elle se dégrade dans le cœur d'agglomération et dans les corridors et territoires ouverts, avec une progression de l'adjectif "contraignant". Dans le secteur des corridors et territoires ouverts, l'adjectif contraignant devient le plus cité.

Rang	Grand Annecy	PDU 1 - Hypercentre	PDU 2 – Cœur d'agglomération	PDU 3 – Corridors et territoires ouverts
1	Pratique (39%)	Pratique (45%)	Pratique (41%)	Contraignant (31%)
2	Ecologique (33%)	Ecologique (36%)	Ecologique (33%)	Ecologique (27%)
3	Bon marché, économique (20%)	Utile (21%)	Bon marché, économique (20%)	Pratique (24%)
4	Contraignant (19%)	Indispensable, vital, nécessaire (18%)	Contraignant (19%)	Bon marché, économique (23%)
5	Utile (19%)	Bon marché, économique (16%)	Utile (17%)	Utile (22%)

Figure 32 -Adjectifs les plus cités, en pourcentage de répondants les ayant mentionnés

La marche : le mode de déplacement du quotidien dans le Grand Annecy

La marche est le mode de déplacement du quotidien. Plus de la moitié (57 %) des résidents du Grand Annecy se déplacent tous les jours ou presque à pied pour un déplacement complet, une part supérieure à celle mesurée pour le reste du département de la Haute-Savoie (45 %).

La pratique de la marche est particulièrement répandue dans l'hypercentre : plus des trois quarts (78 %) des résidents de ce secteur ont recours à la marche tous les jours ou presque, quand cette proportion n'atteint que 39 % dans les corridors et territoires ouverts.

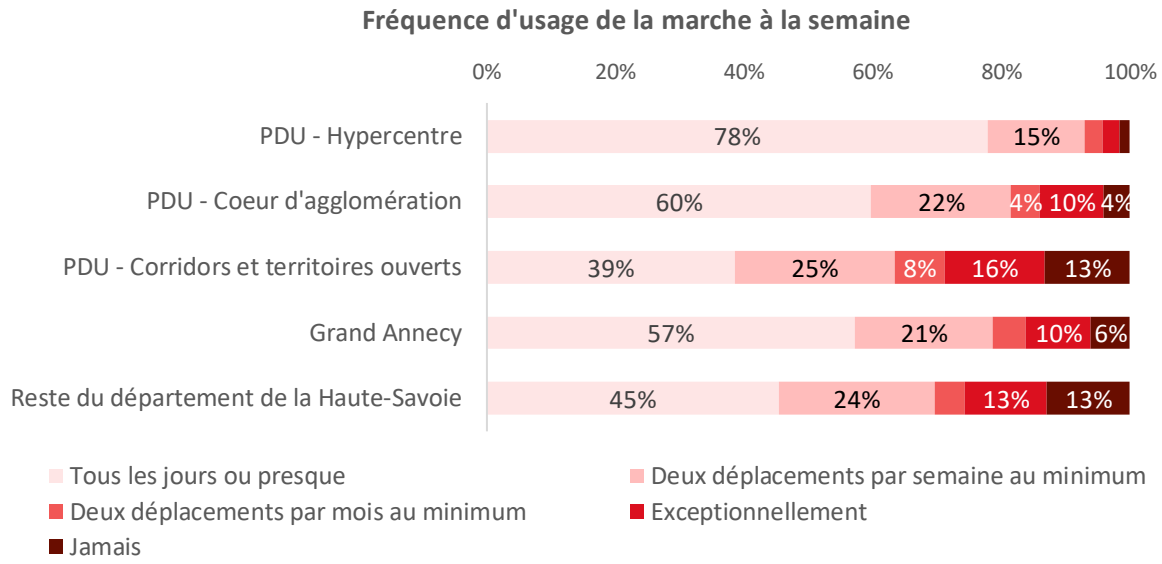


Figure 33 – Fréquence d'usage de la marche, selon le secteur de résidence, découpage PDU

Partie 3 :
La mobilité des habitants

176 121 personnes âgées de 5 ans et plus réalisent 684 778 déplacements un jour moyen de semaine.

Si des variations peuvent être observées entre les secteurs de résidence – avec une mobilité individuelle nettement supérieure sur les secteurs « Rives du Lac » et « Seynod/Quintal », ces variations ne répondent pas à une logique de distance au centre de l'agglomération.

Chiffres clés

3,9 déplacements par jour et par personne.

91 % de personnes mobiles, réalisant en moyenne 4,3 déplacements par jour et par personne.

Les 35-44 ans réalisent jusqu'à 5,2 déplacements par personne et par jour moyen de semaine.

1. LA MOBILITE INDIVIDUELLE

Comment est calculée la mobilité ?

Un déplacement est défini comme le mouvement réalisé entre deux lieux distincts, dans le but de réaliser une activité. Il est alors caractérisé notamment par un lieu de départ (« Origine »), un lieu d'arrivée (« Destination »), une activité antérieure au déplacement (« Motif à l'origine »), une activité postérieure au déplacement (« Motif à destination »), et un mode principal de transport.

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.

3,9 déplacements par jour et par personne

Toutes personnes de 5 ans et plus

Les résidents du Grand Annecy réalisent en moyenne 3,9 déplacements par jour et par personne, une moyenne inférieure à celle mesurée pour le reste du département de la Haute-Savoie (4,2). Les résidents du secteur Seynod/Quintal sont les plus mobiles, avec 4,4 déplacements par jour et par personne. En cumulé, il n'existe néanmoins que des différences négligeables entre les trois territoires du découpage PDU.

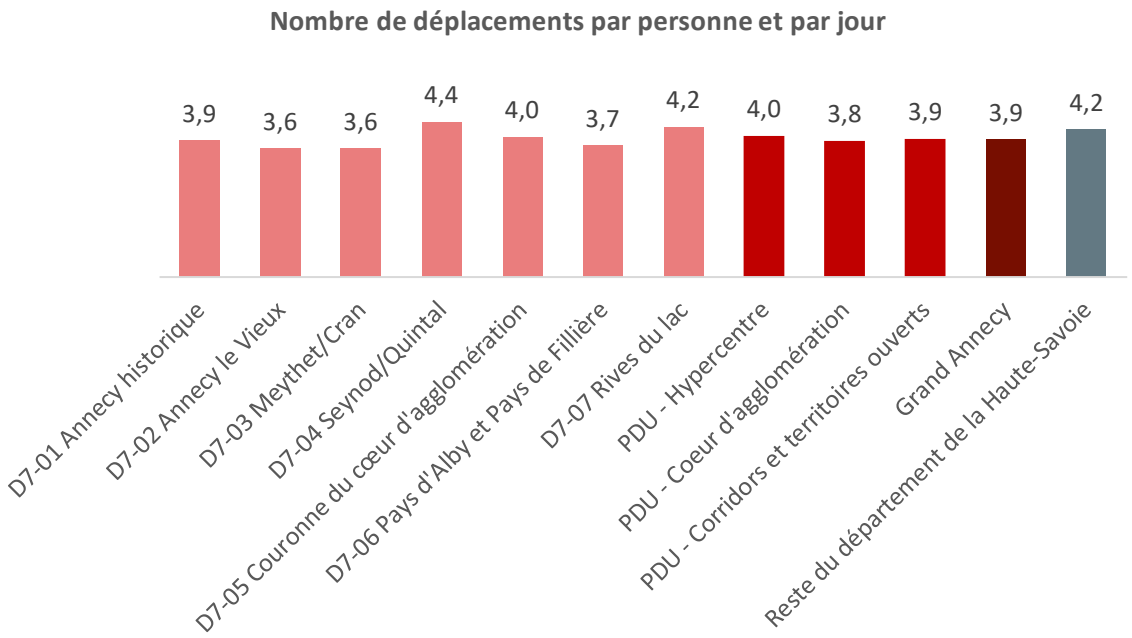
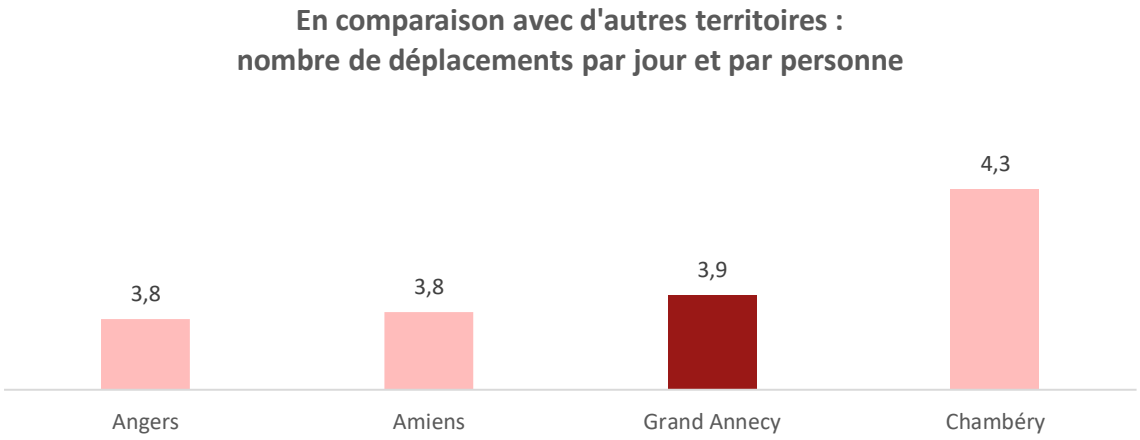


Figure 34 – Nombre de déplacements par personne et par jour, par secteur de résidence, découpage PDU et D7

La comparaison avec d'autres territoires montre que les résidents du Grand Annecy présentent une mobilité individuelle proche de celle des résidents de l'agglomération d'Angers ou d'Amiens, mais inférieure à celle des résidents de l'agglomération de Chambéry.



Sources : EMD Angers Pays de Loire 2012, EMD Grand Amienois 2012, EDGT Métropole Savoie 2007, EDGT Haute-Savoie 2015-2017

Figure 35 - Mobilité quotidienne - comparaison

Personnes mobiles de 5 ans et plus

91 % des résidents du Grand Annecy sont mobiles (se sont déplacés la veille du jour de l'enquête), une part légèrement inférieure à celle mesurée dans le reste du département de la Haute-Savoie (93 %). Les personnes mobiles résidant dans le Grand Annecy réalisent alors en moyenne 4,3 déplacements par jour et personne. Encore une fois, les différences observables entre secteurs ne traduisent pas une logique de différenciation entre centre et périphérie

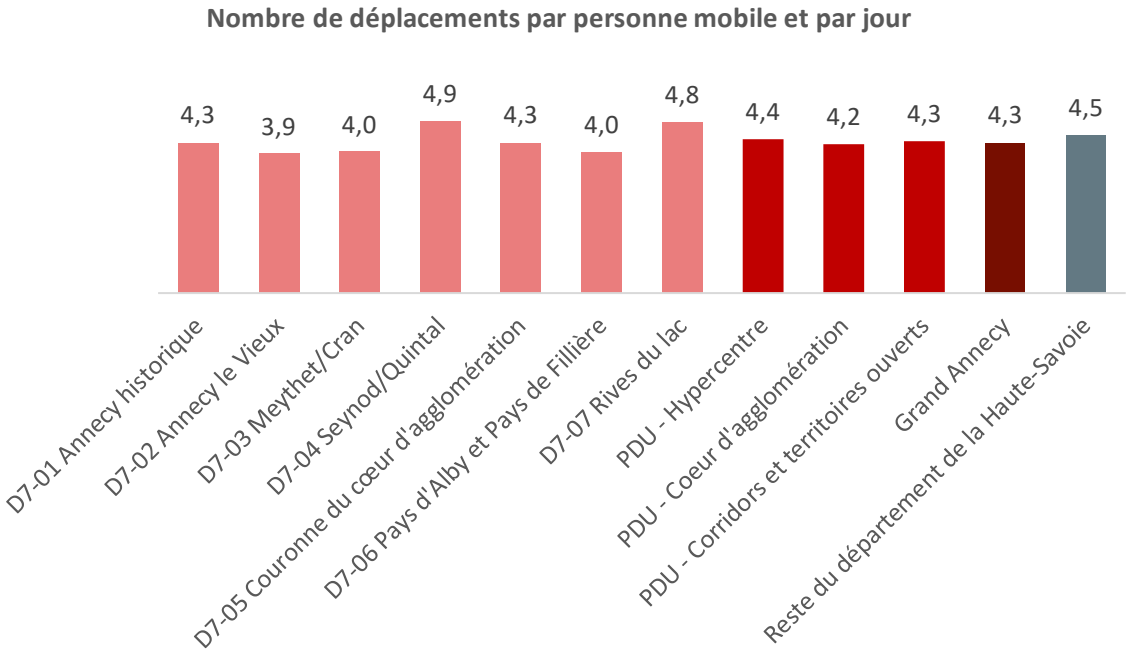
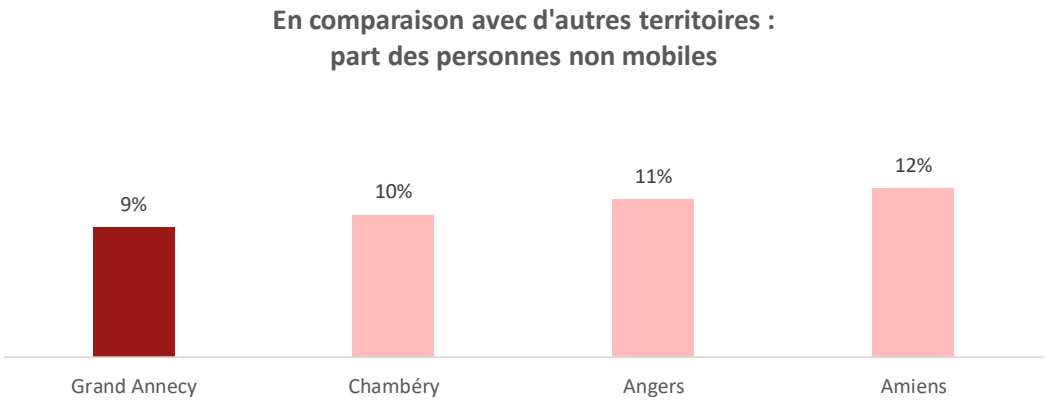


Figure 36 – Nombre de déplacements par personne mobile et par jour, par secteur de résidence, découpages PDU et D7

La comparaison avec d'autres territoires montre que les résidents du Grand Annecy présentent une part de la population immobile nettement inférieure à celle mesurée sur les agglomérations d'Angers, d'Amiens et de Chambéry.



Sources : EMD Angers Pays de Loire 2012, EMD Grand Amienois 2012, EDGT Métropole Savoie 2007, EDGT Haute-Savoie 2015-2017

Figure 37 -Part des personnes non mobiles - comparaison

Volume et parts de déplacements totaux par jour des différents secteurs

Une grande partie des déplacements réalisés chaque jour (27 %) est composée de déplacements réalisés par les résidents du secteur d'Annecy Historique, soit 183 378 déplacements.

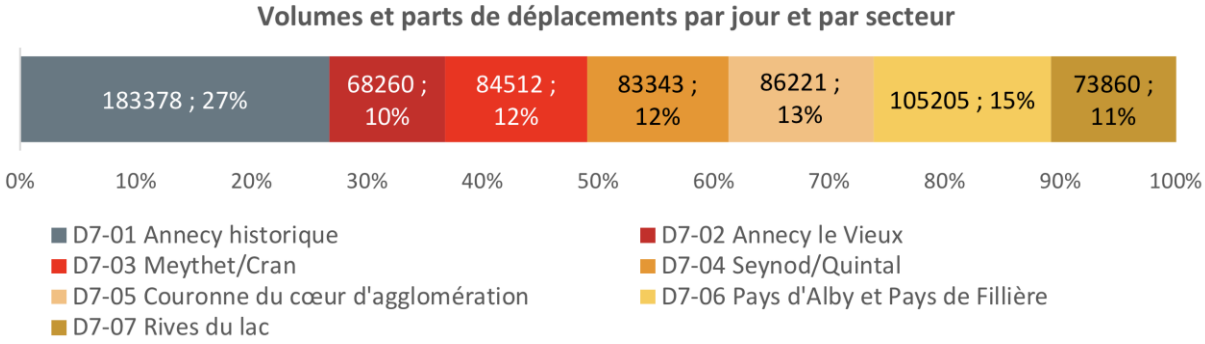


Figure 38 – Volumes et parts de déplacements par jour et par secteur de résidence, découpage D7

2. MOBILITE INDIVIDUELLE ET PROFIL SOCIO-ECONOMIQUE

A l'échelle du Grand Annecy, nous pouvons remarquer que les déterminants socio-économiques influencent le nombre de déplacements par personne mobile. Si la différence selon le genre est faible (4,2 déplacements pour les hommes contre 4,3 pour les femmes), l'âge et l'occupation principale joue un rôle déterminant.

Aussi, le nombre de déplacements par jour et par personne mobile croît fortement avec l'avancée en âge, passant de 3,5 pour les moins de 18 ans à 5,2 pour les 35-44 ans, avant de diminuer progressivement pour atteindre 4 déplacements chez les 65 ans et plus.

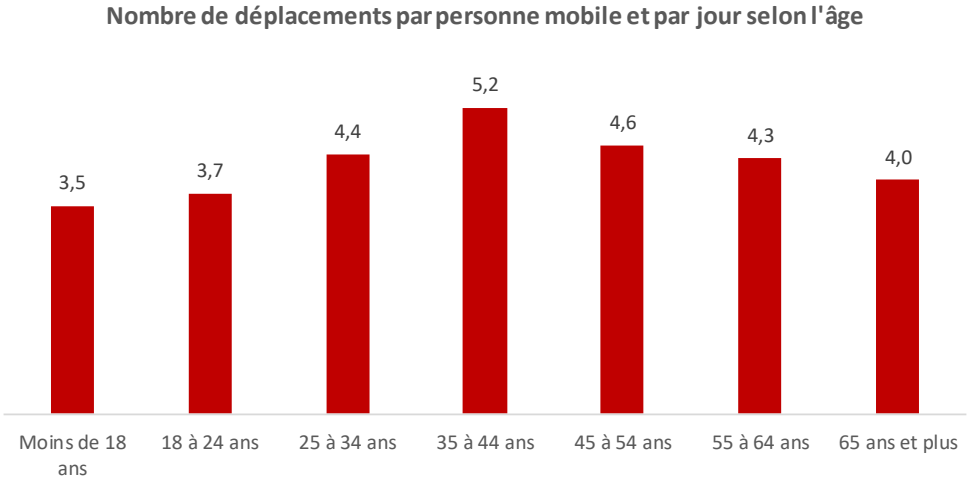


Figure 39 - Nombre de déplacements par personne mobile et par jour selon l'âge

Ce sont alors les personnes au foyer qui, lorsqu'elles sortent de chez elles, sont les plus mobiles et réalisent 5,3 déplacements par jour. Les actifs font parties des populations les plus mobiles, avec 4,5 déplacements par jour pour les actifs à temps plein, et jusqu'à 5,1 déplacement par jour pour les actifs à temps partiel. Les actifs à temps partiel combinent généralement chaque jour des déplacements liés au travail et d'autres déplacements contraints (accompagnement, courses alimentaires, etc.).

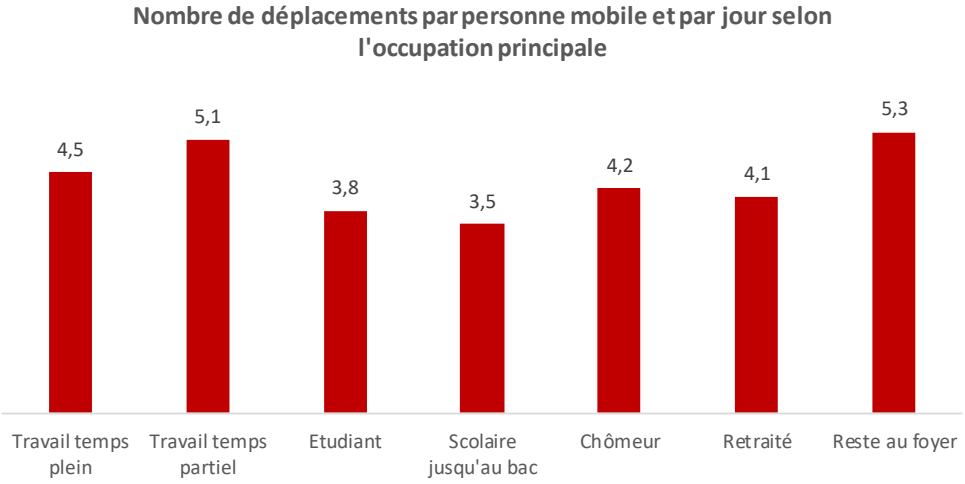
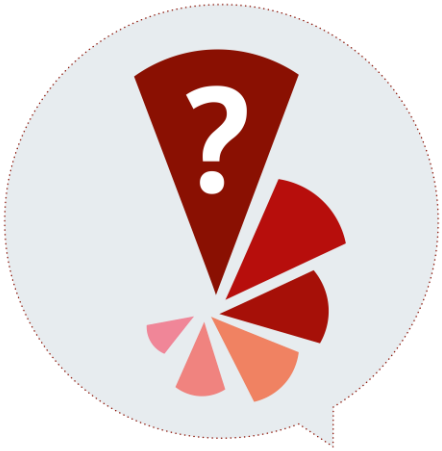


Figure 40 - Nombre de déplacements par personne mobile et par jour selon l'occupation principale



Partie 4 : Les motifs des déplacements

684 778 déplacements répartis en 7 motifs à destination : domicile, travail, formation, achats et services, accompagnement, loisirs, autres.

Les motifs de déplacements varient fortement selon le statut du répondant (selon le genre, mais surtout selon l'âge et l'occupation principale).

Chiffres clés

38 % des déplacements sont des retours à domicile. On compte autant de déplacements à destination du travail que vers des lieux achats et services (16 %)

34,5 % des déplacements pour motif à destination travail débutent avant 8h

18 % des déplacements réalisés pour les motifs combinés domicile-achats, une part nettement supérieure au reste de la Haute-Savoie

1. REPARTITION DES DEPLACEMENTS PAR MOTIFS A DESTINATION

Les déplacements sont réalisés dans le but de participer à une activité. Cette activité constitue le motif « à destination » du déplacement.

Aussi, les résidents du Grand Annecy réalisent 38 % de leur déplacement dans le but de rentrer à leur domicile. Les principaux autres motifs de déplacements sont le motif « travail », à part égale avec le motif « achats et loisirs » (16 % des déplacements).

Viennent ensuite les déplacements entrepris en vue de la réalisation d'une activité de loisirs (13 %) et les déplacements pour motif « accompagnement » (10 %). Ces derniers ont la spécificité d'avoir pour unique objectif de permettre à une autre personne (très souvent des enfants, mais également un conjoint, un autre parent, un voisin, etc.) de se déplacer.

Notons enfin que 6 % des déplacements des résidents du Grand Annecy ont pour motif à destination la « formation » (se rendre à l'école, au lycée ou à l'université).

Néanmoins, tous les résidents du Grand Annecy ne se déplacent pas pour les mêmes motifs. Différents facteurs socio-économiques et territoriaux peuvent grandement modifier cette répartition.

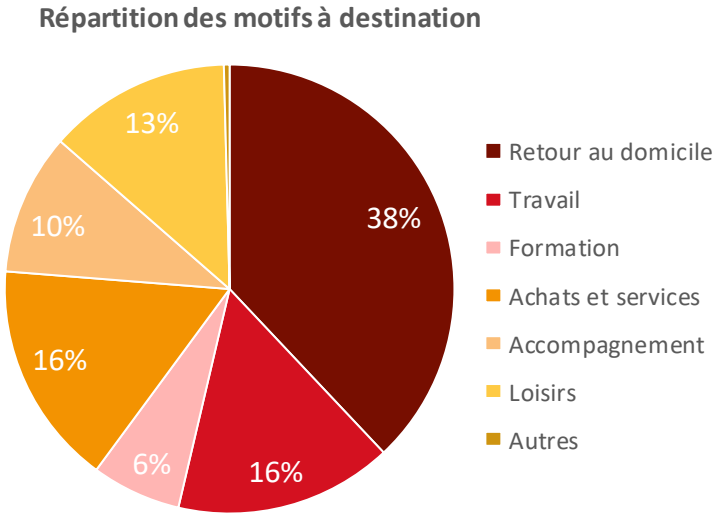


Figure 41 - Répartition des motifs à destination des déplacements des résidents du Grand Annecy

Des différences de genre dans la répartition des motifs

Les répartitions par motifs de déplacement chez les hommes et les femmes du Grand Annecy ne diffère pas grandement des répartitions observables chez leurs homologues du reste de la Haute-Savoie.

Dans les deux cas, des différences selon le genre peuvent être observées. Le poids du motif d'accompagnement parmi l'ensemble des motifs de déplacement est nettement plus élevé chez les femmes que chez les hommes (12 % contre 8 % dans le Grand Annecy). De même, le poids du motif « achats et services » apparait supérieur chez les femmes que chez les hommes

(18 % contre 14 %). A l'inverse, la part des déplacements à destination du travail est plus faible chez les résidentes du Grand Annecy que chez leurs homologues masculins (13 % contre 18 %).

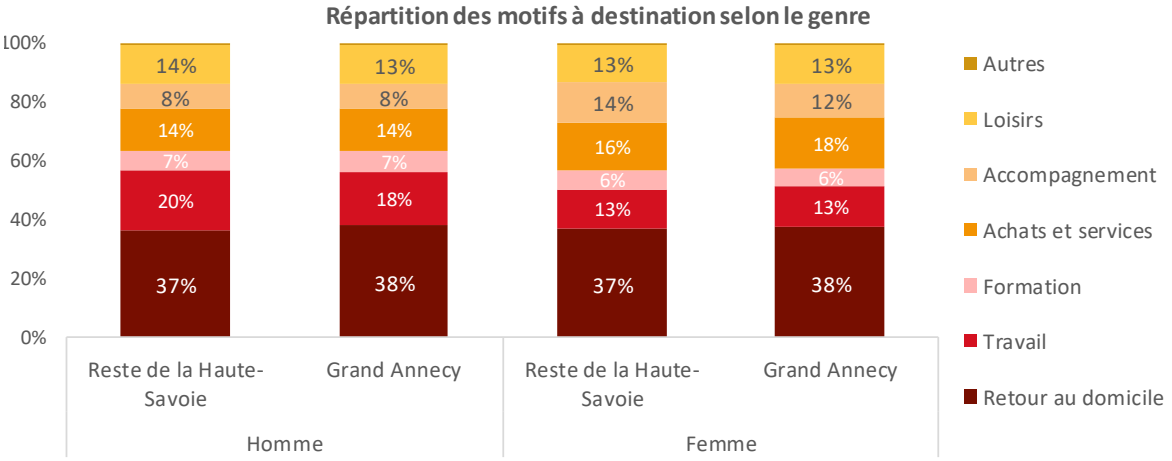


Figure 42 - Répartition des motifs à destination selon le genre dans le Grand Annecy et pour le reste de la Haute-Savoie

Au sein du Grand Annecy, les différences entre hommes et femmes se maintiennent quelle que soit le territoire de résidence. A noter que ces différences apparaissent légèrement plus importantes pour les résidents des corridors et territoires ouverts.

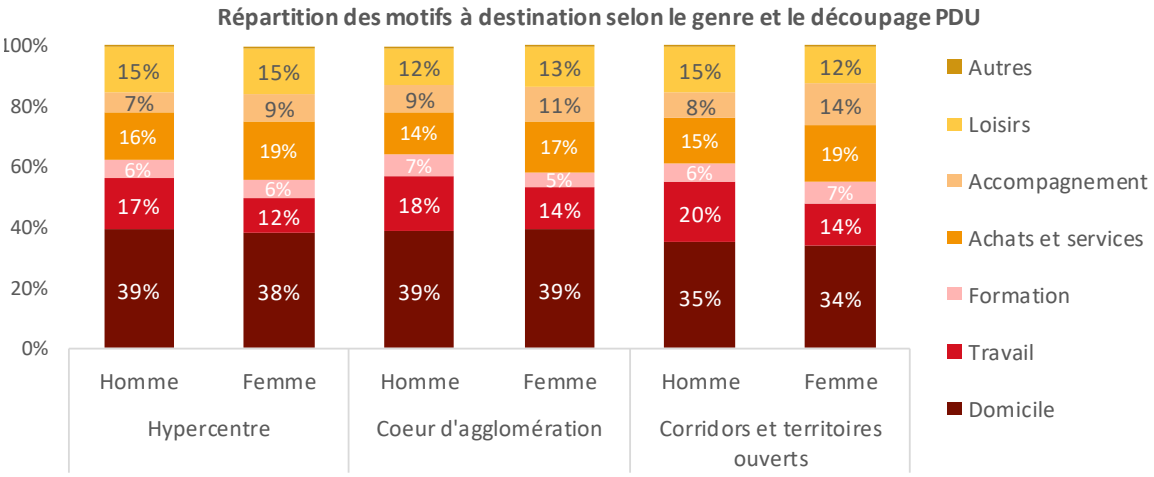


Figure 43 - Répartition des motifs à destination selon le genre (Découpage PDU)

D'importantes différences selon l'âge

Les motifs de déplacements sont fortement corrélés à l'âge des individus mobiles. Naturellement, le motif « formation » est particulièrement présent chez les moins de 18 ans (37 % dans le Grand Annecy). Ce motif se maintient pour la tranche d'âge des 18-24 ans (13 %), avant de disparaitre pour les catégories d'âges plus élevés. Le motif « travail » apparait de manière significative à partir de la catégorie des 18-24 ans (15 %), progresse pour atteindre 28 % de l'ensemble des déplacements chez les 45-54 ans, avant de diminuer en poids relative jusqu'à devenir marginal chez les 65 ans et plus. Pour ces derniers, un tiers de l'ensemble des

déplacements sont réalisés pour motifs d'achats et de services et un cinquième pour des motifs de loisirs, soit des proportions plus importantes que l'ensemble des autres catégories.

Notons enfin que le motif d'accompagnement est maximal chez les 35-44 ans (ayant plus fréquemment des enfants à charge) pour qui il représente un déplacement sur cinq (21 %).

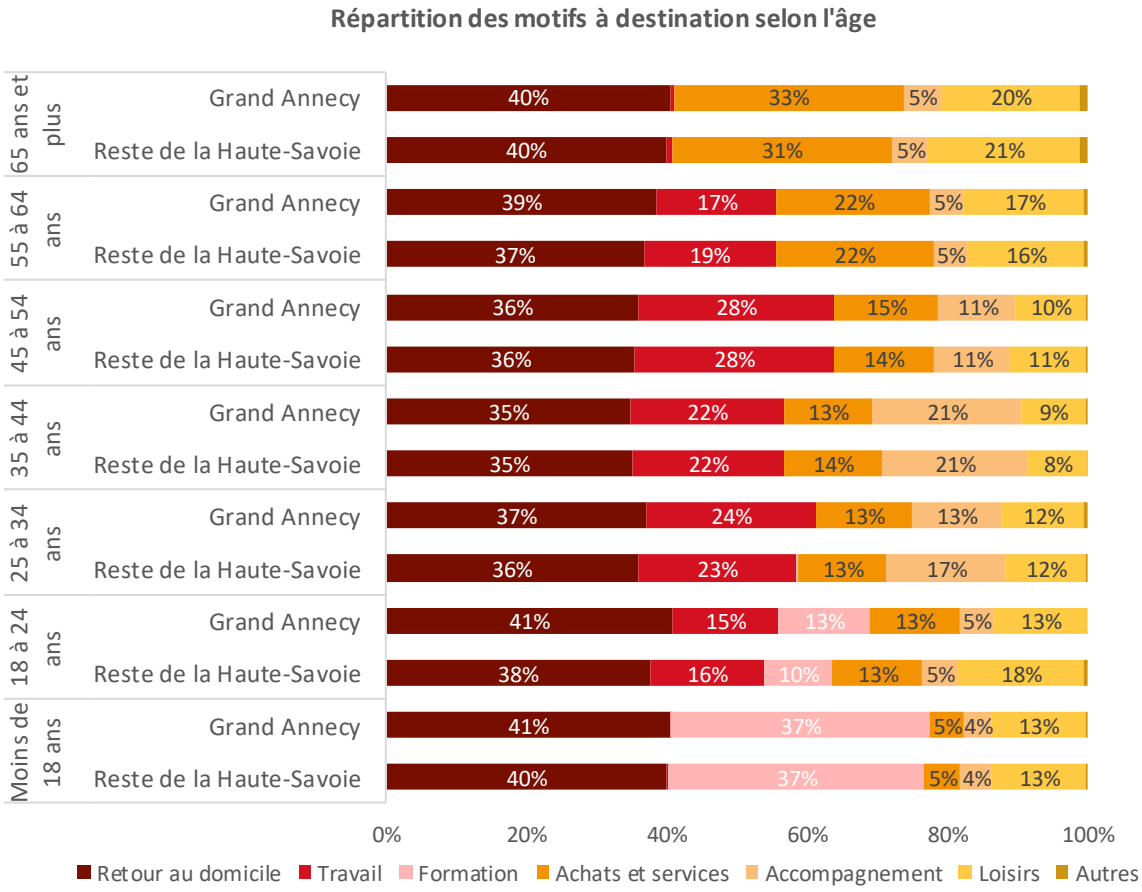
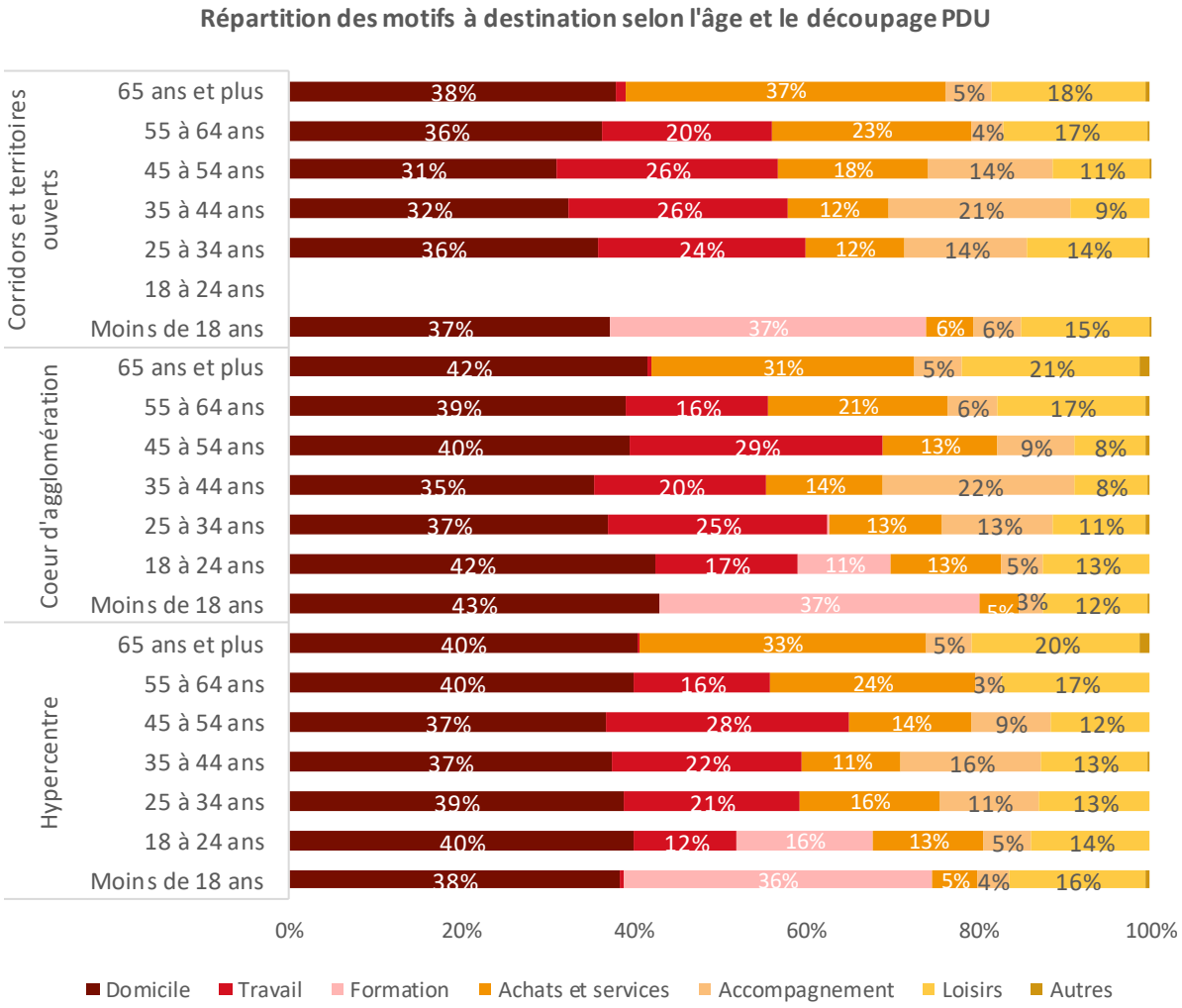


Figure 44 - Répartition des motifs à destination selon l'âge dans le Grand Annecy et pour le reste de la Haute-Savoie

Peu de différences dans la répartition des motifs selon l'âge et la zone de résidence peuvent être relevées. Notons néanmoins que les résidents de l'hypercentre, en particulier ceux de la tranche d'âge la plus concernées (35-44 ans) consacrent moins de déplacements à l'accompagnement (16 % contre 21 à 22 % dans les territoires périphériques), certainement en raison d'une plus grande autonomie des enfants de l'hypercentre (déplacements de courte distance réalisables à pied plutôt qu'en voiture).



La catégorie des 18-24 ans résidant dans les corridors et territoires ouverts n'est pas représentée en raison d'effectifs insuffisants

Figure 45 - Répartition des motifs à destination selon l'âge (Découpage PDU)

L'occupation principale comme déterminant majeur de la répartition des motifs de déplacement

L'occupation principale des individus détermine fortement la répartition des déplacements selon le motif. De manière logique, les déplacements pour motif « formation » constitue une très grande part des déplacements des scolaires (37 %) et des étudiants (29 %) et disparaissent pour les autres catégories. De même, les déplacements à destination du travail, marginaux pour les étudiants, représentent 30 % des déplacements des actifs à temps plein et 19 % des actifs à temps partiel. Pour ces derniers, la part des déplacements liés pour motif « achats et loisirs » (16 %) et pour motif « accompagnements » (18 %) est bien supérieure que pour les actifs à temps plein (respectivement 12 % et 11 %). Le poids de l'accompagnement est maximal chez les personnes au foyer (26 %) et celle des achats chez les retraités (32 %). Notons également que c'est chez les retraités que la poids des déplacements à destination de loisirs est maximal (21 %). Dans l'ensemble, les comportements des résidents du Grand Annecy ne diffèrent pas, pour chaque catégorie de population, des comportements du reste des habitants de la Haute-Savoie.

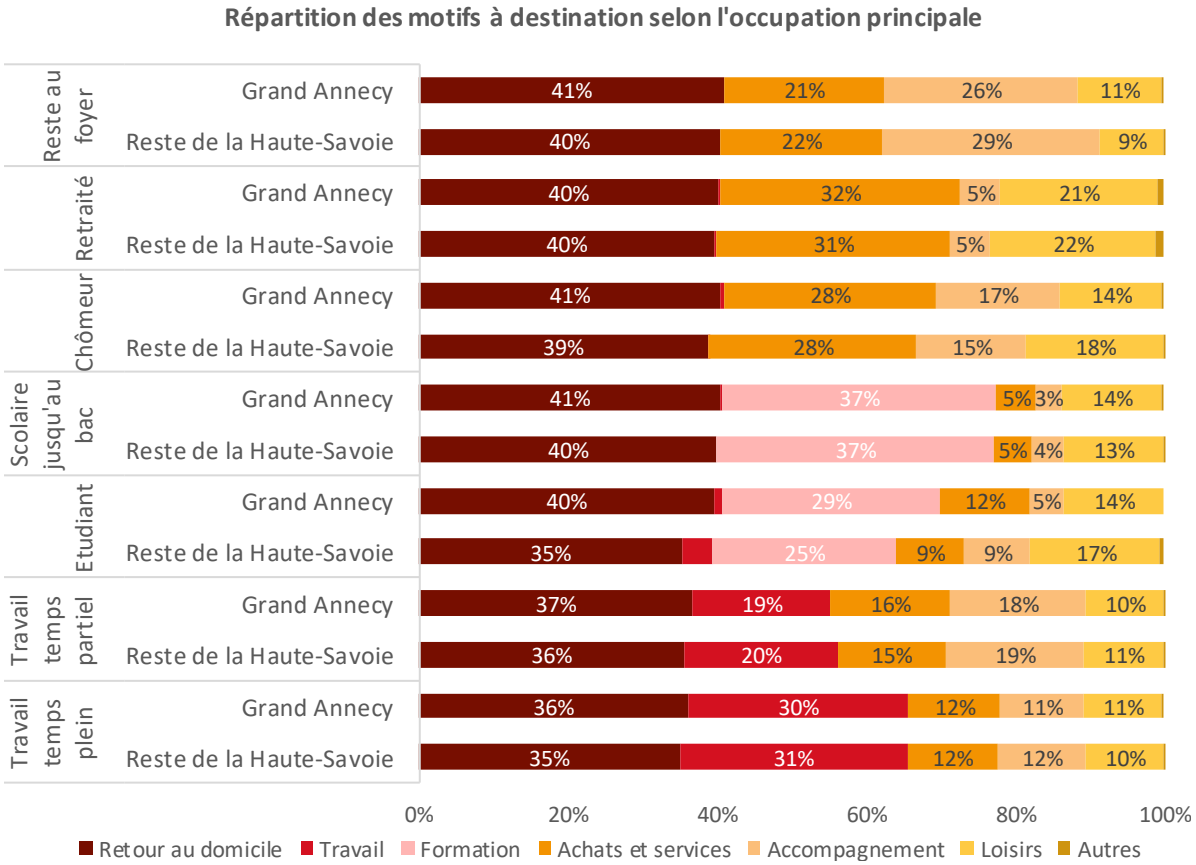


Figure 46 - Répartition des motifs à destination selon l'occupation principale

De même, peu de différences sont observables entre les différents territoires qui composent le Grand Annecy : l'occupation principale prédomine sur le lieu de résidence du point de vue de la composition des motifs de déplacements. Notons néanmoins que les actifs à temps plein

de l'hypercentre consacrent une plus faible part de leurs déplacements à l'accompagnement (6 % contre respectivement 11 % et 13 % pour les résidents du cœur d'agglomération et des corridors et territoires ouverts), en raison certainement d'une plus grande autonomie de leurs enfants pour leurs propres déplacements. Ce constat diffère néanmoins pour les actifs à temps partiel pour lesquels le poids de l'accompagnement ne varie pas selon le lieu de résidence.

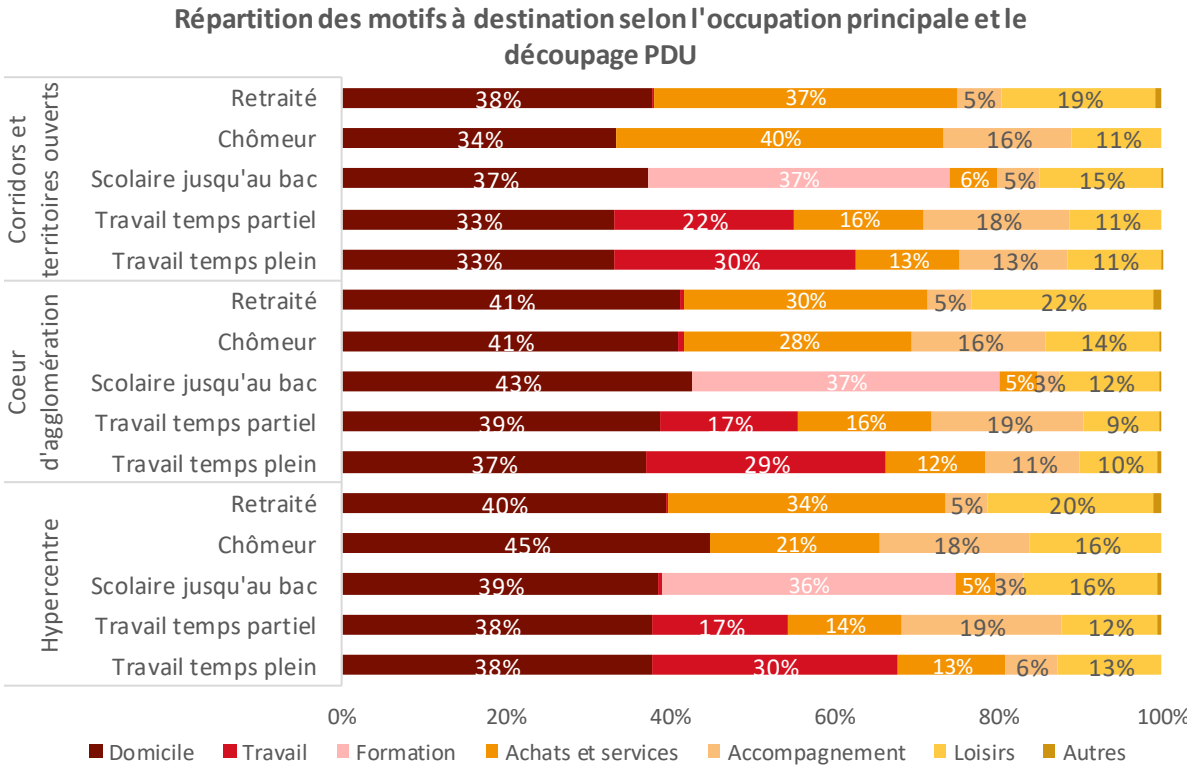


Figure 47 - Répartition des motifs à destination selon l'occupation principale (découpage PDU)

Peu d'influence de la catégorie socio-professionnelle sur la répartition des motifs

Hormis l'appartenance à la catégorie des élèves et étudiants qui influence fort logiquement le poids des motifs « travail » et « formation », peu de différences dans la composition des motifs de déplacements sont observables entre les différentes catégories socio-professionnelles à l'échelle du Grand Annecy.

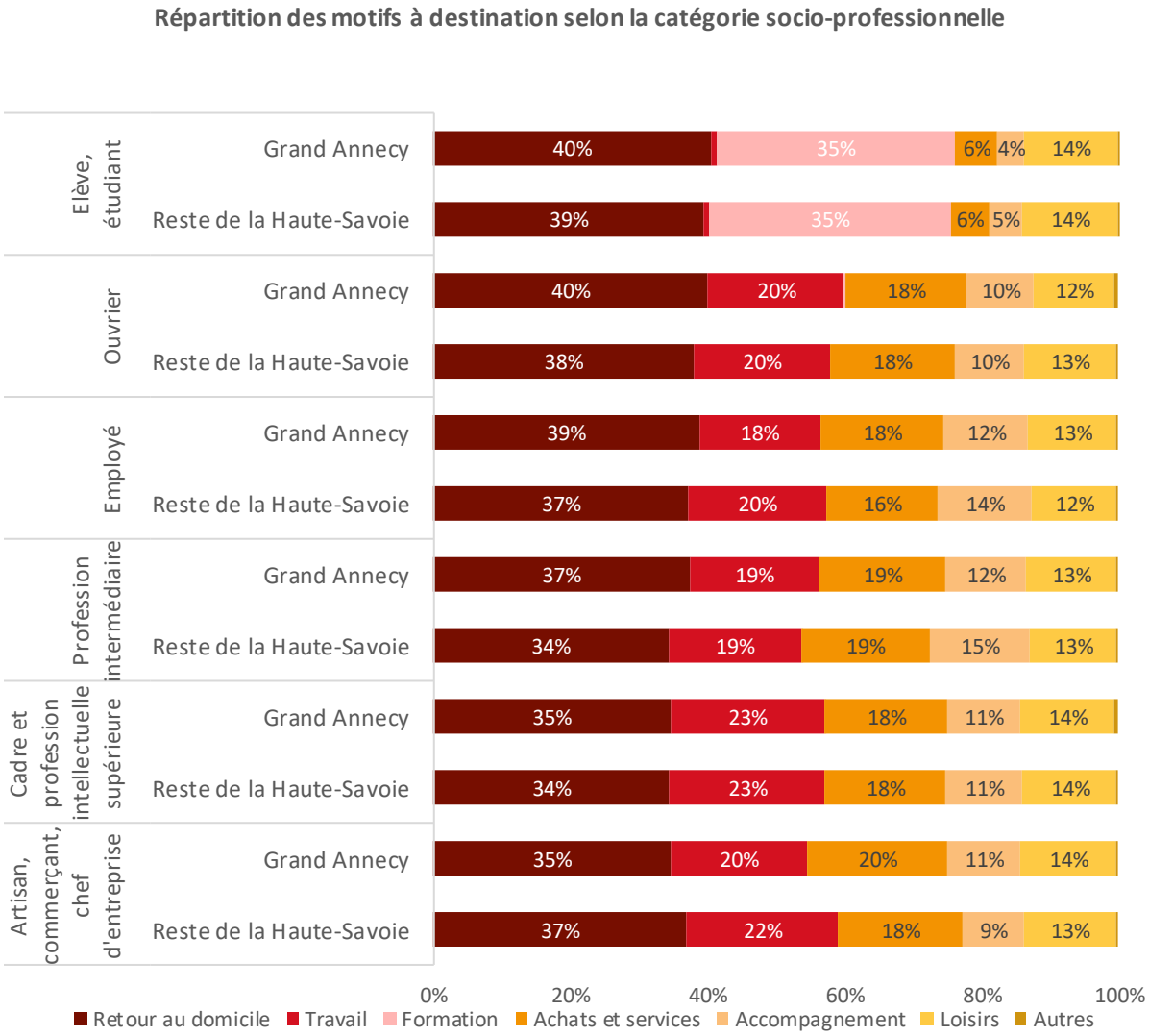


Figure 48 - Répartition des motifs à destination selon la PCS

Néanmoins, de faibles variations peuvent être observées pour chacune des catégories au sein du Grand Annecy. Aussi, les ouvriers des corridors et territoires ouverts consacrent une plus grande part de leurs déplacements au travail, au détriment de l'accompagnement, que les ouvriers de l'hypercentre. A l'inverse, les cadres et professions intellectuelles supérieurs de l'hypercentre réalisent relativement plus de déplacements pour motif à destination d'achats et de services, au détriment de l'accompagnement, que leurs homologues des territoires périphériques.

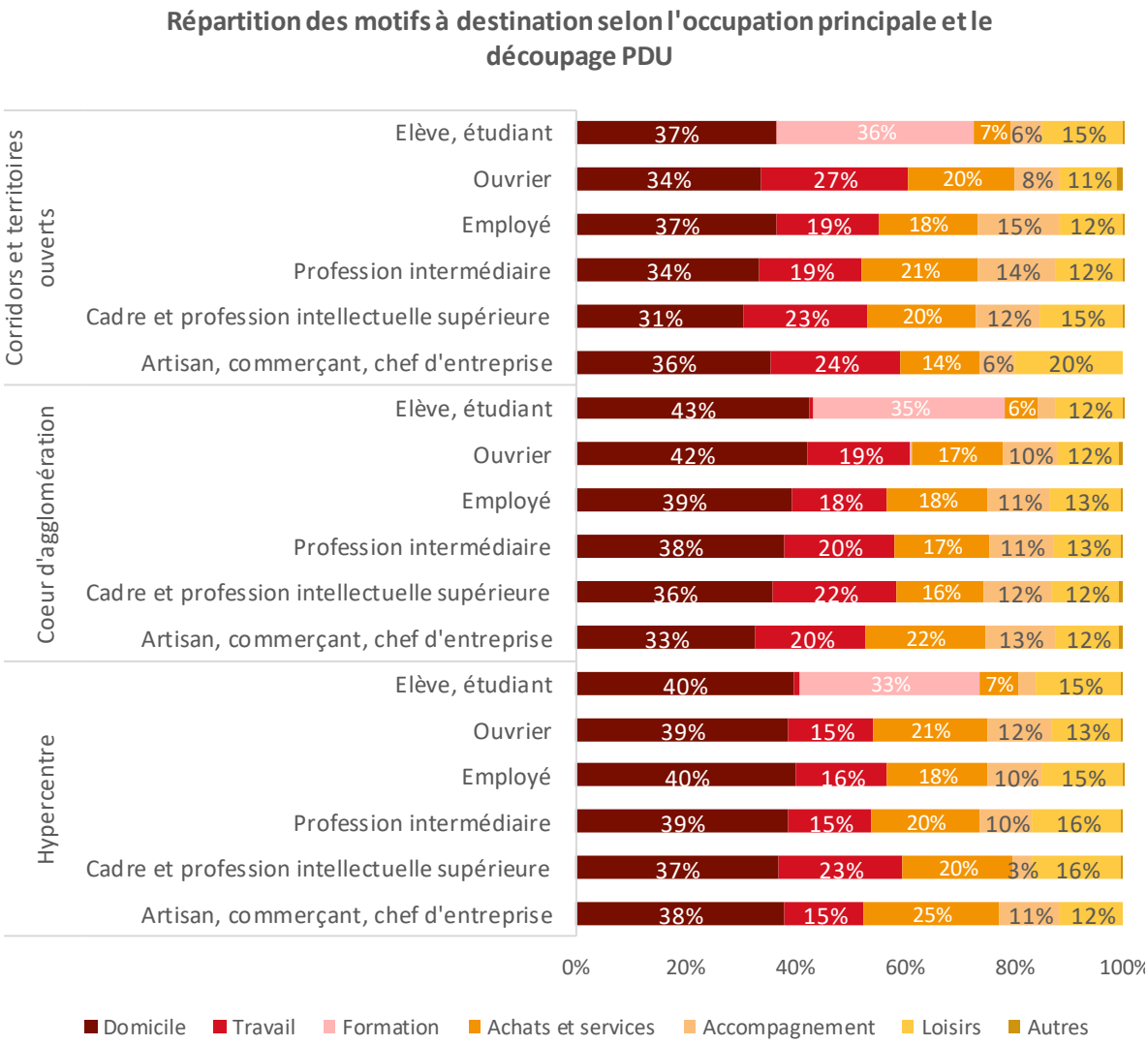


Figure 49 - Répartition des motifs à destination selon la PCS (découpage PDU)

2. REPARTITION DES DEPLACEMENTS PAR MOTIFS COMBINES

L'analyse par motifs combinés permet de mieux comprendre les schémas de déplacement permettant la réalisation des programmes d'activités des individus. Les motifs combinés représentent à la fois l'activité qui se termine quand débute un déplacement (motif « à l'origine ») et l'activité projetée pour la suite (motif « à destination »). Par souci de simplification, les motifs combinés peuvent être « lus » dans les deux sens, chaque motif qui le compose pouvant être soit l'origine soit la destination du déplacement.

Dans l'ensemble, trois déplacements sur quatre (76 %) ont pour origine ou destination le domicile. Par conséquence, un quart des déplacements des résidents du Grand Annecy n'est pas lié à leur domicile : ces déplacements peuvent être qualifiés de déplacements « secondaires ».

28 % des déplacements réalisés par les habitants du Grand Annecy sont réalisés pour motifs combinés domicile-travail ou domicile-formation.

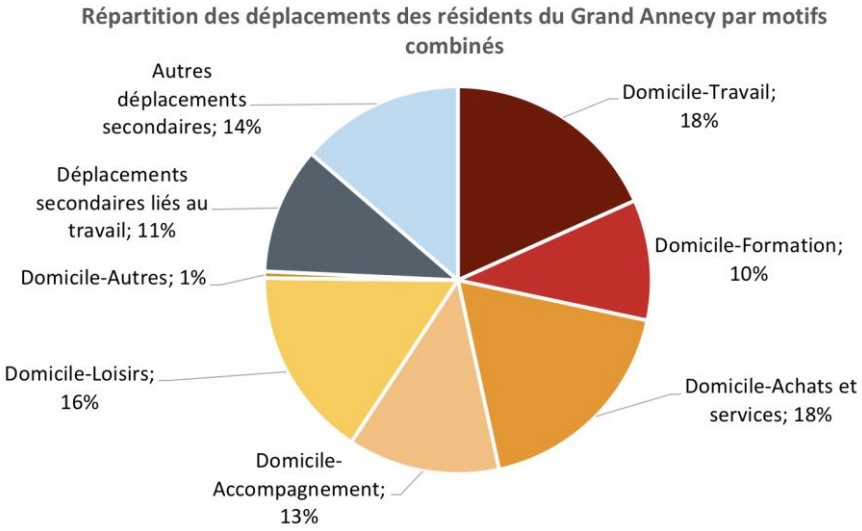


Figure 50 - Répartition des déplacements des résidents du Grand Annecy par motifs combinés

Les motifs combinés domicile-achats et service sont légèrement surreprésentés parmi les déplacements des habitants du Grand Annecy (18 %), par rapport au reste du département de la Haute-Savoie (16%).

La part de déplacements pour ces motifs combinés est la plus importante parmi les résidents du secteur Annecy Historique (21 %), et la moins importante pour ceux du secteur du Pays d'Alby et de la Filière (13 %). Les déplacements pour motifs combinés domicile-loisirs représentent 16 % du total des déplacements, une proportion équivalente au reste du département.

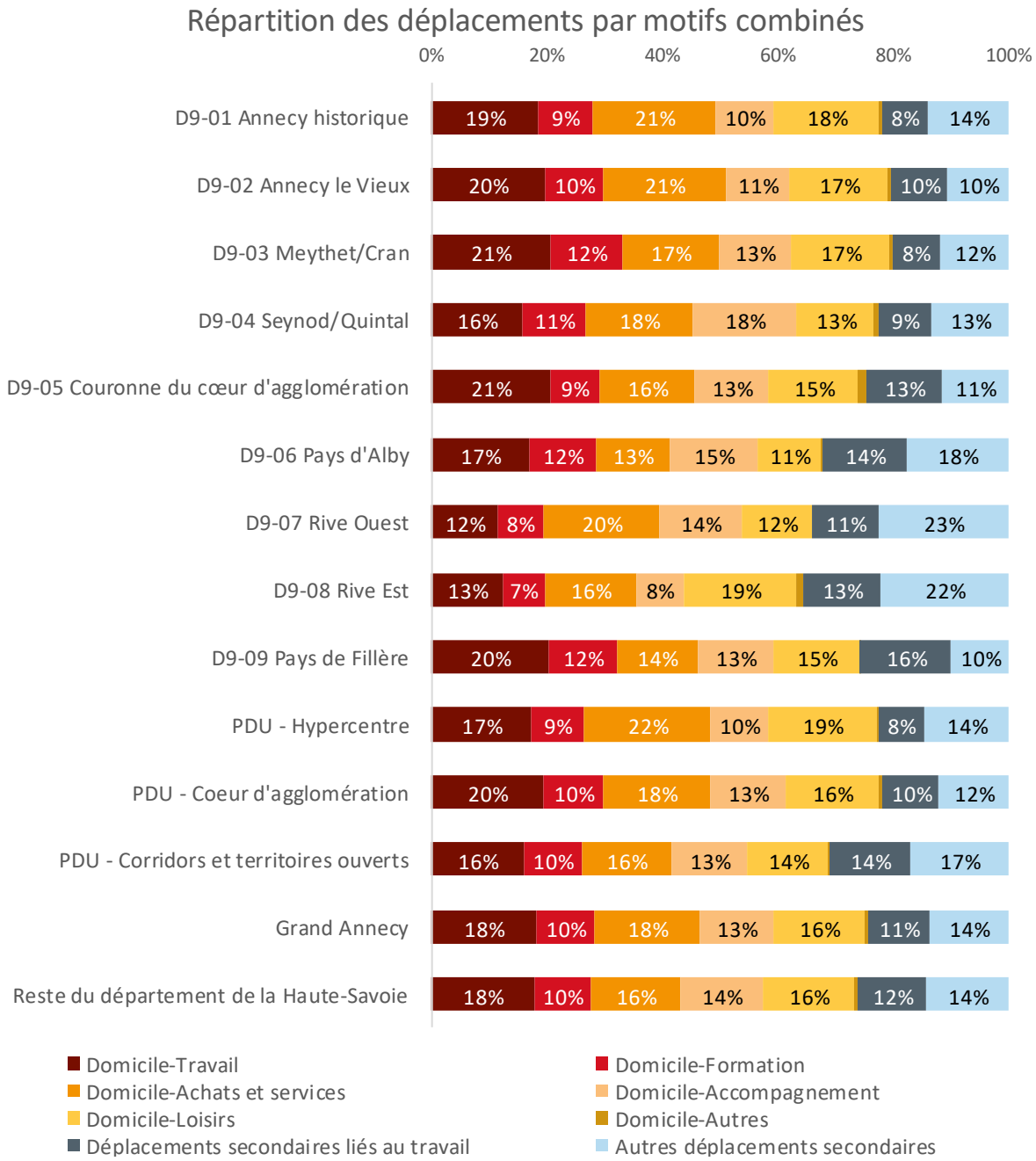


Figure 51 – Répartition des déplacements par motifs combinés, par secteur de résidence, découpages PDU, D7 et D9

3. MOTIFS COMBINES ET TEMPORALITE DES DEPLACEMENTS

Temporalités des déplacements selon le territoire de résidence

La distribution horaire des déplacements diffère peu de celle du reste du département de la Haute-Savoie. Le pic horaire matinal des déplacements s'étale entre 7 heures et 9 heures (16 %). Le pic du soir, s'étalant entre 16 heures et 18 heures, concentre quant à lui 20 % des déplacements.

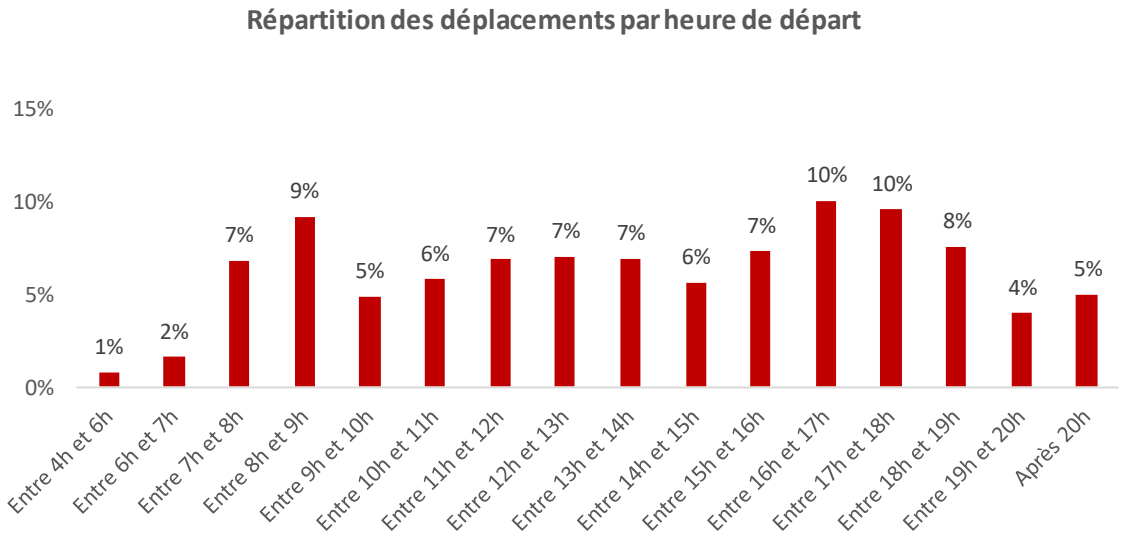


Figure 52 - Répartition des déplacements des résidents du Grand Annecy par heure de départ

Quelques différences dans la concentration des pointes du matin et du soir peuvent-être observées au sein du territoire. Les corridors et territoires ouverts présentent une plus forte part de départs avant 8 heures. La pointe du soir dans l'hypercentre se concentre sur la tranche horaire 17h-18h, contrairement au reste du Grand Annecy (16h-17h).

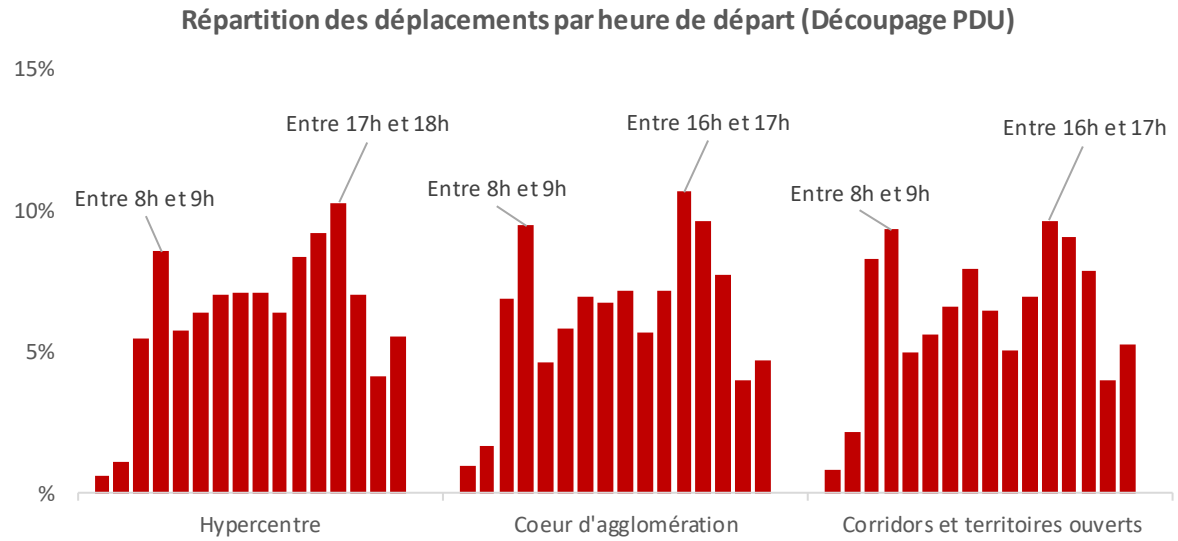


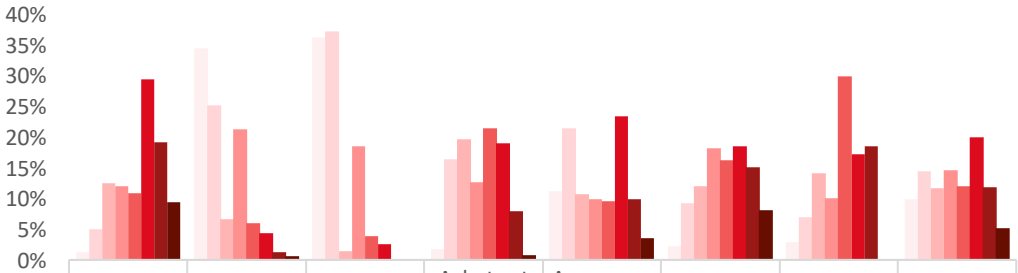
Figure 53 – Répartition des déplacements par heure de départ, par secteur de résidence, découpage PDU

Temporalités des déplacements selon les motifs

Près de la moitié des retours au domicile a lieu entre 16h et 20h (48 %). Les déplacements à destination d'un lieu de travail sont plus étalés dans le temps ; leur part est la plus importante entre 4h et 8h, où elle dépasse le tiers (34 %), mais atteint également le quart entre 8h et 10h (25 %).

La majorité des déplacements pour motif loisirs (à destination) ont lieu dans l'après-midi (34 % entre 12h et 16h) et en début de soirée (34 % entre 16h et 20h). Seul 8 % sont réalisés après 20h.

Temporalité des déplacements des résidents du Grand Annecy selon le motif à destination (répartition par heure de départ)

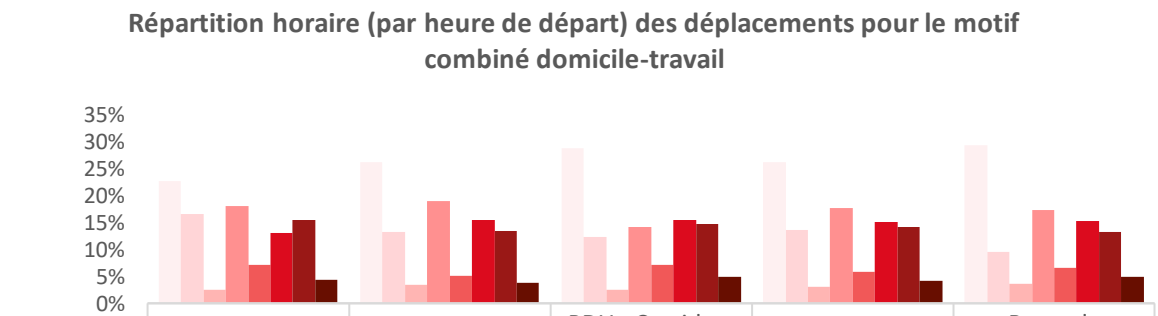


	Domicile	Travail	Formation	Achats et services	Accompagnement	Loisirs	Autres	Total
Entre 4h et 8h	1%	34%	36%	2%	11%	2%	3%	10%
8h à 10h	5%	25%	37%	17%	21%	9%	7%	14%
10h à 12h	13%	7%	1%	20%	11%	12%	14%	12%
12h à 14h	12%	21%	19%	13%	10%	18%	10%	15%
14h à 16h	11%	6%	4%	21%	10%	16%	30%	12%
16h à 18h	29%	4%	3%	19%	24%	19%	17%	20%
18h à 20h	19%	1%	0%	8%	10%	15%	19%	12%
Entre 20h et 4h	9%	1%	0%	1%	4%	8%	0%	5%

Figure 54 – Temporalité des déplacements, selon le motif à destination (répartition par heure de départ) dans le Grand Annecy

La tranche horaire de départ 16h-20h compte la part la plus importantes des déplacements réalisés dans le Grand Annecy pour le motif combiné domicile-travail (29 %), tandis que la tranche horaire 8h-12h compte la part la plus réduite (17 %).

Les résidents de zones les plus éloignées du centre de l'agglomération se rendent plus tôt sur leur lieu de travail : 29 % des résidents des corridors et territoires ouverts se rendent de leur domicile vers leur lieu de travail avant 8h, alors que ce n'est le cas que de 23 % des résidents de l'hypercentre.



	PDU - Hypercentre	PDU - Coeur d'agglomération	PDU - Corridors et territoires ouverts	Grand Annecy	Reste du département de la Haute-Savoie
4h à 8h	23%	26%	29%	26%	29%
8h à 10h	17%	13%	12%	14%	10%
10h à 12h	3%	4%	3%	3%	4%
12h à 14h	18%	19%	14%	18%	17%
14h à 16h	7%	5%	7%	6%	7%
16h à 18h	13%	16%	15%	15%	15%
18h à 20h	15%	14%	15%	14%	13%
20h à 4h	4%	4%	5%	4%	5%

Figure 55 – Répartition horaire (par heure de départ) des déplacements pour le motif combiné domicile-travail

4. LES BOUCLES DE DEPLACEMENTS

Chaque sortie du domicile peut se traduire par des enchaînements plus ou moins complexes de déplacements. Dans 2 % des cas, la sortie du domicile ne se traduit que par un seul déplacement, généralement quand l'individu quitte son domicile pour plus de 24 heures.

Mais pour la grande majorité des cas (66 %), la sortie du domicile compte deux déplacements, traduisant un aller-retour entre le domicile et un lieu de réalisation d'une activité. Et près d'une fois sur trois (32 %), la sortie du domicile est composée de trois déplacements ou plus, pouvant alors intégrer une diversité de motifs ou, au contraire, une répétition du motif (comme dans le cas de plusieurs achats réalisés en différents lieux).

Des différences territoriales sont notables au sein du Grand Annecy. Le poids des boucles composés de deux déplacements est sensiblement plus faibles dans les corridors et territoires ouverts (59 %). L'éloignement du domicile pour la réalisation de leur programme d'activités conduits ces résidents à rationaliser leurs déplacements et donc à complexifier leurs chaînes de déplacements : 39 % des sorties du domicile sont alors composées de plus de deux déplacements.

A l'inverse, les résidents du cœur d'agglomération réalisent sensiblement moins de chaînes complexes de déplacements : 70 % d'allers-retours pour 28 % de boucles composés de trois déplacements ou plus.

	1 déplacement	2 déplacements	3 déplacements	4 déplacements	5 déplacements ou plus
Hypercentre	2%	66%	17%	10%	6%
Cœur d'agglomération	2%	70%	15%	8%	6%
Corridors et territoires ouverts	2%	59%	14%	14%	11%
Grand Annecy	2%	67%	15%	9%	7%
Haute-Savoie	*1%*	*66%*	*16%*	*9%*	*4%*

Figure 56 - Répartition des boucles de déplacement selon le nombre de déplacements

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.

En moyenne, le nombre de déplacements par boucle est de 2,6 pour les résidents du Grand Annecy, contre 2,7 pour l'ensemble des résidents de la Haute-Savoie. Ce nombre s'élève à 2,85 pour les résidents des corridors et territoires ouverts, quand il n'est que de 2,5 pour les autres résidents du Grand Annecy.

Ces différences ne se traduisent cependant pas par des différences de même nature dans la mobilité individuelle. En effet, si les résidents des corridors et territoires ouverts réalisent plus de déplacements par boucles, ils réalisent moins de sorties du domicile (1,4 boucle par personne contre 1,6 et 1,5 pour, respectivement, les habitants de l'hypercentre et ceux du cœur d'agglomération). En résulte un nombre de déplacements par personne équivalent à la moyenne du Grand Annecy (3,9).

Les résidents de l'hypercentre sont alors ceux qui réalisent le plus de déplacements par jour (4 déplacements en moyenne par personne), du fait d'un nombre élevé de sorties du domicile composé plus fréquemment d'allers-retours.

	Nombre de personnes	Nombre de déplacements	Nombre de boucles	Nombre moyen de déplacements par boucle	Nombre moyen de boucles par personne	Nombre moyen de déplacements par personne
Hypercentre	29 141	116 199	45 696	2,54	1,57	3,99
Cœur d'agglomération	101 270	389 523	154 803	2,52	1,53	3,85
Corridors et territoires ouverts	45 710	179053	62 908	2,85	1,38	3,92
Grand Annecy	176 121	684 775	263 407	2,60	1,50	3,89
Haute-Savoie	*710 448*	*2 904 847*	*1 093 899*	*2,66*	*1,54*	*4,09*

Figure 57 - Caractéristiques des boucles de déplacements

Du point de vue des motifs, les cinq boucles de déplacements les plus fréquemment réalisées sont des boucles « aller-retour » :

- Domicile-Loisirs-Domicile (15 % des boucles) ;
- Domicile-Travail-Domicile (15 % des boucles) ;
- Domicile-Achats et Services-Domicile (14 % des boucles) ;
- Domicile-Formation-Domicile (11 % des boucles) ;
- Domicile-Accompagnement-Domicile (10 % des boucles) ;

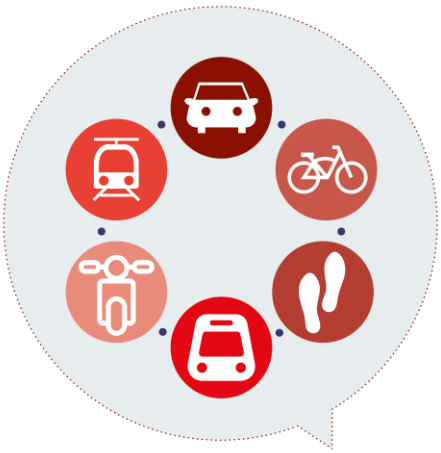
Ces cinq types de boucles représentent à elles seules 65 % des boucles de déplacements pour seulement 50 % des déplacements réalisées. Ces cinq types de boucles concernent entre 10 % (Accompagnement) et 20 % (Loisirs et Travail) de la population du Grand Annecy.

Les résidents de l'hypercentre se démarque par une surreprésentation des boucles Domicile-Loisirs-Domicile et Domicile-Achats et Services-Domicile, ainsi que par une sous-représentation des boucles Domicile-Accompagnement-Domicile.

Les résidents des corridors et territoires ouverts présentent, quant à eux, une sous-représentation de l'ensemble de ces cinq boucles, du fait d'une plus grande proportion de boucles complexes (composées de plus de deux déplacements) dans leur programme d'activités.

		Hypercentre	Cœur d'agglomération	Corridors et territoires ouverts	Grand Annecy
Domicile-Loisirs-Domicile	Nombre de boucles	7 881	23 750	8 809	40 440
	Poids parmi l'ensemble des boucles	*17%*	*15%*	*14%*	*15%*
	Part des déplacements concernés	*14%*	*12%*	*10%*	*12%*
	Part de la population concernée	*22%*	*20%*	*17%*	*20%*
Domicile-Travail-Domicile	Nombre de boucles	6 619	25 851	7 894	40 364
	Poids parmi l'ensemble des boucles	*14%*	*17%*	*13%*	*15%*
	Part des déplacements concernés	*11%*	*13%*	*9%*	*12%*
	Part de la population concernée	*20%*	*22%*	*15%*	*20%*
Domicile-Achats et services-Domicile	Nombre de boucles	7 749	23 118	6 985	37 852
	Poids parmi l'ensemble des boucles	*17%*	*15%*	*11%*	*14%*
	Part des déplacements concernés	*13%*	*12%*	*8%*	*11%*
	Part de la population concernée	*23%*	*20%*	*14%*	*19%*
Domicile-Accompagnement-Domicile	Nombre de boucles	3 154	15 546	6 487	25 187
	Poids parmi l'ensemble des boucles	*7%*	*10%*	*10%*	*10%*
	Part des déplacements concernés	*5%*	*8%*	*7%*	*7%*
	Part de la population concernée	*7%*	*10%*	*11%*	*10%*
Domicile-Formation-Domicile	Nombre de boucles	4 322	17 503	6 985	28 324
	Poids parmi l'ensemble des boucles	*9%*	*11%*	*10%*	*11%*
	Part des déplacements concernés	7%	9%	7%	*8%*
	Part de la population concernée	12%	13%	13%	*13%*

Figure 58 - Caractéristiques des 5 principales boucles de déplacements



Partie 5 :
Les modes de déplacement

684 778 déplacements

8 modes de transport agrégés : voiture conducteur, voiture passager, deux-roues motorisé, train, transports en commun routiers, marche, vélo, autres modes.

De grandes variations dans le partage modal des déplacements selon le lieu de résidence peuvent être observées : les résidents des secteurs centraux privilégient plus souvent la marche à la voiture que les résidents des secteurs périphériques.

Chiffres clés

64 % des déplacements réalisés en voiture, dont 50 % en tant que conducteur.

24 % des déplacements réalisés à pied à l'échelle du Grand Annecy, mais 42 % parmi les résidents d'Annecy Historique.

76 % des kilomètres parcourus au moyen d'une voiture.

1.7 % de déplacements intermodaux (combinant plusieurs modes au sein d'un même déplacement), dont la moitié combinent voiture et transports en commun.

1. REPARTITION MODALE DES DEPLACEMENTS

La hiérarchie des modes

Un mode est associé à chaque déplacement. Néanmoins, plusieurs modes peuvent concourir à la réalisation d'un déplacement (défini à partir d'un motif unique), comme par exemple lorsqu'un individu quitte son domicile en voiture pour rejoindre une gare où il prendra le train pour se rendre à son travail. Dans ce cas, le mode associé au déplacement pour motif « Travail » est le mode le train, soit le mode dominant selon la hiérarchie des modes suivante :

1. Train
2. Transports en commun routiers
3. Voiture conducteur
4. Voiture passager
5. Deux-roues motorisé
6. Vélo
7. Marche

Aussi, un déplacement réalisé à pied est donc un déplacement qui ne requiert aucun autre mode de transport pour rejoindre un lieu de réalisation d'une activité.

Les déplacements sont qualifiés d'intermodaux lorsque plusieurs modes (hors marche) sont empruntés. Les déplacements intermodaux sont alors composés de plusieurs trajets réalisés au moyen de différents modes mécanisés (vélo + transports en commun, voiture conducteur + voiture passager, etc.).

Plus de 1 déplacement sur 2 réalisé en voiture conducteur

La moitié (50 %) des déplacements réalisés par les résidents du Grand Annecy sont réalisés au moyen d'une voiture utilisée en tant que conducteur. Cette part est comparable à celle mesurée pour le reste du département de la Haute-Savoie. La part modale de la voiture atteint 64 % lorsqu'on compte également les déplacements réalisés en tant que passagers. La part modale des transports en commun routiers s'élève à 7 %, et près d'un déplacement sur quatre (24 %) sont réalisés à pied.

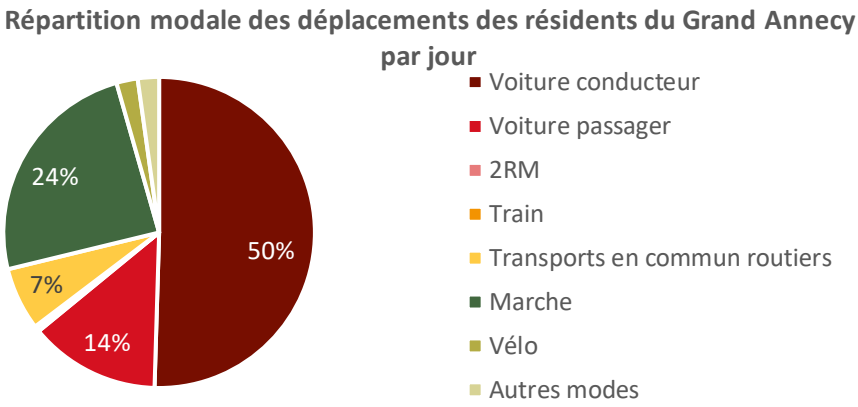
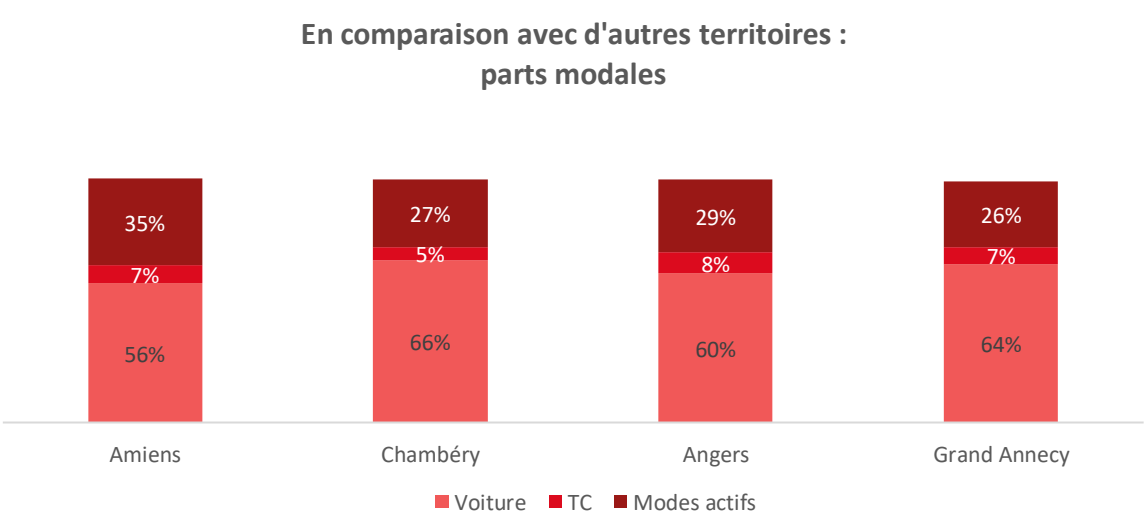


Figure 59 – Répartition modale des déplacements des résidents du Grand Annecy par jour

Le partage modal, à l'échelle du Grand Annecy, apparaît équivalent à celui observé à Chambéry. La part modale de la voiture (utilisée en tant que conducteur ou passager) est cependant supérieure à celle des résidents de l'agglomération d'Angers et surtout d'Amiens, au détriment de la part modale de la marche.



Sources : EMD Angers Pays de Loire 2012, EMD Grand Amienois 2012, EDGT Métropole Savoie 2007, EDGT Haute-Savoie 2015-2017

Figure 60 - Répartition modale des déplacements - comparaison

La part modale de la voiture est la plus réduite pour les résidents d'Annecy historique (35 % en tant que conducteur et 9 % en tant que passager), où celle de la marche atteint 42 %, soit près de deux fois plus que la part modale de la marche mesurée à l'échelle du Grand Annecy. Le secteur voisin d'Annecy Le Vieux se distingue du Annecy historique par une part modale de la voiture conducteur nettement plus importante : 55 % des déplacements des habitants de ce secteur sont réalisés en voiture, en tant que conducteur.

C'est au sein des secteurs « Couronne de cœur d'agglomération » et « Pays de la Filière » que la part modale de la voiture en tant que conducteur est la plus importante : respectivement 63 % et 65 %.

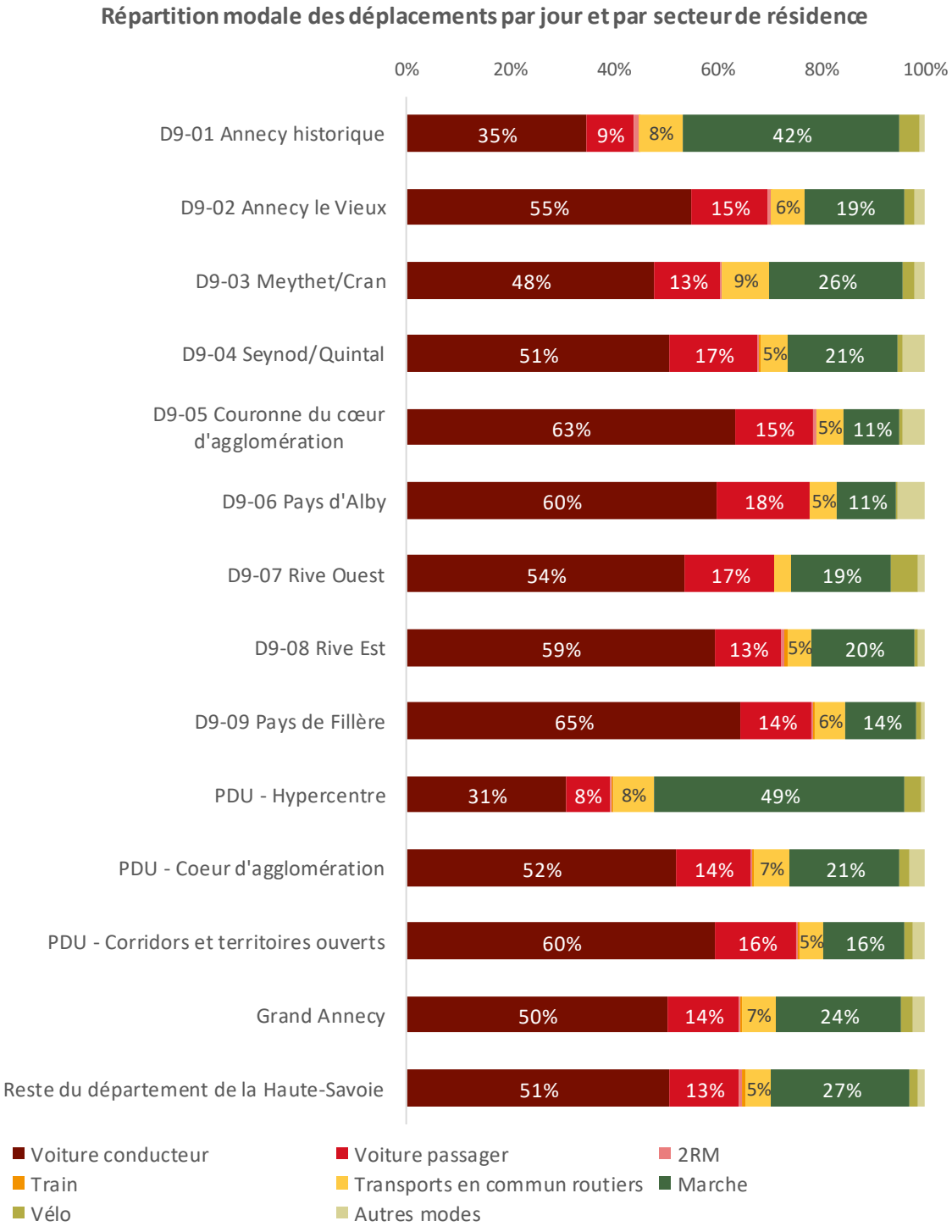


Figure 61 – Répartition modale des déplacements par jour et par secteur de résidence, découpages PDU, D7 et D9

64 % des kilomètres parcourus en voiture conducteur

La voiture utilisée en tant que conducteur compte pour la vaste majorité des kilomètres parcourus : 64 % des kilomètres parcourus au sein du Grand Annecy sont réalisés en utilisant ce mode. Cette part modale kilométrique est plus importante dans le cœur d'agglomération que dans les corridors et territoires ouverts.

La marche, utilisée pour près d'un quart (24 %) des déplacements réalisés par les résidents du Grand Annecy, ne compte que pour 2 % des kilomètres parcourus.

Les « autres modes » ne représentent qu'une part réduite des déplacements (2 %) mais une part importante des distances parcourues (9 %). Cela s'explique par le fait que cette catégorie comprend les déplacements en avion, et en fourgon, camionnette et camion utilisés pour des tournées professionnelles.

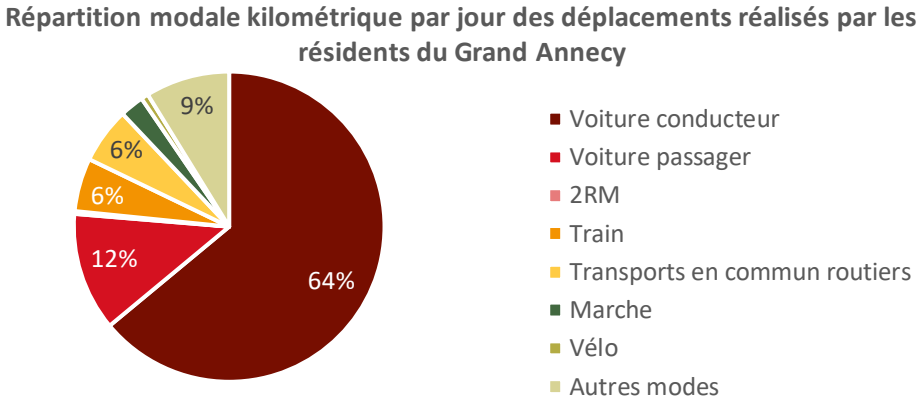


Figure 62 – Répartition modale kilométrique des déplacements des résidents du Grand Annecy

C'est parmi les résidents du cœur d'agglomération que la part modale kilométrique de la voiture utilisée en tant que conducteur est la plus importante, alors même que c'était dans le secteur des corridors et territoires ouverts que la part modale de la voiture utilisée en tant que conducteur était la plus important (60 %, contre 52% en cœur d'agglomération). 68 % des kilomètres parcourus par les habitants du cœur d'agglomération le sont en voiture, utilisée en tant que conducteur, alors que cette part modale kilométrique n'est que de 61 % au sein des corridors et territoires ouverts.

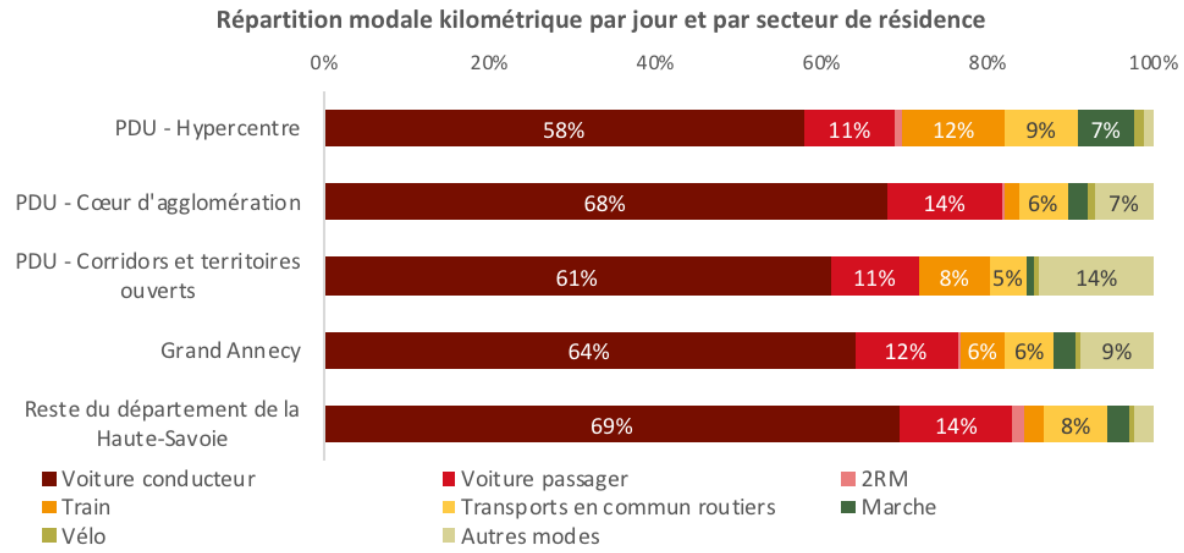


Figure 63 – Répartition modale kilométrique par jour et par secteur de résidence, découpage PDU

67 % des déplacements pour motif « travail » sont réalisés en voiture conducteur

C'est pour le motif « accompagnement » que la part modale de la voiture utilisée en tant que conducteur est la plus importante : 70 % des déplacements. Parmi les personnes réalisant des trajets pour motif « accompagnement » sont surreprésentés les 35-44 ans (42 % des personnes, contre 20 % tous motifs confondus), les femmes (61 % contre 53 % pour les déplacements tous motifs) et les personnes travaillant à temps partiel (21 % contre 12 % pour les déplacements tous motifs).

La voiture utilisée en tant que conducteur est également utilisée pour la vaste majorité des déplacements pour motif « travail » (67 %). La marche ne représente alors que 13 % de ces déplacements.

Au contraire, plus du tiers (37 %) des déplacements de loisirs sont réalisés à pied (contre 38 % pour la voiture en tant que conducteur).

Enfin, c'est pour le motif formation que la part modale des transports en commun routier est la plus importante (26 %). En effet, 47 % des personnes disposant d'un abonnement aux transports en commun sont des scolaires jusqu'au baccalauréat.

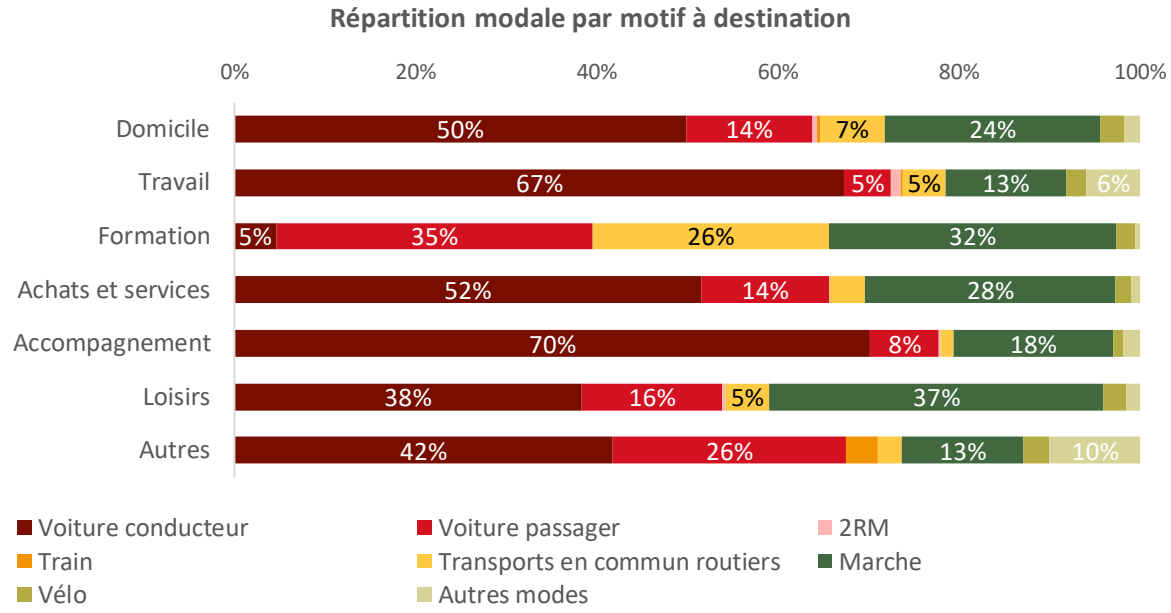


Figure 64 – Répartition modale par motif à destination, parmi les résidents du Grand Annecy

L'influence du genre sur les choix modaux

Les hommes et les femmes n'utilisent pas exactement les mêmes modes de transports, ou pas de la même manière. Les principales différences concernent la voiture particulière. Celle-ci est plus utilisée en tant que conducteur par les hommes (53 % de part modal contre 48 %) et moins en tant que passager (12 % contre 15 %). Le recours aux modes actifs – marche et vélo – est également influencé par le genre. Les femmes ont recours à la marche pour réaliser 27 % de leurs déplacements, mais le vélo n'est utilisé que pour 1 % de leurs déplacements. Les hommes, quant à eux, réalisent 3 % de leurs déplacements à vélo, mais seulement 21 % de leurs déplacements à pied.

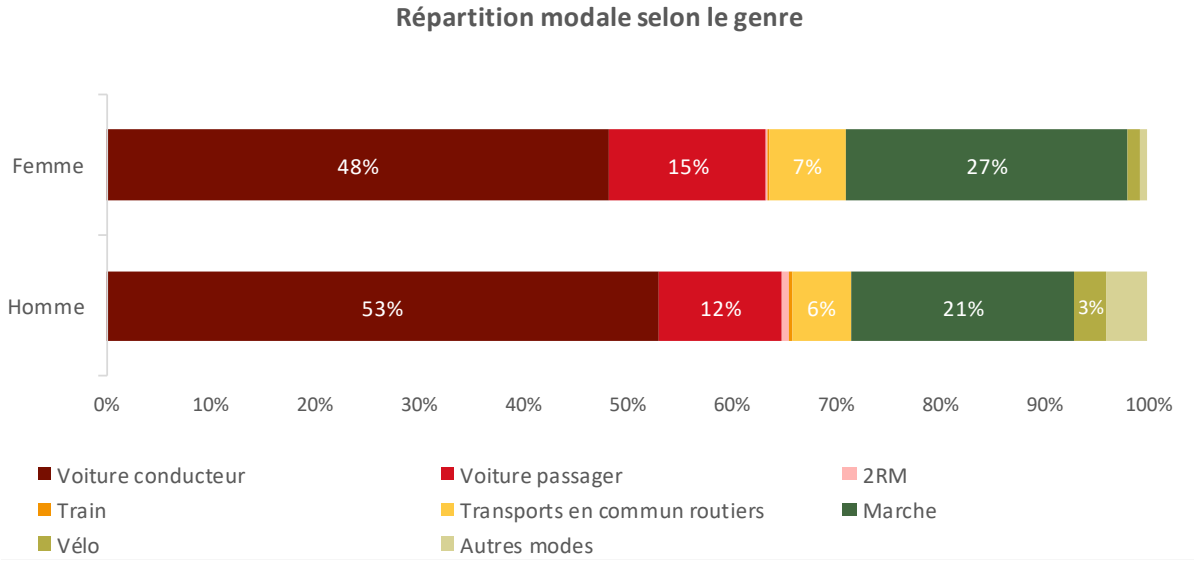


Figure 65 - Répartition modale des déplacements selon le genre

Ces différences de genre dans la répartition modale des déplacements tendent néanmoins à s'amoindrir à mesure que l'on s'éloigne de l'hypercentre. En effet, c'est dans ce secteurs où les parts modales de la voiture en tant que conducteur diffèrent le plus selon le genre : 36 % pour les hommes contre 27 % pour les femmes. Les femmes résidentes de l'hypercentre réalisent alors plus d'un déplacement sur deux à pied.

Ailleurs, où la dépendance à l'égard de l'automobile est plus forte, apparaissent nettement moins marquée, et les choix modaux tendent à s'uniformiser.

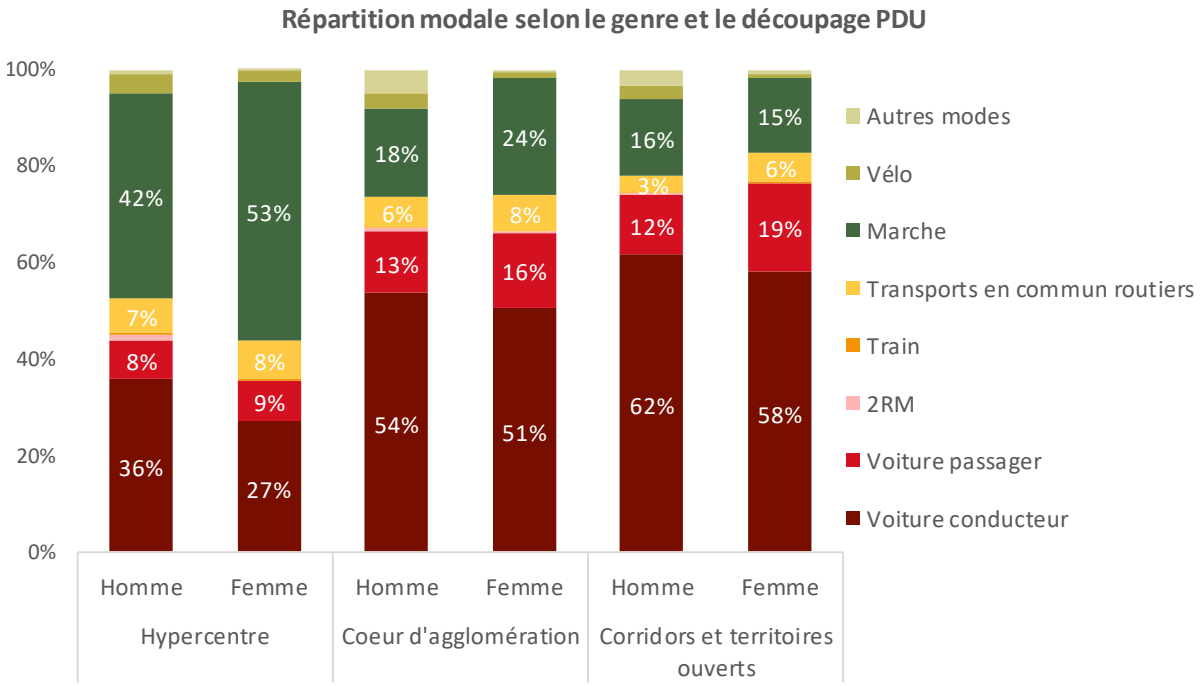


Figure 66 - Répartition modale des déplacements selon le genre (découpage PDU)

Choix modal et cycle de vie

L'âge des individus influence grandement la répartition modale de leurs déplacements. L'obtention de la majorité se traduit logiquement par une baisse du recours à la voiture en tant que passager au profit du recours à la voiture en tant que conducteur. Il se traduit également par une baisse du recours à la marche, au vélo et aux transports en commun. L'avancée en âge accentue ces tendances.

La part modale de la voiture particulière en tant que conducteur est ainsi maximale entre 35 et 54 ans et atteint deux déplacements sur trois. La marche représente alors entre 17 % et 20 % des déplacements, et les autres modes de transports, y compris les transports en commun, se marginalise.

Entre 55 et 64 ans, le vélo est à nouveau utilisé et représente 3 % des déplacements. Néanmoins, son recours disparait au-delà de 64 ans, ce mode apparaissant peu adapté aux

séniors, qui ont néanmoins beaucoup mois recours à la voiture particulière (48 % des déplacements pour la voiture particulière en tant que conducteur) et beaucoup plus recours à la marche à pied (37 % de leurs déplacements).

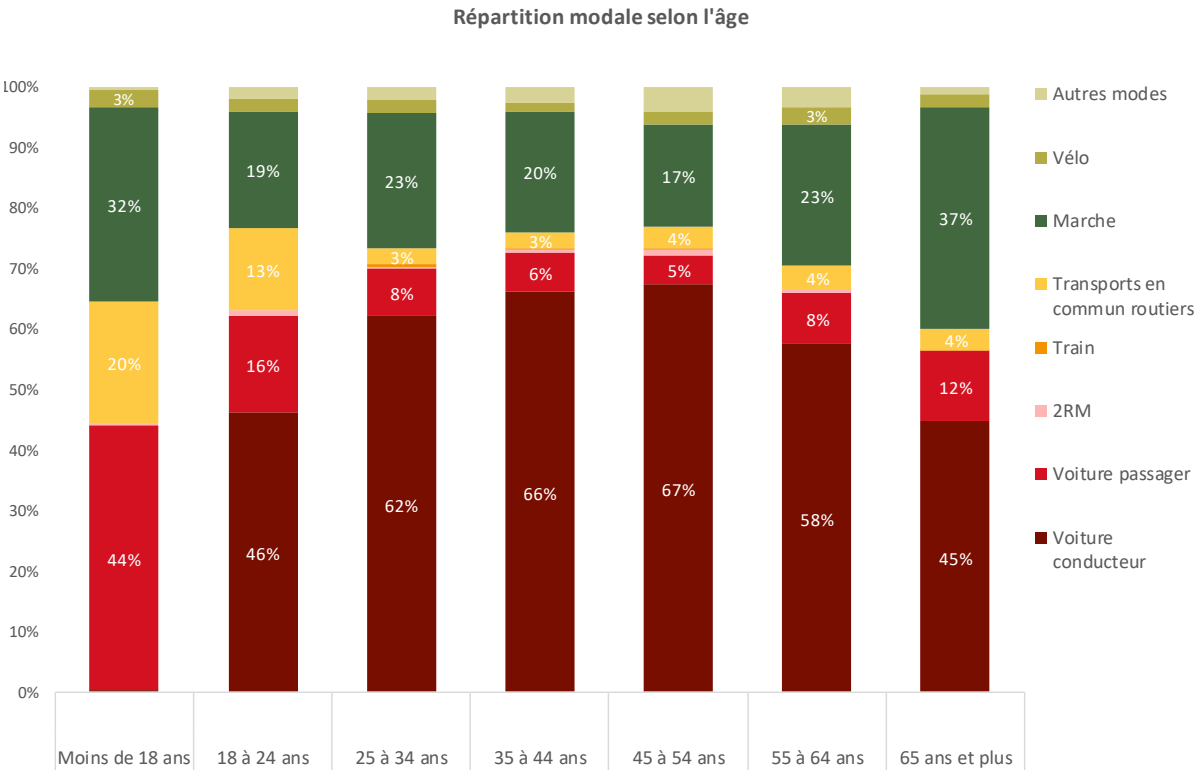


Figure 67 - Répartition modale des déplacements selon l'âge

Choix modal et occupation principale

C'est parmi les actifs – à temps plein et encore plus à temps partiel – que la voiture personnelle en tant que conducteur recouvre la plus grande part des déplacements (65 % et 68 %). Les autres catégories de population y ont recours pour moins d'un déplacement sur deux, à l'exception des chômeurs (54 %). Ce moindre usage est en partie compensée par une plus grande part des déplacements réalisés en tant que passagers. A noter qu'outre les scolaires, ce sont les chômeurs qui présentent la plus forte part modale du vélo (4 %).

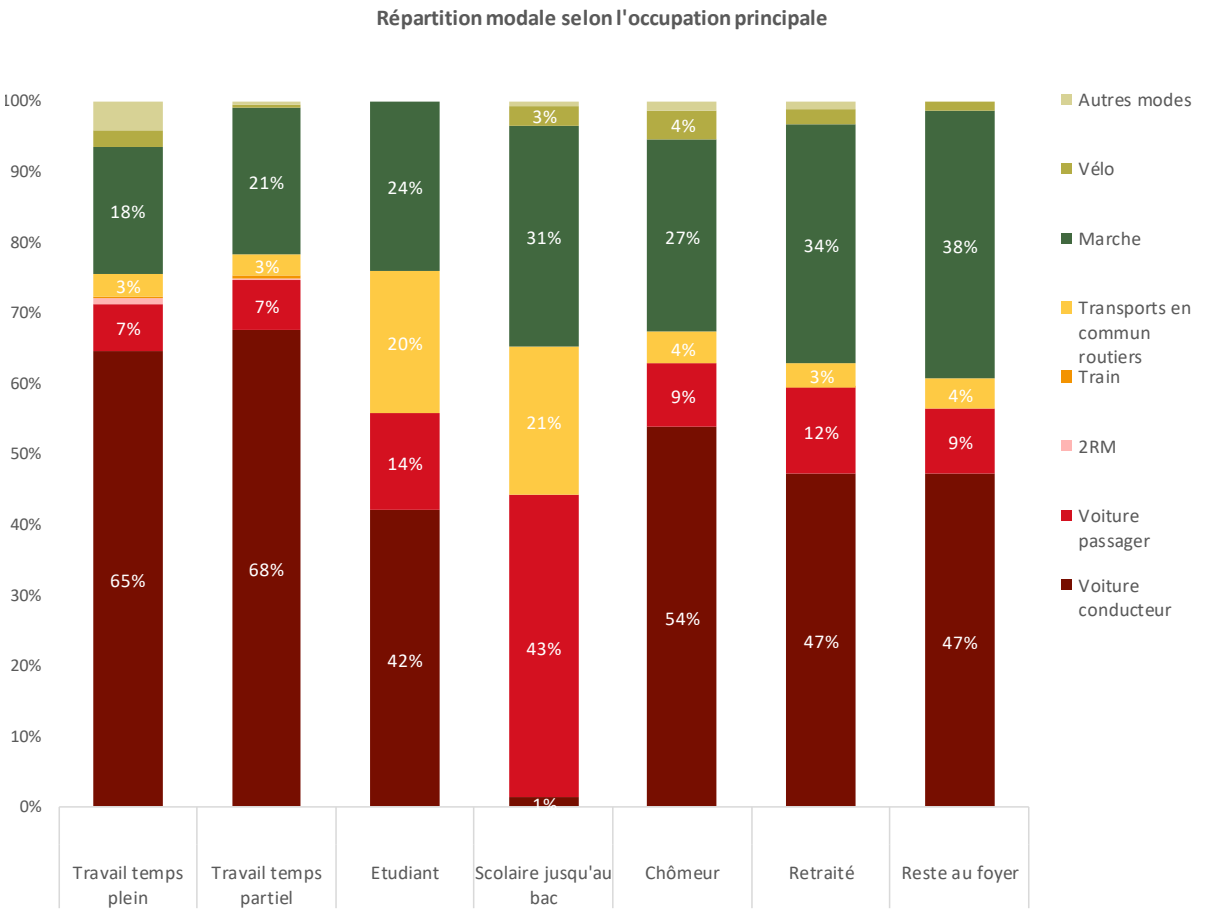


Figure 68 - Répartition modale des déplacements selon l'occupation principale

Un usage de la voiture déterminée par la position sociale

Les cadres et professions intellectuelles supérieures constituent la catégorie présentant la plus forte part modale de la voiture particulière en tant que conducteur (67 %). A l'opposée, les inactifs n'ayant jamais travaillé n'utilisent ce mode que pour 36 % de leurs déplacements, sans toutefois avoir plus recours aux transports en commun que les autres catégories. C'est, pour eux, la marche à pied qui constituent le mode principal de déplacement (44 %).

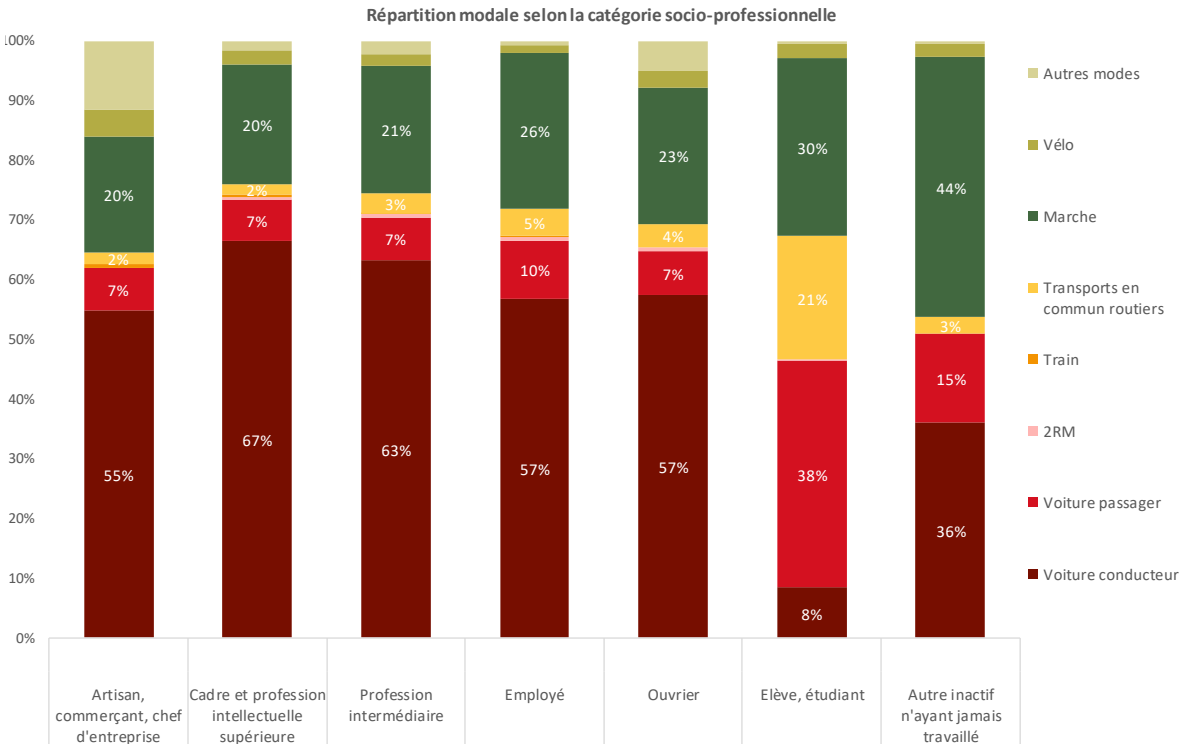


Figure 69 - Répartition modale des déplacements selon la PCS

2. L'INTERMODALITE

1,7% de déplacements intermodaux au sein du Grand Annecy

Seuls 1,7% des déplacements réalisés par les résidents du Grand Annecy sont intermodaux, c'est-à-dire qu'ils sont réalisés avec au moins deux modes. Ces déplacements intermodaux représentent 9011 déplacements sur les 517 800 quotidiens.

La vaste majorité de ces déplacements intermodaux sont réalisés avec 2 modes de transport : 7835 sur 9011 déplacements intermodaux.

La part des déplacements intermodaux ne varie pas sensiblement entre les différents territoires qui composent le Grand Annecy.

	Grand Annecy		PDU - Hypercentre		PDU - Coeur d'agglomération		PDU - Corridors et territoires ouverts	
	Effectif	%	Effectif	%	Effectif	%	Effectif	%
Déplacement monomodal	508789	98,3%	58404	97,7%	302964	98,7%	147420	97,5%
Déplacement intermodal 2 trajets	7835	1,5%	1208	2,0%	3344	1,1%	3283	2,2%
Déplacement intermodal 3 trajets	997	0,2%	75	0,1%	534	0,2%	388	0,3%
Déplacement intermodal 4 trajets	179	0,0%	73	0,1%	0	0,0%	106	0,1%
Total intermodaux	9011	1,7%	1356	2,3%	3877	1,3%	3778	2,5%
Total	517800	100%	59760	100%	306842	100%	151198	100%

Figure 70 -Les déplacements intermodaux dans le Grand Annecy (volumes et pourcentages)

48% des déplacements intermodaux réalisés en combinant la voiture et les transports en commun

La moitié des déplacements intermodaux réalisés par les résidents du Grand Annecy combinent la voiture et les transports en commun, ce qui représente la première pratique de l'intermodalité. Viennent ensuite les combinaisons entre trajets réalisés en tant que conducteurs de voiture et en tant que passagers (29 %), et les déplacements combinant deux modes de transports en commun différents (11 %).

Dans l'ensemble, les transports en commun sont donc utilisés dans près de 60 % des déplacements intermodaux.

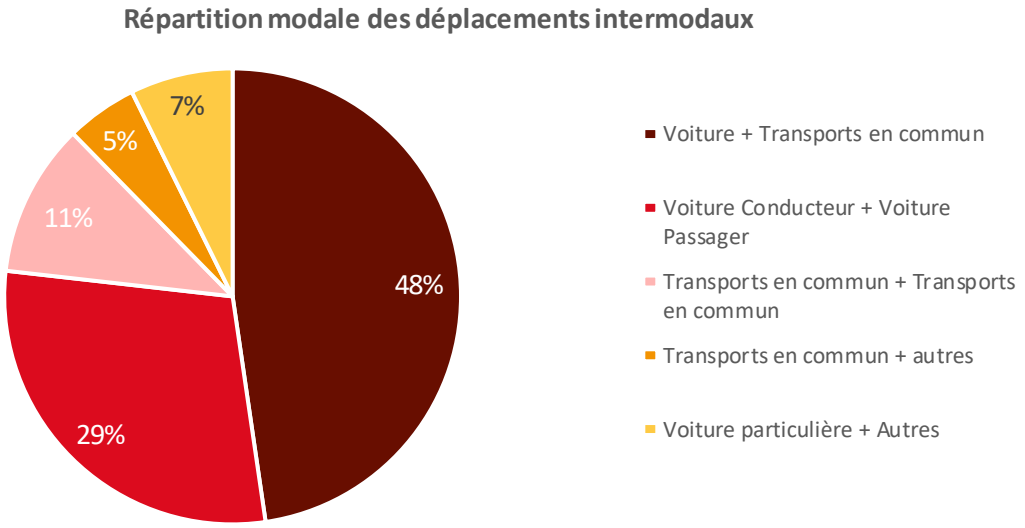
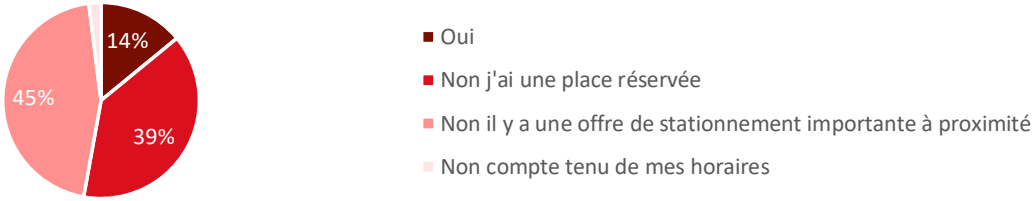


Figure 71 - Répartition modale des déplacements intermodaux

3. LE STATIONNEMENT AU LIEU DE TRAVAIL

Seuls 15 % des actifs du Grand Annecy se rendant sur leur lieu de travail en voiture considèrent qu'il est difficile pour eux de s'y stationner.

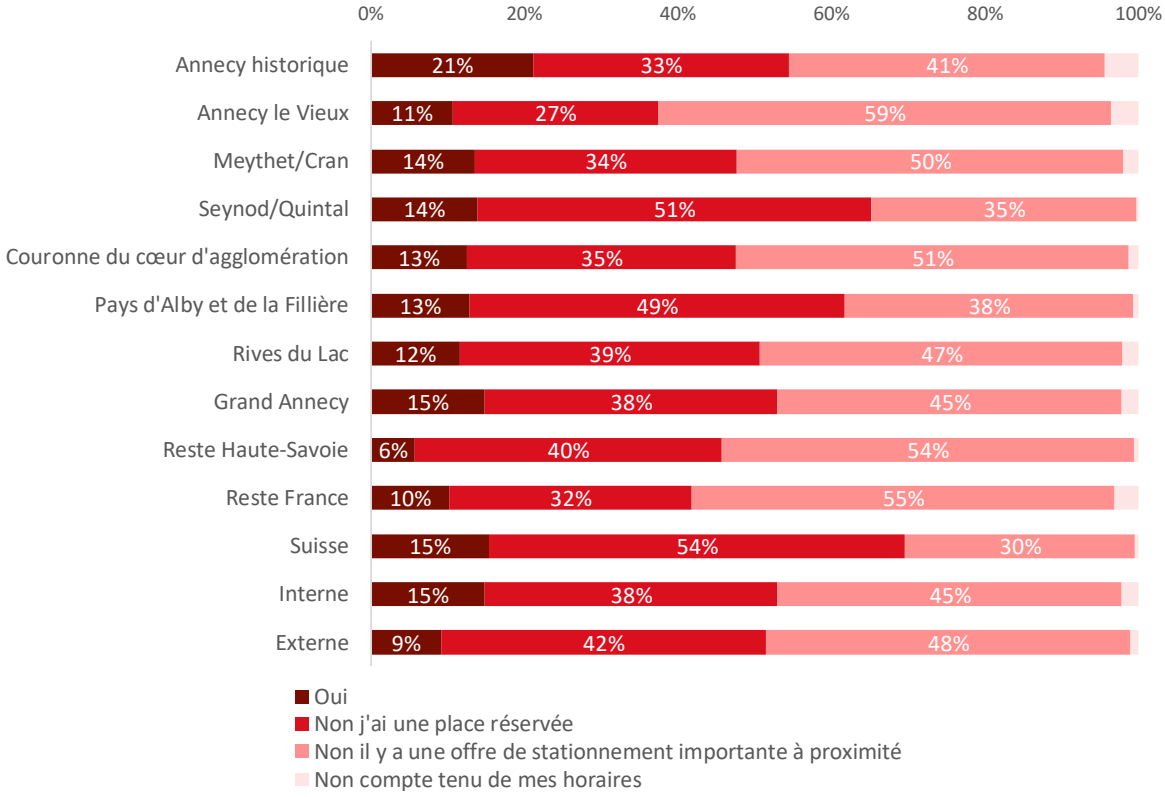
Difficultés de stationnement sur le lieu de travail, parmi les automobilistes pendulaires résidant dans le Grand Annecy



Les actifs se rendant en voiture vers un lieu de travail situé dans le secteur Annecy historique sont les plus nombreux à considérer qu'il est difficile pour eux de se stationner sur leur lieu de travail (21 %), que les personnes se rendant dans d'autres territoires.

La part d'automobilistes pendulaires considérant qu'il est difficile de se garer sur leur lieu de travail est substantiellement plus importante parmi les personnes se rendant dans le Grand Annecy (15 %) que parmi celles sortant du territoire (9 %).

Difficultés de stationnement sur le lieu de travail selon le secteur de destination, parmi les automobilistes pendulaires*

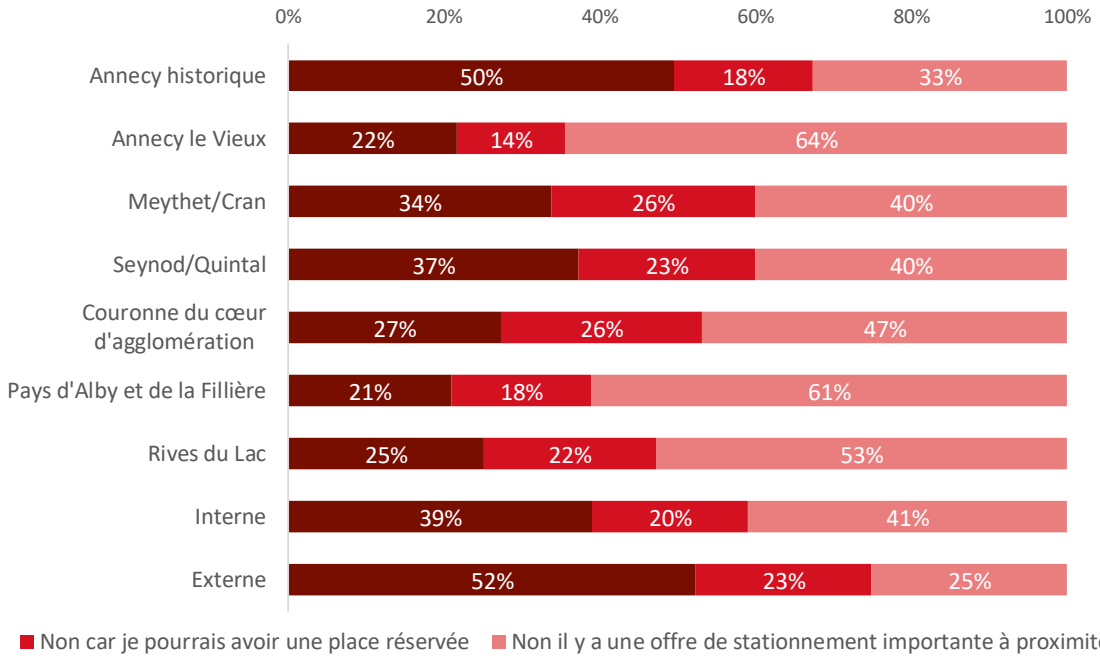


*La destination « Reste du monde » ne figure pas sur le graphique car les effectifs ne permettaient pas d'assurer des résultats significatifs.

Figure 72 – Difficultés de stationnement sur le lieu de travail selon le secteur de destination, parmi les automobilistes pendulaires

Parmi les actifs utilisant d'autres modes que la voiture pour se rendre sur un lieu de travail interne au Grand Annecy, plus du tiers (39 %) estime qu'il est difficile de se stationner sur leur lieu de travail, soit plus de deux fois plus que ce qui avait été mesuré parmi les automobilistes pendulaires : les conditions de stationnement sur le lieu de travail sont déterminantes du choix modal, particulièrement dans les centres-villes où d'autres options existent. C'est au sein du secteur Annecy Historique que les conditions de stationnement sont jugées les plus difficiles : la moitié des actifs se rendant vers un lieu de travail situé dans ce secteur avec un autre mode de transport que la voiture estime qu'il est difficile de s'y garer.

Difficultés de stationnement sur le lieu de travail selon le secteur de destination, parmi les actifs n'utilisant pas la voiture particulière pour les trajets pendulaires *



*Les destinations « Reste de la Haute-Savoie », « Reste France » et « Reste du monde » ne figurent pas sur le graphique car les effectifs ne permettaient pas d'assurer des résultats significatifs.

Figure 73 – Difficultés de stationnement sur le lieu de travail selon le secteur de destination, parmi les actifs n'utilisant par la voiture particulière pour les trajets pendulaires

4. OCCUPATION DES VEHICULES ET COVOITURAGE

1,34 personne par voiture

74,6% des déplacements réalisés en voiture en tant que conducteur dans le Grand Annecy sont réalisés par le conducteur seul. Le taux d'occupation des véhicules est alors inférieur au reste de la Haute-Savoie (1,34 contre 1,40), sans grande différence selon le secteur de résidence. En revanche, si l'on exclut les mineurs de l'analyse, nous pouvons remarquer que le taux d'occupation des véhicules est plus important pour les résidents de l'hypercentre (1,20 contre 1,14 pour l'ensemble du Grand Annecy).

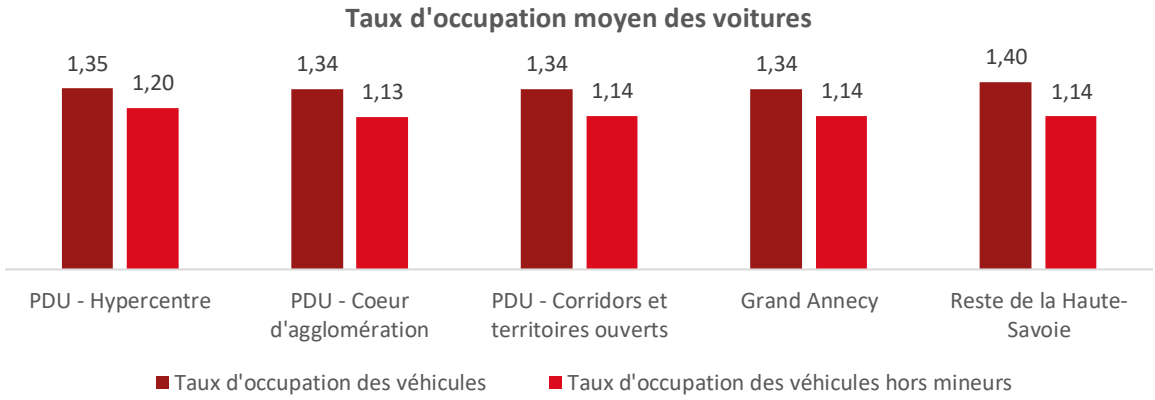


Figure 74 - Taux d'occupation moyen des véhicules

Ce taux d'occupation – hors mineurs – varie fortement selon le motif à destination. A l'échelle du Grand Annecy, il est minimal pour le motif « Travail » (1,06) et maximal pour le motif « Formation » (1,27). En dehors de ces déplacements pendulaires, ce sont les motifs « Loisirs » et « Accompagnement » qui sont les plus élevés (respectivement 1,23 et 1,22).

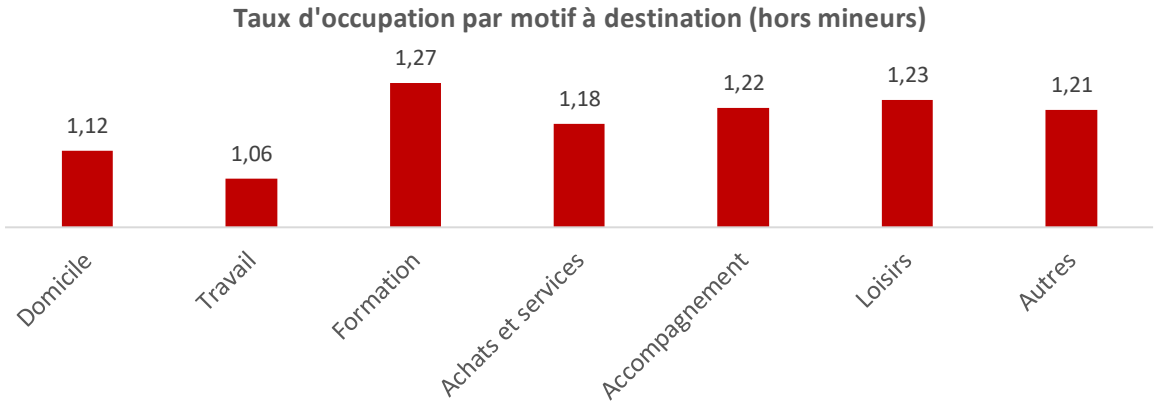


Figure 75 - Taux d'occupation moyen par motif à destination

Sur l'ensemble des kilomètres parcourus quotidiennement par les résidents du Grand Annecy en voiture utilisée en tant que conducteur, 86% sont réalisés sans passagers Cette part augmente à mesure que l'on s'éloigne du centre de l'agglomération : alors qu'elle n'est que de 82% dans l'hypercentre, elle atteint 85% dans le cœur d'agglomération, et 88% dans les corridors et territoires ouverts.

Un covoiturage occasionnel, dominé par les loisirs

Au-delà de l'observation du taux d'occupation des véhicules réalisée à l'occasion du recensement des déplacements, l'EDGT interroge plus largement les résidents du Grand Annecy sur leur recours au covoiturage et leur perception de cette forme d'usage partagé de l'automobile.

Aussi, le covoiturage est une pratique qui reste de l'ordre de l'occasionnel. Néanmoins, 31 % des résidents du Grand Annecy y ont recours chaque mois, ce qui constitue une proportion nettement plus élevée que dans le reste du département (22 %). Cette proportion atteint 39 % parmi les résidents de l'hypercentre, mais seulement 22 % dans les corridors et territoires ouverts, où les habitudes autosolistes apparaissent plus fortement ancrées.

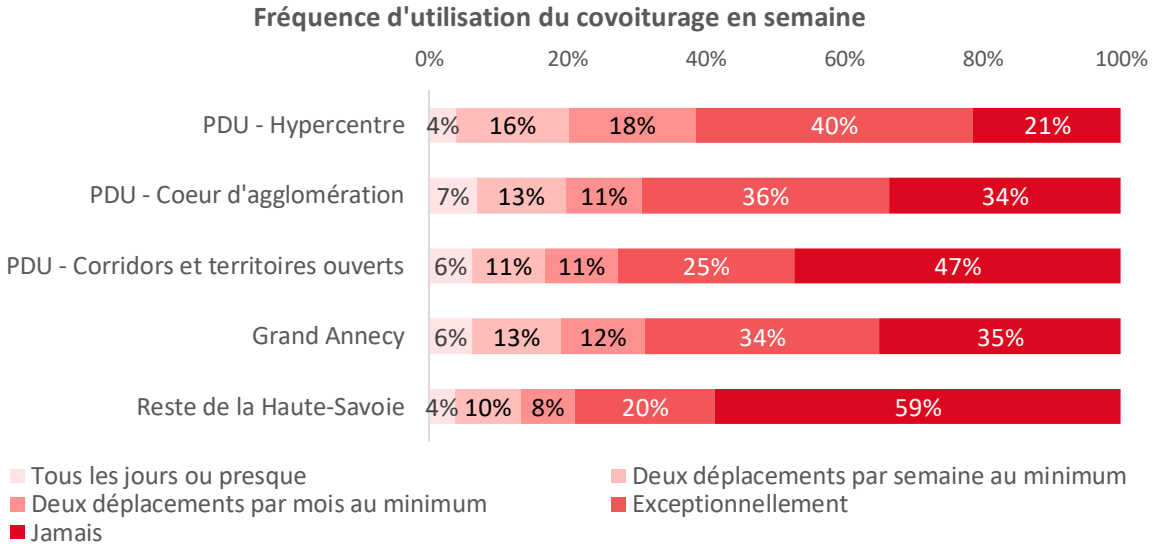


Figure 76 – Fréquence d'utilisation du covoiturage en semaine, découpage PDU

A la différence du reste de la Haute-Savoie, le type de covoitureur le plus fréquent n'est pas un collègue de travail (31 % des cas dans le Grand Annecy), mais appartient à la sphère amicale (42 %). Les corridors et territoires ouverts se distinguent par une plus forte habitude de covoiturage avec un voisin (22 % contre 4 % à 9 % dans les autres territoires).

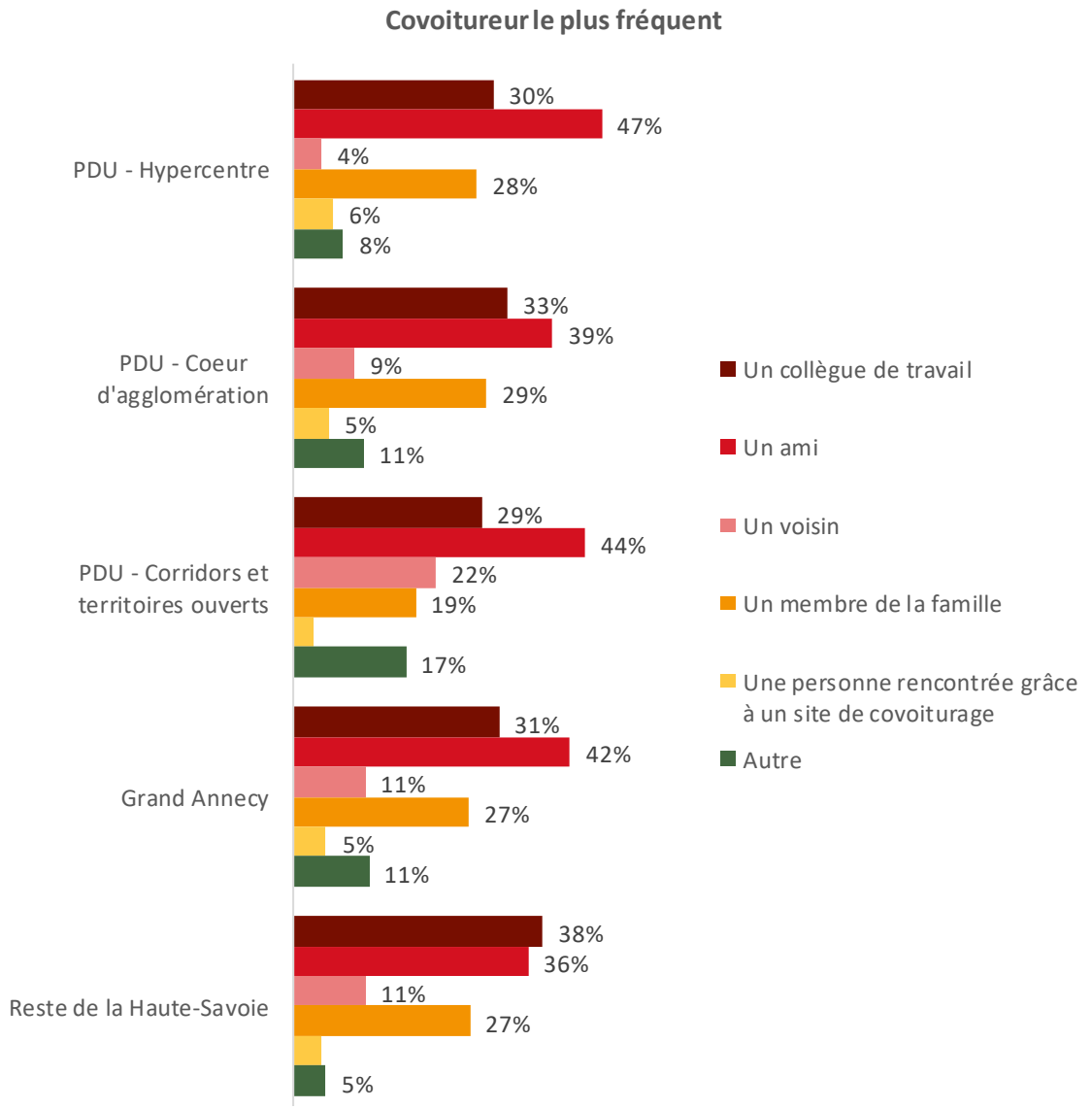


Figure 77 – Covoitureur le plus fréquent, en % de répondants (somme différente de 100% car question à choix multiples)

Les Grands-Annéciens ont moins tendance que les autres résidents de Haute-Savoie à covoiturer pour se rendre sur leur lieu de travail ou d'études (35 % contre 43 %), mais plus souvent pour motifs loisirs (47 % contre 39 %).

Si le profil des covoitureurs des corridors et territoires ouverts se rapprochent de celui des covoitureurs du reste du département, celui des résidents de l'hypercentre s'en démarque très nettement : 55 % d'entre eux covoiturent pour des motifs loisirs, et seulement 30 % pour des trajets pendulaires.

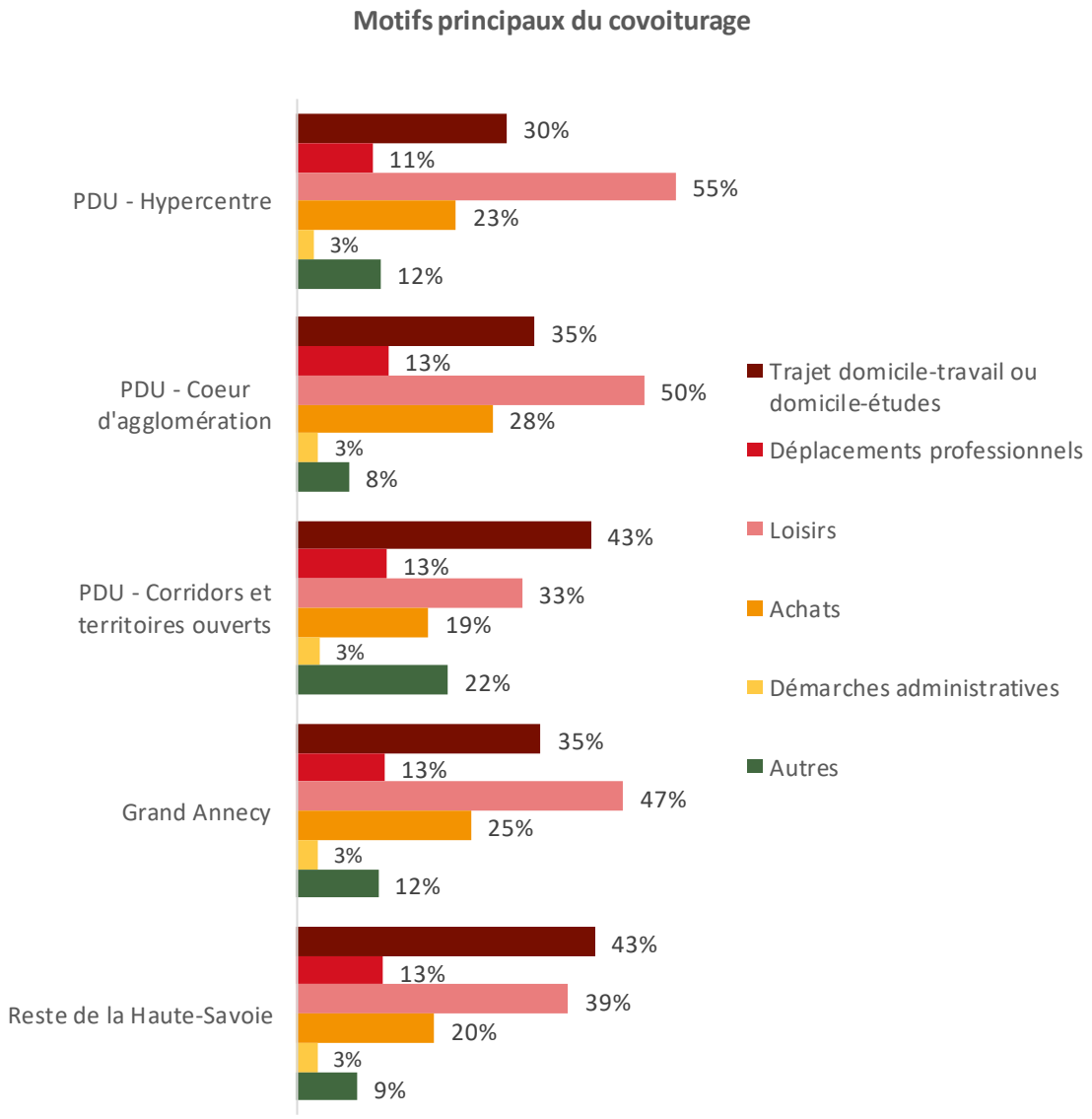


Figure 78 Motifs principaux du covoiturage, en % de répondants (somme différente de 100% car question à choix multiples)

Les raisons du non-recours au covoiturage sont variées. Les principaux motifs sont représentés dans le graphique ci-après. Dans le Grand Annecy comme en Haute-Savoie, c'est l'incompatibilité avec les horaires fixes de travail qui est mis en avant par les répondants pour expliquer leur non recours à cette pratique partagée de l'automobile (respectivement 30 % et 25 %). Néanmoins, le territoire du Grand Annecy se démarque par la part importante (23 % contre 10 %) de répondant déclarant privilégier d'autres modes à l'automobile. A noter que cette raison est avancée par 38 % des répondants résidant en hypercentre.

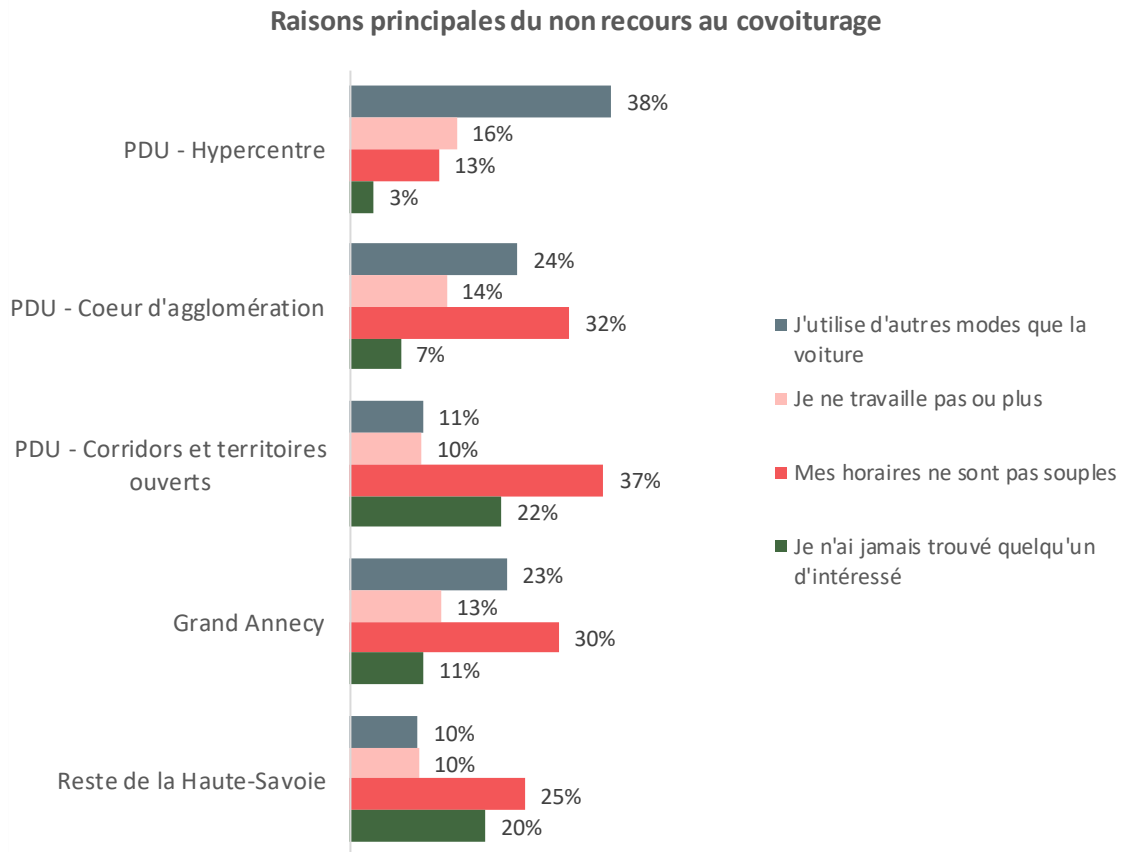


Figure 79 – Raisons principales du non-covoiturage, en % de répondants (somme différente de 100% car question à choix multiples)

Parmi les différentes mesures permettant de promouvoir le covoiturage, il est possible d'envisager la gratuité pour les covoitureurs d'axes majeurs de circulation. Les résidents du Grands Annecy semblent moins réceptifs à ce type de mesure que les autres résidents de la Haute-Savoie : 28 % d'entre eux envisageraient de covoiturer si l'autoroute était gratuite pour les covoitureurs, contre 34 % dans le reste du département.

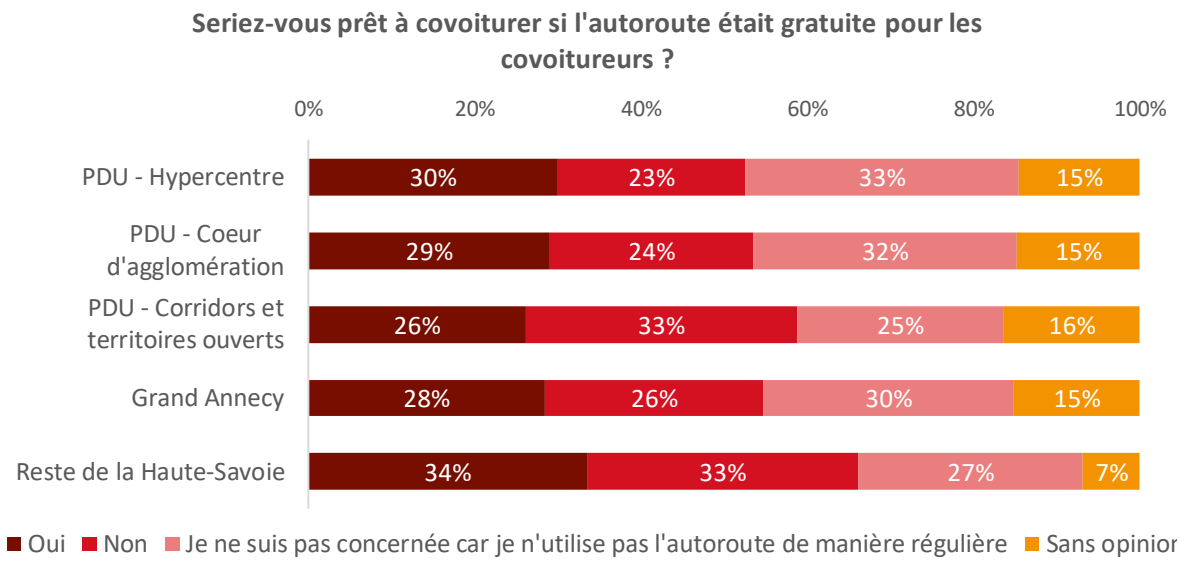
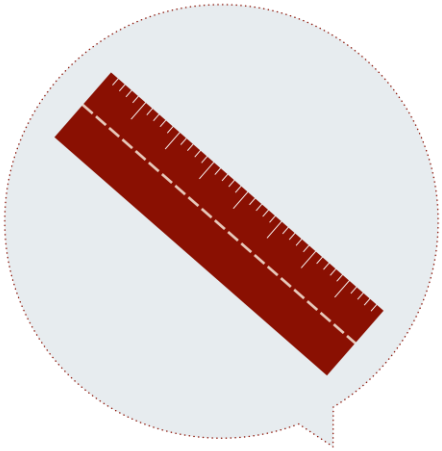


Figure 80 – Opinion sur la gratuité de l'autoroute pour les covoitureurs

De manière surprenante, c'est dans l'hypercentre que nous retrouvons à la fois le plus de personnes ne se sentant pas concernés par ce type de mesure (33 %) et le plus de personnes ouvertes à cette idée (30 %).



Partie 6 : Durée et distances des déplacements

Chaque individu passe en moyenne 1h17 chaque jour à se déplacer et parcourt 34 kilomètres.

Les résidents du cœur d'agglomération consacrent moins de temps à leurs déplacements. Ils parcourent des distances équivalentes celles parcourues par les résidents de l'hypercentre, mais plus souvent en voiture qu'à pied. Leurs déplacements sont donc plus rapides. Les résidents des corridors et territoires ouverts qui utilisent également plus fréquemment la voiture parcourent cependant des distances nettement plus longues, ce qui expliquent l'importance du temps consacré chaque jour aux déplacements.

Chiffres clés

20 minutes de durée moyenne par déplacement.

22 km/h de vitesse moyenne.

9 km de distance moyenne.

Un déplacement à destination du travail dure en moyenne 26 minutes pour 16 kilomètres.

1. DUREES ET BUDGETS-TEMPS DE DEPLACEMENTS

Les Grands-Annéciens consacrent chaque jour 1h07 à leurs déplacements

En moyenne, les résidents du Grand Annecy consacrent 67 minutes à leurs déplacements quotidiens. Néanmoins, la moitié d'entre eux ne passent qu'une heure ou moins à se déplacer.

Les résidents du cœur d'agglomération sont ceux qui présentent les budgets-temps de transports les plus faibles : 1h03 en moyenne. A l'inverse, les résidents des corridors et territoires ouverts consacrent en moyenne une heure et quinze minutes à leurs déplacements chaque jours.

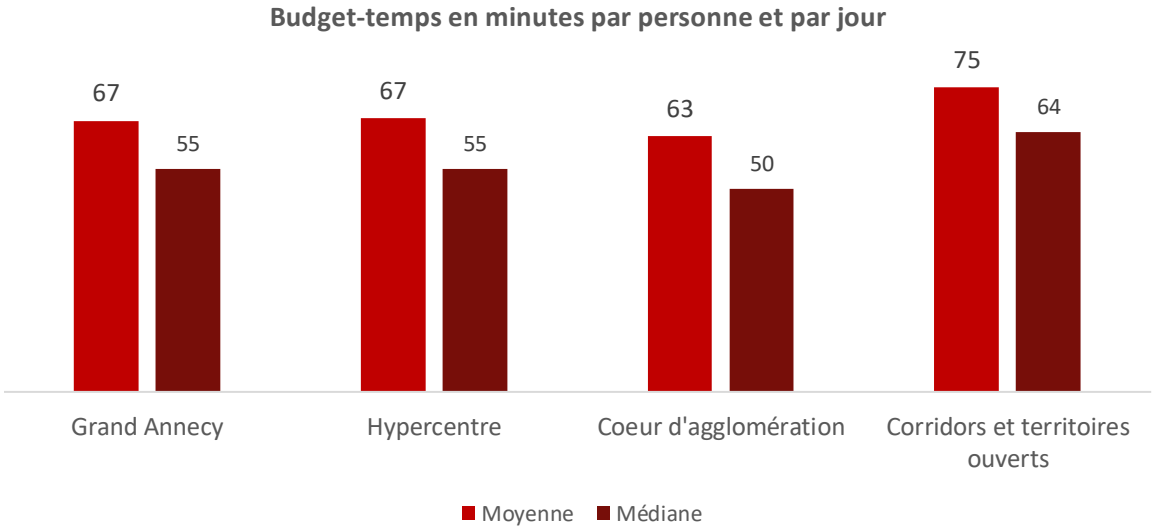


Figure 81 - Budget-temps (moyennes et médianes)

Budget-temps

Le budget-temps est la somme des durées de déplacements effectués par un individu au cours du journée. Il exclut les promenades et tournées professionnelles.

A l'échelle du Grand Annecy, les hommes consacrent en moyenne 72 minutes à leurs déplacements quotidiens contre 62 minutes pour les femmes. Les actifs, à temps plein ou à temps partiel, sont ceux qui présentent les budget-temps les plus élevés : 1h20 par jour et par personne.

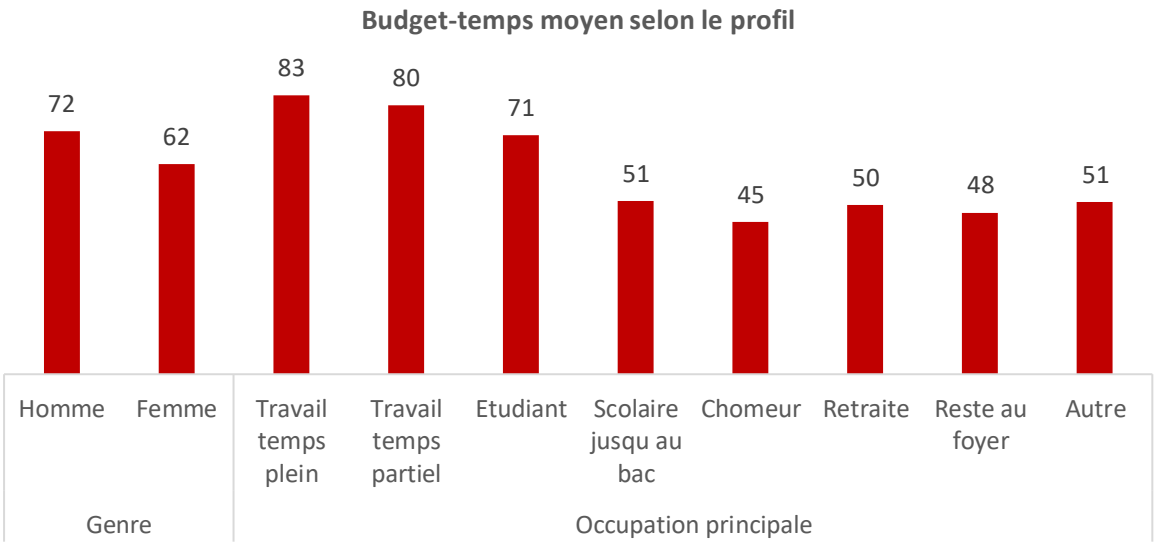
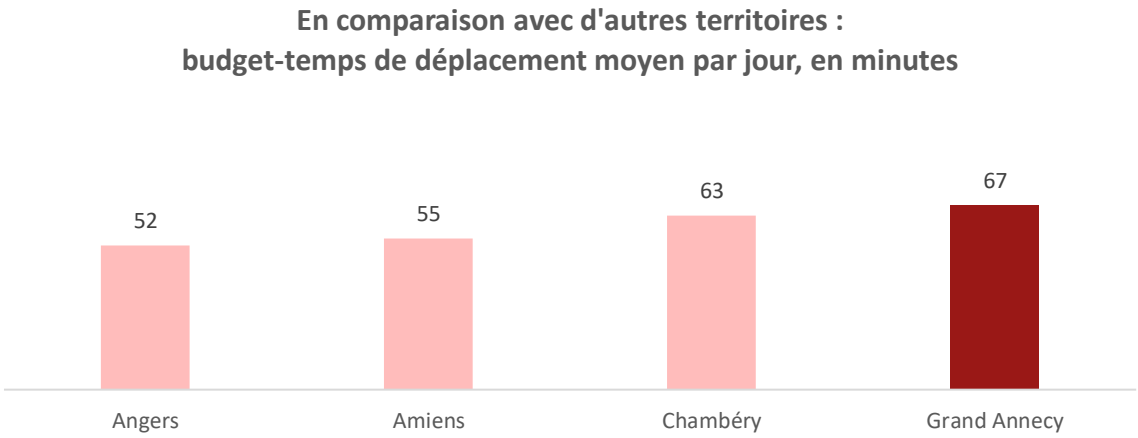


Figure 82 - Budget-temps moyen selon le profil (genre et occupation principale)

En dépassant l'heure de transport, les résidents du Grand Annecy consacrent chaque jour 15 minutes de plus à leurs déplacements que les résidents de l'agglomération d'Angers. Cela est cependant en partie due à la durée élevée des déplacements des résidents de l'hypercentre du fait du fort recours à la marche dans ce secteur.



Sources : EMD Angers Pays de Loire 2012, EMD Grand Amienois 2012, EDGT Métropole Savoie 2007, EDGT Haute-Savoie 2015-2017

Figure 83 – Budget-temps de déplacement - comparaison

Une moyenne de 20 minutes par déplacement

Les déplacements réalisés au sein du Grand Annecy durent en moyenne 20 minutes, une durée supérieure à celle mesurée pour le reste du département de la Haute-Savoie. Les déplacements les plus longs sont réalisés par les résidents des corridors et territoires ouverts (21 minutes), les plus courts dans le cœur d'agglomération (19 minutes).

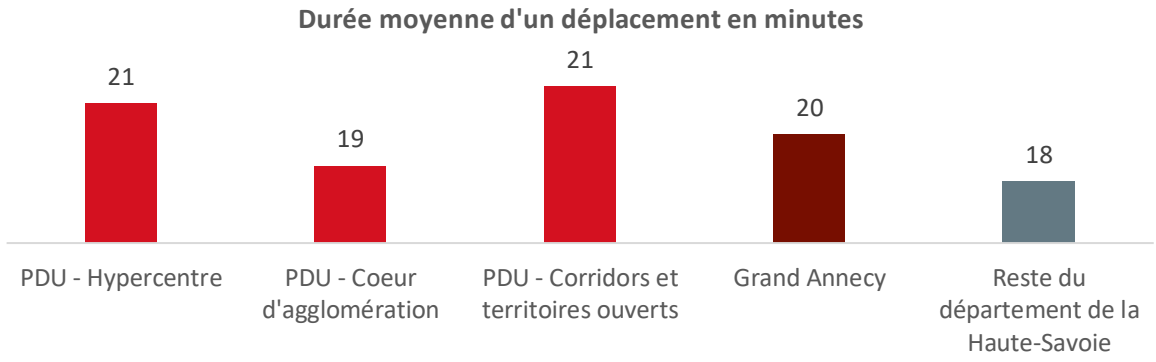


Figure 84 – Durée moyenne d'un déplacement en minute, par secteur de résidence, découpage PDU

48,1% des déplacements durent moins de 10 minutes

5,8 % des déplacements réalisés au sein du Grand Annecy durent moins de 5 minutes, une part inférieure à celle mesurée pour le reste de la Haute-Savoie. La plus grande partie (42,3 %) des déplacements durent de 15 à 30 minutes.

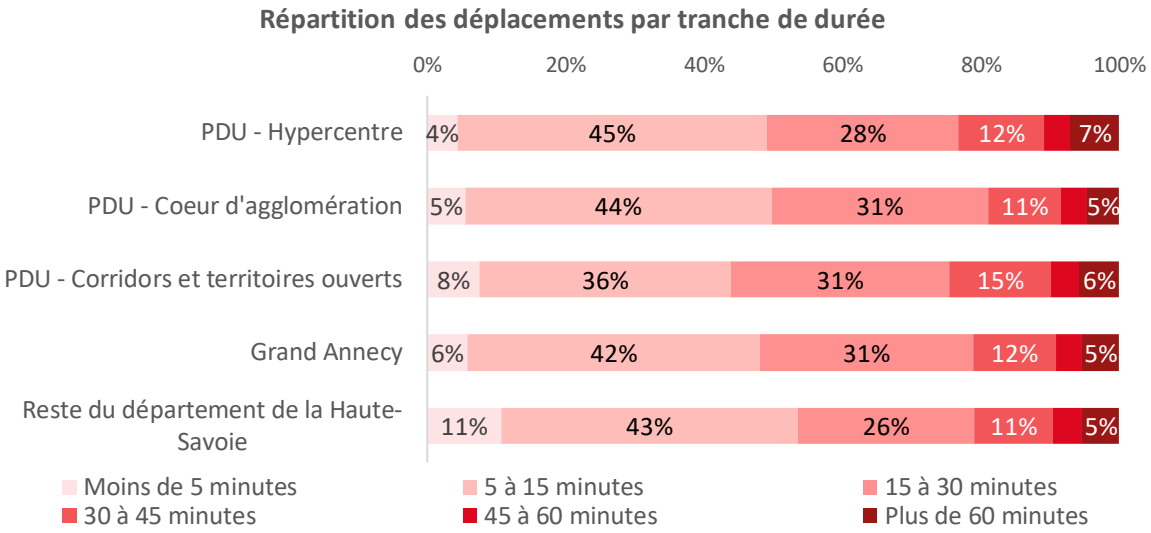


Figure 85 – Répartition des déplacements par tranche de durée et par secteur de résidence, découpage PDU

2. DISTANCES ET BUDGETS-DISTANCE DE DEPLACEMENTS

Les Grands-Annéciens parcourent 33 kilomètres par jour en moyenne

Chaque résident du Grand Annecy parcourt chaque jour 33 kilomètres en moyenne. Néanmoins, la moitié d'entre eux parcourt 14 kilomètres ou moins. Ce sont les résidents des corridors et territoires ouverts qui présentent les budgets-distances les plus élevés : 48 kilomètres par jour et par personne, contre environ 30 kilomètres dans le reste du Grand Annecy. La moitié des résidents de l'hypercentre parcourt quant à elle moins de 7 kilomètres par jour.

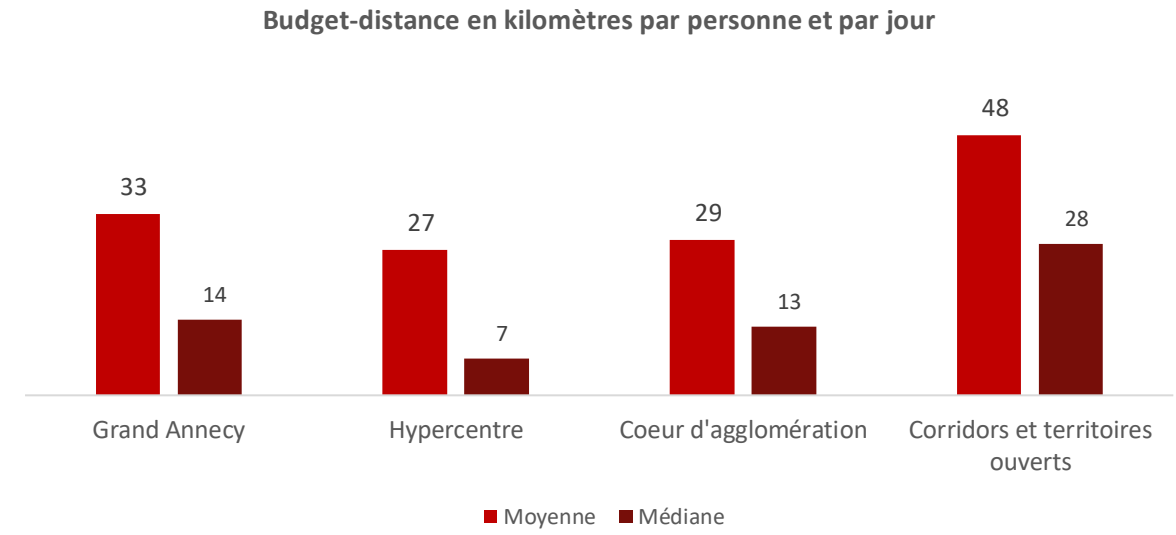


Figure 86 - Budget-distance (moyennes et médianes)

Budget-distance

Le budget-distance est la somme des distances de déplacements parcourues par un individu au cours du journée.

A l'échelle du Grand Annecy, des différences dans les budgets-distance peuvent être observées selon le profil des individus. Ainsi, les hommes parcourent en moyenne 9 kilomètres de plus que les femmes (38 contre 29), et les actifs à temps plein parcourent près de 50 kilomètres par jour en moyenne, contre seulement 21 kilomètres pour les retraités.

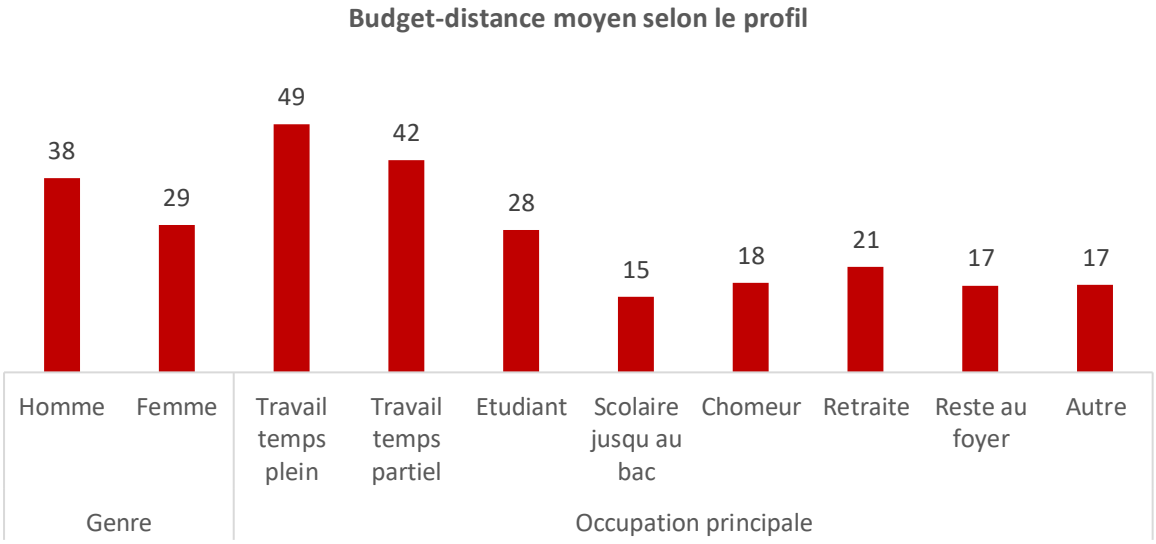


Figure 87 - Budget-distance moyen selon le profil (genre et occupation principale)

Des déplacements de 8,8 kilomètres en moyenne

La distance moyenne des déplacements réalisés par les résidents du Grand Annecy ne diffère pas significativement de celle mesurée pour le reste du département de la Haute-Savoie : respectivement : 9 km/h. Un effet centre-périphérie peut néanmoins être observé : si la distance moyenne des déplacements en hypercentre et dans le cœur d'agglomération ne diffère pas significativement (respectivement 7 km/h et 8 km/h), celle des déplacements réalisés dans le secteur corridors et territoires ouverts est significativement plus importante, ce qui peut s'expliquer par l'éloignement des différentes activités nécessitant le recours à la voiture particulière.

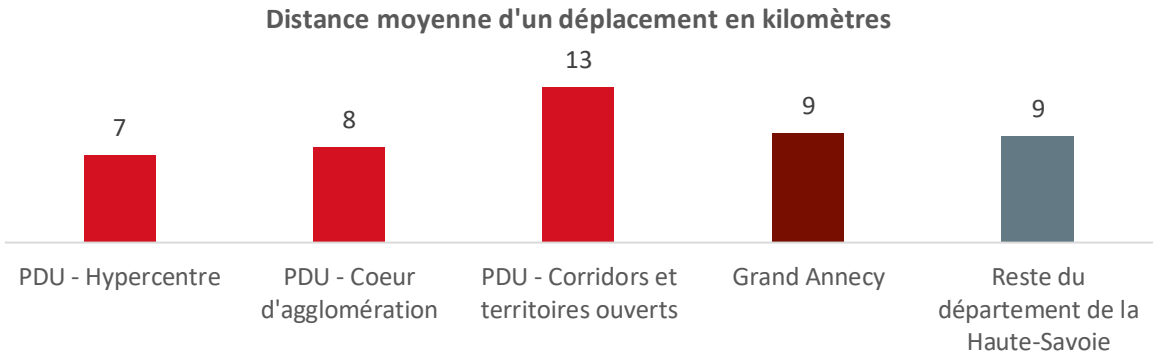


Figure 88 – Distance moyenne d'un déplacement en kilomètres, par secteur de résidence, découpage PDU

Entre centre et périphérie, d'importantes variations des distances

Cet effet centre-périphérie transparaît également dans la répartition des déplacements par tranches de distances : plus du tiers (35 %) des déplacements réalisés par les résidents de l'hypercentre font moins d'1 km, alors que cette part est près de divisée par deux pour le cœur d'agglomération (19 %), et n'atteint plus que 13 % dans les corridors et territoires ouverts.

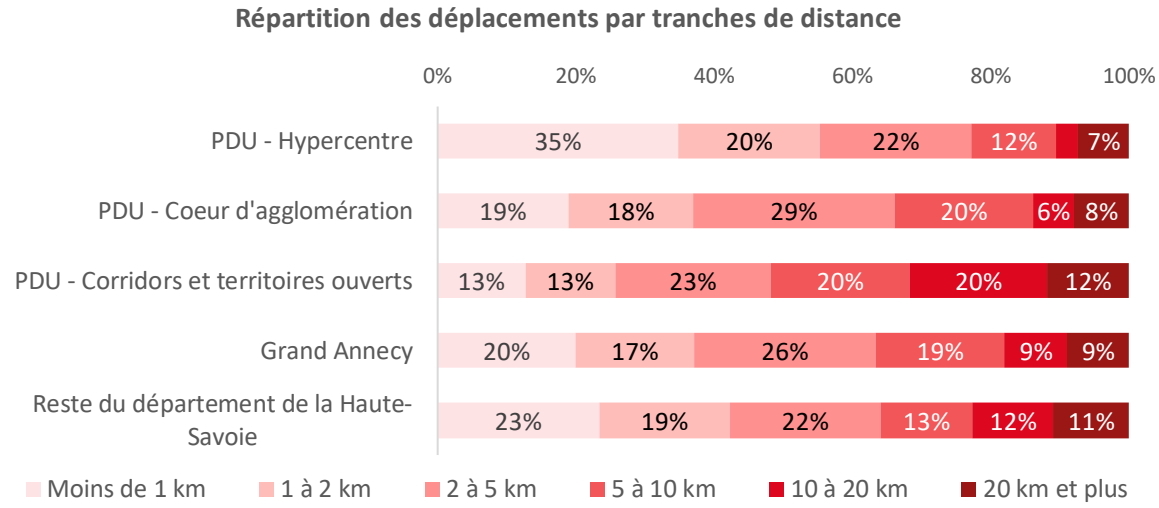


Figure 89 – Répartition des déplacements par tranches de durée, par secteur de résidence, découpage PDU

Une vitesse moyenne réduite dans l'hypercentre

La vitesse moyenne des déplacements réalisés par les résidents du Grand Annecy est de 22 km/h ; elle est inférieure à celle mesurée dans le reste du département de la Haute-Savoie (25 km/h).

De la même manière, la vitesse moyenne au sein du Grand Annecy augmente avec l'éloignement au centre : dans l'hypercentre, la vitesse moyenne est de 13 km/h, ce qui s'explique par la part modale importante de la marche dans ce secteur.

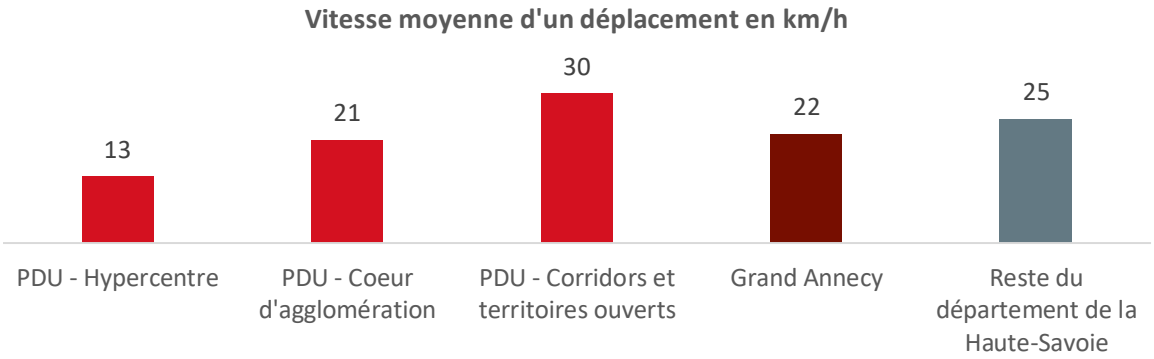


Figure 90 – Vitesse moyenne d'un déplacement en km/h, par secteur de résidence, découpage PDU

3. DISTANCES ET DUREES PAR MOTIF

Les déplacements pour motif à destination travail sont significativement plus longs que les trajets pour autres motifs : 26 minutes par déplacement. Viennent ensuite les déplacements pour motif retour à domicile et loisirs, qui ne diffèrent pas significativement entre eux, et les déplacements pour motif formation, achats et services, accompagnements et autres, qui, de la même manière, ne diffèrent pas significativement entre eux.

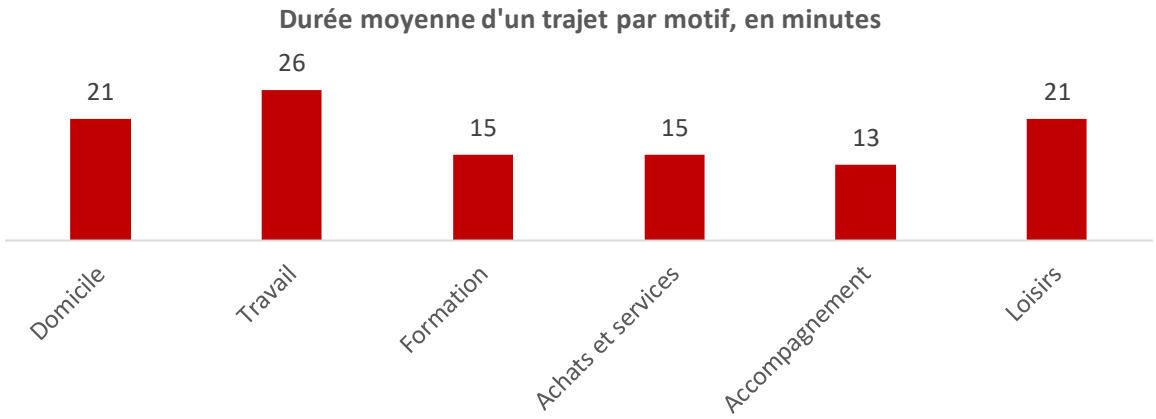


Figure 91 – Durée moyenne d'un trajet par motif, et minutes, pour les résidents du Grand Annecy

De la même manière, les trajets pour motif à destination travail couvrent une distance moyenne significativement plus haute que celle des autres motifs : 16 kilomètres. Les trajets pour motif formation sont les plus courts, avec une moyenne de 4 kilomètres par trajet. Cela traduit la proximité des écoles, collèges et lycée aux logements.

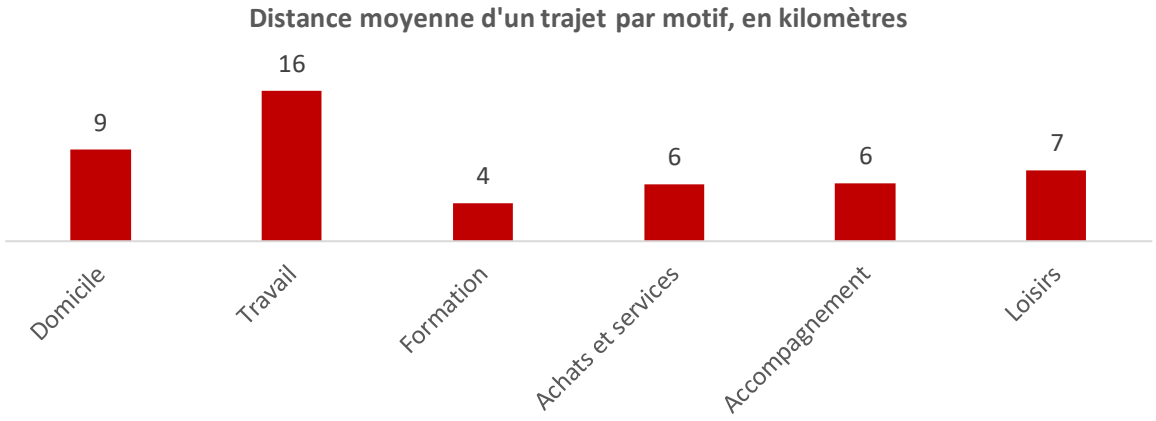


Figure 92 – Distance moyenne d'un trajet par motif, en kilomètres, pour les résidents du Grand Annecy

Enfin, les trajets ayant le travail pour motif à destination sont également significativement plus rapides que les trajets pour d'autres motifs à destination, ce qui peut être attribué à la part modale réduite de la marche, au profit de la voiture personnelle, pour ce motif.

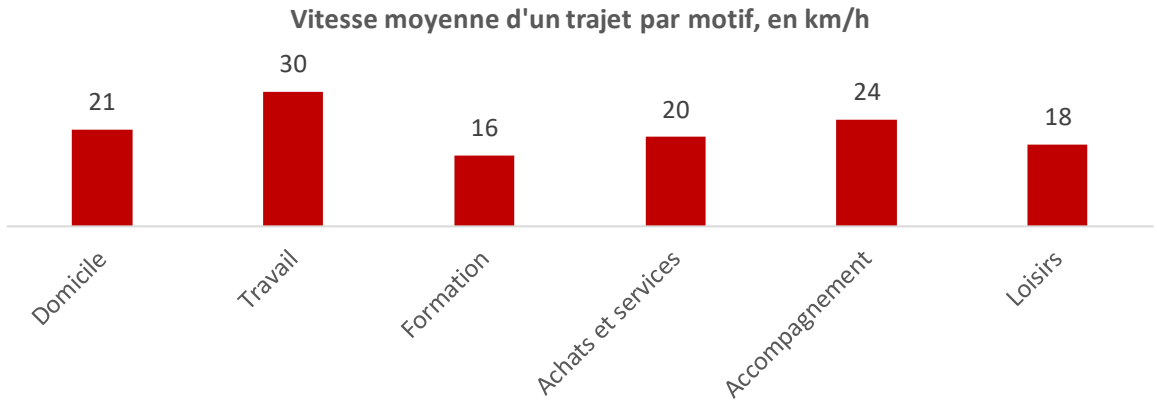


Figure 93 – Vitesse moyenne d'un trajet par motif, en km/h, pour les résidents du Grand Annecy

Une surreprésentation des déplacements courts pour le motif formation

C'est pour le motif travail que la part de déplacements de moins de 1 km est la moins importante (12 %), ce qui fait écho à la distance moyenne plus importante commentée plus haut.

Cette part de déplacements courts de moins de 1km est la plus importante pour les déplacements pour motif formation (29 %) et achats et services (24 %), sans qu'une différence significative existe entre eux.

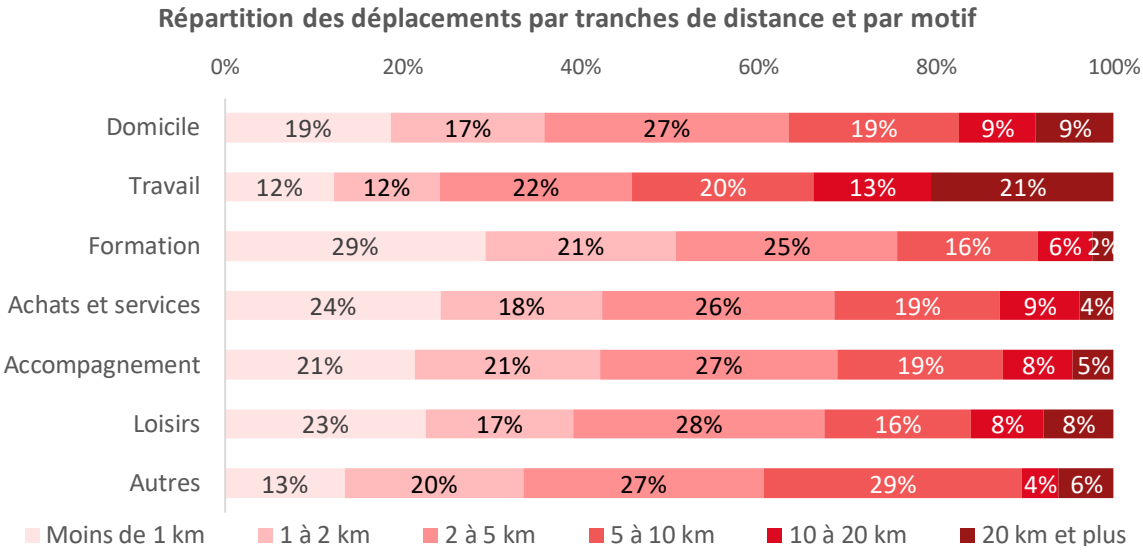


Figure 94 – Répartition des déplacements par tranches de distance et par motif à destination, pour les résidents du Grand Annecy

Plus du tiers de déplacements pour motif travail durent entre 15 et 30 minutes

La plus grande partie (34 %) des déplacements pour motif travail durent entre 15 et 30 minutes, ce qui est également le cas des déplacements pour motif achats et services (34 %).

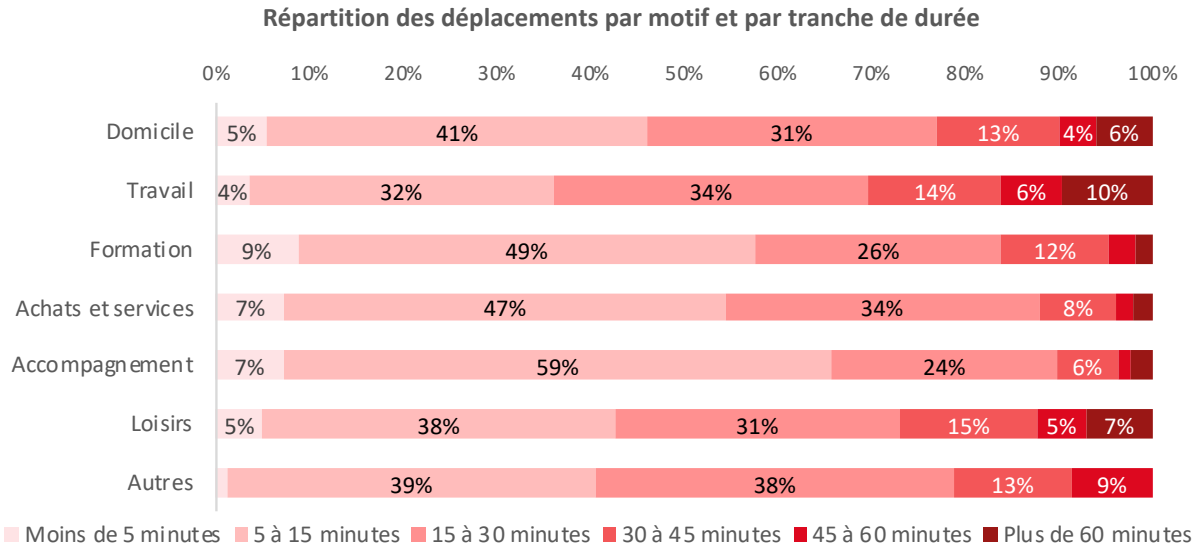
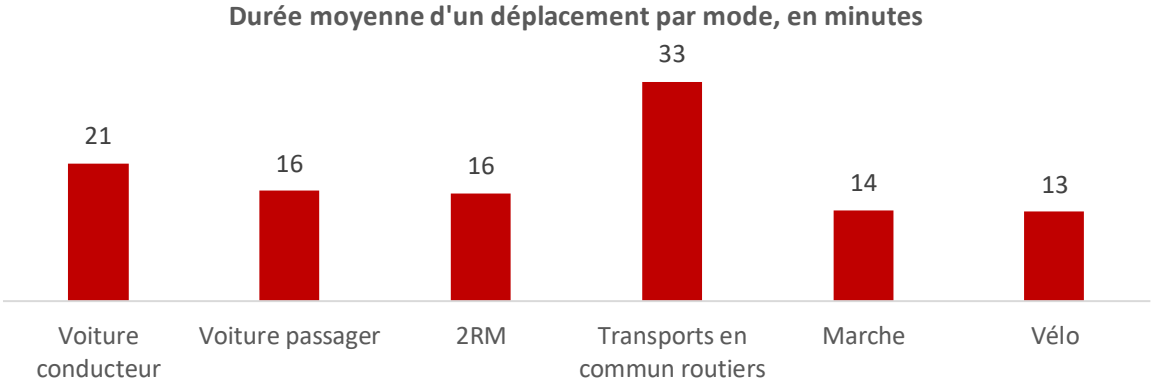


Figure 95 – Répartition des déplacements réalisés dans le Grand Annecy par motif et par tranche de durée, pour les résidents du Grand Annecy

4. DISTANCES ET DUREES PAR MODE

Des déplacements en transports en commun plus longs que ceux réalisés avec d'autres modes

C'est en transports en commun que les durées moyennes de déplacement sont les plus longues : 33 minutes. Les modes doux présentent les durées de déplacements moyennes les plus réduites : 14 minutes pour la marche, 13 minutes pour le vélo.

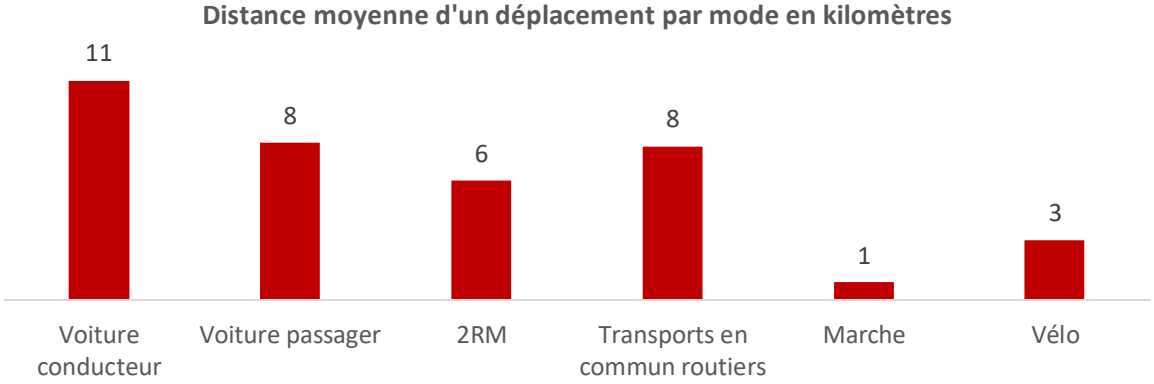


*Le mode « train» ne figurent pas sur le graphique car les effectifs ne permettaient pas d'assurer des résultats significatifs.

Figure 96 – Durée moyenne des déplacements réalisés par les résidents du Grand Annecy en minutes, pour les résidents du Grand Annecy

Les distances moyennes les plus importantes sont parcourues en voiture particulière

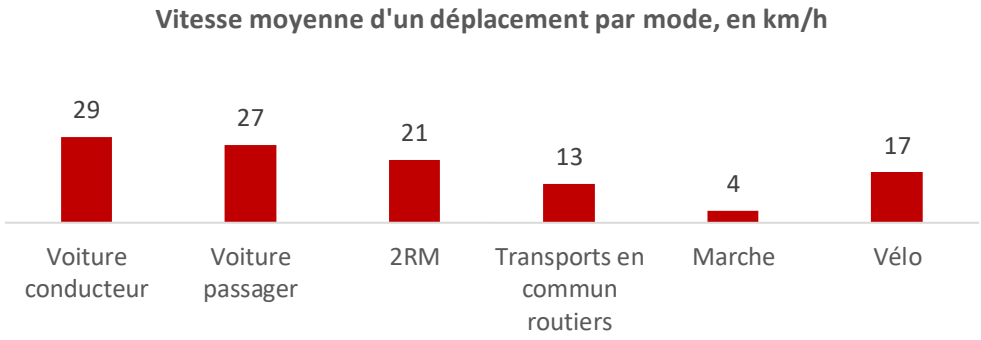
C'est néanmoins en voiture particulière, et non en transports en commun routiers, que les distances moyennes parcourues sont les plus importantes : en moyenne 11 kilomètres.



*Le mode « train» ne figurent pas sur le graphique car les effectifs ne permettaient pas d'assurer des résultats significatifs.

Figure 97 – Distance moyenne des déplacements réalisés par les résidents du Grand Annecy en kilomètres

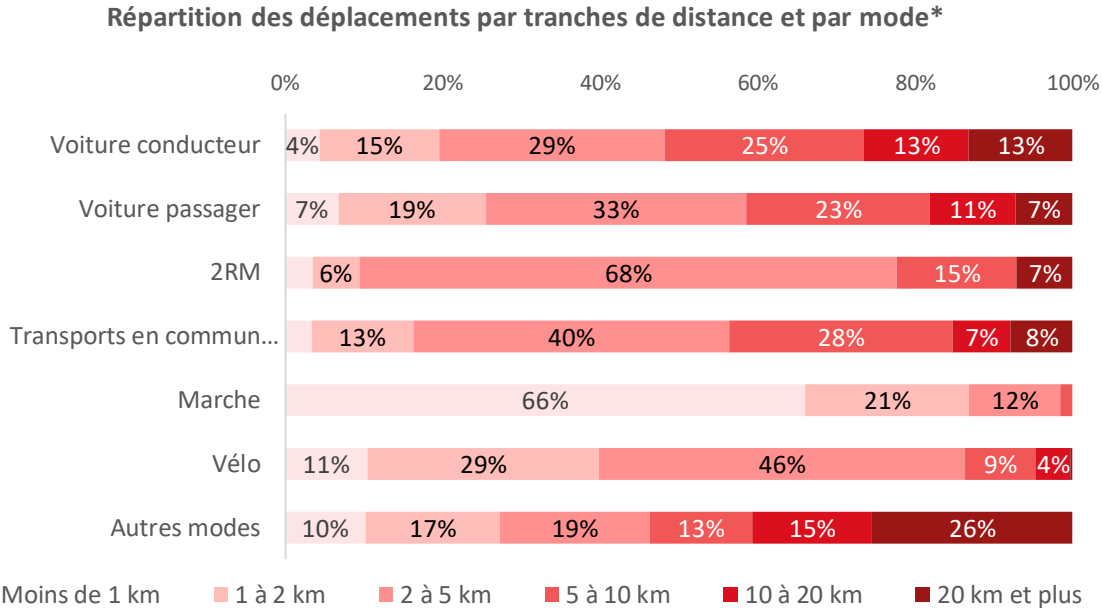
De la même manière, la voiture utilisée en tant que conducteur présente la vitesse moyenne la plus rapide : 29 km/h, soit une vitesse moyenne plus de fois plus rapide que celle enregistrée pour les transports en commun (13 km/h).



*Le mode « train » ne figure pas sur le graphique car les effectifs ne sont pas suffisants pour assurer la significativité des résultats

Figure 98 – Vitesse moyenne des déplacements réalisés par les résidents du Grand Annecy en km/h

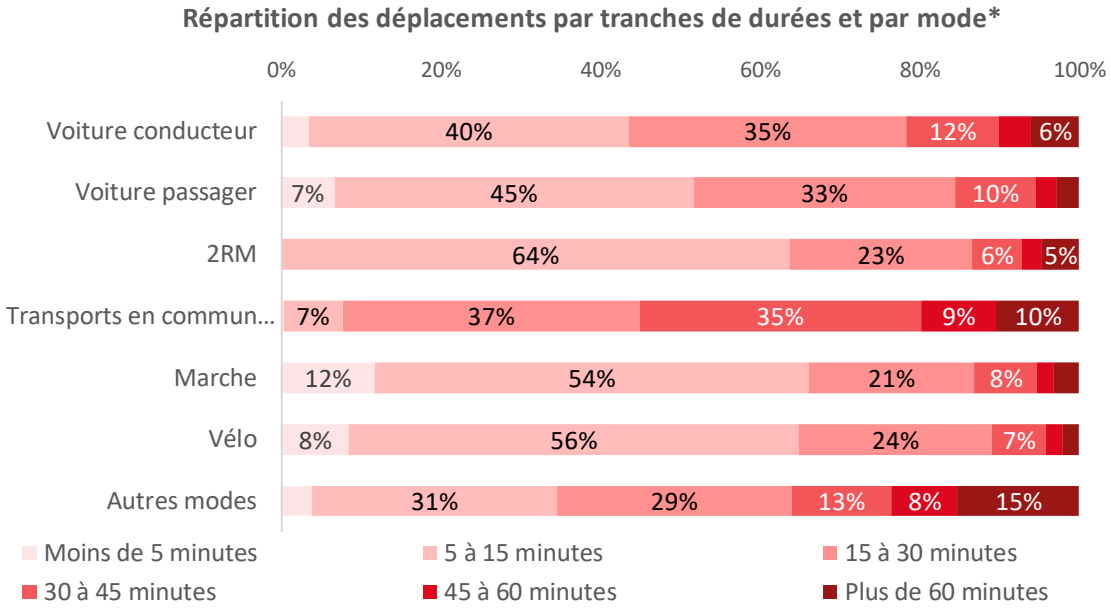
Sans surprise, les déplacements réalisés à pied comptent une vaste majorité de trajets de moins de 1 km : 66 %. Au contraire, seuls 4% des déplacements réalisés en voiture en tant que conducteur ont une portée de moins de 1 km, et la plus grande partie (39 %) couvre entre 2 et 5 km.



*Le mode « train » n'apparaît pas dans le graphique car les effectifs n'étaient pas suffisants pour assurer la significativité des résultats

Figure 99 – Répartition des déplacements par tranches de distance et par mode

De la même manière, les déplacements en modes doux comptent la part la plus importante de déplacements courts : la vaste majorité (66 %) des déplacements réalisés en marchant durent moins de 15 minutes. Au contraire, plus du tiers des déplacements réalisés en transports en commun durent entre 15 et 30 minutes (37 %), ou entre 30 et 45 minutes (35 %). La voiture utilisée en tant que conducteur est également utilisée pour des déplacements courts : 43 % des déplacements réalisés avec ce mode durent moins de 15 minutes.



*Le mode « train » n'apparaît pas dans le graphique car les effectifs n'étaient pas suffisants pour assurer la significativité des résultats

Figure 100 – Répartition des déplacements par tranches de durées et par mode

Une part modale de la voiture croissante avec la distance de trajet

Le choix du mode est largement influencé par la distance du trajet à réaliser : ainsi, la part modale de la voiture particulière augmente avec la distance. Elle passe de 11 % des déplacements de moins de 1 km, à 75 % pour les déplacements de plus de 20 km. De la même manière, la part modale de la marche diminue avec la distance, et atteint son maximum pour les trajets de moins de 1km, où elle compte pour 81 % des déplacements, avant de progressivement disparaitre. C'est pour les déplacements de 2 à 10 km que les transports en commun routiers sont les plus représentés (autour de 10 %).

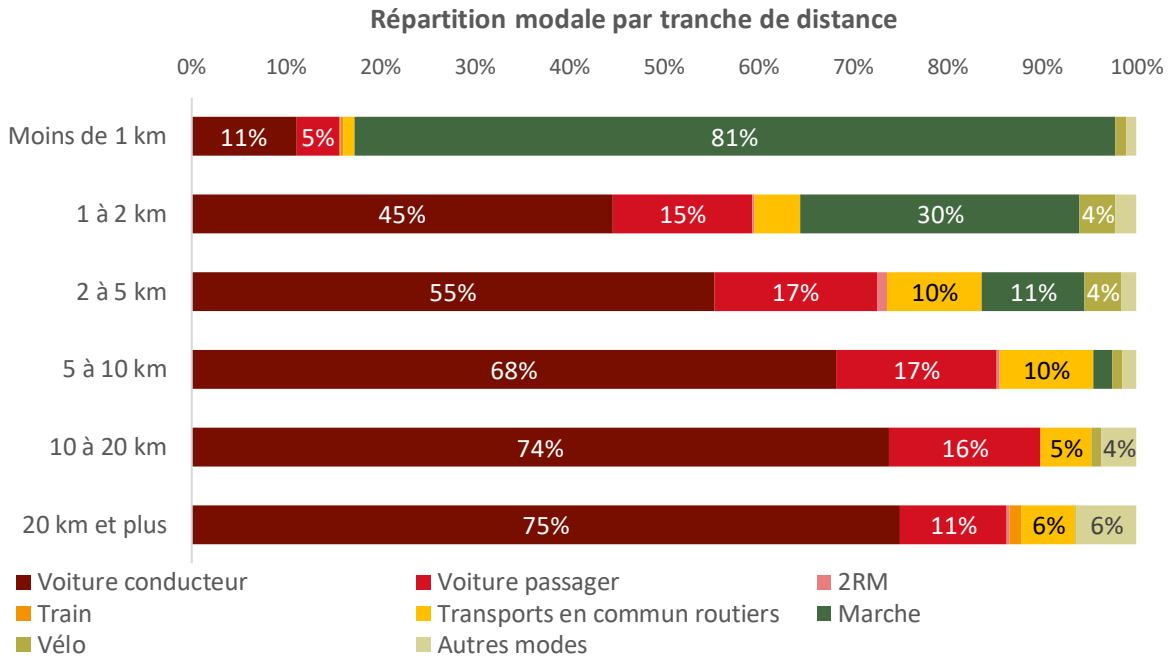
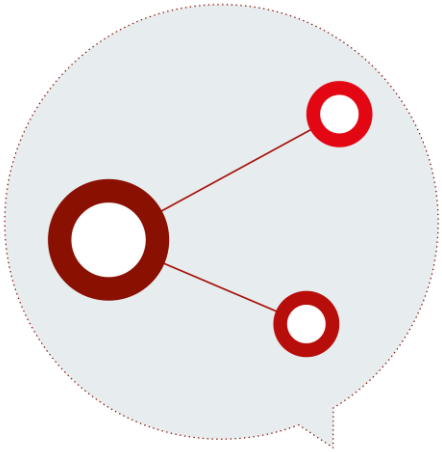


Figure 101 – Répartition modale par tranche de distance, pour les résidents du Grand Annecy



Partie 7 : Flux et dynamiques territoriales

684 800 déplacements répartis entre déplacement internes, déplacements d'échange et déplacement externes.

Le secteur Annecy Historique polarise les flux de déplacements, à la fois pour ses habitants qui sortent moins souvent de leur secteur de résidence que pour les autres résidents du Grand Annecy qui s'y rendent plus fréquemment qu'ailleurs, ce qui implique d'importants flux d'échange, notamment à l'ouest de l'EPCI.

La voiture personnelle est privilégiée pour les déplacements d'échange entre le Grand Annecy et l'extérieur, quand la marche est principalement utilisée pour des déplacements internes. Les transports en commun sont autant utilisés pour des déplacements internes que pour des déplacements d'échange.

Chiffres clés

86 % des déplacements des résidents du Grand Annecy sont interne à l'EPCI.

42 000 déplacements en échange avec le reste du département.

20 000 déplacements en lien avec la Suisse dont 15 000 déplacements d'échange et 5 000 déplacements entièrement réalisés en Suisse par les résidents du Grand Annecy.

1. LES FLUX DE DEPLACEMENTS A L'ECHELLE DU GRAND ANNECY

Répartition des flux de déplacement

Un déplacement est dit interne à une zone de résidence donnée, si le déplacement de l'individu habitant cette zone comporte une origine est une destination à l'intérieur de cette zone.

Si l'origine du déplacement (ou sa destination) est comprise dans la zone de résidence, mais que sa destination (ou respectivement son origine) n'est pas comprise dans la zone de résidence, le déplacement est un déplacement d'échange. Le déplacement d'échange peut être considéré comme sortant ou entrant selon le sens du mouvement observé.

Si l'origine et la destination du déplacement sont toutes deux extérieures à la zone de résidence, le déplacement est alors qualifié d'externe.

86% des déplacements sont internes au Grand Annecy

Chaque jour, 684 800 déplacements sont effectués par les résidents du Grand Annecy. Parmi ceux-ci, la très large majorité (86%), soit 588 100 déplacements, est interne à l'EPCI.

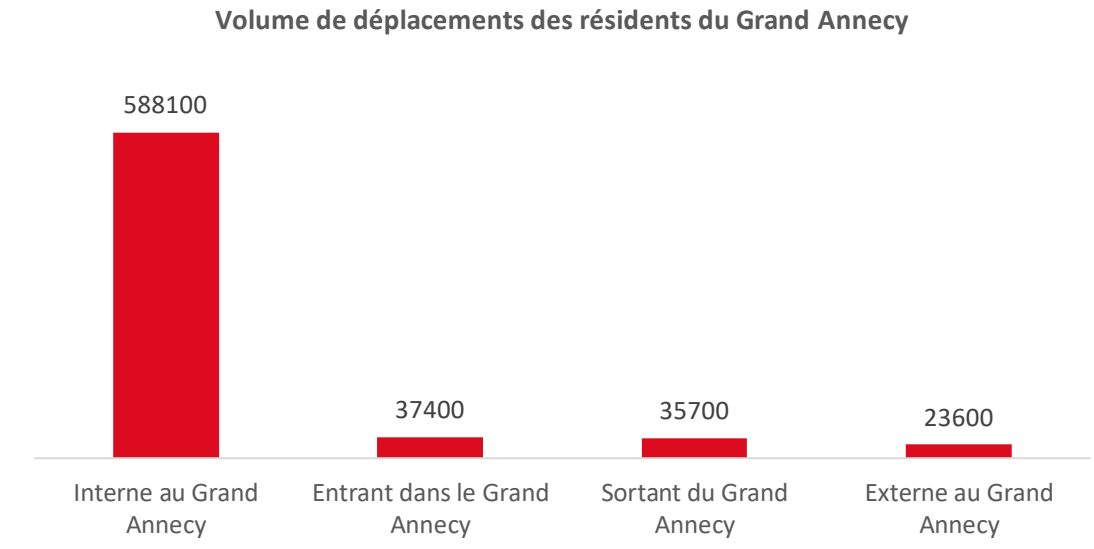


Figure 102 – Volume de déplacements des résidents du Grand Annecy

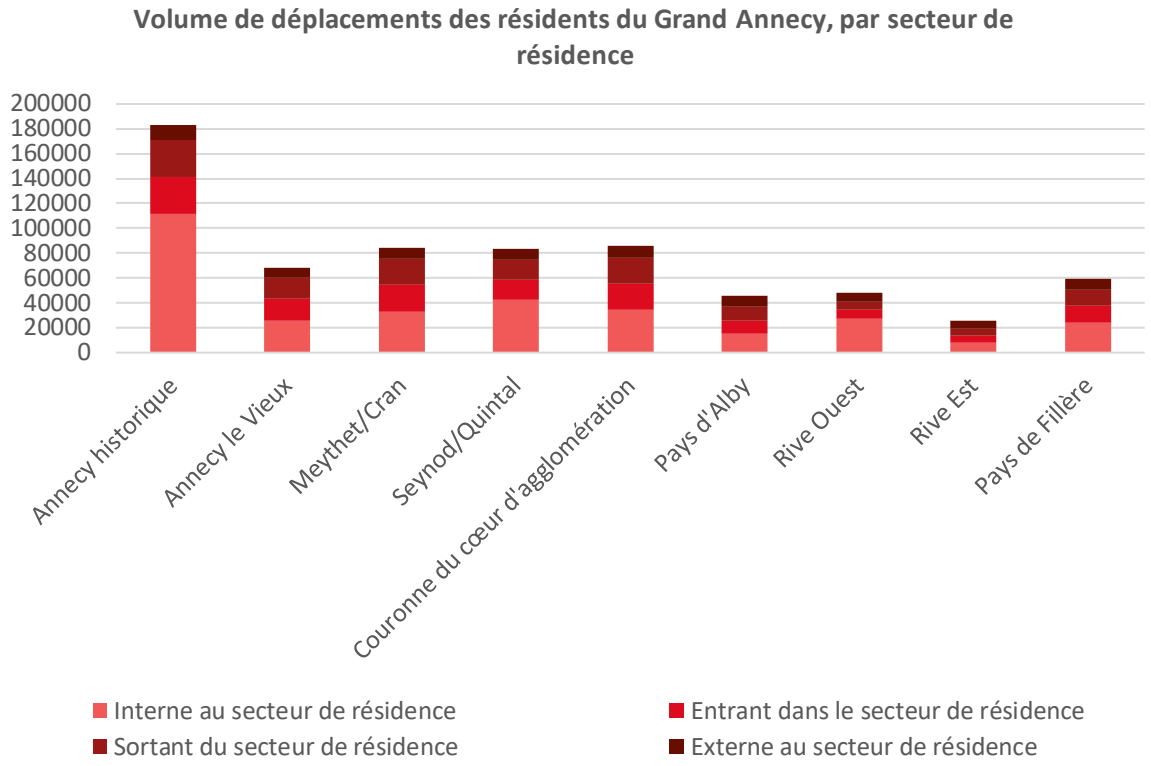


Figure 103 – Volume de déplacements des résidents du Grand Annecy, par secteur de résidence.

Des flux d'échanges avec les territoires voisins polarisés vers le reste du département de Haute-Savoie

Les flux d'échange entre le territoire du Grand Annecy et les territoires voisins sont largement polarisés vers le reste du département de la Haute-Savoie : 42 300 déplacement relient chaque jour ces deux territoires. Ces flux sont équilibrés en termes d'origine et de destination : 21 300 à destination du Grand Annecy et 21 000 à destination du reste de la Haute-Savoie. C'est le canton de Rumilly qui accueille le plus de flux d'échanges avec le reste du département (21 %), suivi de la communauté de communes de Fier et Usses et de la vallée de Thônes (15 % chacune).

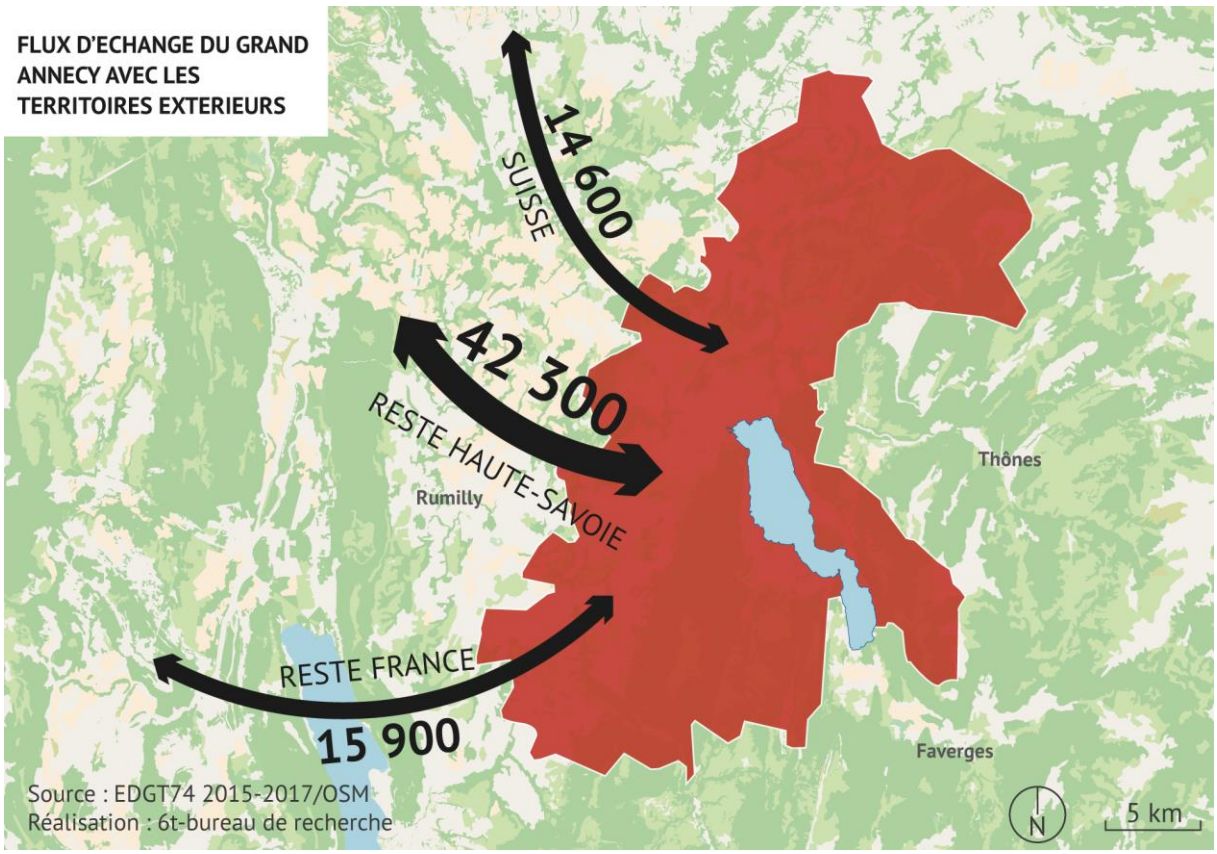


Figure 104 – Flux d'échange entre le Grand Annecy et les territoires alentours (Reste Haute-Savoie, Reste France, Reste Suisse)

Avec 14 500 déplacements d'échange, la Suisse constitue une polarité extérieure secondaire. De même, le reste de la France accueille 15 900 déplacements d'échange. La majorité d'entre eux (61 %) sont en lien avec la Savoie, le reste des déplacements d'échange se répartissant principalement entre les départements du Rhône (13 %), de l'Isère (10 %) et de l'Ain (7 %).

2. LES FLUX DE DEPLACEMENTS ENTRE LES DIFFERENTS SECTEURS

61% de déplacements internes au secteur Annecy Historique

C'est au sein du secteur Annecy historique que la part de déplacements internes est la plus important : 61%. Les secteurs situés sur la Rive Ouest du Lac se démarquent par une part de déplacements internes importante. Les territoires de Annecy le Vieux et Meythet Cran, limitrophes du cœur historique, se démarquent au contraire par une part de déplacements internes plus basse (respectivement 38% et 39%) ; une part plus importante de déplacements sont donc réalisés en échange avec d'autres secteurs (50% dans les deux cas), ou entièrement à l'extérieur du territoire (respectivement 12% et 11%).

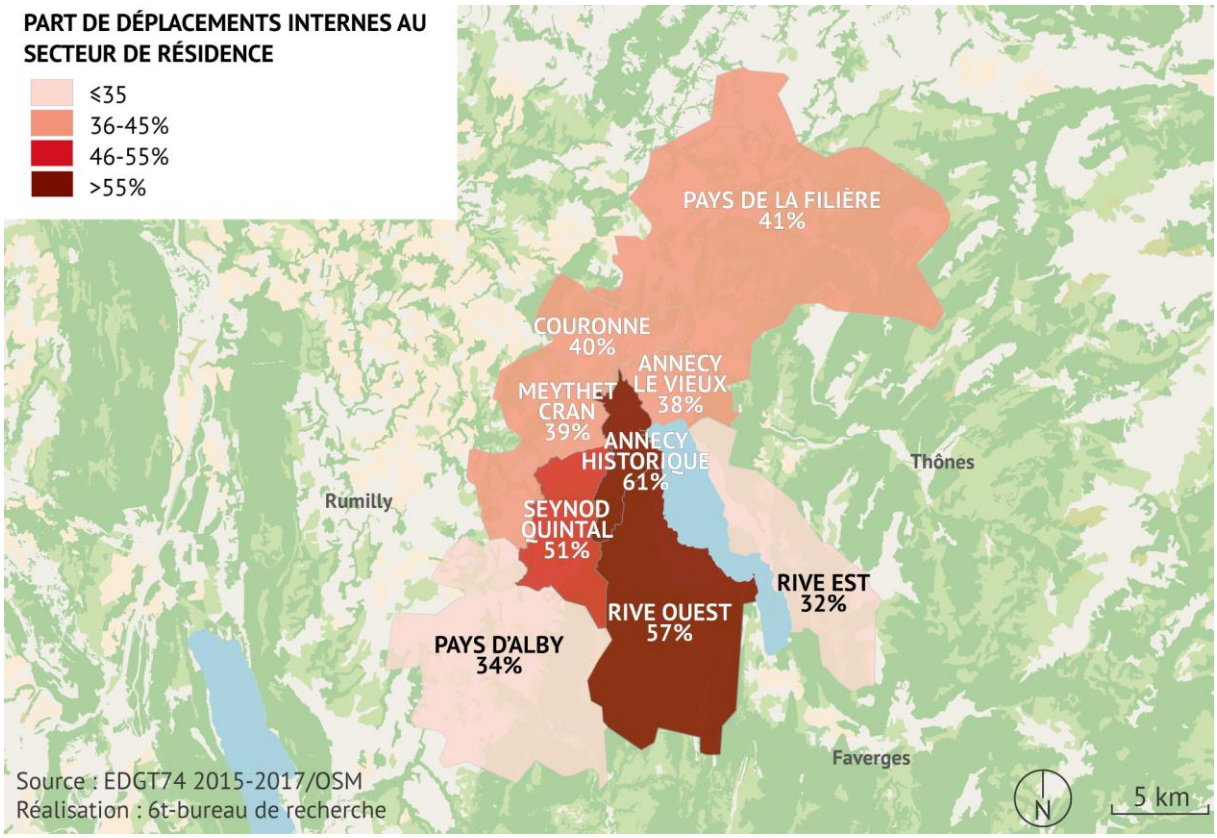


Figure 105 – Part de déplacements internes au secteur de résidence, au sein du Grand Annecy, tous motifs à destination

Le secteur Annecy Historique polarise les échanges depuis l'Ouest

Chaque jour, 65 800 déplacements au départ du Grand Annecy ont pour destination le secteur Annecy Historique. C'est depuis le secteur Annecy Le Vieux que les flux sont les plus importants : 15 450 déplacements au départ de ce secteur ont pour destination le cœur historique de l'EPCI. Les secteurs de la couronne du cœur d'agglomération (14 300 déplacements à destination du secteur Annecy historique), de Meythet/Cran (12 950

déplacements) et de Seynod/Quintal (11 100 déplacements) sont également très polarisés par le Annecy Historique.

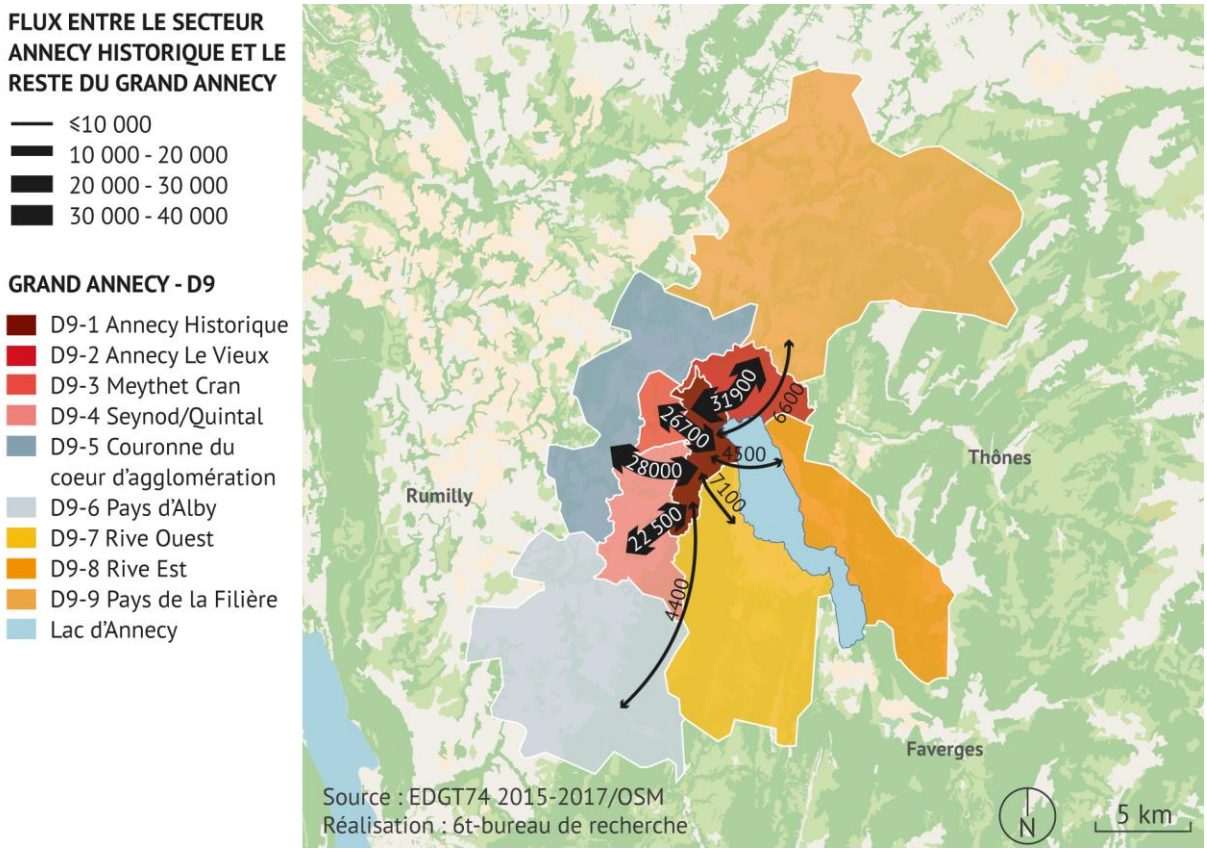


Figure 106 – Flux d'échange depuis le Grand Annecy vers le secteur Annecy Historique, tous motifs à destination

De manière symétrique, les déplacements ayant pour origine le secteur Annecy Historique sont polarisés par ces mêmes territoires à l'Ouest : 16 500 déplacements vers Annecy Le Vieux, 13 700 vers Meythet/Cran, 13 700 vers la couronne du cœur d'agglomération, 11 400 vers Seynod/Quintal.

Des échanges importants entre Meythet/Cran et la couronne du cœur d'agglomération

21 300 déplacements relient chaque jour les secteurs limitrophes de Meythet/Cran et de la couronne du cœur d'agglomération. Les flux les plus importants relient ensuite Meythet/Cran et Seynod/Quintal (14 450 déplacements), ainsi que Seynod/Quintal et la couronne du cœur d'agglomération (12 550 déplacements).

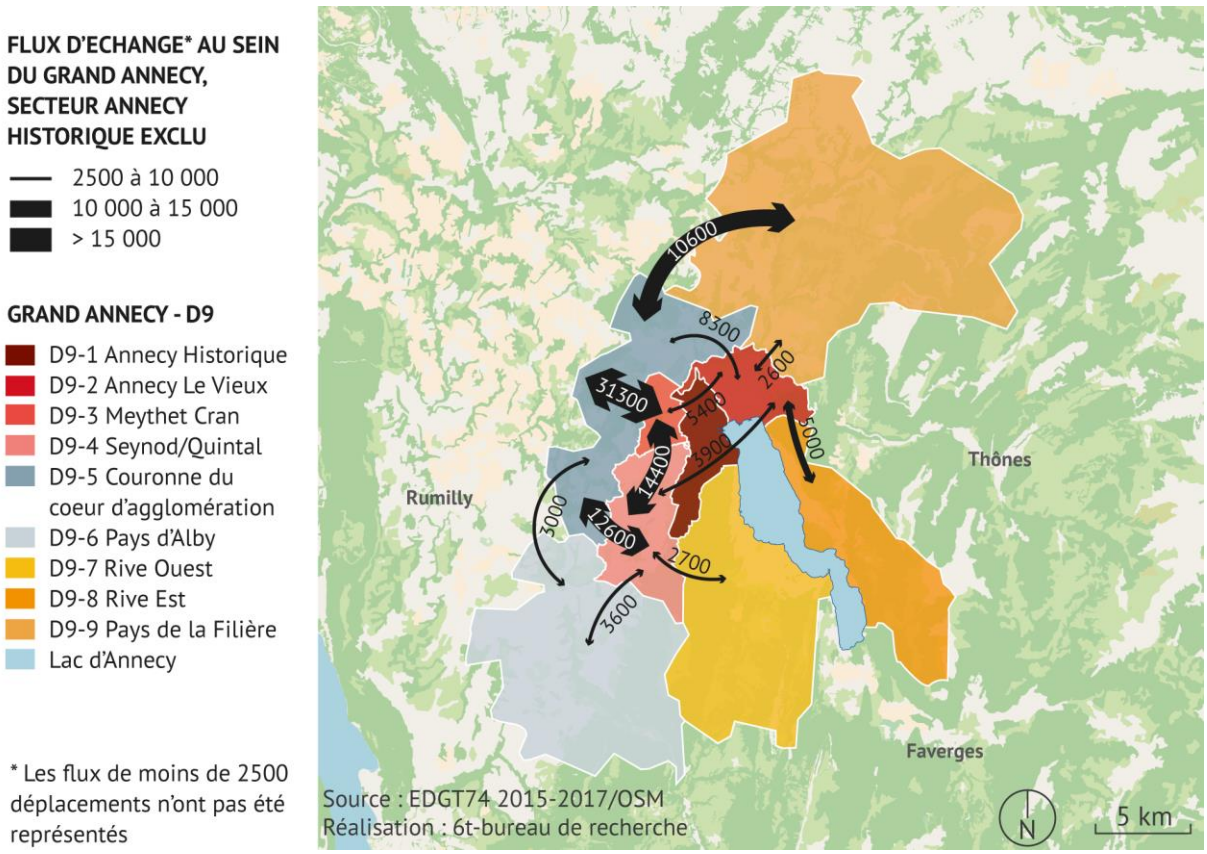


Figure 107 – Flux d'échange entre les différents secteurs du Grand Annecy, secteur Annecy historique exclu

3 déplacements domicile-travail sur 4 sont internes au Grand Annecy

Sur les 125 100 déplacements domicile-travail réalisés chaque jour par les résidents du Grand Annecy, 94 100 sont internes au Grand Annecy, soit 75% des déplacements.

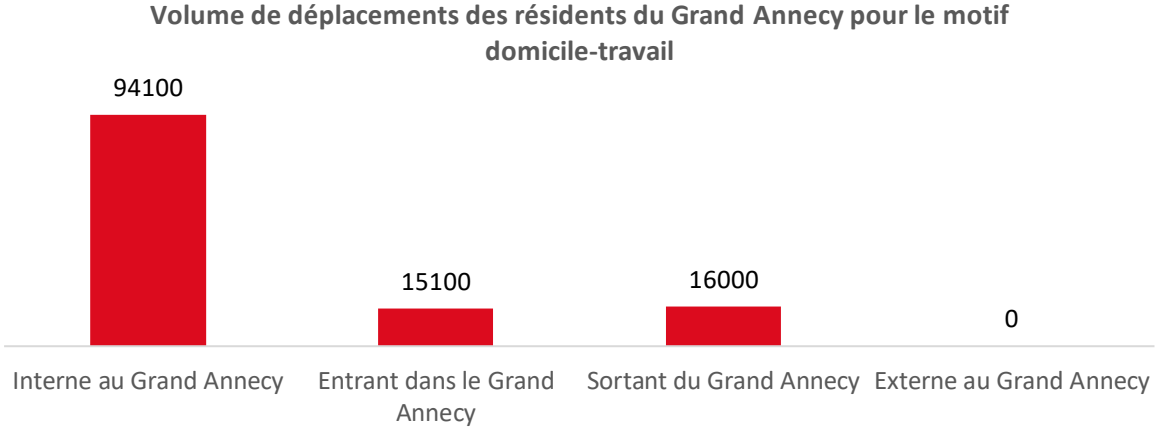


Figure 108 – Volume de déplacements des résidents du Grand Annecy pour le motif combiné domicile-travail

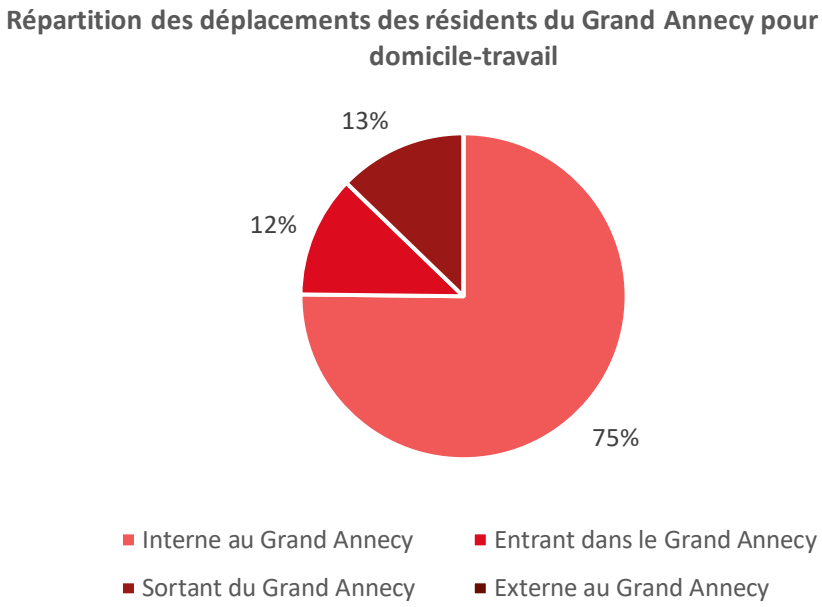


Figure 109 – Répartition des déplacements des résidents du Grand Annecy pour le motif domicile-travail.

Si la part de déplacements domicile-travail internes au secteur de résidence est élevée pour le secteur Annecy Historique (44%, soit 15 100 déplacements), elle est plus réduite sur les autres secteurs, pour lesquels elle ne dépasse par le quart.

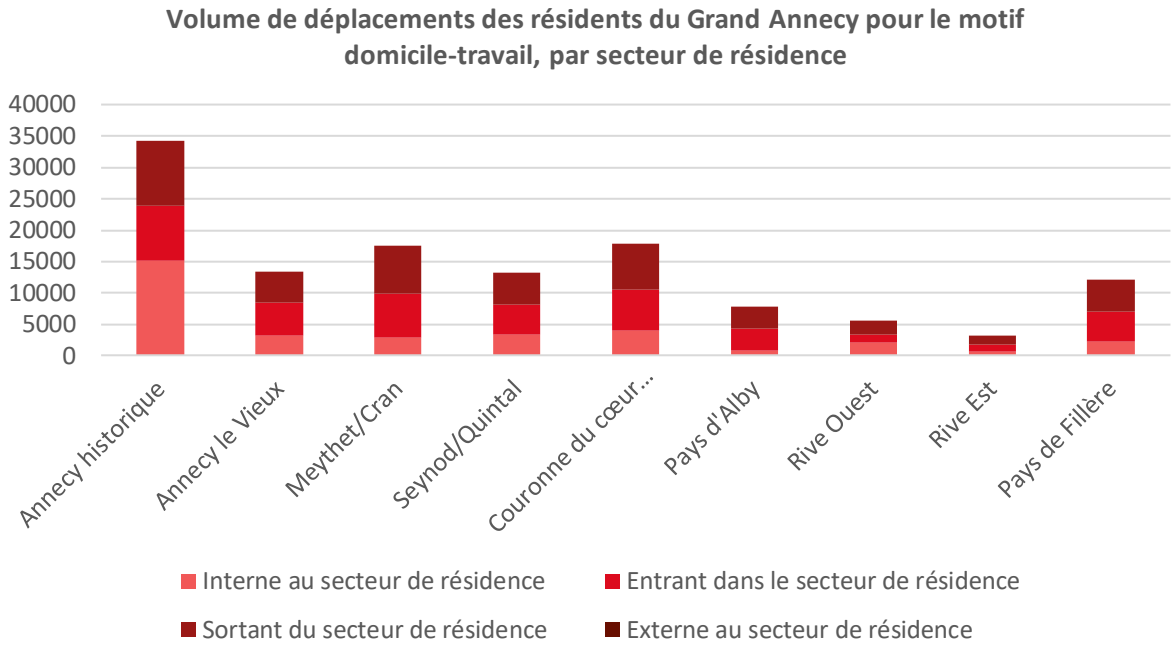


Figure 110 – Volume de déplacements des résidents du Grand Annecy pour le motif combiné domicile-travail, par secteur de résidence.

40% de déplacements internes pour le motif à destination travail au sein du secteur Annecy Historique

Le secteur Annecy Historique compte la part la plus importante de déplacements pour motif travail internes au secteur de résidence : 40%. C'est ensuite le secteur de la Rive Ouest qui compte la part la plus importante de déplacements internes pour motif travail (30%).

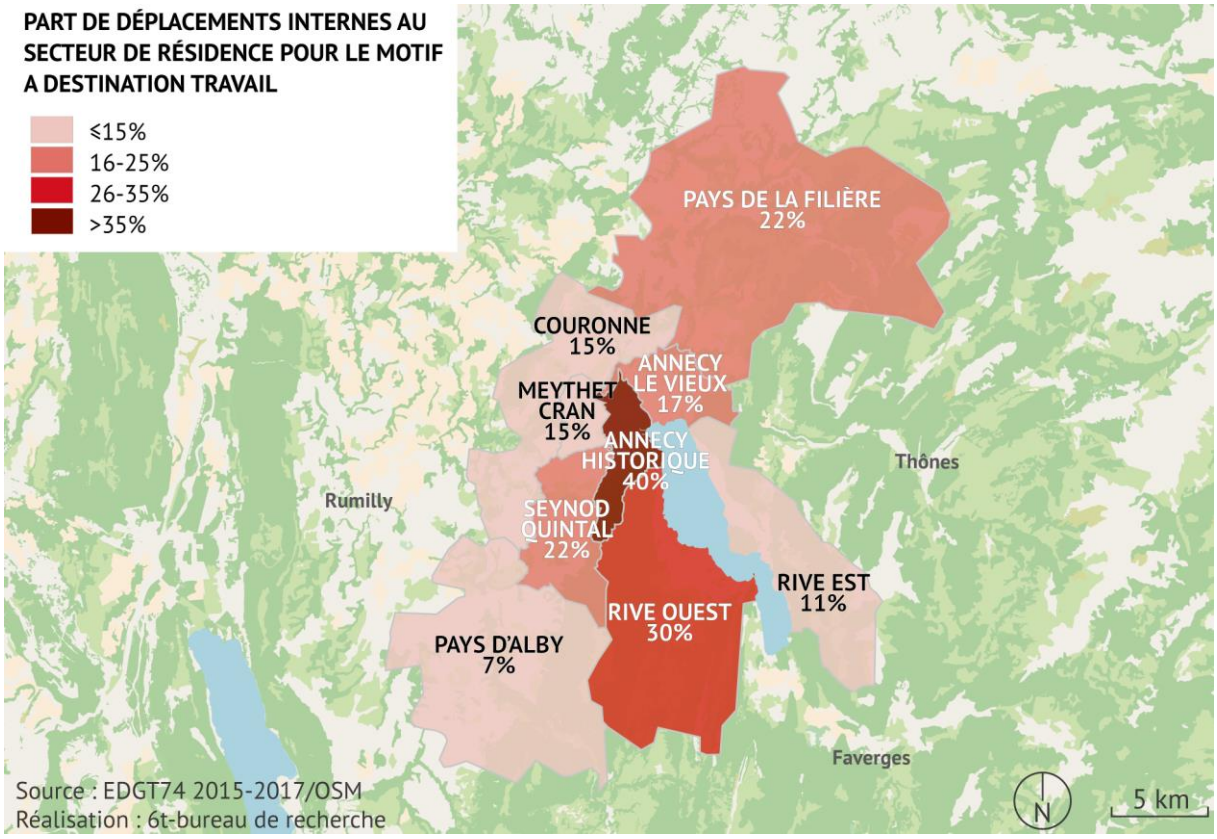


Figure 111 – Part de déplacements internes au secteur de résidence, pour le motif à destination travail, à l'échelle du Grand Annecy

Des échanges importants entre le secteur Annecy historique et les territoires à l'ouest

Les échanges pour motif à destination travail les plus importants ont lieu entre le secteur Annecy Historique et les territoires situés à au Nord-Ouest de celui-ci : 5700 déplacements relient chaque jour le secteur Annecy Historique et Meythet/Cran, et 5300 déplacements relient le cœur historique à la couronne de cœur d'agglomération. Les échanges avec le reste du territoire pour le motif travail sont limités.

Des flux pour motif travail importants sont également mesurés entre le secteur Meythet Cran et les territoires limitrophes : 3300 déplacements le relient à la couronne du cœur d'agglomération, et 2700 au secteur Seynod/Quintal. Les échanges entre les territoires du Sud de l'EPCI sont négligeables.

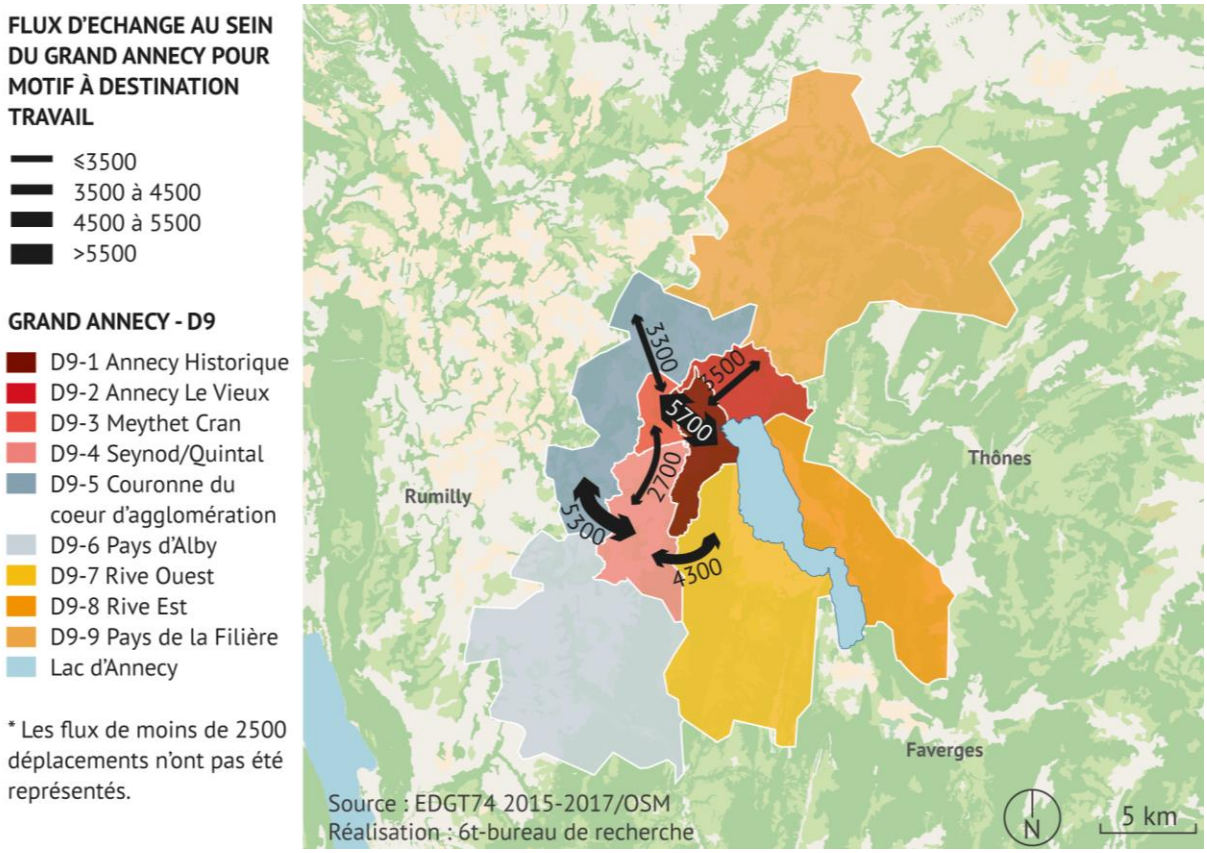


Figure 112 – Flux d'échange au sein du Grand Annecy pour le motif à destination travail

Des flux d'échanges vers l'extérieur polarisés par le reste du département de Haute-Savoie

Les déplacements pour motif travail en échange avec un territoire extérieur au Grand Annecy sont principalement polarisés par le reste du département de la Haute-Savoie. Les échanges entre ce territoire et la couronne du cœur d'agglomération sont particulièrement importants : 2310 déplacements à motif travail ont chaque jour la couronne du cœur d'agglomération pour origine, et le reste de la Haute-Savoie pour destination.

Les flux pour motif travail ayant pour origine le secteur Annecy Historique et la couronne du cœur d'agglomération sont également polarisés par la Suisse voisine : chaque jour, 1830 déplacements au départ du secteur Annecy Historique ont pour destination la Suisse, ainsi que 1270 déplacements au départ de la couronne du cœur d'agglomération.

Le reste de la France, hors Haute-Savoie, ne représente qu'une polarité négligeable.

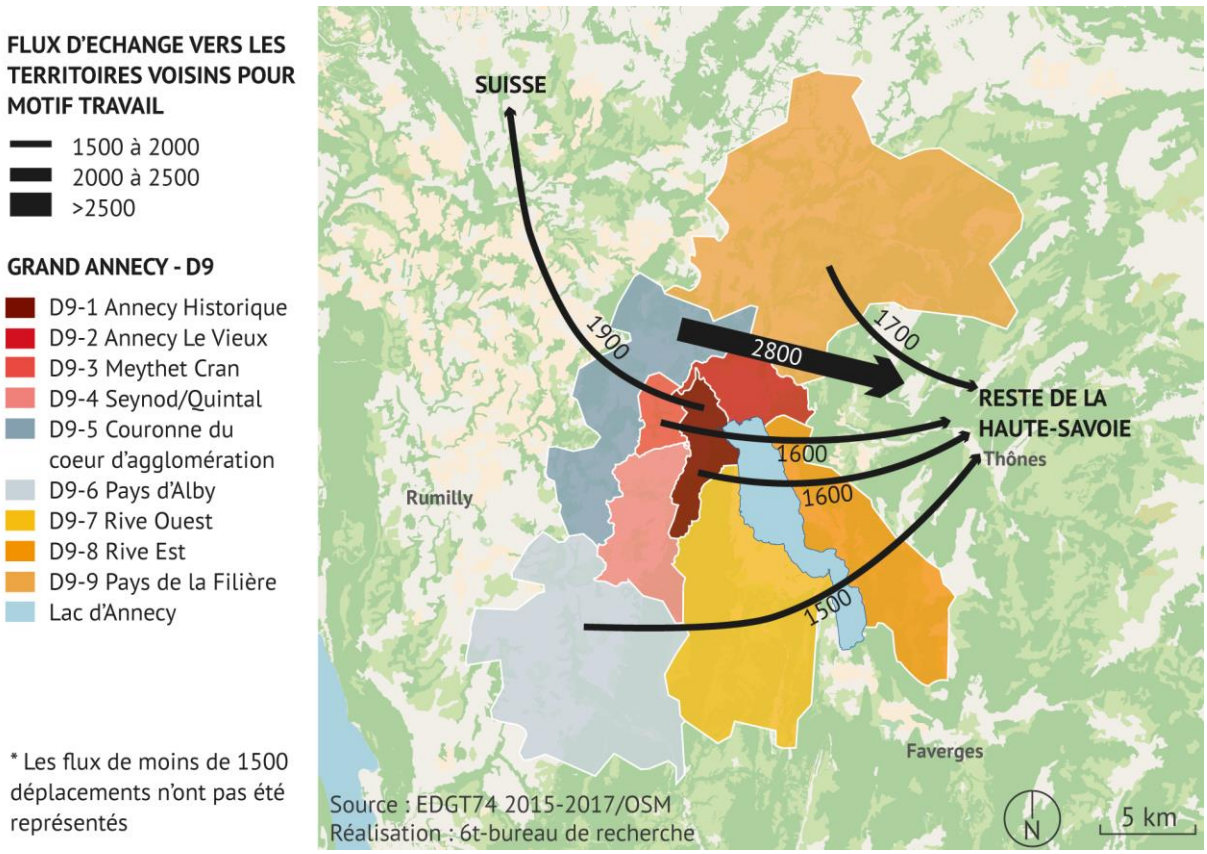


Figure 113 – Flux d'échange vers les territoires voisins pour motif à destination travail

95% des déplacements domicile-formation sont internes au Grand Annecy

Sur les 68 900 déplacements réalisés chaque jour par les résidents du Grand Annecy pour le motif domicile-formation, 65 700 sont internes au Grand Annecy, soit 95% des déplacements. Cette part importante s'explique par le déterminisme géographique dans le choix des lieux de formation.

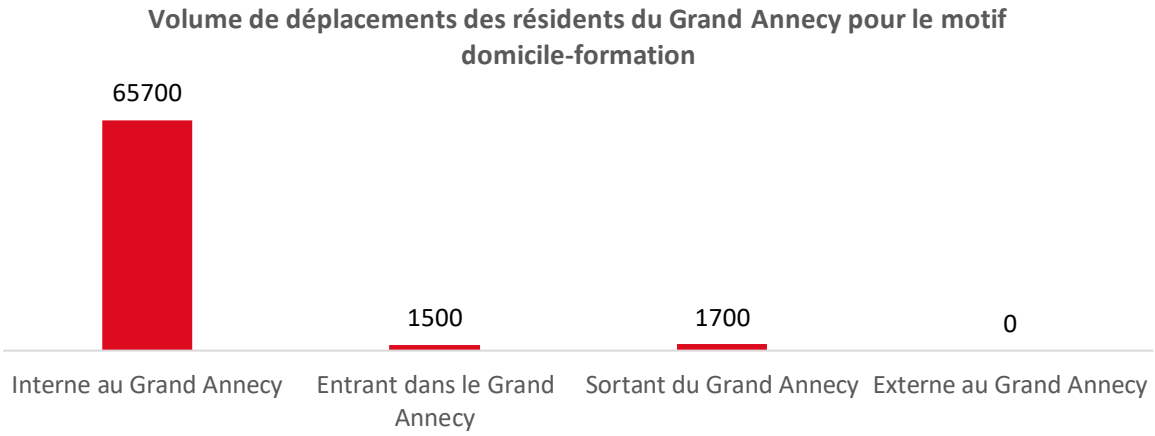


Figure 114 – Volume de déplacements des résidents du Grand Annecy pour le motif combiné domicile-formation

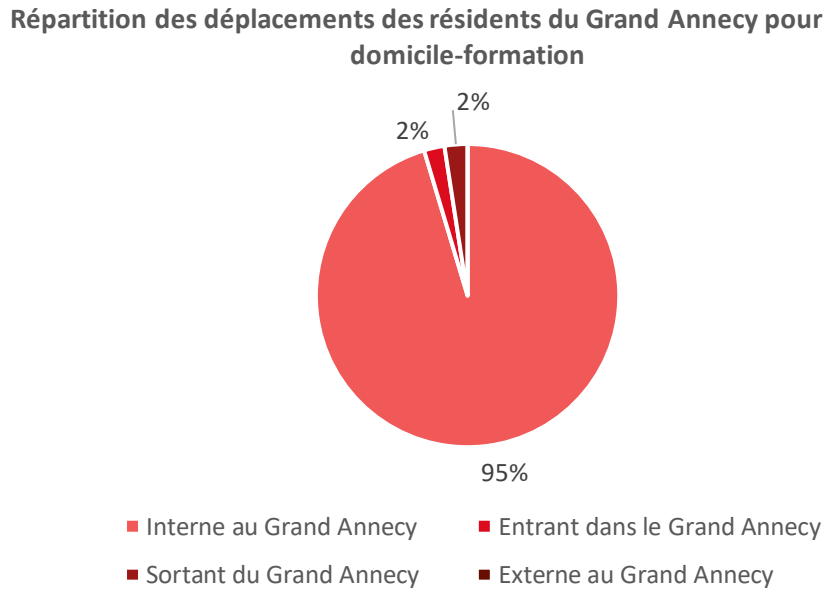


Figure 115 – Répartition des déplacements des résidents du Grand Annecy pour le motif domicile-formation

C'est au sein du secteur Annecy historique que la part de déplacements internes est la plus importante : 71% des déplacements domicile-formation journaliers réalisés par les résidents du secteur Annecy historique sont internes à ce secteur, soit 12 200 déplacements.

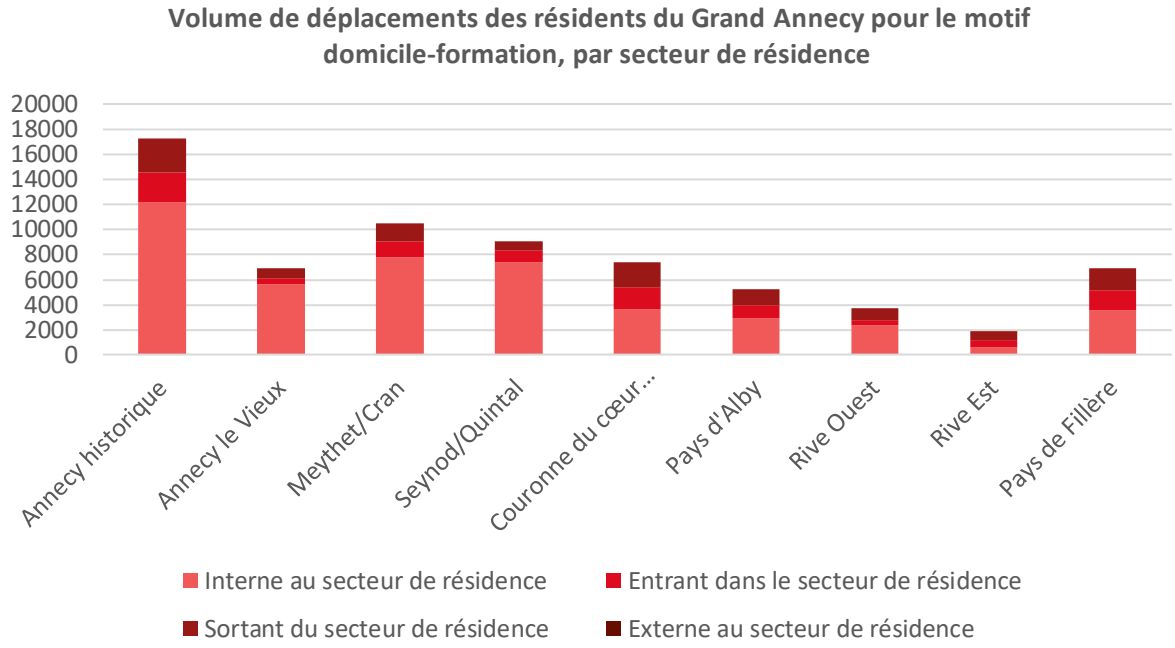


Figure 116 – Volume des déplacements des résidents du Grand Annecy pour le motif domicile-formation, par secteur de résidence

C'est en cœur d'agglomération que la part de déplacements pour motif formation internes au secteur de résidence est la plus importante : 78% dans le secteur Annecy Le Vieux, 74% à Seynod/Quintal, 73% dans le secteur Annecy Historique. Au contraire, le secteur Rive Est se démarque par une part de déplacements internes pour motif formation basse : seuls 37% des déplacements réalisés pour ce motif à les résidents de la Rive Est trouvent leur destination dans ce même secteur. La part de déplacements en échange avec ce territoire est la plus élevée du Grand Annecy pour le motif formation : 50%.

Le choix des lieux de formation est largement déterminé par la proximité au domicile, ce qui explique la part importante de déplacements internes sur l'ensemble du territoire.

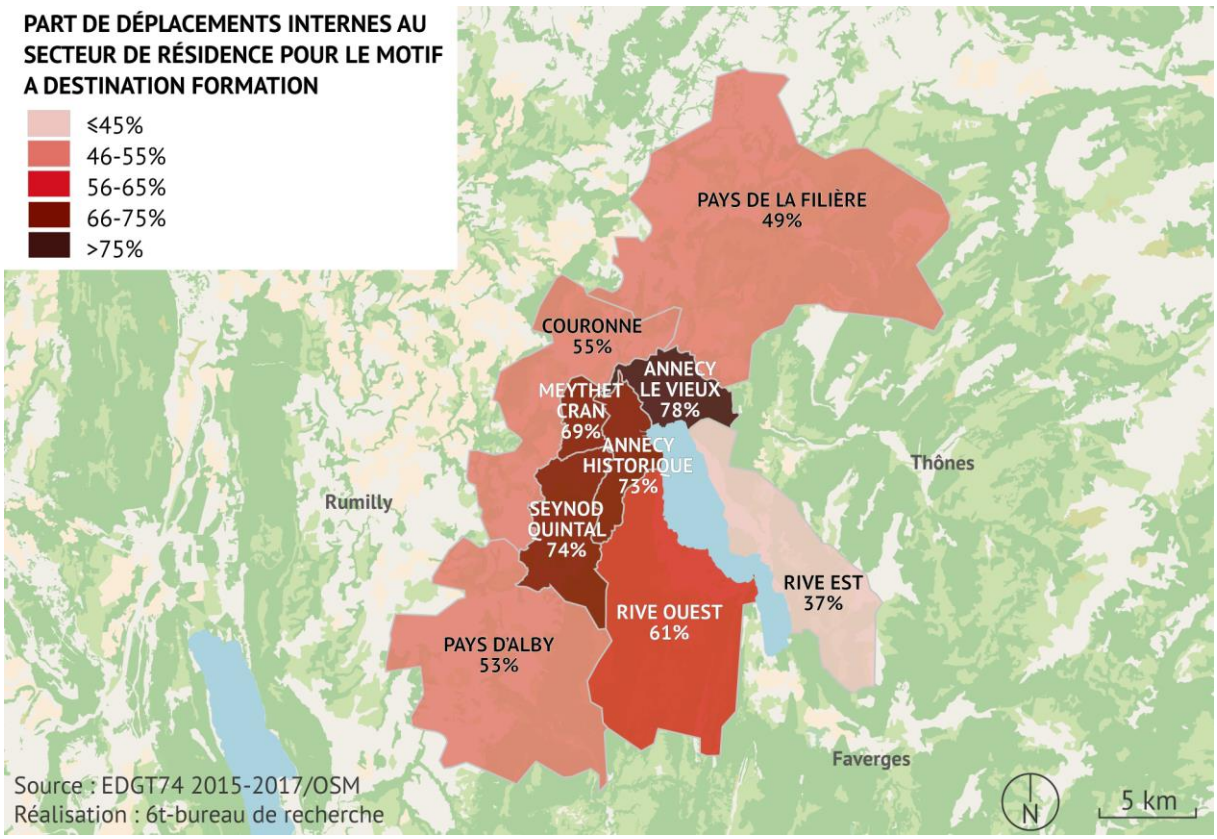


Figure 117 – Part de déplacements internes au secteur de résidence pour le motif à destination formation

Des échanges limités pour le motif formation

Les échange entre les territoires pour le motif à destination formation sont limités. Seuls les flux entre les secteurs Annecy Historique et Annecy Le Vieux présentent un volume important : 2460 déplacements par jour. Des échanges plus limités mais néanmoins significatifs existent également entre le Pays de la Filière et la couronne du cœur d'agglomération : 1560 déplacements par jour.

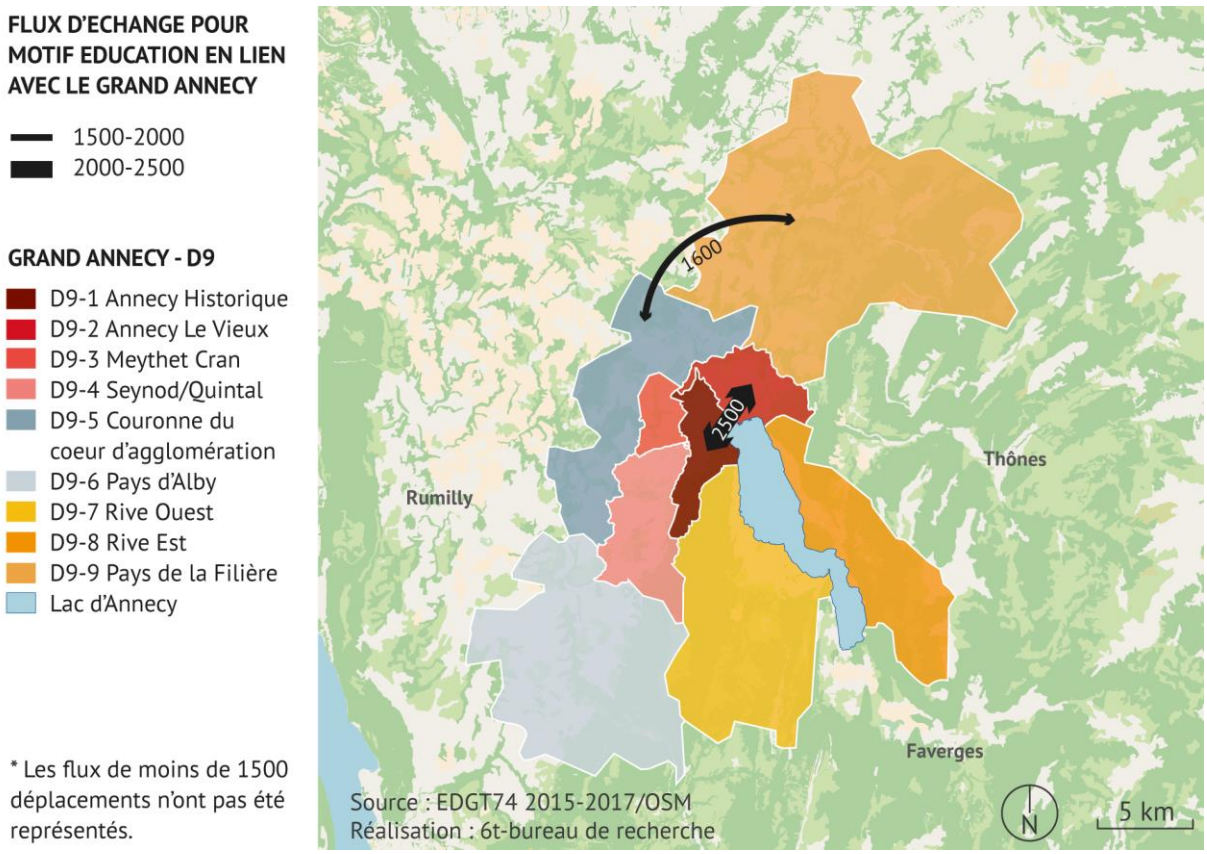


Figure 118 – Flux d'échange pour motif à destination formation en lien avec le Grand Annecy

3. CARACTERISTIQUES DES FLUX

Près des trois quarts des déplacements d'échange réalisés en voiture conducteur

Si la répartition modale des déplacements trouvant leur origine et leur destination dans le Grand Annecy est similaire à celle observée pour l'ensemble des déplacements (cf p 62), les déplacements d'échange entre le Grand Annecy et l'extérieur du territoire en diffère fortement.

Ainsi, près des trois quarts (73%) des déplacements en échange avec le Grand Annecy sont réalisés en voiture utilisée en tant que conducteur, cette part modale n'atteignant pas la moitié pour les déplacements internes (48%).

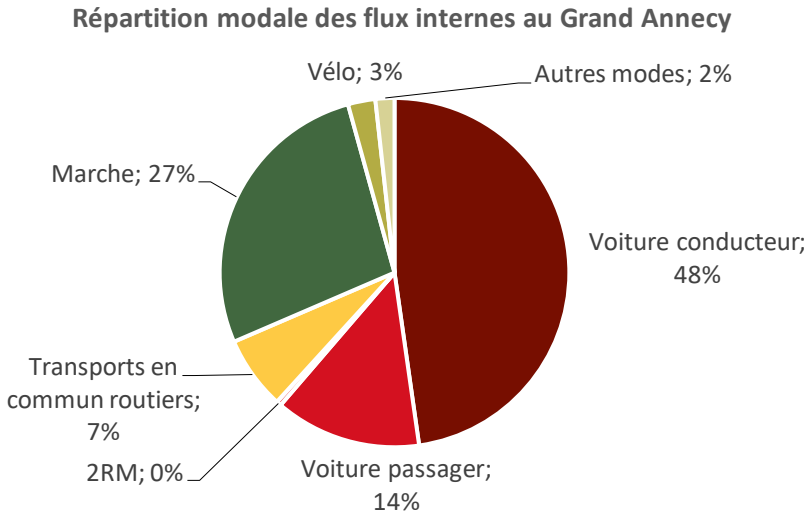


Figure 119 – Répartition modale des flux internes au Grand Annecy

Cette différence s'explique par une part importante de la marche (27%) pour les déplacements internes.

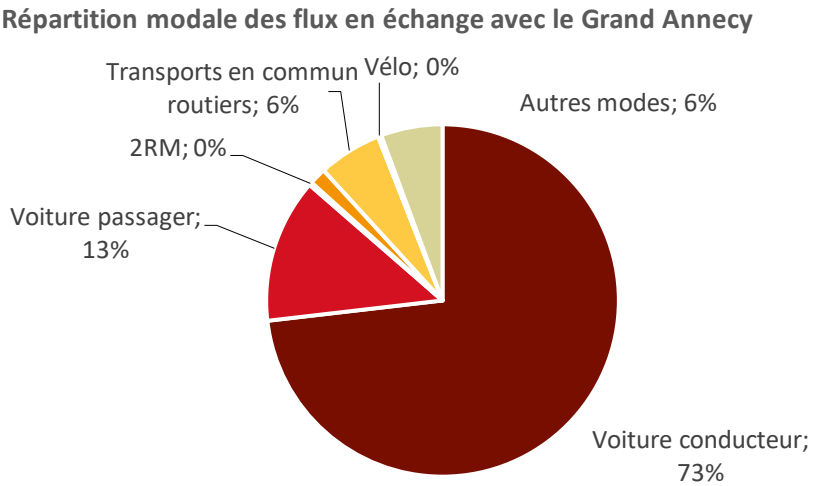


Figure 120 – Répartition modale des flux en échange avec le Grand Annecy

La marche, mode de prédilection de déplacements internes aux secteurs centraux, tandis que la voiture est préférée en périphérie

Cette part modale de la marche pour les déplacements internes est la plus élevée dans les secteurs du cœur de l'agglomération : 63% pour le secteur Annecy Historique, 55% pour le secteur Meythet/Cran. Les secteurs moins denses et plus éloignés du cœur d'agglomération sont plus dépendants de la voiture individuelle qui, utilisée en tant que conducteur, représente plus de la moitié des déplacements internes dans les secteurs de la couronne du cœur d'agglomération, Rise Est et Pays de la Filière.

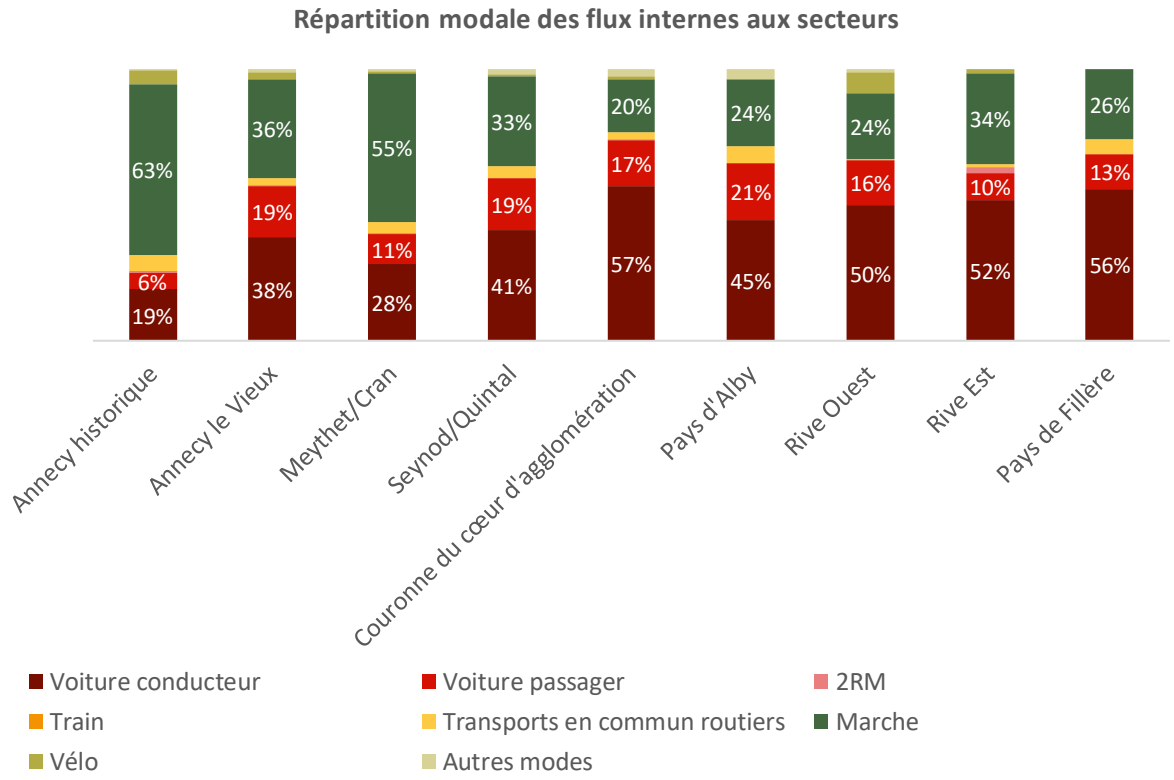


Figure 121 – Répartition modale des flux internes aux secteurs

La voiture utilisée en tant que conducteur pour la majorité des déplacements en échange sur tous les secteurs

Pour les déplacements en échange, la part de la voiture utilisée en tant que conducteur est croissante avec la distance au cœur dense de l'agglomération. Elle est la plus élevée pour le secteur de Pays de la Filière, où elle dépasse les trois quarts.

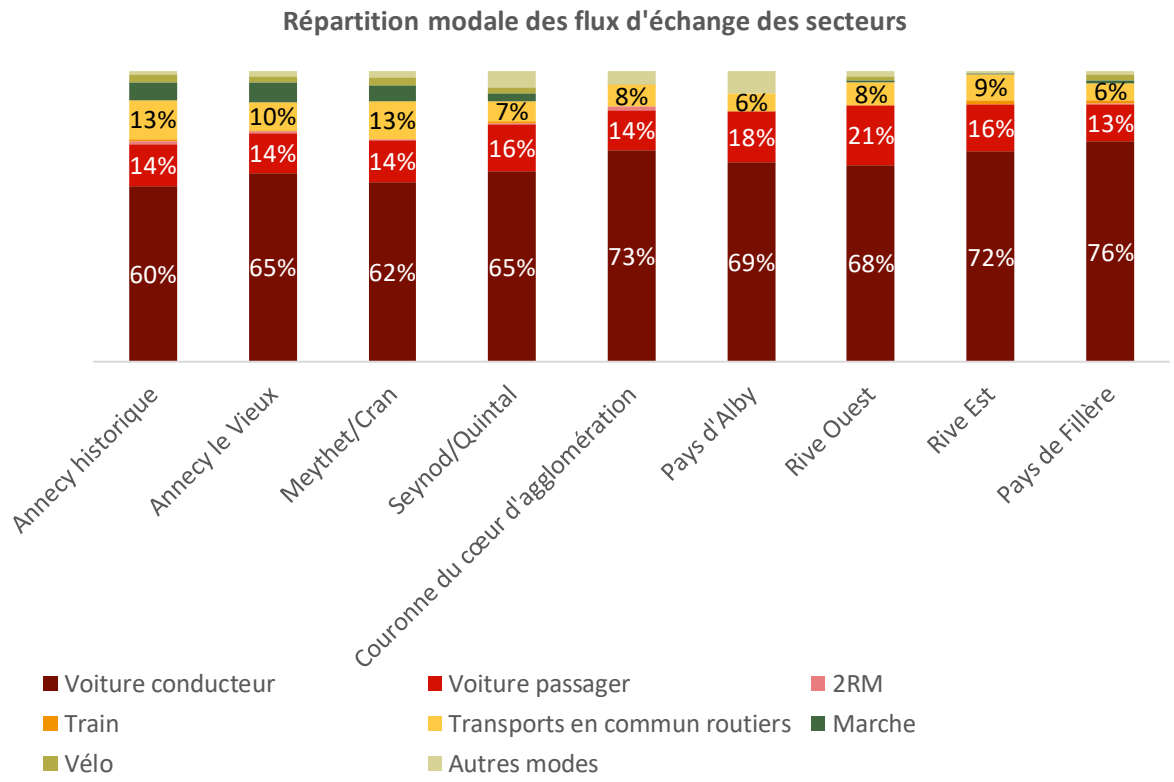


Figure 122 – Répartition modale des flux en échange avec les différents secteurs du Grand Annecy

La plus grande partie des déplacements en échange sont réalisés pour les motifs combinés domicile-travail

Si les déplacements internes au Grand Annecy sont réalisés pour une variété de motifs combinés, la combinaison domicile-travail est dominante pour les déplacements d'échange : 42% sont réalisés pour ces motifs combinés.

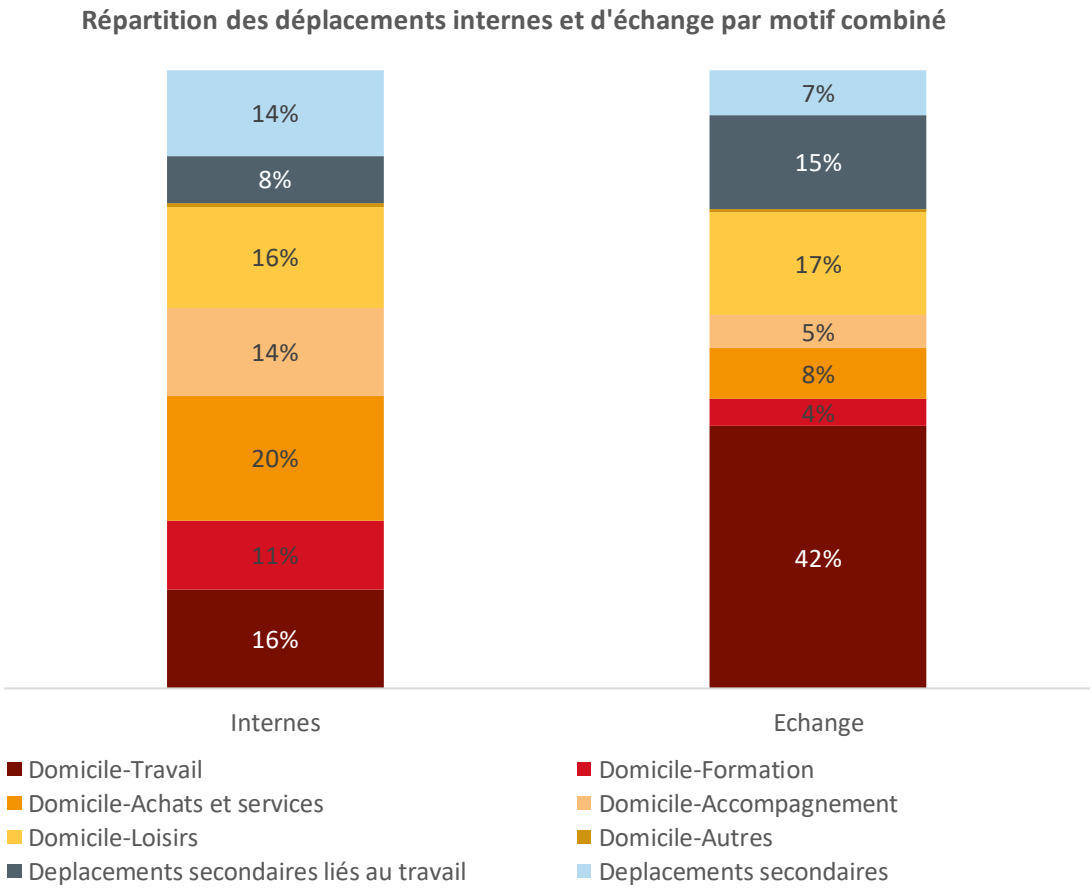


Figure 123 – Répartition des déplacements internes et d'échange par motifs combinés

L'analyse secteur par secteur révèle une part de déplacements domicile-travail qui ne dépasse le tiers parmi les déplacements d'échange, à l'exception du secteur Pays de la Filière où ce motif compte pour 37% de déplacements en échange.

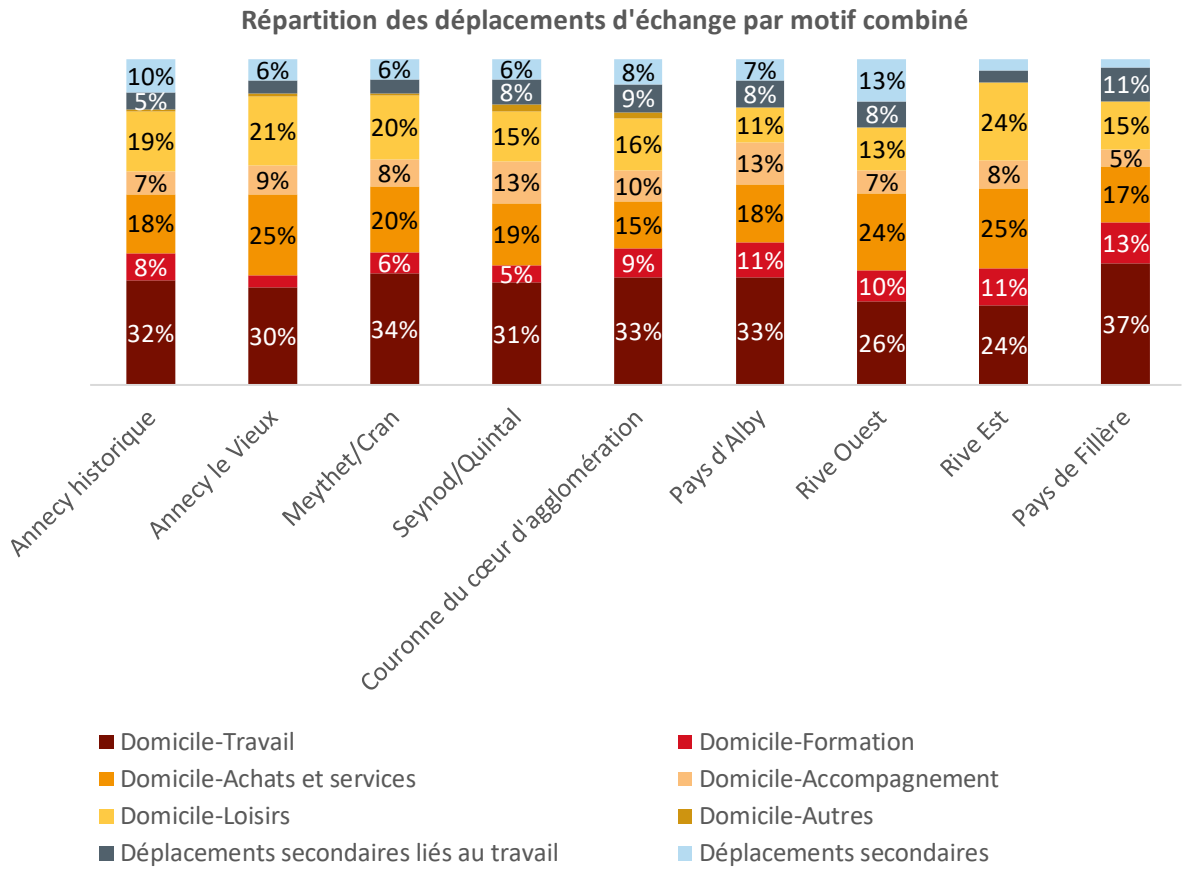


Figure 124 – Répartition des déplacements d'échange par motifs combinés

Parmi les déplacements internes, les motifs domicile-formation sont particulièrement surreprésentés pour les secteurs Annecy Le Vieux et Meythet Cran (respectivement22% et 24%, contre 11% des déplacements au sein du Grand Annecy), tandis que les motifs combinés domicile-loisirs sont surreprésentés pour le secteur Rive Est (30%, contre 16% parmi les déplacements internes au Grand Annecy).

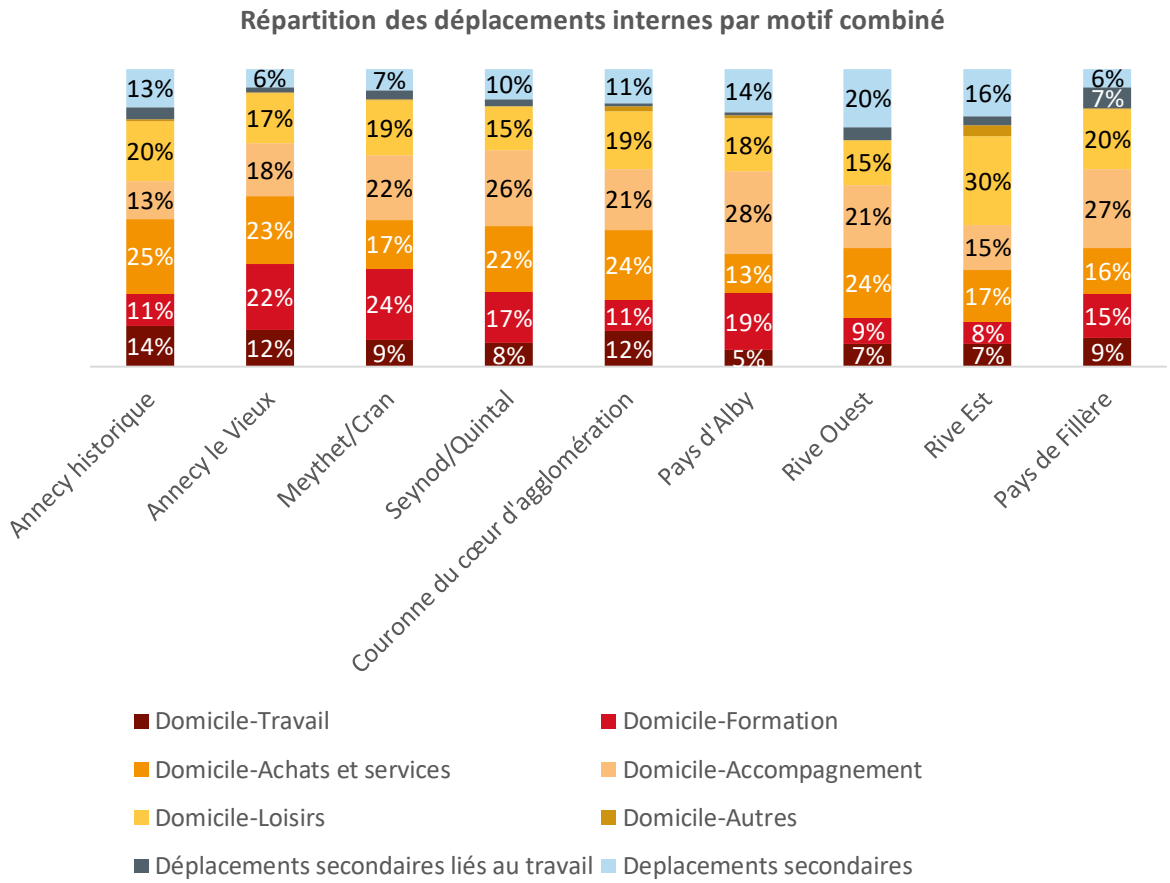


Figure 125 – Répartition des déplacements internes par motifs combinés

4. LES ECHANGES AVEC LA SUISSE

7 300 déplacements quotidiens à destination de la Suisse

Depuis le territoire du Grand Annecy, 7 300 déplacements sont réalisés vers la Suisse chaque jour. La part des déplacements vers la Suisse est comprise entre 0,7 % et 2,0 % selon les secteurs.

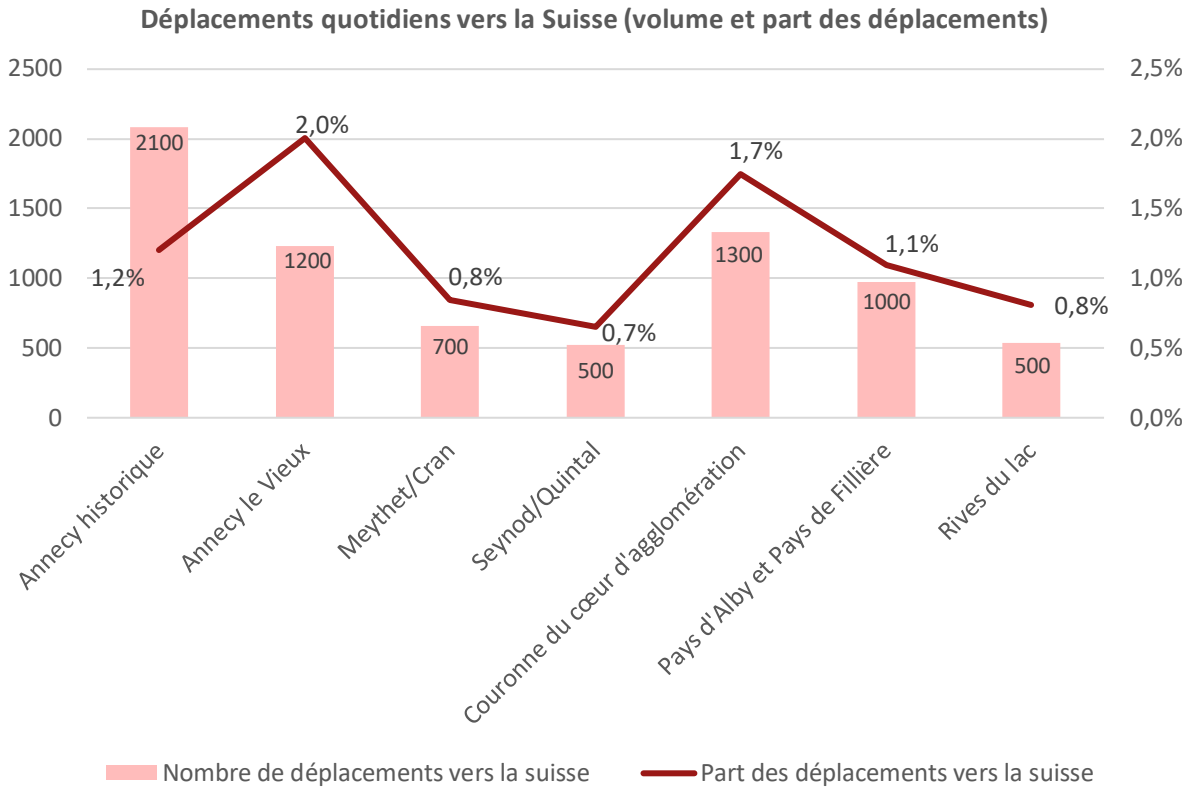


Figure 126 – Déplacements quotidiens vers la Suisse en nombre de déplacements et part des déplacements sur l'ensemble des déplacements du secteur

Les déplacements ayant pour origine le Grand Annecy et pour destination la Suisse ont une durée moyenne de 60 minutes, et une distance moyenne de 65 km.

8 déplacements sur 10 vers la Suisse sont réalisés en voiture, en tant que conducteur

Au total, 85% de déplacements vers la Suisse sont réalisés en voiture, dont 79% en tant que conducteur.

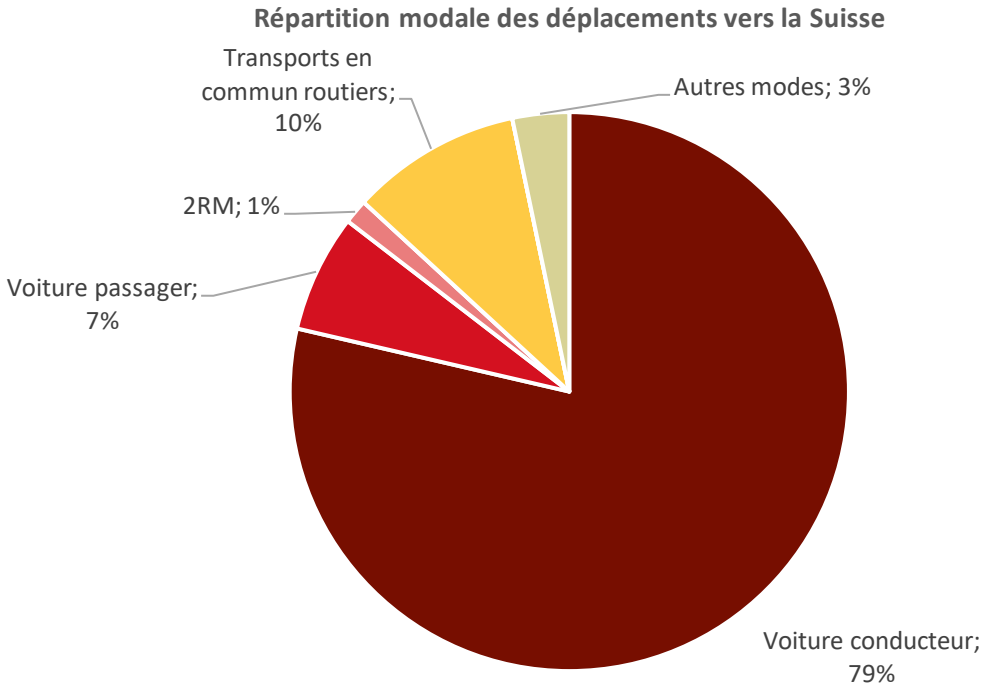


Figure 127 – Répartition modale des déplacements vers la Suisse

Le nombre réduit de déplacements vers la Suisse ne permet cependant pas de réaliser une analyse significative de la répartition modale secteur par secteur.

Les déplacements vers la Suisse représentent 7% des déplacements à motif travail

Si 85% des déplacements vers la Suisse ont le travail pour motif à destination, ceux-ci ne représentent que 7% de l'ensemble des déplacements pour motif à destination travail. C'est parmi les déplacements à motif travail ayant pour origine la couronne du cœur d'agglomération que la part de déplacements vers la Suisse est la plus importante : 10%.

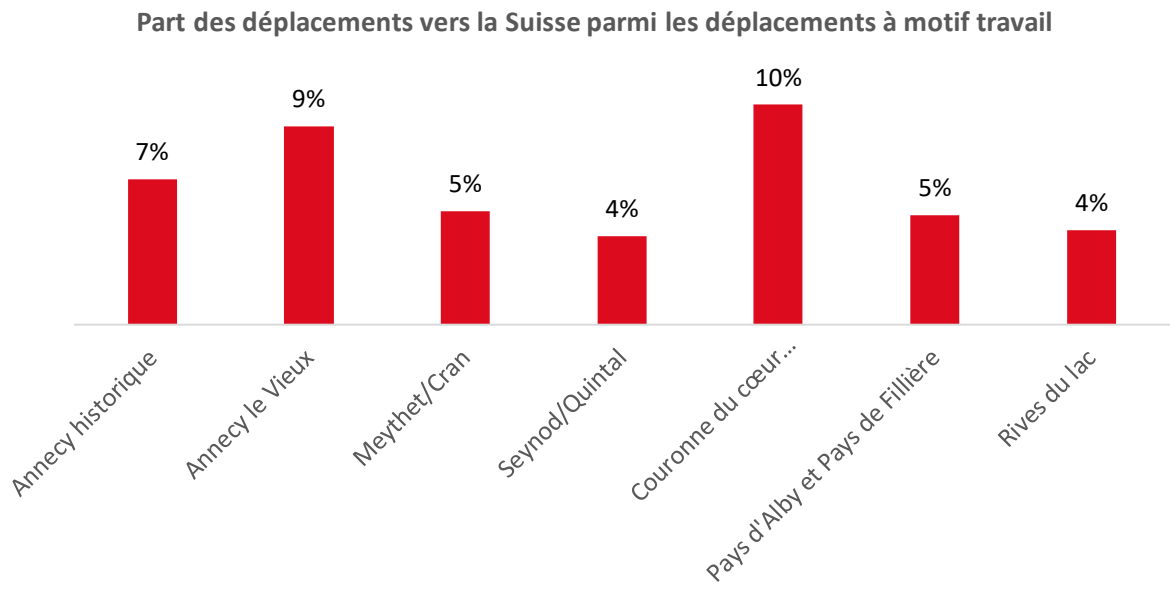


Figure 128 – Part des déplacements vers la Suisse parmi les déplacements à motif travail

Près de 9 déplacements vers la Suisse pour un motif travail sur 10 sont réalisés en voiture

La voiture est le mode le plus utilisé pour les déplacements à motif travail vers la Suisse : elle est utilisée pour 86% des déplacements, dont 81% en tant que conducteur.

Notons cependant que 14% des trajets vers la Suisse pour le motif à destination travail sont des trajets intermodaux

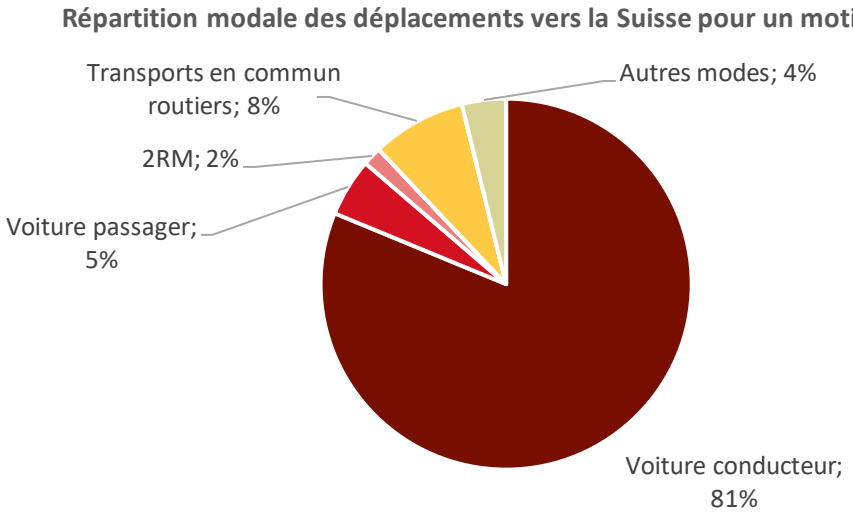


Figure 129 – Répartition modale des déplacements vers la Suisse pour un motif travail

Les déplacements domicile-travail vers la Suisse durent en moyenne une heure

La vitesse moyenne d'un déplacement vers la Suisse est de 89 km/h, la médiane étant de 47 km/h. La durée moyenne d'un déplacement domicile-travail vers la Suisse est d'une heure, cette moyenne étant égale à la médiane, et la distance moyenne est de 71 km, pour une médiane de 44 km.

Table des figures

Figure 1 – Localisation du Grand Annecy au sein du périmètre d'enquête 6
Figure 2 – Grand Annecy : Découpage PDU 7
Figure 3 – Grand Annecy : Découpage D7 7
Figure 4 – Grand Annecy : Découpage D9 7
Figure 5 - Caractéristiques des territoires retenus pour comparaison 9
Figure 6 – Nombre moyen de personnes par ménage, en fonction du secteur de résidence. Découpage PDU. 11
Figure 7 – Nombre moyen de personnes par ménage, en fonction du secteur de résidence. Découpage D7. 12
Figure 8 – Répartition de la taille des ménages du Grand Annecy 12
Figure 9 – Répartition de la taille des ménages par secteur de résidence, découpages PDU et D7 13
Figure 10 – Découpage de la population par âge, par secteur de résidence. Découpages PDU et D7. 14
Figure 11 – Répartition de la population par occupation principale, par secteur de résidence. Découpages PDU et D7. 16
Figure 12 – Nombre de voitures pour 1000 habitants, en fonction du secteur de résidence, découpage PDU. 17
Figure 13 – Véhicules à disposition par ménage, en fonction du secteur de résidence, découpage PDU. 18
Figure 14 – Part de ménages motorisés selon le secteur de résidence, découpage PDU 19
Figure 15 – Répartition des véhicules par motorisation et par secteur de résidence, découpage PDU 19
Figure 16 – Répartition des véhicules par année de première immatriculation, par secteur de résidence, découpage PDU 20
Figure 17 – Répartition des véhicules par puissance fiscale, par secteur de résidence, découpage PDU 21
Figure 18 – Fréquence d'usage de la voiture conducteur, par secteur de résidence, découpage PDU 22
Figure 19 – Fréquence d'usage de la voiture passager, par secteur de résidence, découpage PDU 22
Figure 20 - Adjectifs les plus cités, en pourcentage de répondants les ayant mentionnés 23

Figure 21 – Nombre moyen de vélos par ménage, en fonction du secteur de résidence, découpage PDU 24
Figure 22 – Part de ménages disposant d'au moins un vélo, découpage PDU 24
Figure 23 – Fréquence d'usage de la bicyclette, par secteur de résidence, découpage PDU... 25
Figure 24 - Adjectifs les plus cités, en pourcentage de répondants les ayant mentionnés 26
Figure 25 – Nombre moyen de deux-roues motorisés par ménage, en fonction du secteur de résidence, découpage PDU 27
Figure 26 – Fréquence d'usage du deux-roues motorisé, par secteur de résidence, découpage PDU..... 28
Figure 27 – Part d'abonnés à un réseau de transports en commun par secteur de résidence, découpages PDU et D7..... 29
Figure 28 – Abonnement aux transports en commun par occupation principale, parmi les résidents du Grand Annecy..... 30
Figure 29 – Fréquence d'usage des transports en commun, par secteur de résidence, découpage PDU 31
Figure 30 - Raisons les plus citées, en pourcentage de répondants les ayant mentionnées. Le classement a été effectué en excluant la réponse "Autres raisons" 32
Figure 31 – Fréquence d'usage des transports en commun, par classe d'âge et par secteur de résidence..... 33
Figure 32 -Adjectifs les plus cités, en pourcentage de répondants les ayant mentionnés 34
Figure 33 – Fréquence d'usage de la marche, selon le secteur de résidence, découpage PDU35
Figure 34 – Nombre de déplacements par personne et par jour, par secteur de résidence, découpage PDU et D7 39
Figure 35 - Mobilité quotidienne - comparaison 39
Figure 36 – Nombre de déplacements par personne mobile et par jour, par secteur de résidence, découpages PDU et D7..... 40
Figure 37 -Part des personnes non mobiles - comparaison..... 40
Figure 38 – Volumes et parts de déplacements par jour et par secteur de résidence, découpage D7 41
Figure 39 - Nombre de déplacements par personne mobile et par jour selon l'âge..... 42
Figure 40 - Nombre de déplacements par personne mobile et par jour selon l'occupation principale 42
Figure 41 - Répartition des motifs à destination des déplacements des résidents du Grand Annecy..... 44
Figure 42 - Répartition des motifs à destination selon le genre dans le Grand Annecy et pour le reste de la Haute-Savoie 45
Figure 43 - Répartition des motifs à destination selon le genre (Découpage PDU) 45
Figure 44 - Répartition des motifs à destination selon l'âge dans le Grand Annecy et pour le reste de la Haute-Savoie 46
Figure 45 - Répartition des motifs à destination selon l'âge (Découpage PDU) 47
Figure 46 - Répartition des motifs à destination selon l'occupation principale..... 48
Figure 47 - Répartition des motifs à destination selon l'occupation principale (découpage PDU) 49
Figure 48 - Répartition des motifs à destination selon la PCS 50

Figure 49 - Répartition des motifs à destination selon la PCS (découpage PDU) 51
Figure 50 - Répartition des déplacements des résidents du Grand Annecy par motifs combinés 52
Figure 51 – Répartition des déplacements par motifs combinés, par secteur de résidence, découpages PDU, D7 et D9 53
Figure 52 - Répartition des déplacements des résidents du Grand Annecy par heure de départ 54
Figure 53 – Répartition des déplacements par heure de départ, par secteur de résidence, découpage PDU 55
Figure 54 – Temporalité des déplacements, selon le motif à destination (répartition par heure de départ) dans le Grand Annecy 56
Figure 55 – Répartition horaire (par heure de départ) des déplacements pour le motif combiné domicile-travail 57
Figure 56 - Répartition des boucles de déplacement selon le nombre de déplacements 58
Figure 57 - Caractéristiques des boucles de déplacements 59
Figure 58 - Caractéristiques des 5 principales boucles de déplacements 60
Figure 59 – Répartition modale des déplacements des résidents du Grand Annecy par jour .. 63
Figure 60 - Répartition modale des déplacements - comparaison 63
Figure 61 – Répartition modale des déplacements par jour et par secteur de résidence, découpages PDU, D7 et D9 64
Figure 62 – Répartition modale kilométrique des déplacements des résidents du Grand Annecy 65
Figure 63 – Répartition modale kilométrique par jour et par secteur de résidence, découpage PDU 66
Figure 64 – Répartition modale par motif à destination, parmi les résidents du Grand Annecy 67
Figure 65 - Répartition modale des déplacements selon le genre 67
Figure 66 - Répartition modale des déplacements selon le genre (découpage PDU) 68
Figure 67 - Répartition modale des déplacements selon l'âge 69
Figure 68 - Répartition modale des déplacements selon l'occupation principale 70
Figure 69 - Répartition modale des déplacements selon la PCS 71
Figure 70 -Les déplacements intermodaux dans le Grand Annecy (volumes et pourcentages) 72
Figure 71 - Répartition modale des déplacements intermodaux 73
Figure 72 – Difficultés de stationnement sur le lieu de travail selon le secteur de destination, parmi les automobilistes pendulaires 74
Figure 73 – Difficultés de stationnement sur le lieu de travail selon le secteur de destination, parmi les actifs n'utilisant par la voiture particulière pour les trajets pendulaires 75
Figure 74 - Taux d'occupation moyen des véhicules 76
Figure 75 - Taux d'occupation moyen par motif à destination 76
Figure 76 – Fréquence d'utilisation du covoiturage en semaine, découpage PDU 77
Figure 77 – Covoitureur le plus fréquent, en % de répondants (somme différente de 100% car question à choix multiples) 78

Figure 78 Motifs principaux du covoiturage, en % de répondants (somme différente de 100% car question à choix multiples) 79
Figure 79 – Raisons principales du non-covoiturage, en % de répondants (somme différente de 100% car question à choix multiples) 80
Figure 80 – Opinion sur la gratuité de l'autoroute pour les covoitureurs 81
Figure 81 - Budget-temps (moyennes et médianes) 84
Figure 82 - Budget-temps moyen selon le profil (genre et occupation principale) 85
Figure 83 – Budget-temps de déplacement - comparaison 85
Figure 84 – Durée moyenne d'un déplacement en minute, par secteur de résidence, découpage PDU 86
Figure 85 – Répartition des déplacements par tranche de durée et par secteur de résidence, découpage PDU 86
Figure 86 - Budget-distance (moyennes et médianes) 87
Figure 87 - Budget-distance moyen selon le profil (genre et occupation principale) 88
Figure 88 – Distance moyenne d'un déplacement en kilomètres, par secteur de résidence, découpage PDU 88
Figure 89 – Répartition des déplacements par tranches de durée, par secteur de résidence, découpage PDU 89
Figure 90 – Vitesse moyenne d'un déplacement en km/h, par secteur de résidence, découpage PDU 89
Figure 91 – Durée moyenne d'un trajet par motif, et minutes, pour les résidents du Grand Annecy 90
Figure 92 – Distance moyenne d'un trajet par motif, en kilomètres, pour les résidents du Grand Annecy 90
Figure 93 – Vitesse moyenne d'un trajet par motif, en km/h, pour les résidents du Grand Annecy 91
Figure 94 – Répartition des déplacements par tranches de distance et par motif à destination, pour les résidents du Grand Annecy 91
Figure 95 – Répartition des déplacements réalisés dans le Grand Annecy par motif et par tranche de durée, pour les résidents du Grand Annecy 92
Figure 96 – Durée moyenne des déplacements réalisés par les résidents du Grand Annecy en minutes, pour les résidents du Grand Annecy 93
Figure 97 – Distance moyenne des déplacements réalisés par les résidents du Grand Annecy en kilomètres 93
Figure 98 – Vitesse moyenne des déplacements réalisés par les résidents du Grand Annecy en km/h 94
Figure 99 – Répartition des déplacements par tranches de distance et par mode 94
Figure 100 – Répartition des déplacements par tranches de durées et par mode 95
Figure 101 – Répartition modale par tranche de distance, pour les résidents du Grand Annecy 96
Figure 102 – Volume de déplacements des résidents du Grand Annecy 98
Figure 103 – Volume de déplacements des résidents du Grand Annecy, par secteur de résidence. 99

Figure 104 – Flux d'échange entre le Grand Annecy et les territoires alentours (Reste Haute-Savoie, Reste France, Reste Suisse) 100
Figure 105 – Part de déplacements internes au secteur de résidence, au sein du Grand Annecy, tous motifs à destination 101
Figure 106 – Flux d'échange depuis le Grand Annecy vers le secteur Annecy Historique, tous motifs à destination 102
Figure 107 – Flux d'échange entre les différents secteurs du Grand Annecy, secteur Annecy historique exclu 103
Figure 108 – Volume de déplacements des résidents du Grand Annecy pour le motif combiné domicile-travail 103
Figure 109 – Répartition des déplacements des résidents du Grand Annecy pour le motif domicile-travail. 104
Figure 110 – Volume de déplacements des résidents du Grand Annecy pour le motif combiné domicile-travail, par secteur de résidence. 104
Figure 111 – Part de déplacements internes au secteur de résidence, pour le motif à destination travail, à l'échelle du Grand Annecy 105
Figure 112 – Flux d'échange au sein du Grand Annecy pour le motif à destination travail 106
Figure 113 – Flux d'échange vers les territoires voisins pour motif à destination travail 107
Figure 114 – Volume de déplacements des résidents du Grand Annecy pour le motif combiné domicile-formation 108
Figure 115 – Répartition des déplacements des résidents du Grand Annecy pour le motif domicile-formation 108
Figure 116 – Volume des déplacements des résidents du Grand Annecy pour le motif domicile-formation, par secteur de résidence 109
Figure 117 – Part de déplacements internes au secteur de résidence pour le motif à destination formation 110
Figure 118 – Flux d'échange pour motif à destination formation en lien avec le Grand Annecy 111
Figure 119 – Répartition modale des flux internes au Grand Annecy 112
Figure 120 – Répartition modale des flux en échange avec le Grand Annecy 112
Figure 121 – Répartition modale des flux internes aux secteurs 113
Figure 122 – Répartition modale des flux en échange avec les différents secteurs du Grand Annecy 114
Figure 123 – Répartition des déplacements internes et d'échange par motifs combinés 115
Figure 124 – Répartition des déplacements d'échange par motifs combinés 116
Figure 125 – Répartition des déplacements internes par motifs combinés 117
Figure 126 – Déplacements quotidiens vers la Suisse en nombre de déplacements et part des déplacements sur l'ensemble des déplacements du secteur 118
Figure 127 – Répartition modale des déplacements vers la Suisse 119
Figure 128 – Part des déplacements vers la Suisse parmi les déplacements à motif travail 120
Figure 129 – Répartition modale des déplacements vers la Suisse pour un motif travail 120

Table des matières

PARTIE 1 : METHODOLOGIE ET PRESENTATION DU TERRITOIRE 5

1. METHODOLOGIE 6

Une exploitation complémentaire de l'EDGT de la Haute-Savoie 6

Zonages retenus pour l'analyse de la mobilité des résidents du Grand Annecy 6

2. TERRITOIRES DE COMPARAISON 9

PARTIE 2 : CARACTERISTIQUES DE LA POPULATION ET EQUIPEMENT 10

1. CARACTERISTIQUES DE LA POPULATION 11

Des ménages de 2,16 personnes 11

Du centre à la périphérie : la moitié, un tiers et un quart de ménages d'une personne 12

40 ans de moyenne d'âge 13

41% d'actifs travaillant à temps plein 15

2. L'EQUIPEMENT AUTOMOBILE DES MENAGES 17

644 voitures pour 1000 habitants 17

Une part de véhicules diesel plus importante en périphérie 19

Une répartition des véhicules par année de première immatriculation conforme à celle du reste du territoire 20

Plus d'une moitié de véhicules de 6 CV et plus 20

Près de la moitié des résidents du Grand Annecy utilisent leur voiture en tant que conducteur tous les jours 21

3. L'EQUIPEMENT EN DEUX-ROUES DES MENAGES 24

1,69 vélo par ménage 24

Un mode plus utilisé dans le centre 25

0,16 deux-roues motorisé par ménage 27

Un mode utilisé par une minorité d'habitants 28

4. L'ABONNEMENT AUX TRANSPORTS EN COMMUN 29

13 % des résidents du Grand Annecy sont abonnés aux transports en commun 29

Les abonnés aux transports en commun sont principalement des scolaires et étudiants 30

7,6 % des actifs abonnés aux transports en commun 30

La marche : le mode de déplacement du quotidien dans le Grand Annecy 35

PARTIE 3 : LA MOBILITE DES HABITANTS 37

1. LA MOBILITE INDIVIDUELLE 38

3,9 déplacements par jour et par personne 38

Volume et parts de déplacements totaux par jour des différents secteurs 41

2. MOBILITE INDIVIDUELLE ET PROFIL SOCIO-ECONOMIQUE 42

PARTIE 4 : LES MOTIFS DES DEPLACEMENTS 43

1. REPARTITION DES DEPLACEMENTS PAR MOTIFS A DESTINATION 44

Des différences de genre dans la répartition des motifs 44

D'importantes différences selon l'âge 45

L'occupation principale comme déterminant majeur de la répartition des motifs de déplacement 48

Peu d'influence de la catégorie socio-professionnelle sur la répartition des motifs 49

2. REPARTITION DES DEPLACEMENTS PAR MOTIFS COMBINES 52
3. MOTIFS COMBINES ET TEMPORALITE DES DEPLACEMENTS 54
Temporalités des déplacements selon le territoire de résidence 54
Temporalités des déplacements selon les motifs 55
4. LES BOUCLES DE DEPLACEMENTS 58

PARTIE 5 : LES MODES DE DEPLACEMENT 61
1. REPARTITION MODALE DES DEPLACEMENTS 62
Plus de 1 déplacement sur 2 réalisé en voiture conducteur 62
64 % des kilomètres parcourus en voiture conducteur 65
67 % des déplacements pour motif « travail » sont réalisés en voiture conducteur 66
L'influence du genre sur les choix modaux 67
Choix modal et cycle de vie 68
Choix modal et occupation principale 69
Un usage de la voiture déterminée par la position sociale 70
2. L'INTERMODALITE 72
1,7% de déplacements intermodaux au sein du Grand Annecy 72
48% des déplacements intermodaux réalisés en combinant la voiture et les transports en commun 72
3. LE STATIONNEMENT AU LIEU DE TRAVAIL 74
4. OCCUPATION DES VEHICULES ET COVOITURAGE 76
1,34 personne par voiture 76
Un covoiturage occasionnel, dominé par les loisirs 77

PARTIE 6 : DUREE ET DISTANCES DES DEPLACEMENTS 83
1. DUREES ET BUDGETS-TEMPS DE DEPLACEMENTS 84
Les Grands-Annéciens consacrent chaque jour 1h17 à leurs déplacements 84
Une moyenne de 19 minutes par déplacement 86
48,1% des déplacements durent moins de 10 minutes 86
2. DISTANCES ET BUDGETS-DISTANCE DE DEPLACEMENTS 87
Les Grands-Annéciens parcourent 34 kilomètres par jour en moyenne 87
Des déplacements de 8,8 kilomètres en moyenne 88
Entre centre et périphérie, d'importantes variations des distances 89
Une vitesse moyenne réduite dans l'hypercentre 89
3. DISTANCES ET DUREES PAR MOTIF 90
Une surreprésentation des déplacements courts pour le motif formation 91
Plus du tiers de déplacements pour motif travail durent entre 15 et 30 minutes 92
4. DISTANCES ET DUREES PAR MODE 93
Des déplacements en transports en commun plus longs que ceux réalisés avec d'autres modes 93
Les distances moyennes les plus importantes sont parcourues en voiture particulière 93
Une part modale de la voiture croissante avec la distance de trajet 95

PARTIE 7 : FLUX ET DYNAMIQUES TERRITORIALES 97
1. LES FLUX DE DEPLACEMENTS A L'ECHELLE DU GRAND ANNECY 98
86% des déplacements sont internes au Grand Annecy 98
Des flux d'échanges avec les territoires voisins polarisés vers le reste du département de Haute-Savoie .. 99
2. LES FLUX DE DEPLACEMENTS ENTRE LES DIFFERENTS SECTEURS 101
61% de déplacements internes au secteur Annecy Historique 101
Le secteur Annecy Historique polarise les échanges depuis l'Ouest 101
Des échanges importants entre Meythet/Cran et la couronne du cœur d'agglomération 102
3 déplacements domicile-travail sur 4 sont internes au Grand Annecy 103
40% de déplacements internes pour le motif à destination travail au sein du secteur Annecy Historique 105
Des échanges importants entre le secteur Annecy historique et les territoires à l'ouest 105
Des flux d'échanges vers l'extérieur polarisés par le reste du département de Haute-Savoie 106
95% des déplacements domicile-formation sont internes au Grand Annecy 107
Des échanges limités pour le motif formation 110

3. CARACTERISTIQUES DES FLUX 112
Près des trois quarts des déplacements d'échange réalisés en voiture conducteur 112
La marche, mode de prédilection de déplacements internes aux secteurs centraux, tandis que la voiture est préférée en périphérie 113
La voiture utilisée en tant que conducteur pour la majorité des déplacements en échange sur tous les secteurs 113
La plus grande partie des déplacements en échange sont réalisés pour les motifs combinés domicile-travail 114
4. LES ECHANGES AVEC LA SUISSE 118
7 300 déplacements quotidiens à destination de la Suisse 118
8 déplacements sur 10 vers la Suisse sont réalisés en voiture, en tant que conducteur 119
Les déplacements vers la Suisse représentent 7% des déplacements à motif travail 119
Près de 9 déplacements vers la Suisse pour un motif travail sur 10 sont réalisés en voiture 120
Les déplacements domicile-travail vers la Suisse durent en moyenne une heure 121

TABLE DES FIGURES 123

TABLE DES MATIERES 129