Enquête Ménages Déplacements

des Alpes-Maritimes

2009

Rapport d'analyses

Juin 2011

Sommaire général

Sommaire général 2

PREAMBULE 3

LA MOBILITE DES HABITANTS 7
Fil de lecture 9
Table des matières détaillée 10
Les principaux enseignements 12
I. La mobilité générale des habitants 15
II. Les non-mobiles 33
III. Mobilités selon les personnes 34
IV. La mobilité des personnes selon les caractéristiques du ménage 57
V. Les motifs de déplacements selon les personnes 60

LES PRATIQUES MODALES DES HABITANTS 69
Fil de lecture 71
Table des matières détaillée 72
Les principaux enseignements 74
VI. la marche a pied 76
VII. Le Transport en Commun 80
VIII. Le vélo 87
IX. La mobilité en voiture particulière 89
X. Les deux-roues motorisés 95
XI. Modes individuels motorisés et modes alternatifs à la voiture 99
XII. Les exclusifs et les multimodaux 101

LA TERRITORIALISATION DES MOBILITES ET DES PRATIQUES DES HABITANTS 111
Fil de lecture 113
Table des matières détaillée 114
Les principaux enseignements 116
Avertissement 118
XIII. la mobilité des habitants des SCoT 120
XIV. Cartographie des mobilités 142

LES DEPLACEMENTS VUS PAR LES TERRITOIRES 147
Avertissement 148
Fil de lecture 149
Table des matières détaillée 150
Les principaux enseignements 154
XV. Importance des déplacements de l'aire d'enquête 156
XVI. Les flux entre grands territoires 179
XVII. Les fonctionnements internes aux territoires 214
XVIII. La géographie générale des flux 274
XIX. Carte de synthèse 283

Table des matières détaillée globale 284

Préambule

La démarche partenariale de l'EGTD

*La démarche partenariale **d'Etude Globale sur les Transports et Déplacements** (EGTD), regroupant l'ensemble des autorités organisatrices de transport, les 6 autorités urbaines, les 2 autorités non urbaines, Département et Région, et l'Etat, ainsi que le syndicat mixte des transport, la chambre de commerce et l'agence d'urbanisme. Elle a été lancée en 2009 pour construire et partager une banque de données de connaissance des déplacements, et mettre à jour et perfectionner le modèle multimodal de prévision des déplacements à l'échelle du territoire départemental.*

Dans ce cadre, une enquête ménages déplacements, des enquêtes cordons concernant tous les modes ainsi que des enquêtes clientèles sur le port et l'aéroport, et enfin des enquêtes expérimentales auprès des touristes ont été conduites entre l'automne 2008 et l'année 2010.

L'enquête ménages déplacements

L'enquête ménages déplacements, dont l'analyse générale est l'objet du présent rapport, est la clé de voûte de ce dispositif : c'est elle qui permet de qualifier les pratiques des habitants en distinguant assez finement selon qui ils sont (âge, occupation…), à quel type de ménage ils appartiennent et où ils habitent. Elle fournira notamment la base permettant de modéliser les comportements des habitants en matière de déplacements.

Conduite sur un très vaste territoire couvrant l'ensemble du département des Alpes-Maritimes et une partie de l'Est Var, elle a permis d'interroger plus de 8 500 ménages, composés de plus de 18 400 personnes (cf. carte ci-après).

*La maîtrise d'ouvrage en est assurée par le **Conseil Général des Alpes-Maritimes** dans le cadre partenarial de l'EGTD. Elle a été conduite selon les méthodologies élaborées par le CERTU.*

***Sur la bande littorale**, correspondant au territoire des SCoT (à l'exception du Nord du SCoT de la Riviera), la méthodologie standard des grandes agglomérations a été mise en œuvre. C'est la deuxième enquête de ce type sur ce territoire, la précédente ayant été réalisée en 1998. Nous disposons donc de deux photos à dix ans d'intervalle, permettant de repérer des évolutions notables.*

***Sur le Haut Pays et l'Est Var**, territoires nouvellement enquêtés, très étendus et peu peuplés, c'est la méthodologie standard des villes moyennes, permettant une réalisation par téléphone qui a été appliquée. Elle est néanmoins conçue pour permettre des comparaisons sur de nombreux indicateurs.*

L'analyse générale de l'enquête ménages et le présent rapport

*Les exploitations standard ont été réalisées par les **CETE** (Nord et Méditerranée), elles sont accompagnées d'un rapport de synthèse sur les grands indicateurs.*

*L'**ADAAM** est en charge des analyses générales. Celles-ci ont été conduites dans le cadre partenarial sous maîtrise d'ouvrage du Conseil Général 06, et ont notamment fait l'objet de présentations intermédiaires en comité technique tout au long de l'année 2010.*

Le présent rapport reprend et ordonne l'ensemble des analyses générales.

Il est organisé en deux grands volets :

✓ ***Le premier volet** analyse en deux grandes parties **la mobilité et les pratiques modales des habitants** selon qui ils sont, à quels ménages ils appartiennent … ainsi que leurs habitudes. Il se termine par une troisième partie sur les différences selon le territoire habité.*

✓ ***Le second volet** analyse **les déplacements qui sillonnent les territoires** selon d'où ils partent, où ils vont, pour quelles raisons… le découpage principal de l'aire d'enquête pour cette analyse est celui des SCoT, eux-mêmes affinés en grands secteurs géographiques.*

Au début de chacune des quatre parties, est exposée la manière dont a été déroulé le fil de l'analyse : « le fil de lecture… ».

*Enfin ils sont complétés par un rapport **annexe** qui permet de retrouver les principales données sur les découpages du territoire utilisés pour l'analyse, et les caractéristiques de la population enquêtée.*

Des analyses novatrices: une relecture en distance et en temps des analyses de mobilité

L'ancienneté des enquêtes ménages a permis progressivement d'affiner l'analyse des mobilités, c'est-à-dire des déplacements réalisés par les habitants, en permettant de comprendre de mieux en mieux comment les programmes d'activités des personnes se traduisent en termes de déplacements sur les territoires.

La montée des préoccupations environnementales d'une part, l'amélioration des outils informatiques, et notamment d'analyse géographique d'autre part, comme les travaux initiés par les chercheurs, ont permis de compléter ces analyses des nombres de déplacements, par des analyses des distances parcourues à ces occasions, et des temps qui y sont consacrés.

Ce rapport traite ces dimensions, et en propose de premières présentations, tout en intégrant une exploitation de l'enquête 1998 pour leur donner une épaisseur temporelle.

Les autres travaux d'analyse de l'enquête ménages déplacements

Ce rapport général a été précédé de présentation par l'ADAAM :

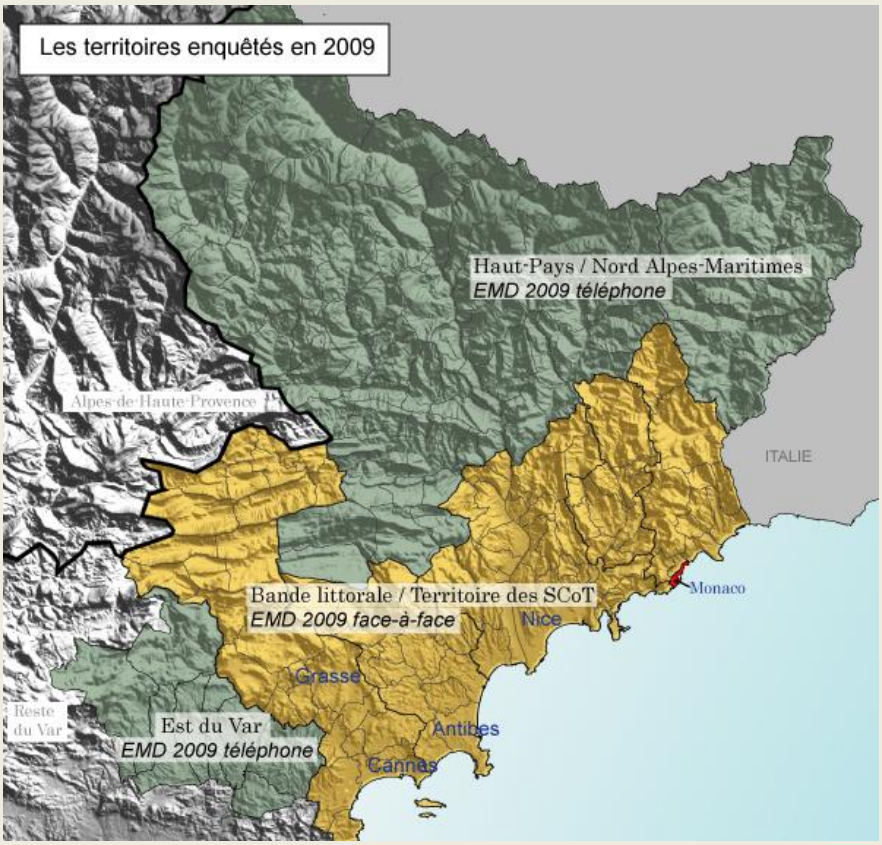
- ✓ *de premiers résultats sous forme de fiches portant sur l'ensemble des Alpes-Maritimes d'une part, et d'autre part sur chacun des SCoT et territoires d'AOTU ;*
- ✓ *d'une exploitation et de premières analyses des questionnaires complémentaires.*

Des premiers échanges ont également eu lieu avec les techniciens des SCoT et AOTU sur l'analyse des résultats sur leur territoire, qui donneront lieu à des rapports d'étude.

Enfin des rapports ou notes thématiques seront produites sur des thèmes particuliers, comme l'articulation urbanisme-déplacements ou encore les déplacements des actifs.

Par ailleurs, une analyse thématique a été produite par le CETE Méditerranée sur habitat et déplacements, et sur les déplacements des touristes en hébergement non marchands, enquêtés selon un méthodologie expérimentale.

L'aire d'enquête en 2009



la mobilité des habitants

fil de lecture

La présentation de la mobilité, après un rappel de ce qu'elle recouvre, est construite par approfondissements successifs :

I. Une première partie sur **la mobilité générale**, c'est-à-dire de l'ensemble des habitants sans distinction *(donc sans croisements d'indicateurs)* en répondant successivement aux questions :
Combien de déplacements ? → le nombre de déplacement
complétée d'une relecture en temps et distances de la mobilité
***Quel temps passé** à se déplacer ?* → *les budgets temps et les durées*
***Quelles distances** parcoure-t-on?* → *les distances et les portées*

Comment se déplace-t-on ? → **les modes** de déplacement
Pourquoi se déplace-ton ? → **les motifs** de déplacement
Quand se déplace-ton ? → **les horaires** de déplacement

II. Une seconde partie sur **les non-mobiles**, c'est-à-dire ceux qui ne se sont pas déplacés la veille

III. Une troisième partie sur **les mobilités selon les personnes**, la force des enquêtes ménages, qui, en renseignant sur les pratiques selon les caractéristiques des individus permettent de mieux en mieux de comprendre les pratiques, et donc de construire des modèles pour prévoir l'effet des projets. Sont présentées les différences selon :
l'âge ;
l'occupation principale de la personne ;
le niveau d'études atteint ;
le genre.

IV. Une quatrième partie, plus succincte, qui complète la précédente par la situation du ménage auquel appartiennent les personnes. Sont présentées les différences selon
la motorisation du ménage ;
le type de logement habité par le ménage ;
le type de quartier où est situé ce logement.

V. Enfin un premier approfondissement des programmes d'activités des habitants en croisant les raisons de se déplacer (les « motifs ») selon les personnes :
les motifs selon l'âge
les motifs selon l'occupation principale
les motifs selon le niveau d'études
les motifs selon le genre

Table des matières détaillée

Sommaire général 2

PREAMBULE 3

La démarche partenariale de l'EGTD 4
L'enquête ménages déplacements 4
L'analyse générale de l'enquête ménages et le présent rapport 5
Des analyses novatrices: une relecture en distance et en temps des analyses de mobilité 5
Les autres travaux d'analyse de l'enquête ménages déplacements 6
L'aire d'enquête en 2009 6

LA MOBILITE DES HABITANTS 7

Fil de lecture 9
Table des matières détaillée 10
Les principaux enseignements 12
I. La mobilité générale des habitants 15
I.1. Définition : que mesure la mobilité ? 15
I.2. Combien de déplacements par personne et par jour ? 16
Une mobilité moyenne en baisse 16
et un peu plus faible dans le Nord des Alpes-Maritimes que dans le territoire des SCoT 16
Baisse confortée par une forte diminution de l'importance des hypermobiles 16
I.2.1. Comparaisons avec d'autres territoires 18
Une mobilité qui baisse ailleurs en France aussi 18
I.3. relecture des mobilités en temps et distance 19
Un budget-temps stable entre les deux enquêtes 20
Une légère diminution des distances parcourues par jour et par personne 20
I.3.1. Evolution de la portée des déplacements 21
Une légère augmentation des plus longs déplacements 21
Des portées très différentes entre Haut Pays et Bande Littorale 21
I.3.2. Evolution de la durée moyenne des déplacements, ... 22
Plus de longue durée et moins de courte durée, mais assez peu de très longs 22
Les habitants du Haut Pays consacrent plus de temps à de longs déplacements 23
I.4. Les modes de déplacements : comment se déplace-t-on ? 24
Un usage de la voiture particulière en nette baisse 24
La mobilité en transport collectif est la seule qui progresse, et le TC gagne en part modale 24
La marche toujours à un niveau très élevé 25
Un usage des modes proches entre le Haut Pays et le territoire des SCoT. 25
I.5. Les motifs : pourquoi se déplace-t-on ? 26
Des motifs de déplacements relativement stables dans le temps 26
Et une part équivalente pour le travail et les achats 26
Des modes utilisés différemment selon les motifs 28
Des transferts modaux vers les modes alternatifs à la voiture 28
I.6. Quand se déplace-t-on ? 29
Des pointes du matin et du soir très marquées 29
Des horaires de déplacement très contrastés selon les motifs 30
II. Les non-mobiles 33
Une légère augmentation de la part des personnes qui ne se sont pas déplacées 33
III. Mobilités selon les personnes 34
III.1. La mobilité par classe d'âge 34
La mobilité, repère du cycle de vie, avec des écarts entre génération qui se resserrent 34
Les adultes de moins de 50 ans restent les plus mobiles 35
La mobilité des personnes âgées diminue nettement moins que les autres 35

La proximité pour les jeunes et les personnes âgées, les longues distances aux âges actifs 36
Les jeunes adultes de déplacent plus sur de longues durées 38
La place de la voiture dans la mobilité diminue à tous les âges, sauf pour les plus âgés 40
III.2. Mobilité par statut d'occupation 41
L'activité professionnelle, déterminant fort de la mobilité 41
Les écarts de budget-temps se creusent entre actifs ou étudiants et les autres 42
Les actifs sont ceux qui se déplacent le plus sur de longues distances 43
L'occupation principale discrimine moins en durée qu'en portée de déplacement 45
En voiture, les actifs se déplacent un peu plus sur des temps longs à l'opposé des scolaires et étudiants 46
L'activité professionnelle très discriminante aussi dans l'usage des modes 47
Mais des transferts modaux nets de la voiture vers les TC, sauf pour les retraités 47
III.3. mobilité et niveau d'études atteint 48
Les plus diplômés restent les plus mobiles 48
Un usage de la voiture double entre les niveaux d'études extrêmes 49
Les déplacements de proximité diminuent avec le niveau d'études atteint 50
Mais le niveau d'études atteint discrimine peu la répartition des durées 51
III.4. Genre et mobilité 53
L'écart de mobilité entre femmes et hommes persiste, contrairement au plan national 53
Les femmes fonctionnent plus dans la proximité que les hommes 54
Les femmes font un peu plus que les hommes des déplacements de courte durée 55
Des évolutions similaires entre hommes et femmes dans l'usage des modes 56
IV. La mobilité des personnes selon les caractéristiques du ménage 57
IV.1. Mobilité individuelle et la motorisation du ménage 57
Une mobilité plus forte des personnes appartenant à des ménages motorisés 57
Mais un découplage confirmé entre usage et possession de l'automobile 57
IV.2. mobilité et type de logement 58
Une utilisation des modes toujours autant en lien avec son type d'habitat 58
IV.3. Mobilité et type d'urbanisation 59
Majoritairement à pied pour les habitants des centres-villes, par contre, en zone peu dense, 4 fois plus en voiture qu'à pied 59
V. Les motifs de déplacements selon les personnes 60
V.1. les motifs selon l'âge des personnes qui se déplacent 60
Trois grandes classes d'âge dessinent trois types de programmes d'activités quotidiennes 61
Pour le motif le plus contraint qu'est le travail, une personne accepte : 61
de passer plus de temps à se déplacer et, ... 61
de parcourir une distance plus importante que pour n'importe quel autre motif 61
V.2. Les motifs selon le statut d'occupation des personnes qui se déplacent 62
Des motifs très différents entre les actifs et les autres 62
Accompagnement et achats, motifs dominants pour ceux qui ne travaillent ni n'étudient 63
V.3. les motifs selon le niveau d'études attein 64
Le niveau d'études différencie les motifs, mais il est moins clivant que sur la mobilité 64
Les 3 motifs contrains majoritaires uniquement chez les plus diplômés 65
V.4. Les motifs selon le genre des personnes qui se déplacent 66
Des motifs de déplacements entre hommes et femmes à peine moins différents en 10 ans 66

LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS

SUR LA MOBILITE DES HABITANTS

« 3,42 déplacements en 2009»

*La **mobilité** des enquêtes ménages déplacements, déterminée à partir des motifs de déplacements, est un indicateur indirect des programmes d'activités quotidiennes des personnes, en semaine de période scolaire. Elle est, en 2009, de **3,42 déplacements par personne et par jour** (moyenne sur l'ensemble de la population de 5ans et +).*

« la mobilité quotidienne en baisse »

*Dans les Alpes-Maritimes, comme dans la plupart des grandes agglomérations françaises enquêtées depuis 2005, **cette mobilité quotidienne baisse**. Et ce qui est le plus frappant, c'est que, d'une part, elle baisse pour tous, c'est-à-dire pour chaque catégorie, que la population soit « triée » par genre, âge, statut d'occupation ou niveau d'études atteint, et que d'autre part les catégories les plus mobiles baissent autant ou plus (selon les critères de tri) que les autres. La mobilité de celles-ci (les plus mobiles), oscille entre 4,57 et 5 déplacements par jour, et représente un peu moins du double des moins mobiles (entre 2,47 et 2,68 selon les critères de tris).*

Par contre, les personnes dont la mobilité baisse le moins sont les personnes âgées (ou les retraités), traduisant vraisemblablement un phénomène de cohorte : arrivée à l'âge de la retraite

✓ de la génération de la mobilité automobile généralisée, et aussi

✓ d'une génération dont les femmes, qui sont de plus en plus nombreuses à avoir été actives et donc mobiles, et qui ont eu un accès à l'automobile plus important que leurs aînées.

Au sein de cette baisse de la mobilité, les actifs pèsent pour les deux cinquièmes (40%), soit une contribution majeure à cette évolution.

Cette baisse ne résulte pas d'une rationalisation des déplacements au sein de la journée, puisqu'au contraire le nombre de « boucles complexes de déplacements », c'est-à-dire d'enchaînements de déplacements sans retour intermédiaire au domicile baisse en nombre et en proportion. De même le nombre et le poids relatif des personnes effectuant au moins 4 déplacements par jour a fortement diminué.

De nombreux éléments d'explication sont envisagés sans que cette enquête soit l'outil unique pour les conforter, et encore moins les quantifier : une organisation différente de la semaine permise aussi pour les actifs par les systèmes de RTT et de congés fractionnés, des démarches diverses évitées grâce aux moyens informatiques, des loisirs plus nombreux pratiqués à domicile (internet, jeux interactifs, home cinéma…) un effet de la crise économique (enquête réalisée de novembre 2008 à mars 2009) bien qu'une telle baisse de la mobilité générale ait aussi été constatée avant la crise dans d'autres territoires enquêtés.

… / …

… / …

« Des motifs similaires »

Les motifs ont peu évolué en 10 ans, *et ils sont assez peu différenciés entre les territoires de SCoT, un peu plus nettement entre les secteurs de ceux-ci selon qu'ils disposent ou non d'une ville, et d'équipements commerciaux.*
Un peu moins d'un déplacement sur deux est lié à un des trois grands motifs contraints (travail, étude ou accompagnement) et un sur cinq au travail (moyenne calculée sur l'ensemble de la population de cinq ans et plus).

Par contre, ***les motifs se différencient par classe d'âge, ou par statut d'occupation*** *: le travail motive l'essentiel des déplacements des actifs, et surtout ils y consacrent plus de la moitié de leur temps de déplacement, alors que accompagnement et achats constituent l'essentiel des motifs de déplacements des personnes n'ayant pas les contraintes de temps des actifs, à savoir les personnes au foyer, chômeurs ou retraités.*

Les pointes du matin et du soir restent très marquées *dans les Alpes-Maritimes, alors que celle du midi s'est estompée. Les pratiques horaires par motif montrent une complémentarité horaire : les déplacements les moins contraints s'intercalent dans les plages horaires creuses des plus contraints.*
Cependant les actifs font toujours de nombreux déplacements entre midi et deux, et l'atténuation de la pointe de midi est due au creux des déplacements des autres personnes dans cette période intermédiaire de journée.

La stabilité du budget-temps de déplacement (1h)*, c'est-à-dire de la somme des temps consacrés en moyenne par jour à se déplacer, est confirmée par l'enquête à environ une heure un quart pour les actifs et trois quart d'heure pour les non actifs.*

Par contre ***le temps moyen par déplacement*** *a augmenté. L'enquête ménages ne permet pas de mesurer les éventuelles « dilatation du temps » permises désormais par les nouvelles technologies (travail ou démarche réalisée avec les technologies mobiles au cours du déplacement par exemple).*

Les distances parcourues *chaque jour en moyenne ont légèrement baissé, mais moins que la mobilité, car la distance moyenne parcourue par déplacement a, quant à elle, légèrement augmenté.*

Enfin, ***les « non-mobiles »,*** *c'est-à-dire ceux qui ne se sont pas déplacés la veille, ont légèrement augmenté, essentiellement par l'augmentation de la non-mobilité des chômeurs et des personnes déclarées « au foyer ».*

« Une mobilité en baisse, surtout en voiture, mais des TC en hausse »

Cette enquête montre une mobilité qui baisse fortement, du fait essentiellement de la baisse automobile, même chez les plus motorisés, et une augmentation de la mobilité en TC et surtout de sa part modale.

Les différents usages des modes par les personnes étant approfondis dans le chapitre 2 de cette première partie, c'est dans la synthèse qui le précède que sont regroupés les enseignements sur les modes de transport.

I. LA MOBILITE GENERALE DES HABITANTS

I.1. DEFINITION : QUE MESURE LA MOBILITE ?

La mobilité par personne est définie dans les enquêtes ménages déplacements comme **le nombre moyen de déplacements effectués quotidiennement par personne, un jour de semaine de période scolaire.** Pour bien rappeler qu'il s'agit d'une moyenne par personne, dans ce rapport, elle sera, aussi nommée **mobilité individuelle.**

La mobilité globale reflète le programme des activités des habitants, quelque soit la manière de le réaliser, et se révèle de ce fait un indicateur sociologique. Pour l'interprétation de cet indicateur extrêment global, dont une hypothèse implicite est l'existence d'un « jour moyen », voire d'un « habitant moyen ». Il est nécessaire pour pouvoir analyser de la croiser avec des critères distinguant les personnes et les conditions dans lesquelles elles se trouvent : la mobilité reflète les modes de vie, elle dépend donc du moment dans le parcours de vie, et peut ainsi varier fortement selon les caractéristiques d'un individu : âge, occupation principale, niveau d'études.

Deux mobilités sont fournies par l'exploitation standard :

- ✓ celle rapportée à l'ensemble de la population,
- ✓ celle rapportée à la population effectivement interrogée, c'est-à-dire âgée de 5 ans et plus *(ou de 11ans et plus pour ceux interrogés par téléphone)*.

La mobilité rapportée à l'ensemble de la population est surtout utilisée dans les comparaisons nationales entre territoires. Par contre l'analyse des mobilités nécéssitant de connaître les caractéristiques des personnes, nous les présentons rapportées à la population des personnes de 5 ans et plus.

De plus ces dernières années, deux autres angles de questionnement sont venus enrichir les analyses de mobilité :

- ✓ les enjeux environnementaux liés aux déplacements, reliés pour l'essentiel à trois phénomènes : les consommations énergétiques, les émissions de gaz à effets de serre et les consommations d'espaces (réseaux, dont les infrastrutures, et stationnement) ;
- ✓ les marges de manœuvre et les contraintes des habitants/usagers pour changer leurs comportements.

Pour répondre à ces questionnements, les analyses classiques portant sur les nombres de déplacements effectués, seront complétées par des analyses sur les distances de déplacement, plus fortement corrélées aux consommations et aux émissions, et sur les temps de déplacement.
En effet, la journée de 24h reste encore, malgré l'apport des technologies mobiles, une relativement forte contrainte qui a même conduit à développer une notion de budget-temps par personne, au sein duquel le budget-temps de déplacement s'est avéré être assez stable dans le temps, et assez proche d'une agglomération à l'autre.

I.2. COMBIEN DE DEPLACEMENTS PAR PERSONNE ET PAR JOUR ?

Une mobilité moyenne en baisse

En 10 ans, la mobilité est passée de **3,94 à 3,42** déplacements par jour et par habitant de 5ans et plus ; elle a ainsi diminué de 13%.

EMD	Mobilité *(5ans et +)*	Evolution
1998	3,94	-
2009	3,42	-13%

et un peu plus faible dans le Nord des Alpes-Maritimes que dans le territoire des SCoT

Les territoires nouvellement enquêtés l'ont été selon le standard des villes moyennes, donc par téléphone et, de ce fait, pour les seules personnes de 11ans et plus, c'est donc sur cette seule mobilité des personnes de 11ans et plus que peut être calculée une mobilité individuelle moyenne sur l'ensemble de l'aire d'enquête 2009. Sur le territoire des SCoT, l'écart avec la mobilité habituellement calculée est de 0,04.

Mobilité	Aire EMD tél Ensemble	EMD tél Alpes-Maritimes	EMD SCoT
11 ans et +	**3,39**	**3,29**	**3,46**
5 ans et +	x	x	3,42

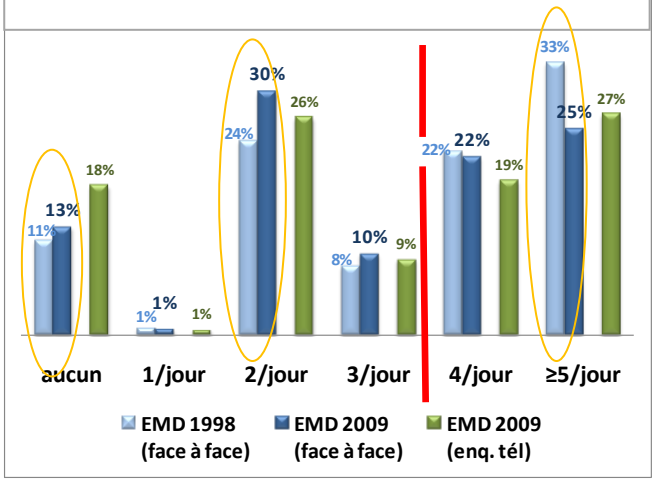
Baisse confortée par une forte diminution de l'importance des hypermobiles

La baisse de **la mobilité** traduit **une baisse moyenne** rapportée à l'ensemble de la population interrogée, mais **aussi une diminution de la médiane**, c'est-à-dire du nombre de déplacements autour duquel la population se divise en deux entre ceux qui se déplacent plus, et ceux qui se déplacent moins : on constate donc un resserrement des écarts de pratique.

L'analyse de la structure de la population des 5 ans et plus selon le nombre de déplacements effectués la veille met en évidence 3 évolutions notables entre 1998 et 2008 :

- ✓ la légère augmentation de la part des non-mobiles ;
- ✓ la forte progression de la part des personnes n'effectuant que 2 déplacements par jour ;
- ✓ la forte diminution de la part des personnes effectuant 5 déplacements ou plus par jour.

Part selon la mobilité dans
***l'ensemble de la population** de chaque enquête*



La médiane s'est ainsi déplacée :

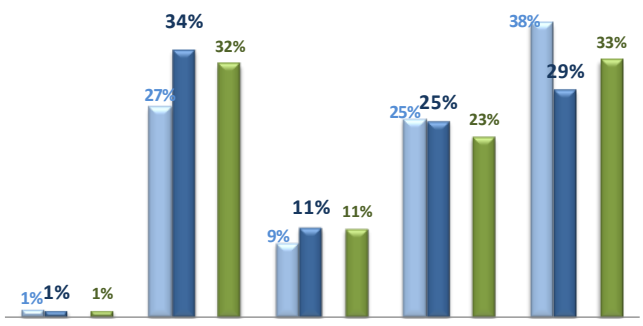
- ✓ En 1998, plus de la moitié *(56%)* des personnes effectuaient 4 déplacements ou plus quotiennement.
- ✓ En 2009, 53% des habitants font 3 déplacements ou moins quotidiennement.

Dans la partie enquêtée par téléphone, une plus grande part de la population ne s'est pas déplacée la veille de l'enquête, et parmi ceux qui se sont déplacés, il y en a plus qui ont fait 5 déplacements ou plus, cependant on compare une répartition par rapport à une population sans les enfants entre 5 et 10 ans, non enquêtés par téléphone.

En ne comptabilisant que les personnes qui se sont effectivement déplacées la veille, les écarts entre les deux résultats 2009 sont moindres, mais font néanmoins apparaître une part plus grande d'hypermobiles dans l'enquête téléphonique (Haut-Pays et est-Var).

Parmi ceux qui se déplacent, désormais un tiers n'a fait que deux déplacements *(le plus souvent un aller retour au domicile, pour un motif donné),* alors que c'était le cas d'à peine plus du quart de la population en 1998. Et ce sont bien les « hypermobiles », ceux qui ont réalisé le plus de déplacements qui ont le plus fortement diminué.

Part dans chaque enquête, selon la mobilité, parmi ***ceux qui se déplacent***



En cohérence avec cette répartition, on constate que les déplacements dits « secondaires », c'est-à-dire non liés au domicile, ont diminué : ils sont passés de 25 à 23%. Tous les autres déplacements ayant soit leur origine soit leur destination au domicile. Un autre indicateur qui le montre est la baisse du nombre de déplacements par sortie du domicile, passée de 2,65 à 2,57.

La baisse de la mobilité ne résulte donc pas d'une complexification des chaînes de déplacements pour un même programme d'activités, mais bien d'une évolution de ceux-ci. Ce n'est par contre pas l'enquête déplacements qui peut évaluer la part de ce constat dû à l'augmentation des activités pratiquées à domicile (démarches par internet, jeux vidéo, home cinéma…) et la part liée à une organisation différente de la semaine.

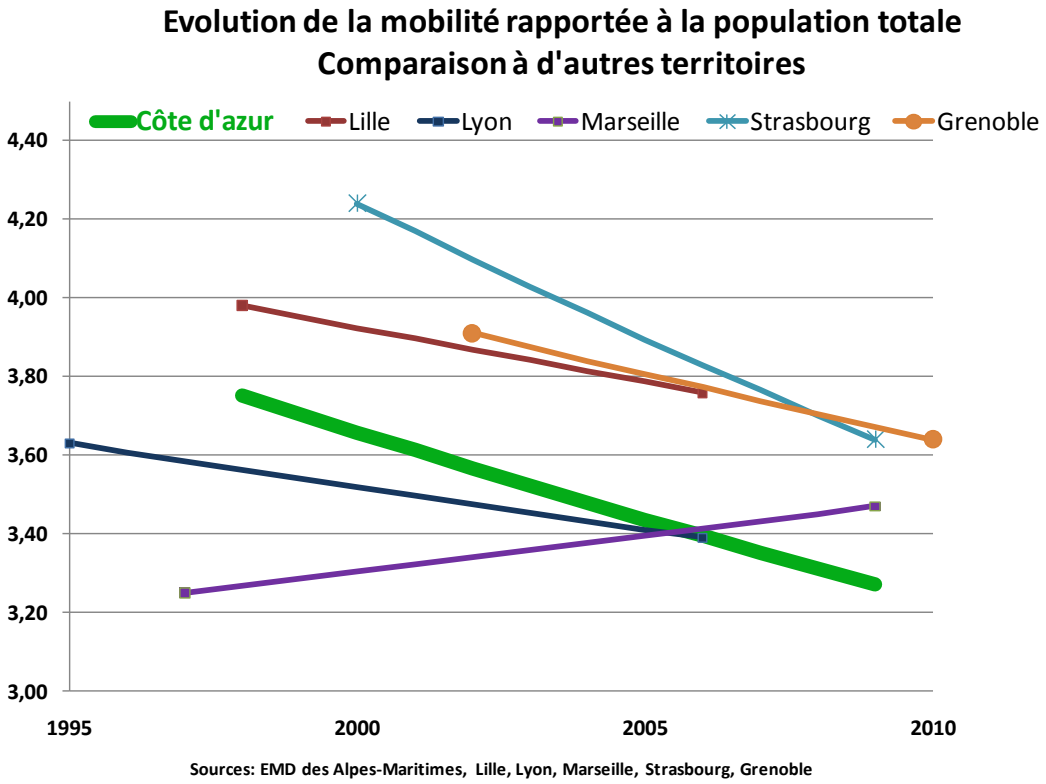
I.2.1. COMPARAISONS AVEC D'AUTRES TERRITOIRES

Une mobilité qui baisse ailleurs en France aussi

Mobilité globale rapportée à la population totale

Ces dernières années la baisse de la mobilité a été un constat assez général fait par le CERTU au travers des différentes enquêtes ménages conduites, comme le montrent sur ce graphique les mobilités générales de Lille, de Lyon, de Grenoble et de Strasbourg. Seule celle de l'aire marseillaise montre un mouvement inverse, mais partait de très bas.

La baisse dans les Alpes-Maritimes est cependant très marquée, plus que dans les autres territoires. En effet la mobilité rapportée à la population totale, présentée ici, est passée de 3,75 à 3,27 ;



<u>Précision méthodologique</u> : ces données générales, issues du site CERTU concernent la mobilité rapportée à la population globale et non à la seule population de 5 ans et plus interrogée au cours de l'enquête.

I.3. RELECTURE DES MOBILITES EN TEMPS ET DISTANCE

Le tableau ci-dessous complète l'indicateur classique de la mobilité, c'est-à-dire du nombre de déplacements par personne par deux indicateurs qui en sont inspirés, en temps en en distance :

- ✓ le budget temps, temps passé à se déplacer par une personne dans une journée ;
- ✓ la distance moyenne parcourue par une personne dans une journée.

Evolution du nombre, du temps, et de la distance de déplacement par personne

EMD	**Mobilité individuelle** *en valeur* nombre de déplacements	**Budget-temps de déplacement** *en minutes* ensemble des temps passés	**Distance parcourue** *en km* ensemble des distances parcourues
	moyenne par personne et par jour		
1998	3,94	59	17,6
2009	**3,42**	**60**	**16,5**
Evolution	*-13%*	*+2%*	*-6%*

Rappel méthodologique sur les budgets temps et distances :

Pour certains déplacements, pour lesquels la distinction entre le déplacement et l'activité est difficile, la codification de l'enquête ménages est conçue pour compter le nombre de déplacements, mais utilise une méthode simplificatrice pour la distance et le temps : il s'agit des motifs promenade, leçons de conduite, ainsi que des tournées professionnelles.

De ce fait, la méthodologie CERTU, appliquée dans les exploitations standard, préconise de retirer les personnes ayant effectué ce type de déplacement de l'échantillon avant évaluation des budgets temps et distances. C'est cette méthode qui est appliquée ici.

Par contre les personnes qui ne se sont pas déplacées sont bien, comme pour tous les calculs de mobilités, comptées dans les ratios par personnes.

Un budget-temps stable entre les deux enquêtes

Entre 1998 et 2009, **le budget-temps journalier de déplacement** par habitant est resté stable, passant de **59 minutes à 60 minutes.**

Le « budget-temps » est ainsi nommé en référence à une notion de limite budgétaire, la journée de 24h, budget à répartir entre les temps physiologique *(dormir, se restaurer..)*, les temps familiaux *(courses, ménages, attentions aux enfants, aux ascendants…)*, les temps d'activité *(rémunérée ou non)*, les temps de loisir et enfin ceux de déplacement. Cette classification est issue de l'enquête emploi du temps de l'INSEE, qui a notamment permis des analyses intéressantes de fonctionnement sociétal.

Cette stabilité du budget-temps est à relativiser car elle ignore les déplacements les plus longs qui ont pu augmenter : en effet, dans les exploitations standards, le budget-temps est calculé sans tenir compte des déplacements qui sortent du périmètre d'étude. Même si ceux-ci sont très peu nombreux *(cf. XV.1.1 sur les volumes de déplacements),* ils sont vraisemblablement nettement plus longs.

Une légère diminution des distances parcourues par jour et par personne

Les distances parcourues apportent des enseignements pour trois types d'analyse :

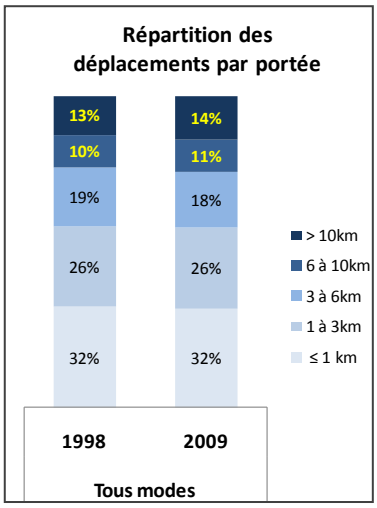
- ✓ les trafics constatés,
- ✓ les consommations énergétiques et,
- ✓ les émissions de gaz à effets de serre.

Il est cependant important de rappeler que pour ces deux dernières, l'enjeu des déplacements à grande distance est important, représentant près de 30% des émissions d'après l'enquête nationale transport, et avec une part d'autant plus importante que les personnes ont des revenus élevés. Il en est de même des déplacements de week-end et de vacances.

Enfin les données analysées ici montrent une diminution d'environ 1km de la distance moyenne parcourue par personne, mais cette diminution est compensée en bilan global par l'augmentation de la population *(cf. XV.1.1 sur les volumes de déplacements).*

I.3.1. EVOLUTION DE LA PORTEE DES DEPLACEMENTS

Une légère augmentation des plus longs déplacements



La portée des déplacements, c'est-à-dire la distance moyenne parcourue au cours d'un déplacement est **en 2009 de 4,9 km** en moyenne. Elle a légèrement augmenté, de 6%, elle était de 4,6 km en 1998. Cette augmentation de la portée moyenne est due à une augmentation de la part des déplacements de plus longue distance : 25% de déplacements de 6km ou plus, contre 23% en 1998.

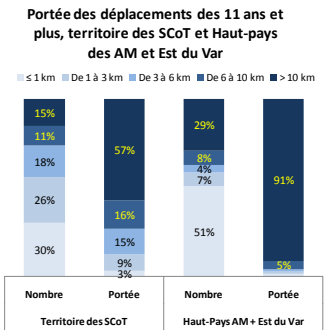
Par contre, un tiers des déplacements environ sont toujours très courts *(≤ 1 km)*.

Les distances parcourues sont détaillées avec les flux de déplacements vus par les territoires dans la seconde partie (cf. 4ème volet, chap. XV.3).

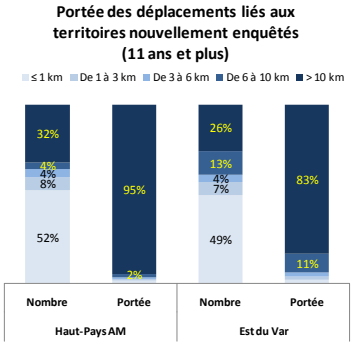
Des portées très différentes entre Haut Pays et Bande Littorale

Portée des déplacements (des 11 ans et +)

Sur le territoire des Scot, le Haut-Pays et l'est Var



Sur les territoires nouvellement enquêtés



Les déplacements des habitants des territoires nouvellement enquêtés se répartissent de manière très différente en tranches de portée :

✓ **Dans la bande littorale**, très urbanisée, avec peu de grandes zones naturelles et avec un spectre très varié de densité, les déplacements se répartissent de manière assez homogène entre courts, moyens et longs déplacements ;

✓ **Dans les zones téléphoniques**, et tout particulièrement dans le Haut Pays, l'urbanisation étant très fortement discontinue, et souvent en alternance de bourgs et hameaux et de grands espaces non bâtis, les portées de déplacements se scindent en deux entre courts et longs déplacements, sans distances intermédiaires :

Plus d'un déplacement sur deux dans le Haut Pays fait moins de 1km, domaine privilégié du piéton, traduisant un réel fonctionnement de proximité.

En contrepartie la quasi-totalité des distances parcourues le sont sur des longues distances.

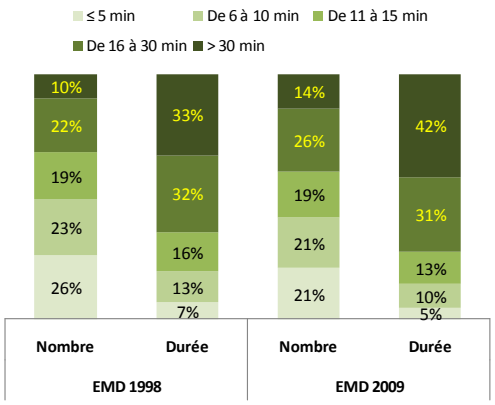
Nota : pour des raisons techniques d'exploitation, les déplacements de promenade ne sont pas filtrés dans ces répartitions.

I.3.2. EVOLUTION DE LA DUREE MOYENNE DES DEPLACEMENTS,

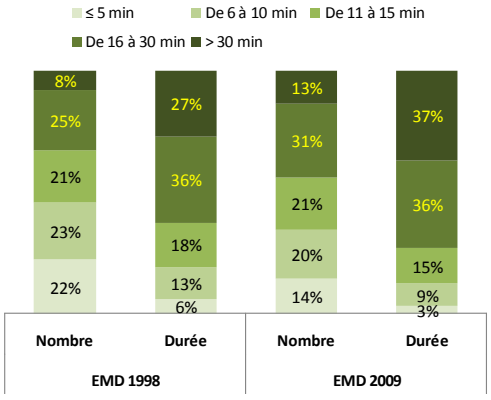
Plus de longue durée et moins de courte durée, mais assez peu de très longs

Evolution de la durée des déplacements
(habitants de 5 ans et +, du territoire des Scot)

TOUS MODES



EN VOITURE



La proximité immédiate, celle des déplacements d'une durée de moins de 5mn, diminue : elle est passée d'environ un déplacement sur quatre *(26%),* à un sur cinq *(21%),* alors que ceux de plus d'un quart d'heure, et même de plus d'une demi-heure augmentent. Parmi ces déplacements les plus longs, la part du motif promenade est non négligeable.

On peut néanmoins remarquer que, pour plus de six déplacements sur dix *(61%),* le déplacement dure un quart d'heure ou moins, dénotant l'importance du fonctionnement de proximité permis par la typologie très urbaine du territoire.

Les durées des déplacements en voiture se répartissent assez différemment de ceux tous modes confondus :

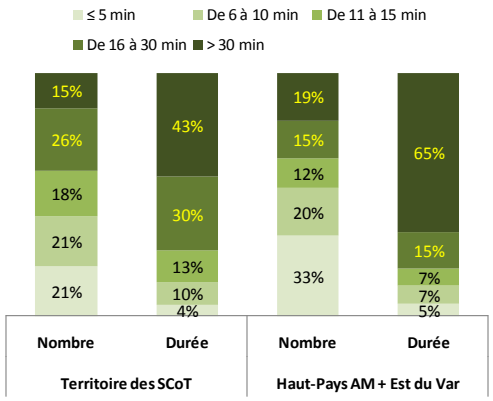
✓ une part moins importante, en voiture qu'en tous modes, de déplacements de longue durée *(> 1/2 h)* : le motif promenade devient inexistant en voiture.

C'est pourquoi ces répartitions par tranches de durée ne sont donc pas tout à fait de même nature que celles par tranches de portée vues précédemment.

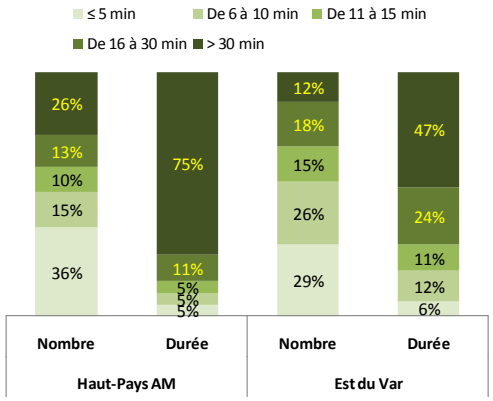
Les habitants du Haut Pays consacrent plus de temps à de longs déplacements

Comparaison de la durée des déplacements
(habitants de 11 ans et +)

ENTRE LES 2 TERRITOIRES D'EMD



AU SEIN DES NOUVEAUX TERRITOIRES ENQUETES



En comparaison avec les territoires nouvellement enquêtés, on retrouve sur les durées de déplacements des enseignements comparables, mais moins tranchés, que sur leurs portées : ils s'effectuent à des vitesses plus élevées, limitant les effets perçus de distances, vraisemblablement du fait que les déplacements de plus longue portée se font plus hors agglomération.

Par contre, au sein de ces territoires nouvellement enquêtés, entre le Haut Pays et l'Est du Var, les différences sont plus nettes :

✓ le fonctionnement de proximité est plus marqué dans le Haut Pays, avec plus du tiers *(36%)* de déplacements de 5 mn, contre 29% dans l'Est Var ;

✓ par contre, lorsqu'on sort de la proximité, on a alors besoin de plus de temps : le caractère montagneux limite les vitesses même hors agglomération ;

✓ Enfin, les trois quarts *(75%)* des temps passés à se déplacer par les habitants du Haut Pays le sont sur des déplacements de plus d'une demi-heure, alors que cela représente moins de la moitié *(47%)* pour les habitants de l'Est du Var.

I.4. LES MODES DE DEPLACEMENTS : COMMENT SE DEPLACE-T-ON ?

L'enquête recense les modes de déplacements utilisés pour se déplacer : à pied, en voiture, accompagné en voiture puis en train, en bus…

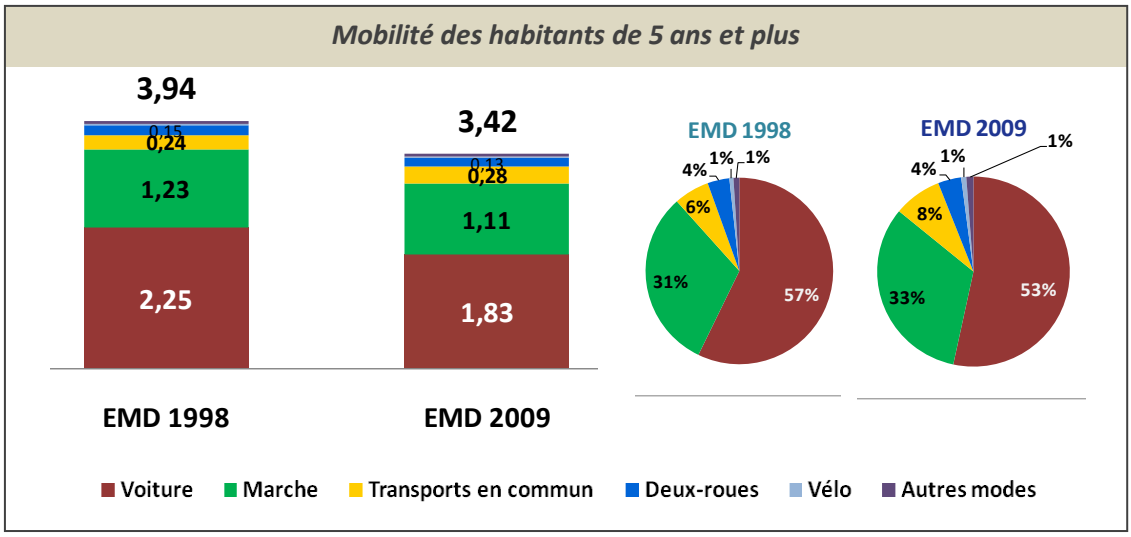
Rappel méthodologique sur la détermination du mode principal :

Au cours d'un même déplacement il peut arriver que l'on utilise deux modes de déplacements différents (ce que les techniciens appellent l'intermodalité), si le détail des modes utilisés figure dans la base, les traitements standards, utilisés pour les comparaisons, retiennent une hiérarchie des modes qui fait primer d'abord un mode collectif sur un mode individuel, puis au sein des modes collectifs, les modes urbains sur les modes interurbains, et enfin au sein de chacun de ces 3 types (individuel, collectif urbain, collectif interurbain) la hiérarchie privilégie le plus lourd sur le plus léger. Par exemple, pour un déplacement:

- ✓ *en voiture puis en train, le mode qualifié de principal est le mode collectif : le train ;*
- ✓ *en vélo puis en voiture, le mode qualifié de principal est le plus lourd des deux modes individuels : la voiture ;*
- ✓ *en train puis en bus, le mode qualifié de principal est le mode urbain : le bus.*

Un usage de la voiture particulière en nette baisse

La baisse de mobilité constatée est pour la majeure partie due à une baisse de la mobilité en voiture particulière : sur les 0,52 points de baisse de la mobilité générale, 0,42 sont dus la baisse de la mobilité en voiture, soit plus de 80%.



La mobilité en transport collectif est la seule qui progresse, et le TC gagne en part modale

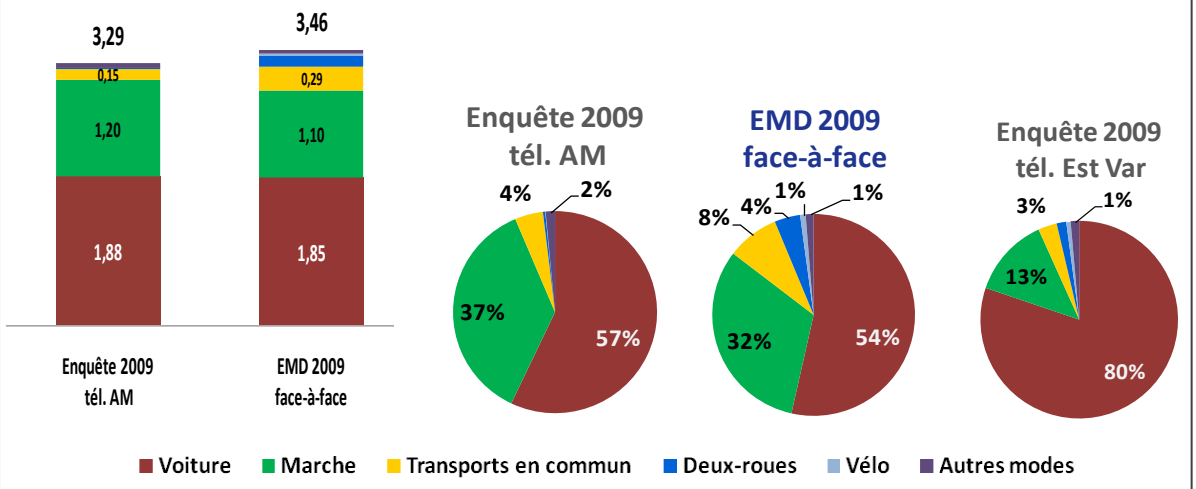
Le transport en commun est le seul mode à voir sa mobilité progresser entre les deux enquêtes : même si cette progression peut sembler modeste, elle est remarquable dans un contexte de baisse généralisée. Cela se traduit notamment par un gain de 2 points de part modale : la part modale traduit le choix entre les différents modes pour un déplacement à réaliser. Les améliorations de l'offre *(plus de fréquences, tarification à 1€, coordination et intégration progressive des réseaux…)*, ont eu un effet perceptible sur les pratiques. Cependant, la mobilité en train, déjà faible, a baissé entre les deux enquêtes, mais l'enquête 2009 a eu lieu à une période qui a connu de fortes perturbations qui ont pu impacter les pratiques.

La marche toujours à un niveau très élevé

Cette baisse de la mobilité en voiture est si importante que chacune des parts modales des autres modes augmente, même pour ceux dont la mobilité baisse un peu comme pour la marche. Cependant, cette baisse de la mobilité à pied est faible, -0,12, et partait d'un niveau élevé.

Un usage des modes proches entre le Haut Pays et le territoire des SCoT.

***Mobilité** (des habitants de 11 ans et plus)*



<u>Rappel méthodologique</u> : pour permettre la mise en regard avec les territoires nouvellement enquêtés, la mobilité des habitants enquêtés à domicile dans le territoire des SCoT a été recalculée sur les seules personnes de 11ans et +

Les graphiques, déjà présentés dans la fiche technique de premiers résultats, ne concernent, pour les personnes enquêtées par téléphone, que le Haut-Pays des Alpes-Maritimes. Les mobilités à pied et en voiture sont proches de celles de l'EMD face-à-face, les différences de parts modales sont essentiellement dues à la différence d'usage des transports collectifs, largement explicable par la géographie et l'offre pour une population faible sur un vaste territoire.

L'importance de la marche dans le Haut-Pays est une conséquence de l'importance des bourgs et villages dans le mode d'occupation de l'espace.

Les habitants de l'Est Var, eux aussi enquêtés par téléphone, se distinguent par un usage écrasant de la voiture particulière, celle-ci représentant 80% de la mobilité de ces habitants, et une part très faible de la marche à pied. Cette partie du département du Var est caractérisée par un habitat diffus, ou en lotissement peu dense, et une part importante d'actifs qui travaillent en dehors du secteur.

I.5. LES MOTIFS : POURQUOI SE DEPLACE-T-ON ?

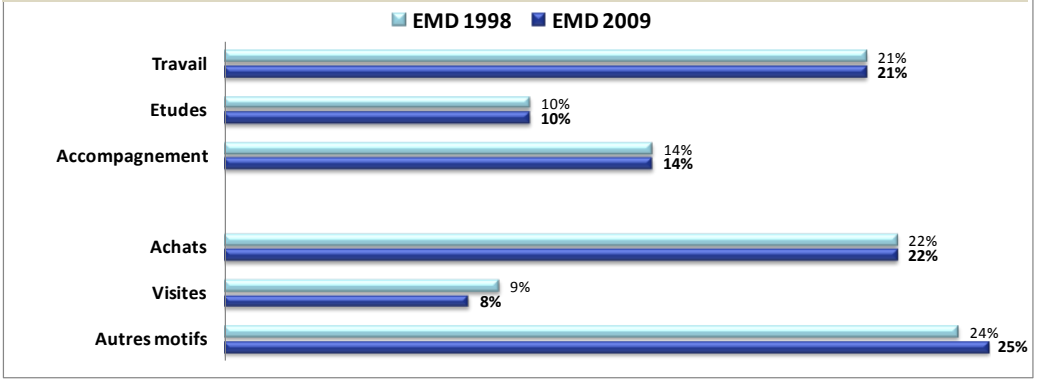
Rappel méthodologique sur les indicateurs de motifs de déplacements

Les déplacements dans une enquête ménage, sont définis par un motif à l'origine, et un motif à la destination, c'est notamment ce qui permet de bien identifier une correspondance comme un changement de mode au cours d'un même déplacement.
De ce fait, le domicile se trouve être qualifié de motifs. L'indicateur construit pour refléter au mieux ce qui motive un déplacement, indicateur dénommé « SESAME », regroupe d'une part l'aller et le retour au domicile pour un motif donné, et pour ce même motif, les autres déplacements dont c'est la destination (ceux qui ne partent pas du domicile, et dénommés secondaires).
Par exemple, le motif SESAME achat regroupe tous les déplacements ayant pour destination un des motifs achats, quelque soit le motif à l'origine, et le retour au domicile des motifs ayant pour l'origine un achat.

Des motifs de déplacements relativement stables dans le temps

La répartition par motifs des déplacements, comme déjà présentée dans les premiers rapports de synthèse du CETE, n'a quasiment pas évoluée entre les deux enquêtes.

Evolution des motifs de déplacements (1998 – 2009)



Et une part équivalente pour le travail et les achats

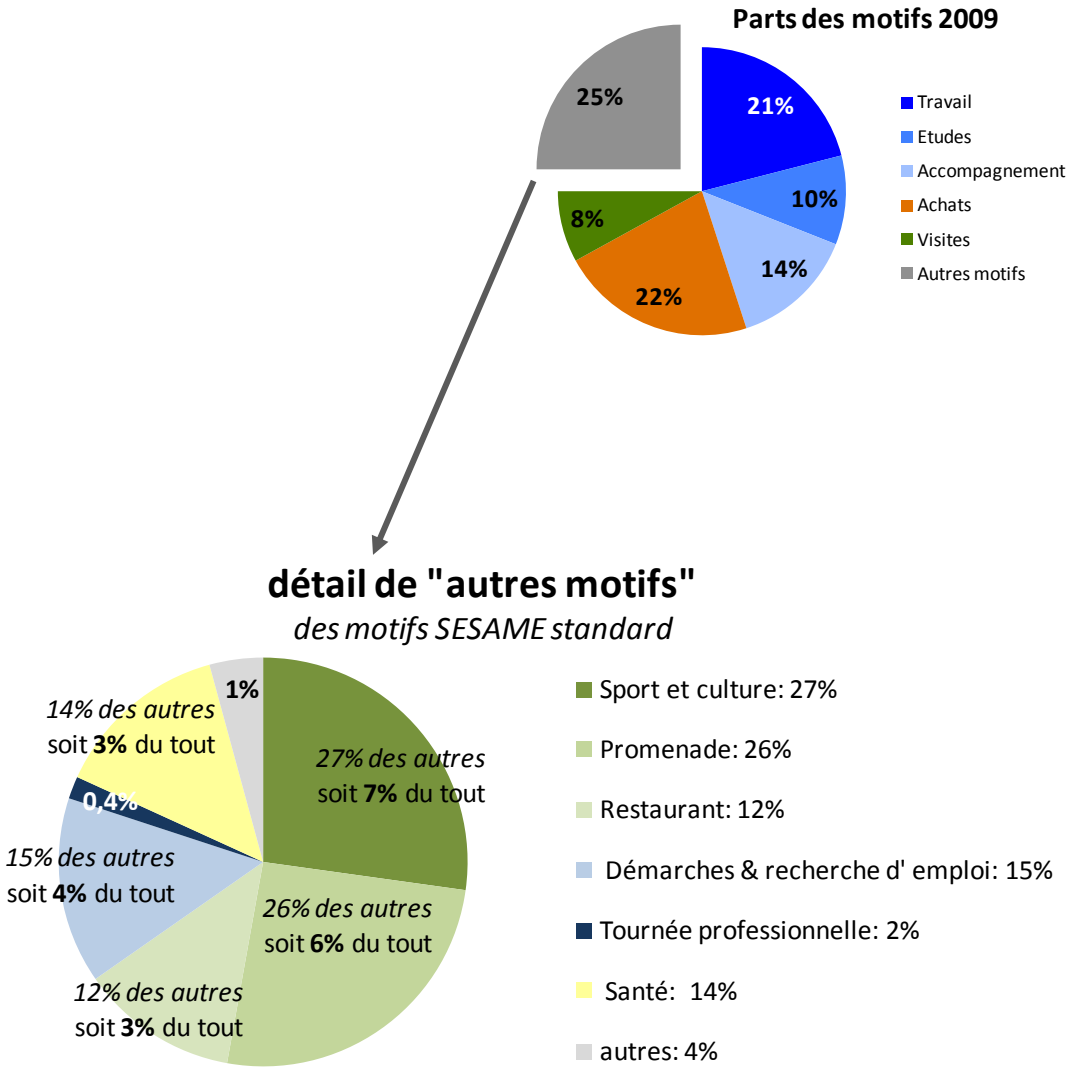
L'importance des « autres motifs » dans ces regroupements des exploitations standard interroge : cette catégorie regroupe une série de motifs détaillés qui concernent chacun moins de 4% des déplacements *(et moins de 7% en regroupement de type SESAME).*

Néanmoins plusieurs d'entre eux pourraient être associés dans une catégorie « loisirs », il s'agit des motifs détaillés suivants :

- ✓ Loisirs, activités sportives, culturelles et associatives ;
- ✓ Promenade, lèche vitrine, leçon de conduite ;
- ✓ Restauration hors du domicile, même si pour la restauration, la moitié ayant lieu entre midi et deux, pour l'essentiel du fait des actifs, le caractère de « loisir » est plus discutable.

Ces trois catégories de loisirs réunis motivent **16% des déplacements** (des 25% de « autres motifs » du regroupement SESAME standard), et associées au motif « visite », elles dépassent le motif travail. Si ce nouveau regroupement présente l'inconvénient de différer du standard et donc des comparaisons faciles avec les autres territoires, il a par contre le mérite de mettre en évidence l'importance des motifs de loisir dans les motivations de déplacements, et leur légère augmentation (+2 points), alors que les visites reculent de 1 point.

Les autres motifs détaillés de cette catégorie « autres motifs » du regroupement SESAME standard sont : démarches, santé, recherche d'emploi, tournée professionnelle et un « autre » indéterminé. Tous ensembles, ils ne représentent plus que 6% des déplacements à destination, *et moins de 9% en regroupement de type SESAME*. Par contre, démarches et santé représentent l'essentiel des ces autres motifs détaillés, qui présentent donc une part de contrainte au moins sur la localisation.

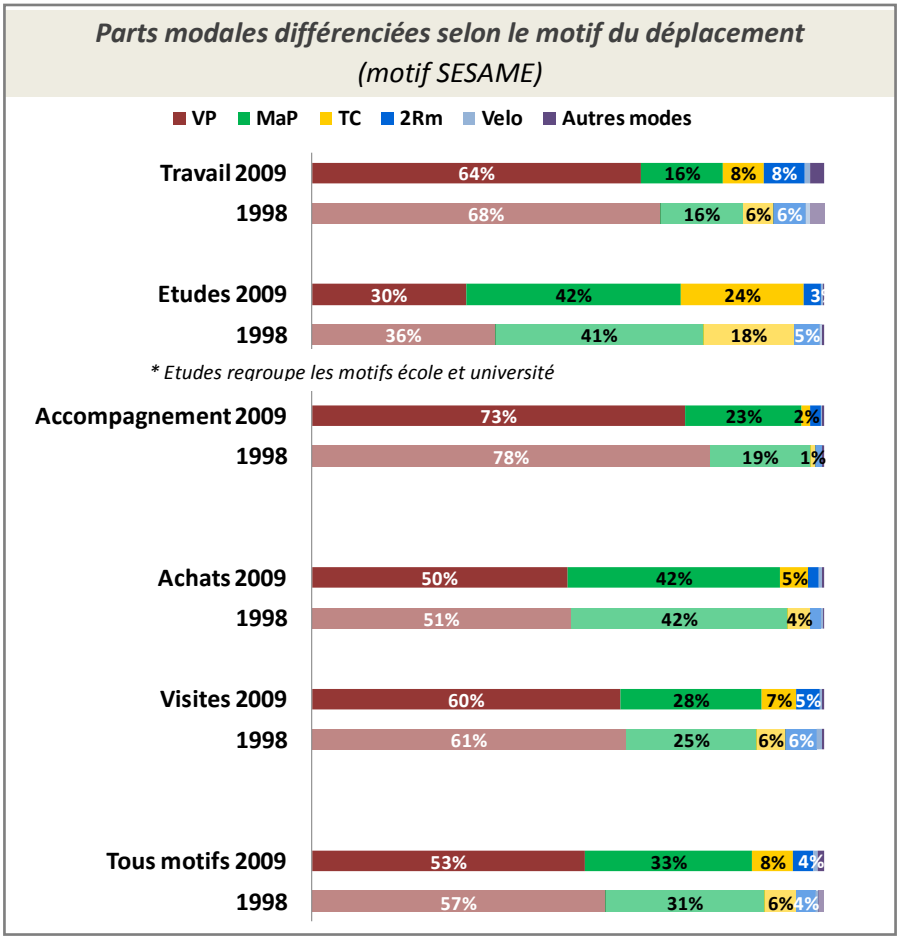


Des modes utilisés différemment selon les motifs

Le graphique ci-dessous montre un usage différencié des modes selon les motifs :

- ✓ Pour ses **achats** ou pour ses **études**, on va beaucoup **à pied**, plus de deux fois sur cinq *(42%)*, alors que ce n'est qu'une fois sur trois *(33%)* sans distinction de motif ;
- ✓ Pour les **études** par ailleurs, c'est une fois sur quatre *(24%)* qu'on utilise les **transports collectifs**, donc trois fois plus que pour l'ensemble des déplacements sans distinction de motifs ;
- ✓ Pour le **travail**, c'est la **voiture** qui est privilégiée deux fois sur trois *(64%)* et pour **l'accompagnement**, trois fois sur quatre *(73%).*

Parts modales différenciées selon le motif du déplacement
(motif SESAME)



Des transferts modaux vers les modes alternatifs à la voiture

Les parts modales par motif ont évolué, on peut donc parler de **report modal**, et ceci en général de la voiture vers les modes altenatifs :

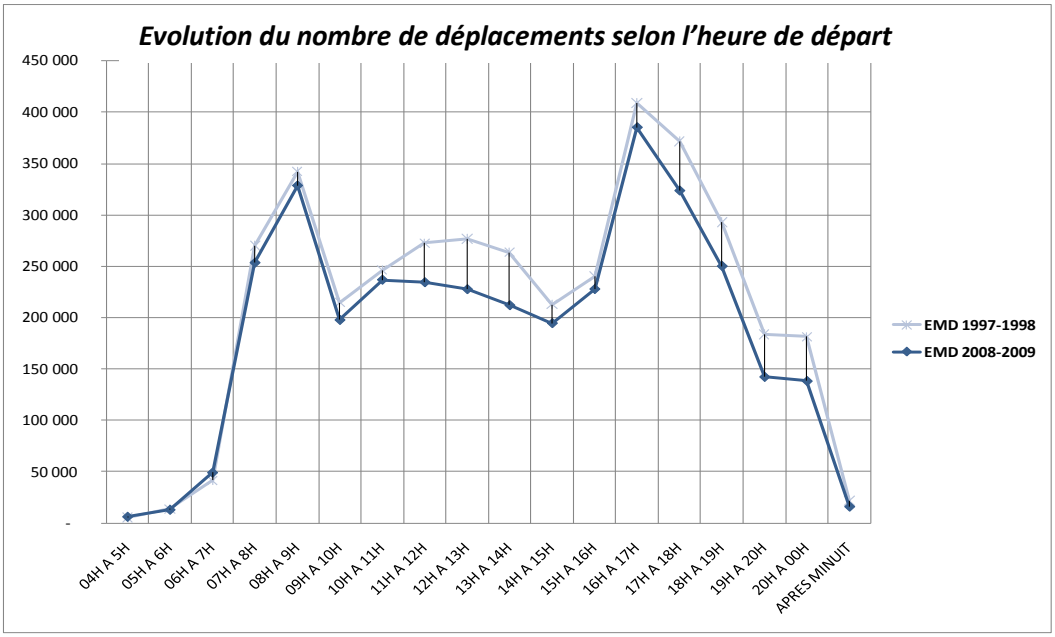
- ✓ pour le motifs études, les TC prennent 6 points à la voiture ;
- ✓ pour l'accompagnement c'est la marche à pied qui récupère l'essentiel de la baisse de la voiture (4 des 5 points de part modale en moins) ;
- ✓ et enfin pour le travail, les transports collectifs et la marche à pied prennent chacun 2 points à la voiture.

I.6. QUAND SE DEPLACE-T-ON ?

Des pointes du matin et du soir très marquées

L'autre évolution majeure constatée de la mobilité générale est l'atténuation très nette de la pointe du milieu de journée, contrairement à d'autres territoires. Par contre, les pointes du soir et du matin restent très marquées ; un léger étalement est cependant perceptible aux heures matinales (les 23% d'augmentation en heures matinales, avant 7h, représentent 2% de la période de pointe du matin).

Aux heures de pointe du soir, il y a moins de déplacements recensés. C'est particulièrement flagrant pour la période 20h – 00h. En revanche, le nombre de déplacement aux heures de pointe du matin est quasi-identique à celui de 1998.



période	matin de 4 à 7 h	PPM de 7 à 9 h	HCjour de 9 à 16 h	PPS de 16 à 19 h	HCsoir de 19 à 22h	nuit de 22h à 4 h	Journée (24h)
1998	56 120	582 670	1 581 980	995 644	290 629	67 751	3 574 794
2009	69 094	581 857	1 531 084	958 514	236 653	60 360	3 437 563
écart	*23%*	*0%*	*-3%*	*-4%*	*-19%*	*-11%*	*-4%*

période	matin de 4 à 7 h	PPM de 7 à 9 h	HCjour de 9 à 16 h	PPS de 16 à 19 h	HCsoir de 19 à 22h	nuit de 22h à 4 h	Journée (24h)
1998	2%	16%	44%	28%	8%	2%	100%
2009	2%	17%	45%	28%	7%	2%	100%
écart	*0,4 point*	*0,6 point*	*0,3 point*	*0 point*	*-1,2 point*	*-0,1 point*	

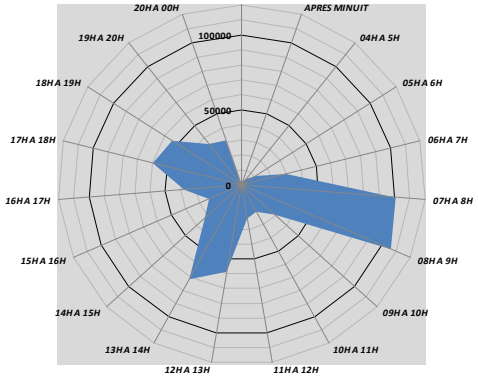
Des horaires de déplacement très contrastés selon les motifs

Cette disparition de la pointe de midi résulte en fait de temporalités des déplacements très contrastées selon les motifs.

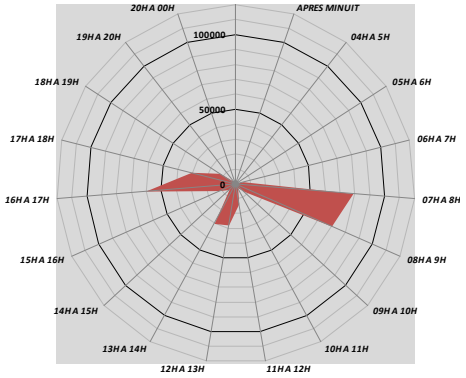
Les représentations ci-après détaillent sur des cadrans d'horloge de 24h les volumes de déplacements (selon leur heure de départ) :

Répartition horaire des déplacements selon le motif

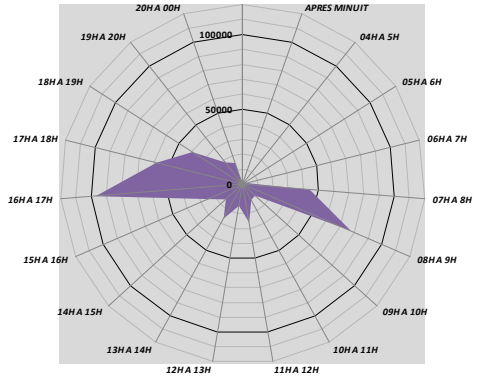
TRAVAIL



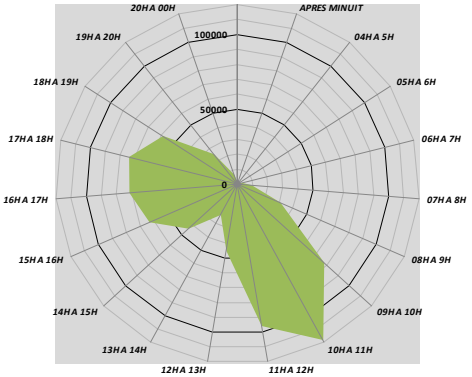
ETUDES



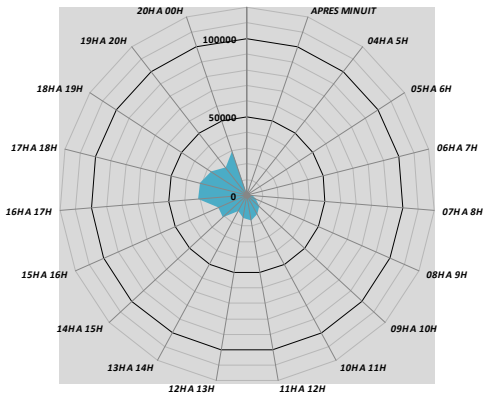
ACCOMPAGNEMENT



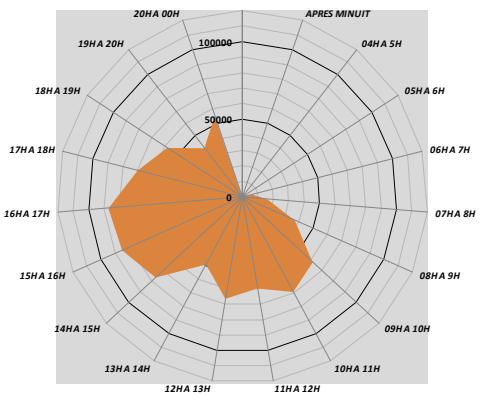
ACHATS



VISITE



AUTRES MOTIFS



- ✓ **Etude et travail** ont un profil très proche, avec une pointe de 2h très forte le matin entre 7h et 9h, une pointe aussi nette, bien que moins forte, également de 2h entre 12h et 14h, et une pointe du soir, pour les études surtout de 16h à 17h, pour le travail, une pointe plus étalée de 17h à 20h.

- ✓ **L'accompagnement** présente des pointes moins massives, mais plus marquées de 8h à 9h le matin et de 16h à 17h le soir. La double pointe le midi de 11h à 12h et de 13h à 14h laisse supposer une prépondérance de l'accompagnement des enfants à l'école dans ce graphique.

- ✓ **Le motif achat** fonctionne plutôt en plages horaires qu'en pointe, mais celles-ci viennent clairement s'intercaler entre les pointes des déplacements contraints : quasiment pas de motifs achats le matin, le soir, ni même le midi

- ✓ **Les visites** ont un poids nettement moins important que les précédents motifs et s'étalent sur l'après-midi et la soirée. Elles contribuent un peu à la pointe du soir

- ✓ **Les autres motifs**, représentent un volume important entre 9h et 18h, avec un léger creux le midi.

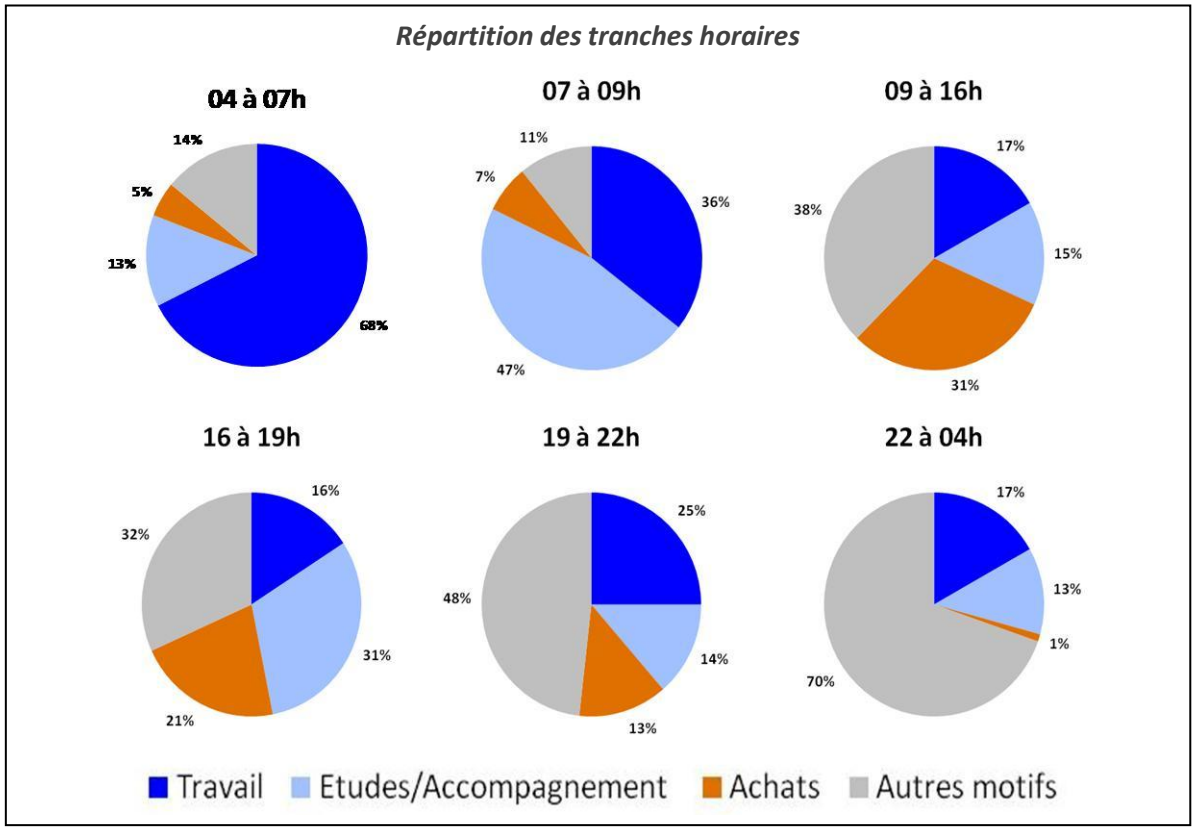
  Par contre ces « autres motifs » du standard regroupent des motifs relativement contraints (crèche, santé ou démarches) et des motifs de loisirs culturels ou sportifs aux rythmes et aux contraintes très différents

La courbe générale des temporalités de déplacement est donc bien la résultante d'une pratique horaire de la journée très différente selon les activités.

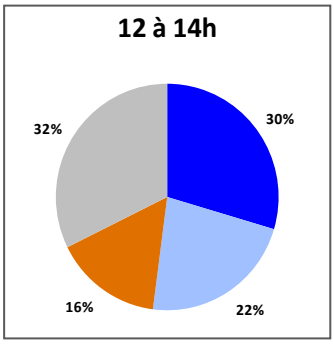
Les 3 motifs travail, étude et accompagnement, souvent regroupés sous le vocable de « **motifs contraints** », ont en commun deux pointes du matin et du soir relativement fortes, et une pointe de midi, moins importante, mais nette. Ensuite les achats et les autres motifs (dont les loisirs) prennent le relais, et, de plus, à la période de pointe du soir, les motifs contraints ne sont plus majoritaires.

Une autre représentation de ces décalages de motifs qui les rend très visibles est la répartition pour chaque tranche horaire des analyses classiques de trafic :

- ✓ à chacune des deux périodes de pointe 7h-9h et 16h-19h ;
- ✓ à la période creuse intermédiaire de journée, 9h-16h ;
- ✓ aux deux périodes creuses extrêmes de matinée et de soirée.



Cette même représentation peut être appliquée à la période 12h-14h, pour laquelle les motifs contraints sont très présents. La restauration hors du domicile faisant partie des « autres motifs », ceux-ci sont effectivement très présents le midi et peuvent être considérés pour partie comme contraint, correspondant à la pause déjeuner des actifs, et pour partie comme loisirs : déjeuner entre amis, y compris pour partie avec des actifs.



II. LES NON-MOBILES

Une légère augmentation de la part des personnes qui ne se sont pas déplacées

Dans une société où la mobilité est souvent ressentie comme un signe positif d'intégration, voire un identifiant de la modernité, s'intéresser aux personnes non-mobiles est nécessaire. La part des « **non-mobiles** », c'est-à-dire de **ceux qui ne se sont pas déplacés la veille de l'enquête**, a progressé entre 1998 et 2008 de 11,5% à 13,1%.

Cette progression est la plus importante :

- ✓ chez les chômeurs* : + 11%,
  avec près d'un chômeur sur cinq qui ne s'est pas déplacé la veille de l'enquête,
- ✓ et chez les « reste au foyer* » : + 8% ,
  avec plus d'un quart de ces personnes qui ne se sont pas déplacées la veille.

Ces deux catégories ensemble regroupent moins de 10%* de la population enquêtée en 2009, 4 % pour les chômeurs en 2009 et 6 % pour les personnes au foyer, *respectivement 5 et 7% en 1998 (cf. annexe pour le détail de la population enquêtée)*.

	Part de ceux qui ne sont pas déplacés la veille		
OCCUPATION PRINCIPALE	**EMD 1997-1998**	**EMD 2008-2009**	**évolution**
TRAVAIL A PLEIN TEMPS	4.7%	5.0%	0.4%
TRAVAIL A TEMPS PARTIEL	3.9%	6.2%	2.3%
APPRENTISSAGE, FORMATION, STAGE	5.8%	1.7%	-4.1%
ETUDIANT	15.4%	12.4%	-3.0%
SCOLAIRE JUSQU'AU BAC	4.4%	4.1%	-0.3%
CHOMEUR, RECHERCHE UN EMPLOI	8.8%	19.5%	10.7%
RETRAITE	23.3%	24.1%	0.9%
RESTE AU FOYER	19.5%	27.5%	8.0%
AUTRE	20.9%	23.4%	2.5%
Ensemble	**11.5%**	**13.1%**	**1.6%**

L'enquête nationale transport identifie à 15% la population immobile un jour de semaine, et à 4% la population immobile du lundi au vendredi, en sachant que cette enquête concerne l'ensemble de la semaine, et l'ensemble de l'année *(cf. revue du CGDD déc. 2010/p30)*.

** Précisions méthodologiques :*

- ✓ *ces pourcentages sont calculés sur la population de 5 ans et plus, les taux de chômage, et d'activité, les plus connus, ceux de l'INSEE sont calculés sur la population de 15 à 64 ans. Par exemple, en 2006 les 7,9% de chômeurs de l'INSEE représentaient 4,9% de l'ensemble de la population ;*
- ✓ *ces catégories sont déclaratives dans l'enquête ménages : un chômeur est une personne qui se déclare en recherche d'emploi, un « reste au foyer » est une personne d'âge actif n'exerçant pas, ni ne cherchant, de travail rémunéré, et ne poursuivant pas d'études.*

III. MOBILITES SELON LES PERSONNES

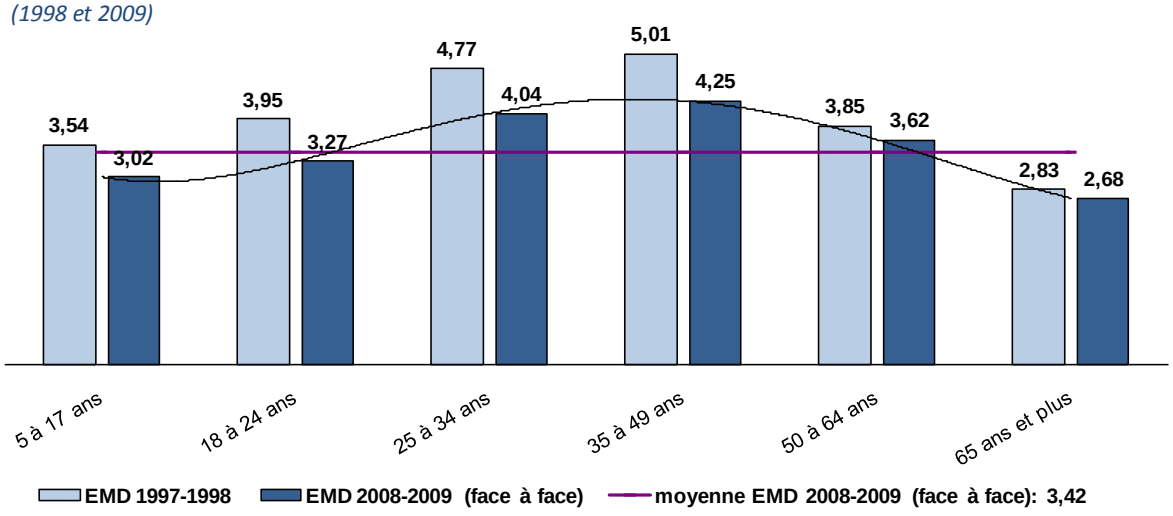
III.1. LA MOBILITE PAR CLASSE D'AGE

La mobilité, repère du cycle de vie, avec des écarts entre génération qui se resserrent

Les mobilités par classe d'âge et par périmètre d'enquête

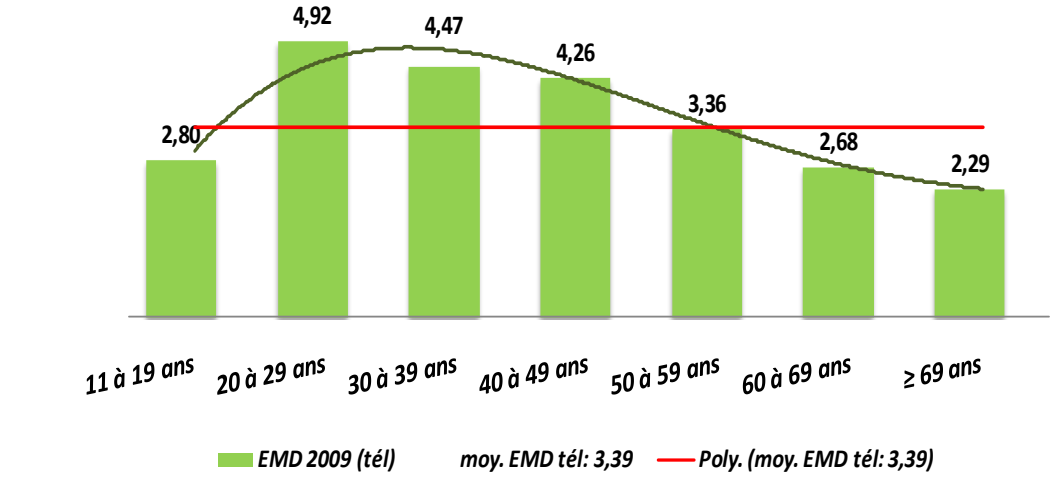
Territoire des SCoT : enquête face à face

(1998 et 2009)



Haut-Pays et Est Var : enquête téléphonique

(2009 uniquement)



Les adultes de moins de 50 ans restent les plus mobiles

La mobilité est fortement liée au cycle de vie comme le montre la courbe de tendance. En moyenne, au cours de sa vie, une personne est le plus mobile aux tranches d'âge actif avant 50 ans. Le décalage des tranches dâge des deux exploitations standard, face à face et téléphonique, montre l'influence des choix des tranches *(cf. accentuation de la courbe de tendance)*.

Les résultats de la dernière enquête ménages déplacements montrent cependant un resserrement entre les classes d'âge actif et des plus âgées. En effet, en 1998, une personne âgée entre 35 et 49 ans se déplaçait 1,77 fois plus qu'une personne de 65 ans et plus. Ce ratio est passé à 1,58 en 2008.

Cette diminution des écarts de mobilité entre générations est également constatée dans l'enquête nationale transport.

La mobilité des personnes âgées diminue nettement moins que les autres

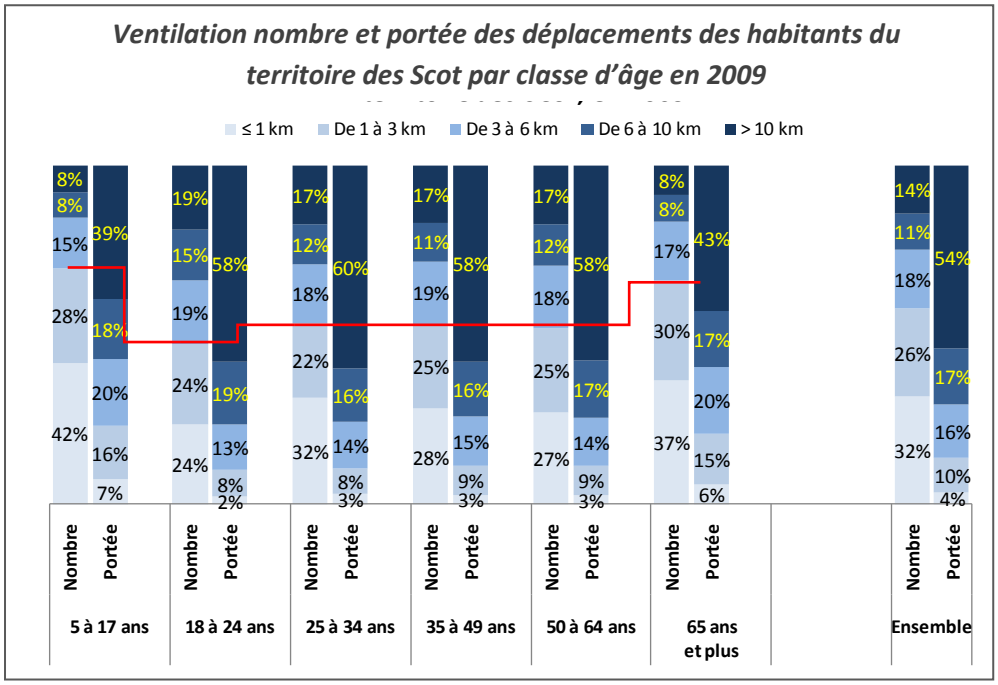
La catégorie des 65 ans et plus regroupe des personnes dont la mobilité, en 2009 comme en 1998, diminue fortement avec l'âge *(cf. détail ci-dessous)* :

- ✓ la mobilité moyenne de l'ensemble des personnes de plus de 65 ans, 2,68 déplacements par personne et par jour, correspond de fait à la mobilité des 75 – 80 ans ;
- ✓ les personnes âgées de 60 à 65 ans, avec 3,48 déplacements par jour et par personne, ont une mobilité 1,3 fois plus importante ;
- ✓ alors que celles de 85 à 89 ans, avec 1,64 déplacement par jour et par personne, n'ont qu'une mobilité de 0,6 fois la moyenne.

	mobilité		écart à la mobilité des 65 ans et plus	
Âge détaillé	EMD 1998	EMD 2009	EMD 1998	EMD 2009
65 à 69	3,53	3,48	*1,25*	*1,30*
70 à74	3,05	2,9	*1,08*	*1,08*
75 à 80	2,76	2,67	*0,98*	*1,00*
80 à 84	2,05	2,15	*0,72*	*0,80*
85 à 89	1,88	1,64	*0,66*	*0,61*
90 à 94	0,78	1,41	*0,28*	*0,53*
≥ 95	0,39	1,1	*0,14*	*0,41*
≥ 65 ans	**2,83**	**2,68**	***1,00***	***1,00***

Ces rapports sont similaires en 1998 et en 2008, ce n'est qu'aux âges très élevés qu'on perçoit une nette augmentation traduisant vraisemblablement le plus grand nombre de personnes vieillissant en meilleure santé.

La proximité pour les jeunes et les personnes âgées, les longues distances aux âges actifs



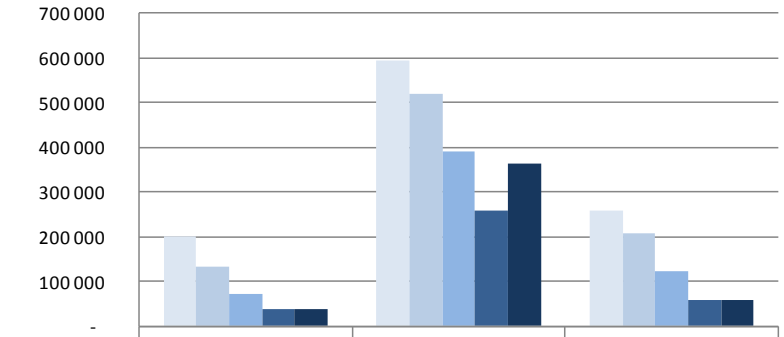
Les jeunes de moins de 18 ans, et les personnes âgées de 65 ans et plus se déplacent plus de deux fois sur trois sur moins de 3 km *(respectivement dans 70% et 67% des cas)*. Pour les personnes d'âge actif, c'est autour d'un déplacement sur deux *(entre 43% et 54% selon la tranche d'âge).*

Nettement plus de la moitié des kilomètres parcourus *(entre 58 et 60%)* par ces habitants entre 18 et 64 ans le sont par leurs déplacements de longue distance *(>10km),* alors que moins d'un déplacement sur cinq *(17 à19%)* ont cette portée. Cependant, ceux-ci restent internes au territoire des SCoT.

De 18 à 64 ans, les répartitions par tranche de portée étant similaires, ces tranches d'âge ont été regroupées pour détailler les volumes résultants de la répartition présentée.

Les déplacements de longue portée sont bien en volume essentiellement dus aux âges actifs.

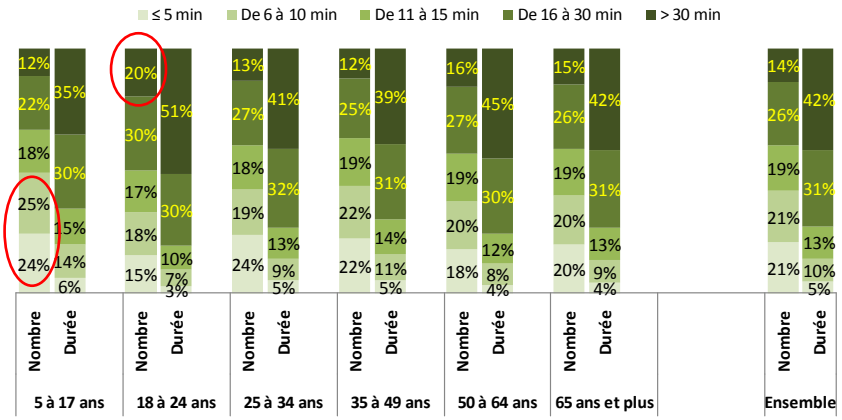
Nombre de déplacements par portée et par classe d'âge des habitants du territoire



	5 à 17 ans	18 à 64 ans	65 ans et plus
≤ 1 km	200 000	595 000	258 000
De 1 à 3 km	132 000	520 000	209 000
De 3 à 6 km	73 000	391 000	121 000
De 6 à 10 km	36 000	259 000	57 000
> 10 km	36 000	365 000	59 000

Les jeunes adultes de déplacent plus sur de longues durées

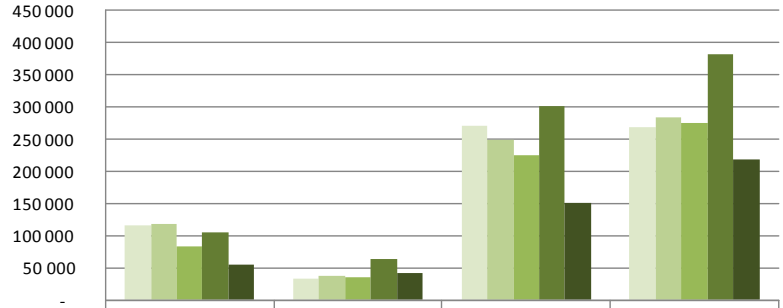
Nombre et DUREE des déplacements des habitants territoire des Scot en 2009, par classe d'âge
tous modes confondus



La moitié des déplacements des plus jeunes *(moins de 18 ans)* durent moins de 10 mn, alors que les jeunes adultes, à l'inverse sont ceux qui ont la plus grande part des déplacements un peu plus longs avec la moitié d'entre eux qui durent plus d'un quart d'heure, et un sur cinq plus d'une demi-heure

Pour les autres catégories, ces déplacements de plus d'un quart d'heure sont proches d'un déplacement sur cinq, *(de 37% à 43%)*.

Détail du nombre de déplacements, par tranche de durée et classe d'âge (Tous modes)

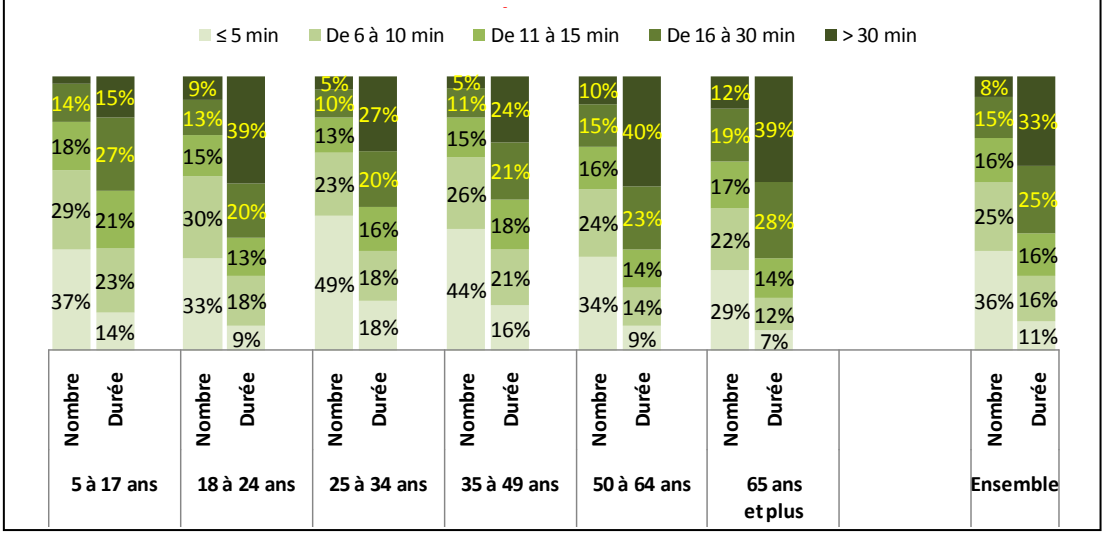


	5 à 17 ans	18 à 24 ans	25 à 49 ans	50 ans et plus
≤ 5 min	116 000	32 000	271 000	269 000
De 6 à 10 min	117 000	37 000	250 000	284 000
De 11 à 15 min	84 000	35 000	224 000	275 000
De 16 à 30 min	105 000	63 000	301 000	383 000
> 30 min	55 000	42 000	151 000	219 000

Le nombre de déplacement de plus d'une demi-heure reste donc dans l'ensemble assez limité. Son importance chez les personnes plus âgées est en bonne partie due à la marche à pied *(et notamment au motif promenade)*.

Nombre et DUREE de déplacements par tranche de durée et par classe d'âge - (pour les habitants du territoire des SCoT en 2009)

A PIED

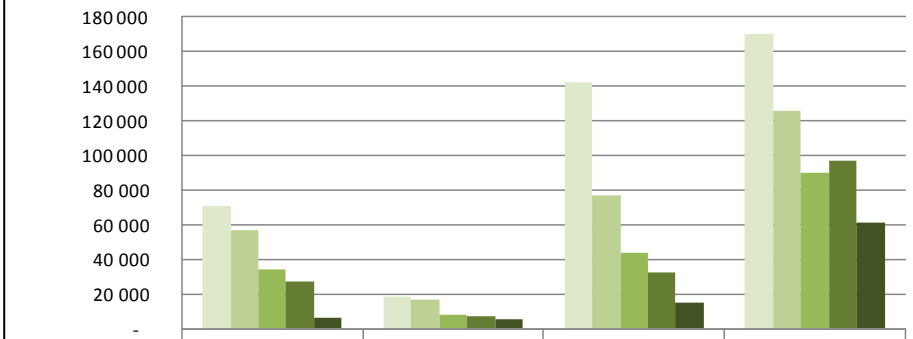


La part des déplacements de courte durée est naturellement beaucoup plus importante à pied qu'en tous modes : plus de la moitié de ceux-ci dure moins de 10mn, et jusqu'à plus des deux tiers *(72 & 70%)* pour les 25-49 ans.

Il faut cependant remarquer que les déplacements de relativement longue durée sont loin d'être négligeables, notamment chez les plus de 50 ans : la moindre activité d'une part, et le motif promenade d'autre part l'expliquent.

Détail du nombre de déplacements par tranche de durée et classe d'âge)

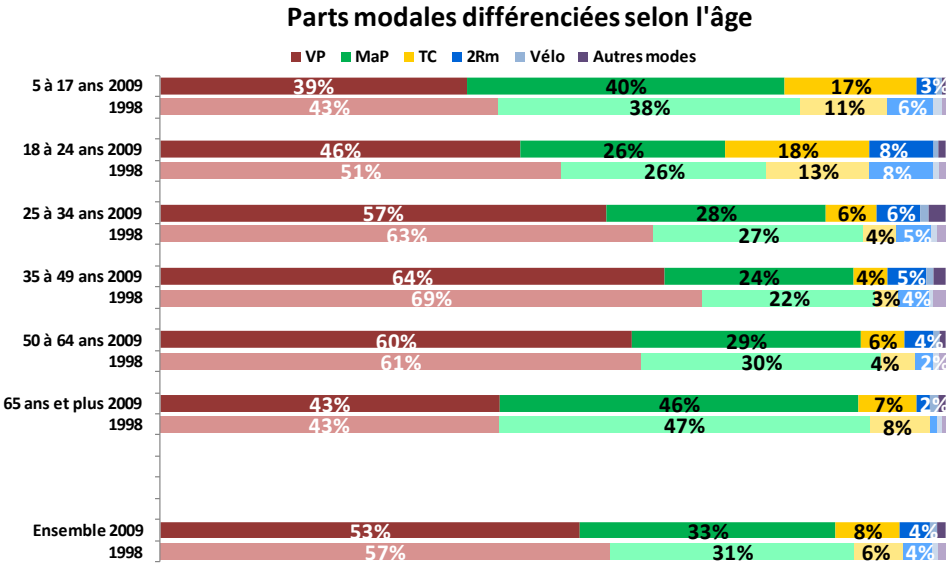
A PIED



	5 à 17 ans	18 à 24 ans	25 à 49 ans	50 ans et plus
≤ 5 min	71 000	18 000	142 000	170 000
De 6 à 10 min	57 000	17 000	77 000	126 000
De 11 à 15 min	34 000	8 000	44 000	90 000
De 16 à 30 min	27 000	7 000	32 000	97 000
> 30 min	6 000	5 000	15 000	61 000

Les volumes de déplacements correspondant montre le poids des personnes de 50 ans et plus dans la marche : ce sont bien eux qui constituent pour une grande part les piétons.

La place de la voiture dans la mobilité diminue à tous les âges, sauf pour les plus âgés



La part modale de la voiture baisse le plus chez les jeunes *(18-24 ans, et 25-34 ans),* des explications de nature différente peuvent être proposées :

- ✓ explication par une contrainte : un effet vraisemblable du retard de l'entrée dans une vie active stable de cette génération par rapport à la précédente (ceux qui étaient de cette tranche d'âge il y a 10 ans) ;
- ✓ explication par un choix : un effet vraisemblable d'une sensibilité plus forte aux enjeux climatiques et environnementaux, conduisant à la recherche d'un mode de vie, et d'une mobilité moins carbonée, et une réponse à l'amélioration quantitative et qualitative, des TC..

Ce n'est cependant pas l'enquête ménages qui peut mesurer le poids relatif de ces deux explications.

Les 35-49 ans baissent aussi leur mobilité en voiture, mais dans une moindre mesure.

La stabilité de la part modale de la voiture chez les 50-64 ans est vraisemblablement la résultante de deux mouvements inverses :

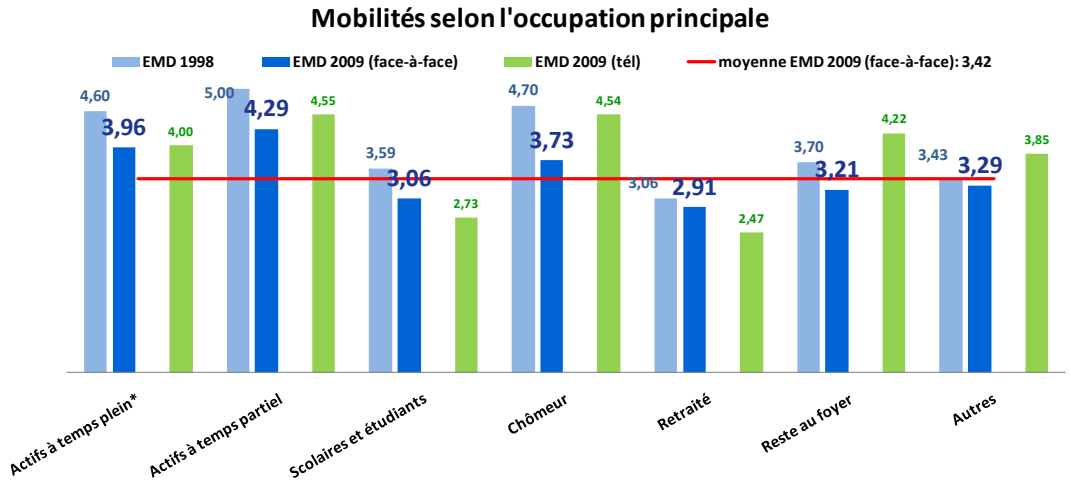
- ✓ Le recul observé dans toutes les classes d'âge,
- ✓ un effet de cohorte, lié à l'arrivée d'une génération qui a vécu son âge actif, et donc de forte mobilité, à l'apogée du tout voiture.

La part modale des TC progresse dans toutes les classes d'âges, mais surtout chez les plus jeunes : + 6 points de part modale gagnée chez les 5-17 ans, et 5 points chez les 18-24 ans, c'est une progression importante. Pour les moins de 18 ans, la diminution de 3 points du 2 Roues motorisé montre que les politiques d'amélioration de l'offre ont permis un transfert modal intéressant pour la prévention routière chez les plus jeunes. Elle progresse aussi, bien que faiblement, chez les 35-64 ans.

La part de la marche évolue peu, toutes classes d'âge confondues, même si sa tendance est plutôt à la hausse.

III.2. MOBILITE PAR STATUT D'OCCUPATION

L'activité professionnelle, déterminant fort de la mobilité



** Le statut d'occupation est déterminé à partir de la question posée sur l'occupation principale déclarée par la personne interrogée, par ailleurs, pour le traitement ci-dessus :*

- ✓ *la catégorie Apprentissage, formation, stage est incluse dans la catégorie Actifs à temps plein. La catégorie « autres » ne représente que 2% de la population*
- ✓ *La mobilité des scolaires et étudiants ne peut pas être comparée entre les territoires puisque les enfants d'âge primaire sont interrogés en face-à-face et pas au téléphone.*

En cohérence avec le constat précédent sur les mobilités par âge, les actifs sont les plus mobiles, et parmi eux les actifs à temps partiels, à l'opposé les retraités et les scolaires sont les moins mobiles.

Le constat le plus marquant est **que la mobilité baisse quelque soit son statut d'occupation**.

La baisse de mobilité la plus forte concerne les chômeurs : 1 déplacement par jour par chômeur en moins entre les deux enquêtes, *(- 21 %)*, dû environ pour moitié à l'augmentation de ceux qui ne se sont pas déplacés et pour moitié à une baisse de la mobilité de ceux qui se sont déplacés *(-10%).*

Cette baisse de leur mobilité pose les mêmes questions que l'augmentation des chômeurs non mobiles : l'enquête ne permet pas d'analyser la part relative de la contrainte économique et celle des nouveaux moyens de recherche d'emploi nécessitant moins de déplacements.

Cependant c'est **la baisse de la mobilité des actifs** *(-14%)* qui contribue le plus à la baisse de la mobilité générale du fait de leur poids dans la population *(37% de la population enquêtée)* et du fait qu'ils sont les plus mobiles.

Dans les territoires nouvellement enquêtés, les mobilités des actifs sont assez semblables aux mobilités des habitants de la bande littorale, tout en étant très légèrement supérieures. Par contre les différences fortes apparaissent :

- ✓ Les personnes au foyer et les chômeurs s'y déplacent beaucoup plus que ceux de la bande littorale,
- ✓ Les retraités à l'inverse beaucoup moins.

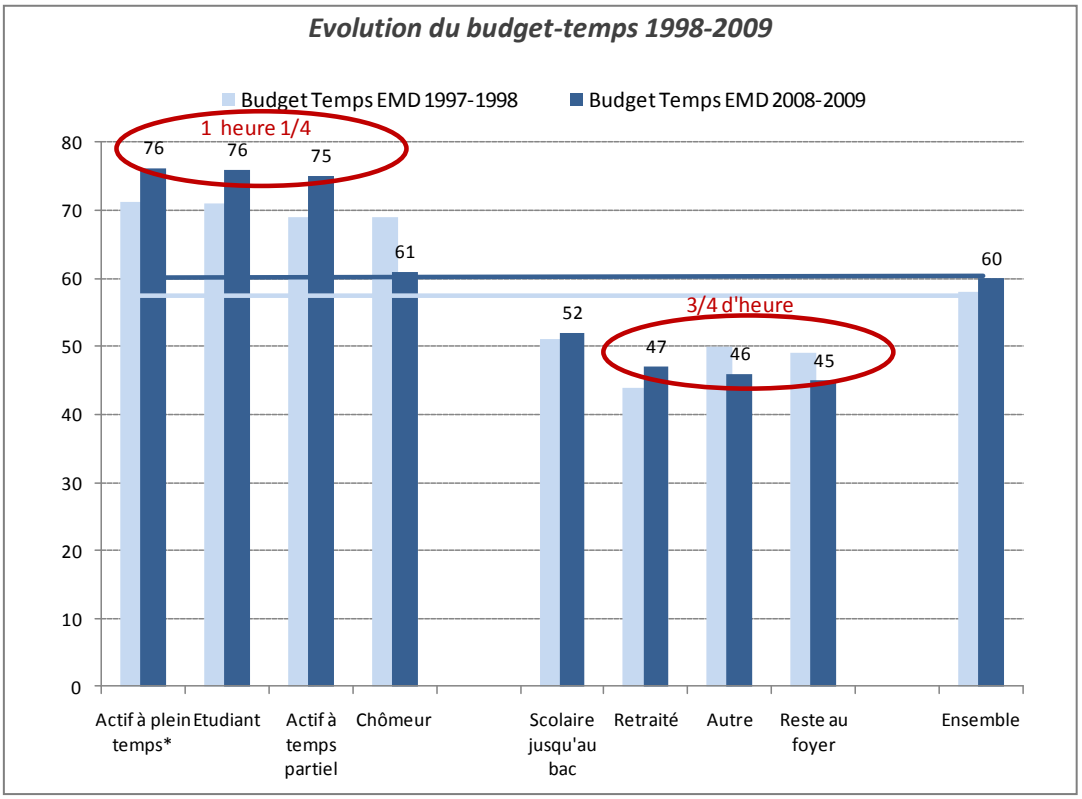
Les écarts de budget-temps se creusent entre actifs ou étudiants et les autres

Alors que la mobilité baisse, le budget-temps est globalement stable, mais avec deux tendances inverses entre actifs ou étudiants d'une part, et chômeurs, retraités et personnes au foyer d'autre part. De ce fait les écarts de pratique subsistent, et même se renforcent :

- ✓ Actifs et étudiants consacrent environ une heure un quart par jour à se déplacer, soit 5 mn de plus qu'en 1998, et ce sont ceux dont le budget-temps augmente le plus ;
- ✓ Retraités et personnes d'âge actif ne travaillant pas (catégorie « reste au foyer ») n'y consacrent que trois quarts d'heure, avec des évolutions contraires qui tendent à homogénéiser leurs budgets temps

Le budget-temps des chômeurs enregistre la plus forte baisse. Il est difficile, à partir de la seule enquête ménages déplacements, de faire la part entre des évolutions possibles de la recherche d'un emploi, passant désormais fortement par internet, et la part de recherche d'économie en période de crise.

Classés par ordre de budget-temps décroissant



** comme précédemment, les actifs à temps plein incluent les personnes en apprentissage ou formation continue*

Occupation principale	Actif à plein temps*	Etudiant	Actif à temps partiel	Chômeur	Scolaire jusqu'au bac	Retraité	Autre	Reste au foyer	Ensemble
Budget Temps 1998	71	71	69	69	51	44	50	49	58
Budget Temps 2009	**76**	**76**	**75**	**61**	**52**	**47**	**46**	**45**	**60**

Les actifs sont ceux qui se déplacent le plus sur de longues distances

L'occupation principale discrimine moins quant à la proximité : entre 54% et 69% de déplacements de moins de 3 km, alors que selon l'âge, les écarts allaient de 43% (35-49 ans) à 70% *(<18ans).*

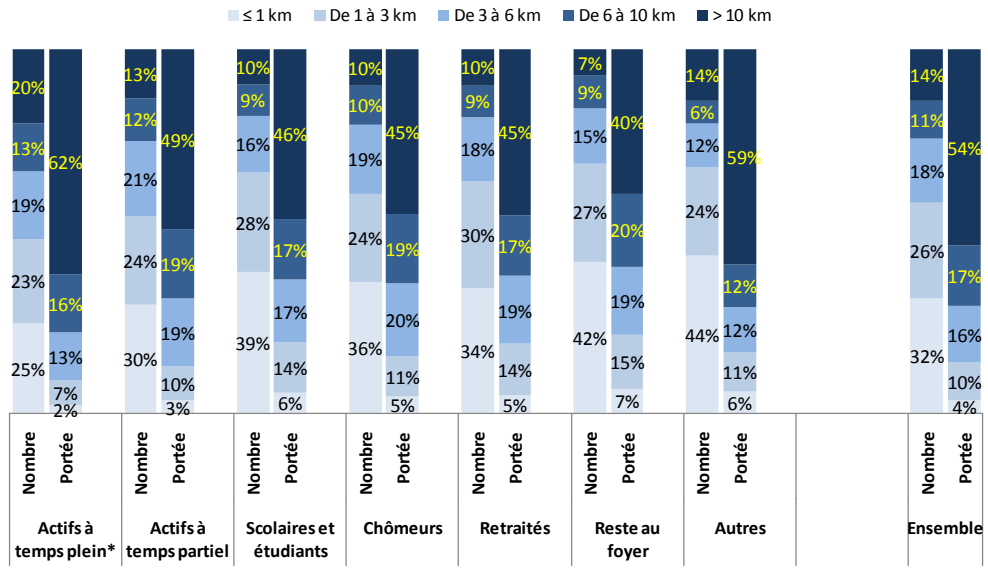
Logiquement, l'enseignement vu sur les jeunes et les personnes âgées se retrouve sur les scolaires et les retraités, à savoir une place plus grande pour la proximité dans leurs activités.

Les graphiques, de répartition des déplacements par tranches de distance, montrent de plus que les personnes au foyer, quasi exclusivement des femmes *(dans 96% des cas),* sont autant dans la proximité : 69% de leurs déplacement se font sur moins de 3km. Ces personnes sont relativement peu nombreuses : 10% des femmes *(et 6% de l'ensemble de la population)*.

Enfin, et sans surprise, ce sont les actifs à temps plein qui se déplacent le plus à longue distance, avec un déplacement sur cinq *(20%)* d'une portée de plus de 10 km, et au cours desquels ils parcourent 62% de leurs distances quotidiennes. En cumulant moyennes et longues distances, c'est un tiers de leurs déplacements, et 91% des distances parcourues.

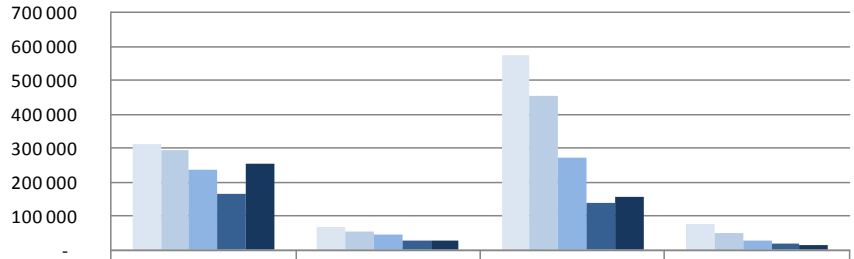
(cf. graphique et tableau page suivante)

Nombre et PORTEE des déplacements des habitants du territoire des Scot en 2009 selon le statut d'occupation



**Pour le traitement ci-dessus, la catégorie Apprentissage, formation, stage est incluse dans la catégorie Actifs à temps plein. La catégorie « autres » ne représente que 2% de la population*

Détail du nombre de déplacement des habitants du territoire des Scot par portée



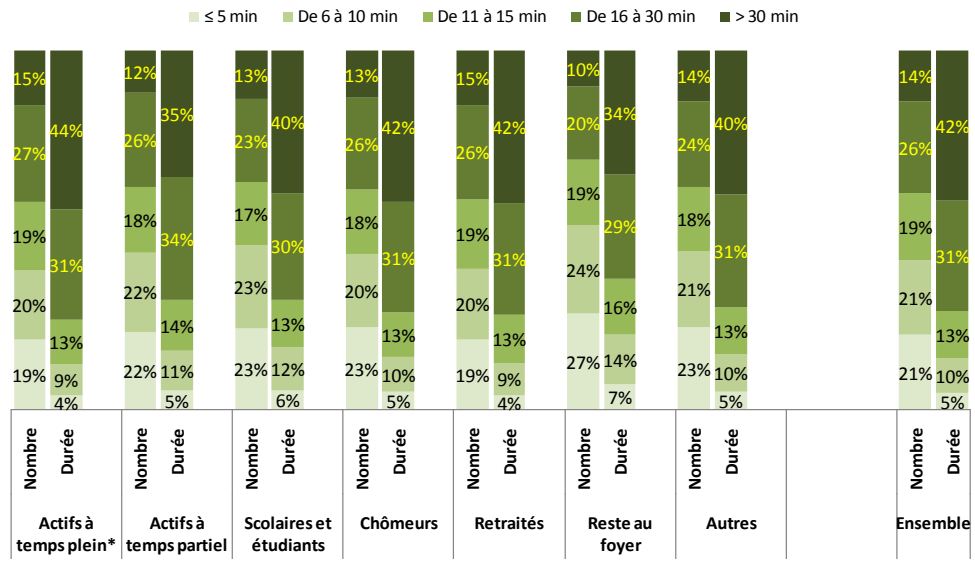
	Actifs à temps plein*	Actifs à temps partiel	Scolaires, étudiants, chômeurs, retraités	Reste au foyer
≤ 1 km	314 000	67 000	577 000	77 000
De 1 à 3 km	293 000	54 000	453 000	50 000
De 3 à 6 km	236 000	46 000	271 000	28 000
De 6 à 10 km	165 000	27 000	141 000	17 000
> 10 km	257 000	29 000	155 000	13 000

L'occupation principale discrimine moins en durée qu'en portée de déplacement

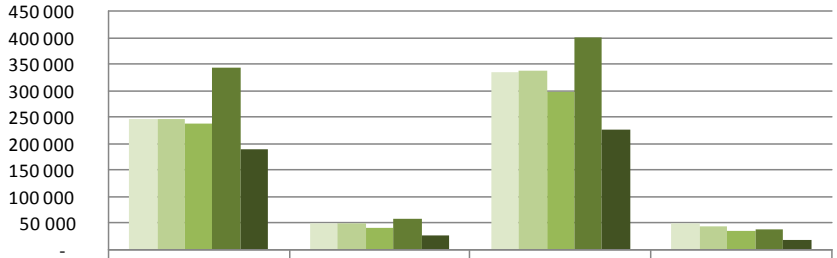
Les écarts dans la répartition des durées, sans distinction de modes de déplacement ou de motifs sont extrêmement faibles : une forme d'égalité devant le temps ?

Pour mieux comprendre, et approfondir ce qui a été vu par classe d'âge sur le poids des promenades dans les déplacements de longue durée à pied, nous regardons ces répartitions en isolant la voiture, mode moins concerné par ce motif de déplacement. *(cf. page suivante)*

Nombre et DUREE des déplacements des habitants du territoire des Scot en 2009, selon le statut d'occupation - TOUS MODES



Détail du nombre de déplacement par tranche de durée – TOUS MODES

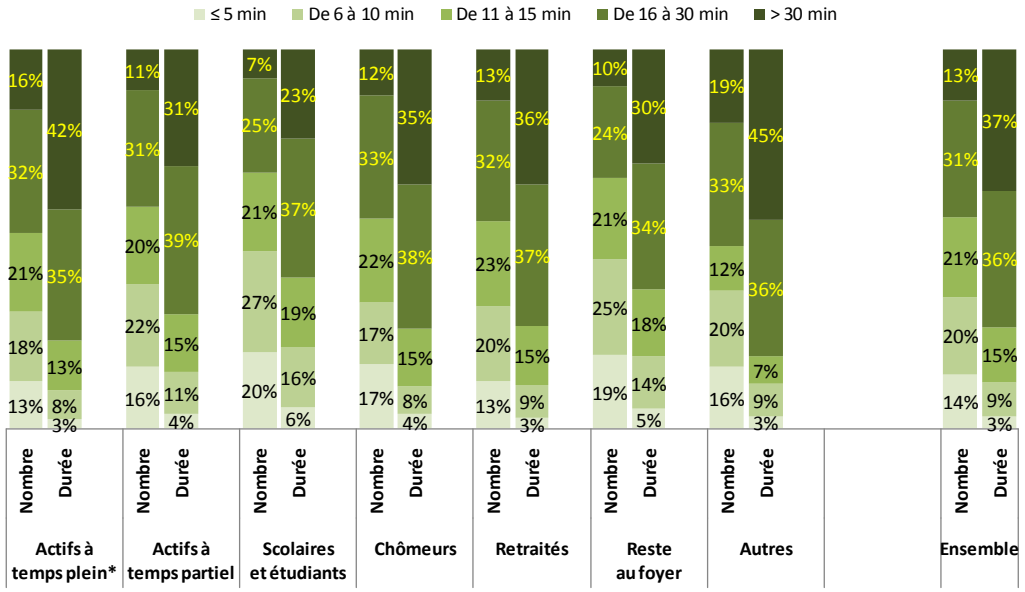


	Actifs à temps plein*	Actifs à temps partiel	Scolaires, étudiants, chômeurs, retraités	Reste au foyer
≤ 5 min	246 000	48 000	335 000	50 000
De 6 à 10 min	248 000	49 000	337 000	45 000
De 11 à 15 min	239 000	40 000	297 000	34 000
De 16 à 30 min	343 000	59 000	402 000	37 000
> 30 min	189 000	26 000	228 000	19 000

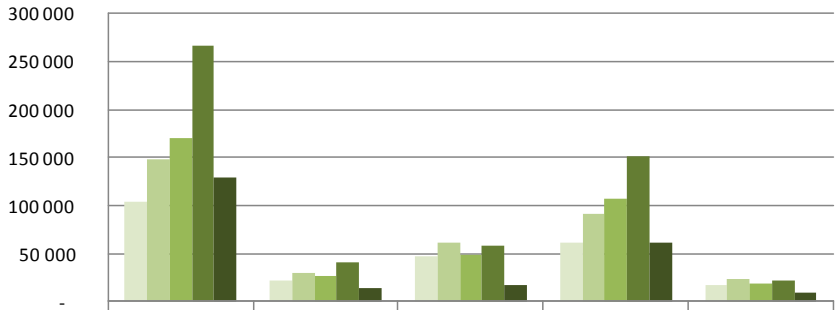
En voiture, les actifs se déplacent un peu plus sur des temps longs à l'opposé des scolaires et étudiants

La part des déplacements de longue durée est deux fois plus importante chez les actifs *(16%)* que chez les scolaires et étudiants *(7%)*. Ces derniers, à l'inverse ont près de la moitié *(47%)* de leurs déplacements qui n'atteignent pas les 10 mn.

Nombre et DUREE des déplacements
par occupation des habitants
Territoire des Scot en 2009 - EN VOITURE



Détail du nombre de déplacements par tranche de durée – EN VOITURE



	Actifs à temps plein*	Actifs à temps partiel	Scolaires et étudiants	Chômeurs et retraités	Reste au foyer
≤ 5 min	104 000	22 000	47 000	62 000	17 000
De 6 à 10 min	149 000	29 000	62 000	91 000	23 000
De 11 à 15 min	171 000	27 000	48 000	107 000	19 000
De 16 à 30 min	266 000	41 000	58 000	151 000	22 000
> 30 min	129 000	14 000	17 000	62 000	9 000

L'activité professionnelle très discriminante aussi dans l'usage des modes

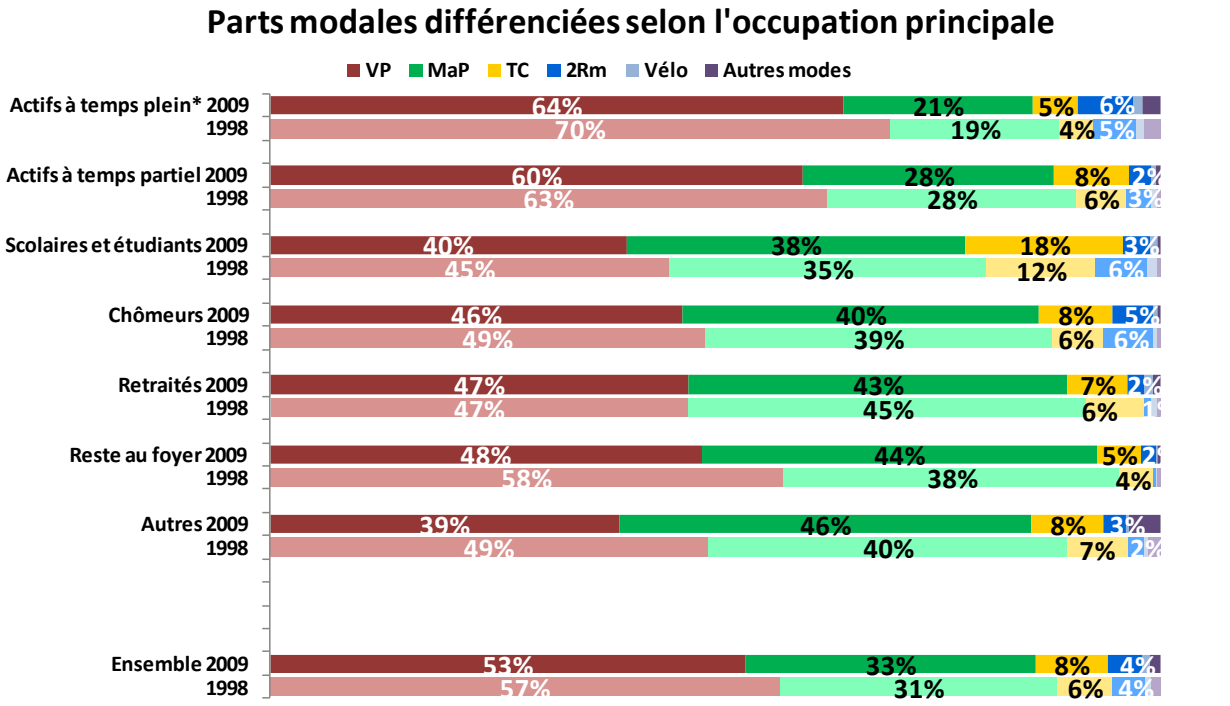
Sans surprise l'usage de la voiture est privilégié par les actifs, à plus de 60%, et à l'opposé, moins de la moitié des déplacements de ceux qui ne travaillent pas sont effectués en voiture.

A l'inverse, les transports collectifs assurent près d'un déplacement sur cinq des scolaires et étudiants *(18%)* soit plus de trois fois plus que pour les actifs *(5%).*

Mais des transferts modaux nets de la voiture vers les TC, sauf pour les retraités

Un report modal fort de la voiture vers les transports collectifs chez les étudiants, de 5 points, donc encore plus marqué en tous motifs que sur le seul motif étude pour l'ensemble de la population *(cf.I.4).*

Les personnes au foyer utilisent nettement moins leur voiture en 2008. La part modale de celle-ci a en effet aussi diminué de quasiment 10 points.



** Les actifs à temps plein dans ces diagrammes incluent les personnes en stage ou en apprentissage*

En revanche, la baisse de la part modale de la voiture est moindre chez les actifs, même si elle est notable pour cette catégorie de population qui a le plus fort accès à l'automobile.

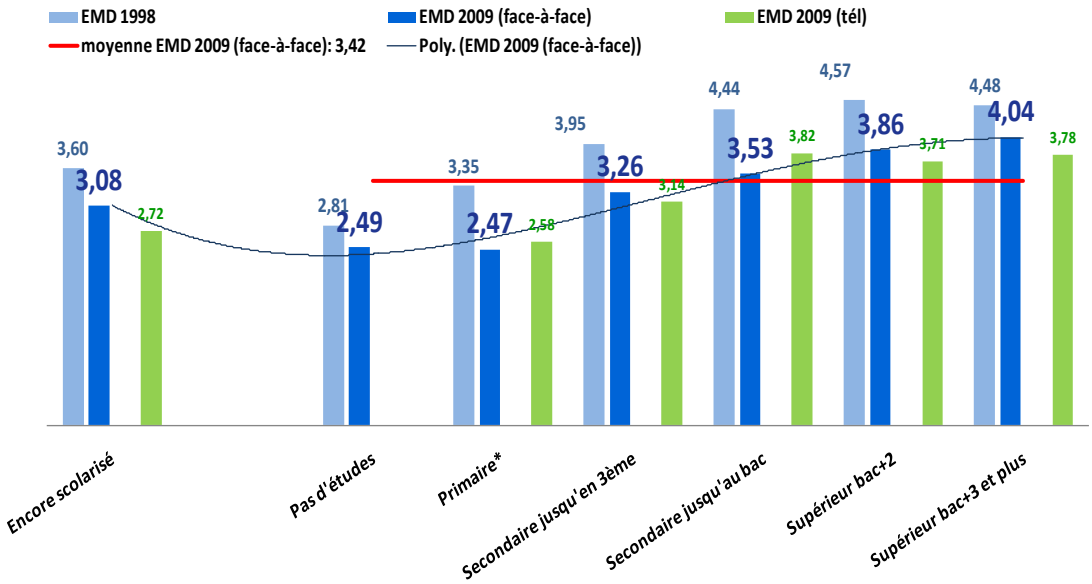
Les retraités utilisent les modes de manière plus stable, on retrouve là le phénomène de cohorte vu sur les personnes âgés : deux évolutions contraires entre une baisse générale de la mobilité, surtout automobile, et l'arrivée d'une classe d'âge beaucoup plus fortement utilisatrice de la voiture que la précédente.

Celle des chômeurs est stable, mais une petite partie d'entre eux a délaissé sa voiture pour les transports collectifs ou la marche à pied.

III.3. MOBILITE ET NIVEAU D'ETUDES ATTEINT

Les plus diplômés restent les plus mobiles

Mobilités selon le niveau d'études atteint



** Dans le traitement ci-dessus, les personnes ayant suivi un apprentissage non diplômant sont regroupées avec celles de niveau d'études primaires ou n'ayant pas fait d'études, l'ensemble de ces deux catégories ne représentant que très peu de personnes (8 % en 2009) et en nette baisse (20 % en 1998).*

La courbe de tendance de l'EMD 2009 montre que, en moyenne, **plus on est diplômés plus on est mobile**. Le niveau d'études atteint est l'une des variables les plus discriminantes en matière de mobilité, même si là encore, quelque soit sa catégorie, la mobilité baisse.

Sur les chiffres de 2009, l'obtention du bac ou non situe un individu par rapport à la moyenne, alors que c'était le passage au niveau de la seconde qui faisait cette limite en 1998.

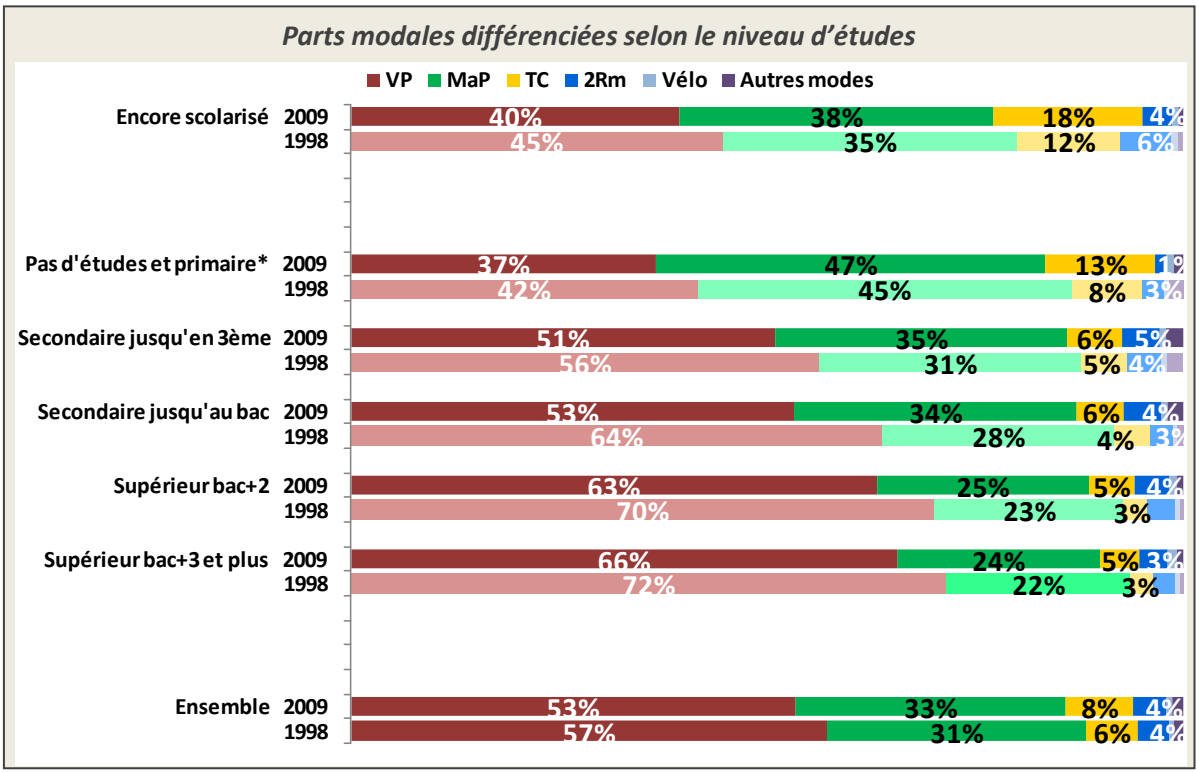
Il faut noter cependant que le niveau général d'études dans la population augmentant, cette progression ne concerne pas du tout des poids de population équivalents : les gens n'ayant pas fait d'étude, ou en étant resté au niveau d'études primaire sont désormais peu nombreux, à l'inverse ceux qui déclarent avoir atteint un niveau supérieur au baccalauréat augmentent dans la population (30% en 2009, contre 19% en 1998).

Un usage de la voiture double entre les niveaux d'études extrêmes

Là encore les parts modales varient de manière différenciée selon les catégories, mais les structures restent, avec notamment un usage de la voiture deux fois plus important entre les niveaux d'études extrêmes, et une part modale des TC, à l'inverse, désormais trois fois plus élevé entre ces catégories.

La part modale de la voiture baisse le plus fortement dans la catégorie « secondaire jusqu'au bac » : baisse de 9 points. La baisse est forte aussi pour la catégorie « primaire ».

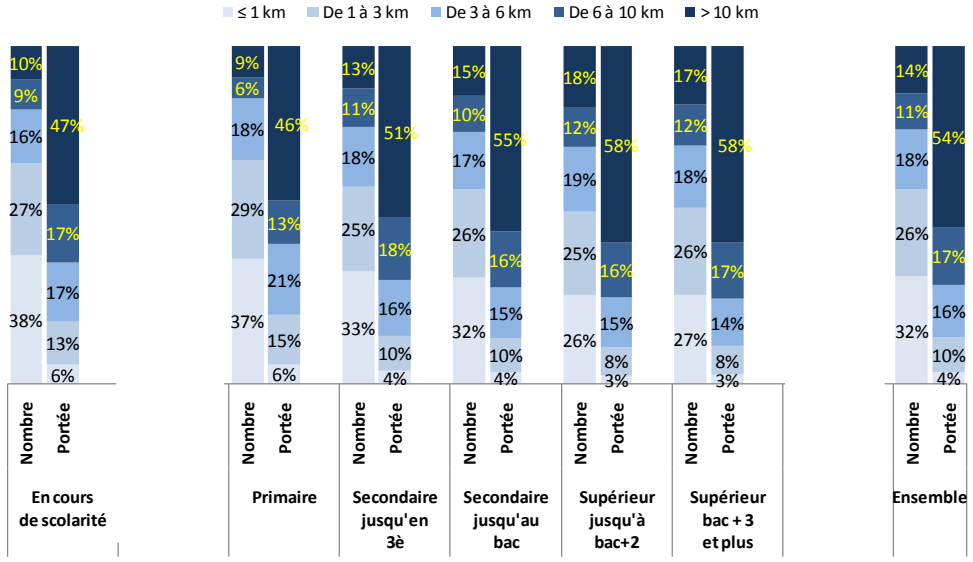
La part modale des TC augmente fortement pour la catégorie « primaire ».



** Apprentissage, pas d'études et niveau d'études primaire sont regroupés*

Les déplacements de proximité diminuent avec le niveau d'études atteint.

PORTEE des déplacements selon le niveau d'études habitants du territoire des SCoT en 2009

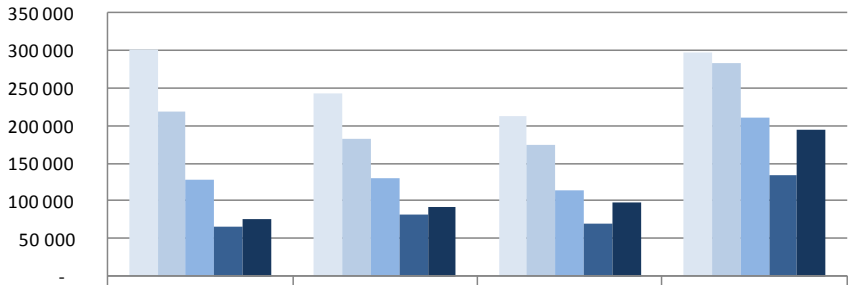


La place de la proximité diminue avec le niveau d'études atteint :

- ✓ 65% de déplacements de moins de 3km pour les personnes ayant été scolarisé au niveau primaire,
- ✓ 58% au niveau secondaire, et
- ✓ 51 & 53% au niveau supérieur.

Parmi les éléments d'explication, certains sont en lien avec les ouvertures acquises à l'occasion des études, et les autres en lien avec un niveau socio-économique qui s'élève avec les formations.

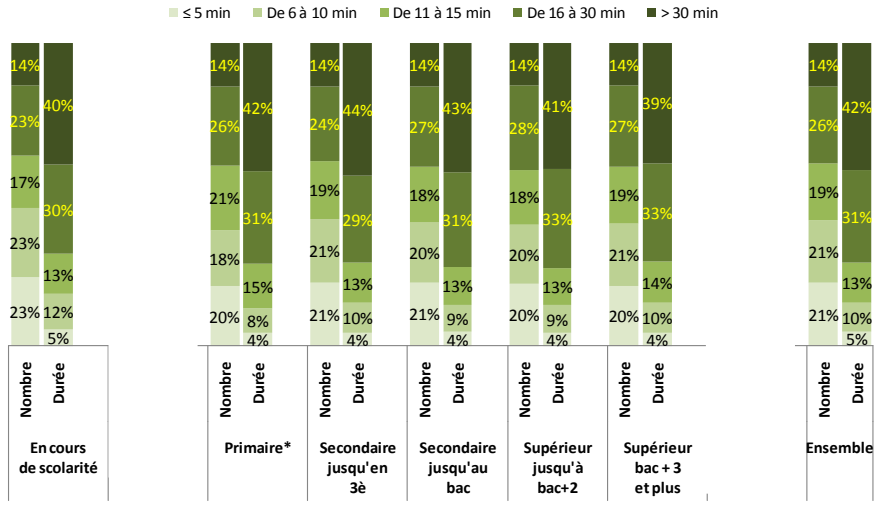
Détail du nombre de déplacements des habitants du territoire des SCoT en 2009, selon la portée et le niveau d'études



	En cours de scolarité, pas d'études, primaire	Secondaire jusqu'en 3è	Secondaire jusqu'au bac	Supérieur (de bac+1 à plus de bac+3)
≤ 1 km	301 000	243 000	212 000	297 000
De 1 à 3 km	219 000	183 000	175 000	284 000
De 3 à 6 km	129 000	130 000	115 000	211 000
De 6 à 10 km	66 000	81 000	70 000	134 000
> 10 km	76 000	91 000	98 000	195 000

Mais le niveau d'études atteint discrimine peu la répartition des durées

Nombre et DUREE des déplacements des habitants du territoire des Scot en 2009, par niveau d'études – TOUS MODES



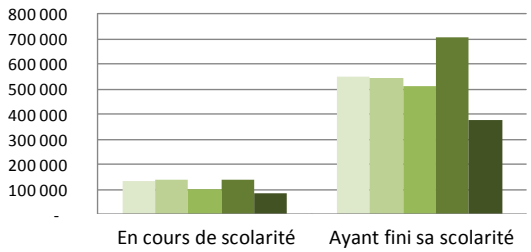
En tous modes, il y a très peu de différences de répartition en tranches de durée selon le niveau d'études atteint. La seule différence notable se situe entre ceux qui sont encore en scolarité et les autres *(la catégorie « pas d'études » représente très peu de personnes)*.

Cette répartition en tranches de durée est assez équilibrée en nombre de déplacement :

- ✓ environ un cinquième des déplacements *(autour de 20%)* se répartissent dans chacune des trois premières classes, celles couvrant les déplacements courts d'un quart d'heure au plus,
- ✓ un quart des déplacements durent entre un quart d'heure et une demi-heure, et
- ✓ 15% durent plus d'une demi-heure.

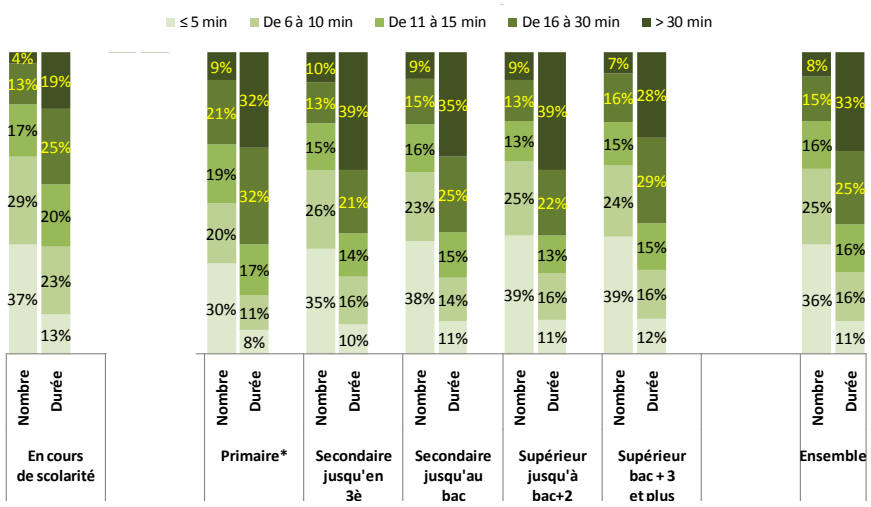
Mais ces derniers consomment les deux cinquièmes *(42%)* du temps passe, et les trois cinquièmes *(60%)* de courts déplacements ne consomment qu'un peu plus d'un quart *(28%)* du temps passé à se déplacer.

Détail du nombre de déplacements des habitants par tranche de durée et niveau d'études TOUS MODES



≤ 5 min	134 000	551 000
De 6 à 10 min	137 000	547 000
De 11 à 15 min	103 000	510 000
De 16 à 30 min	138 000	708 000
> 30 min	82 000	379 000

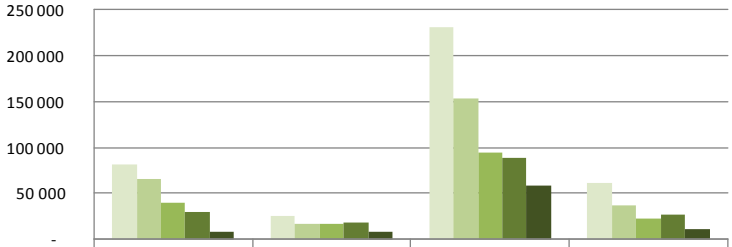
Nombre et DUREE des déplacements des habitants du territoire des Scot en 2009, par niveau d'études – A PIED



Les personnes en cours de scolarité se déplacent à pied surtout pour de très brefs trajets : 56% durent au plus un quart d'heure, pour les autres, de secondaire à bac +2 ce n'est le cas que pour 40% de leurs déplacements, et 43% pour les bac +3.

Les seules personnes qui se distinguent sont celles n'ayant atteint que le niveau primaire, avec plus de longs trajets à pied *(30% de plus d'un quart d'heure)*, l'explication simple est que ce sont essentiellement des personnes âgées *(70% d'entre elles)* ; de plus elles ne constituent que 7% de la population enquêtée

Détail du nombre de déplacements des habitants par tranche de durée et niveau d'études
A PIED

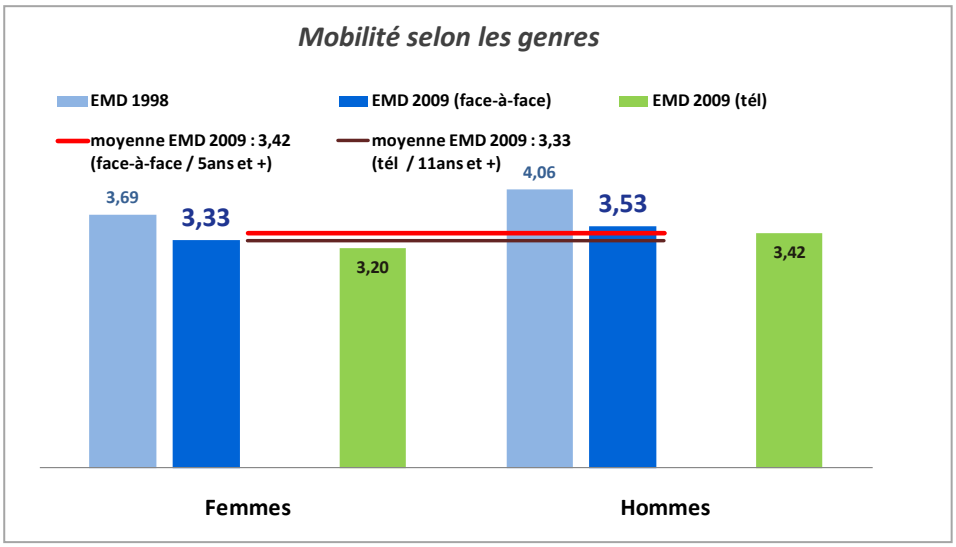


	En cours de scolarité	Primaire	Secondaire et supérieur jusqu'à bac+2	Supérieur bac+3 et plus
≤ 5 min	82 000	25 000	231 000	61 000
De 6 à 10 min	65 000	17 000	154 000	37 000
De 11 à 15 min	39 000	16 000	95 000	23 000
De 16 à 30 min	30 000	18 000	88 000	26 000
> 30 min	8 000	8 000	58 000	11 000

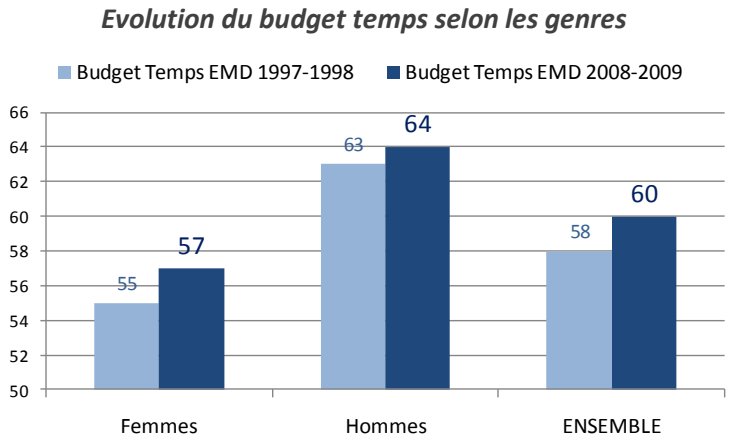
III.4. GENRE ET MOBILITE

L'écart de mobilité entre femmes et hommes persiste, contrairement au plan national

Les femmes sont un peu moins mobiles que les hommes, cependant cet écart entre hommes et femmes est à nuancer : en effet, la classe d'âge la moins mobile, celle des 65 ans ou plus est composée aux trois quarts de femmes. La mobilité plus faible des personnes âgées impacte donc plus la mobilité moyenne des femmes que celle des hommes.



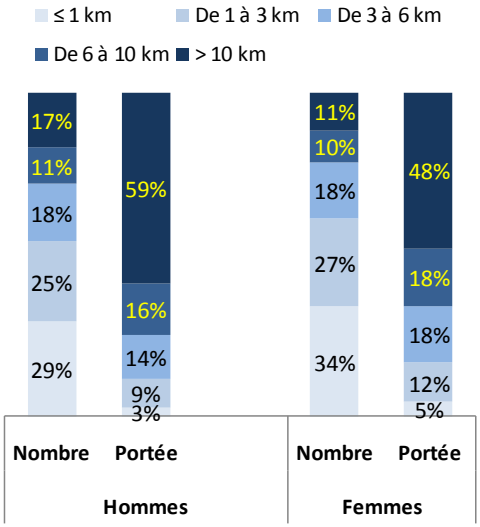
On peut cependant remarquer que la dernière enquête nationale transport a mis en évidence une inversion de tendance au niveau national, avec une mobilité plus forte des femmes. Comprendre les raisons de ces différences pourrait justifier des approfondissements sur genre et mobilité.



Le temps consacré à se déplacer, au contraire de la mobilité, évolue de manière similaire pour les femmes et pour les hommes : c'est une stabilité, très légèrement orientée à la hausse.

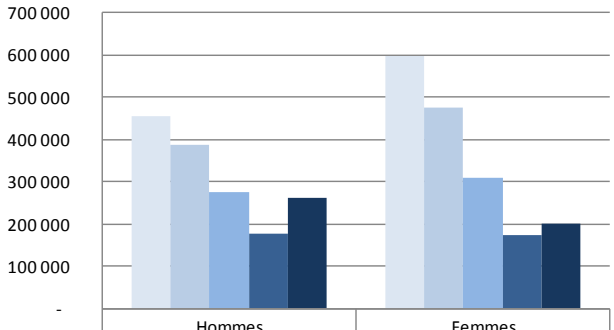
Les femmes fonctionnent plus dans la proximité que les hommes

Portée des déplacements par genre
habitants du territoire des SCoT, EMD2009



L'enquête ménages confirme également, par la répartition des portées de déplacements, que les femmes fonctionnent plus dans la proximité, avec 61% de leurs déplacements sur une portée de moins de 3 km, alors que ce n'est que 5 4% de ceux des hommes.

A l'inverse, 28% des déplacements des hommes ont une portée de plus de 6km, lorsque ce n'est le cas que de 21% de ceux des femmes ; et nettement plus de la moitié *(59%)* des distances parcourues par les hommes sont dues aux 17% de déplacements d'une portée supérieure à 10km.



	Hommes	Femmes
≤ 1 km	456 000	597 000
De 1 à 3 km	387 000	474 000
De 3 à 6 km	276 000	309 000
De 6 à 10 km	178 000	174 000
> 10 km	261 000	199 000

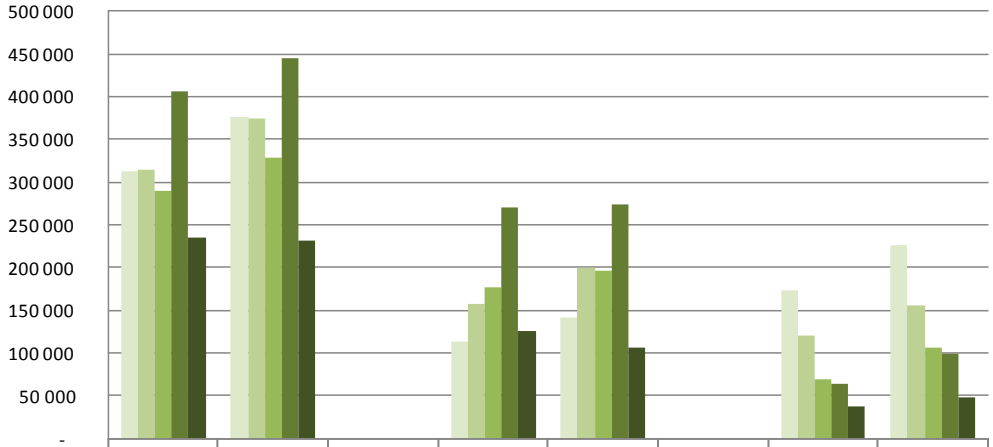
Les femmes font un peu plus que les hommes des déplacements de courte durée

Nombre et DUREE des déplacements des habitants du territoire des Scot en 2009 par GENRE –

Les femmes se déplacent un peu plus que les hommes sur de très courtes durées, un écart beaucoup plus net en voiture : plus du tiers *(37%)* de leurs déplacements durent 10 mn ou moins, alors que c'est le cas de moins d'une tiers *(32%)* pour les hommes, une part de l'explication est vraisembalblement lié à l'accompagnement.

On constate un écart inverse pour les déplacements en voiture de plus d'un quart d'heure : 37% pour les hommes et 32% pour les femmes.

Détail du nombre de déplacements par tranche de DUREE et PAR MODE

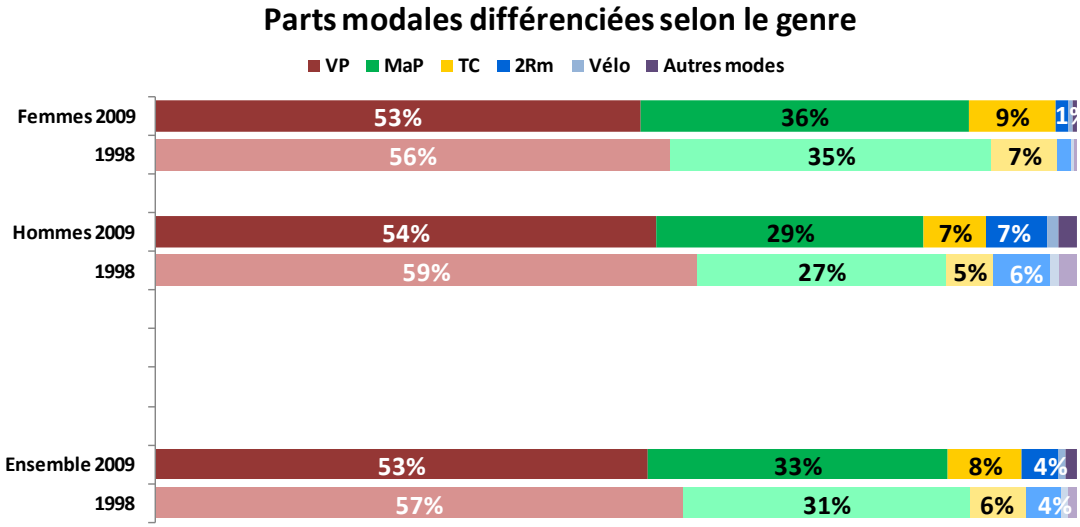


	Tous modes			En voiture			A pied	
	Hommes	Femmes		Hommes	Femmes		Hommes	Femmes
≤ 5 min	312 000	376 000		113 000	142 000		174 000	227 000
De 6 à 10 min	314 000	375 000		157 000	200 000		120 000	156 000
De 11 à 15 min	290 000	328 000		177 000	197 000		69 000	107 000
De 16 à 30 min	406 000	445 000		270 000	274 000		64 000	99 000
> 30 min	236 000	231 000		126 000	107 000		38 000	48 000

Des évolutions similaires entre hommes et femmes dans l'usage des modes

En 2009 comme en 1998, les femmes utilisent, toujours un peu plus les transports collectifs et un peu moins la voiture que les hommes.

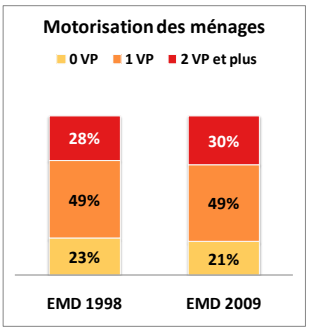
La part modale évolue globalement de la même manière : diminution de 3 points de la part modale de la voiture, augmentation de celle des TC d'environ 1,5 à 2 points, augmentation similaire de la marche à pied.



IV. LA MOBILITE DES PERSONNES SELON LES CARACTERISTIQUES DU MENAGE

Rappel : Le taux de motorisation continue à augmenter légèrement, de 1,10 à 1,14 véhicules à disposition/ménage et la part des ménages multimotorisés progresse de 2 points.

Le niveau de motorisation du ménage *est le nombre déclaré de véhicules particuliers à la disposition par le ménage.*



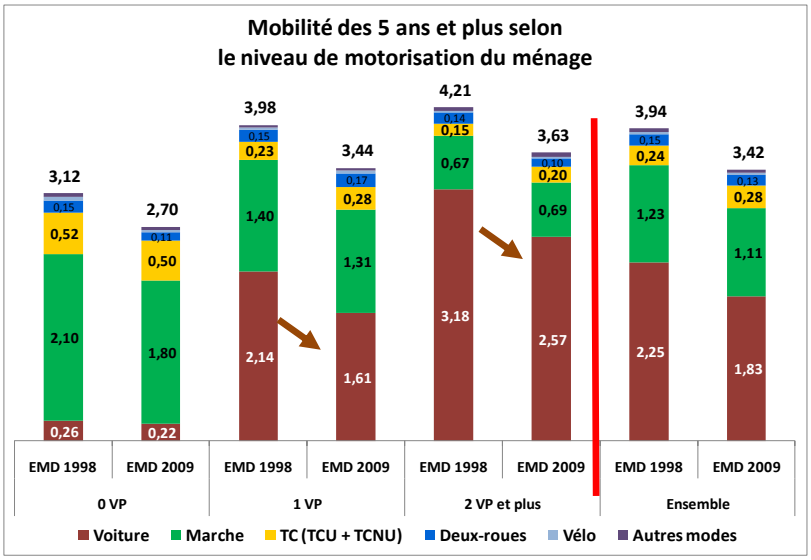
IV.1. MOBILITE INDIVIDUELLE ET LA MOTORISATION DU MENAGE

Une mobilité plus forte des personnes appartenant à des ménages motorisés

La disposition d'une ou plusieurs voitures particulières au sein du ménage reste au fil du temps un atout non négligeable d'accès à la mobilité : on se déplace plus en moyenne si l'on dispose de la voiture. En 2009, un habitant d'un ménage qui dispose de deux voitures ou plus, fait en moyenne près d'un déplacement de plus par jour qu'un habitant n'ayant pas accès à la voiture.

Il s'agit naturellement d'un indicateur discriminant, et non d'une relation simple de cause à effet, c'est aussi du fait de besoin de déplacements qu'un ménage décide de s'équiper d'une ou plusieurs voitures.

Mais un découplage confirmé entre usage et possession de l'automobile



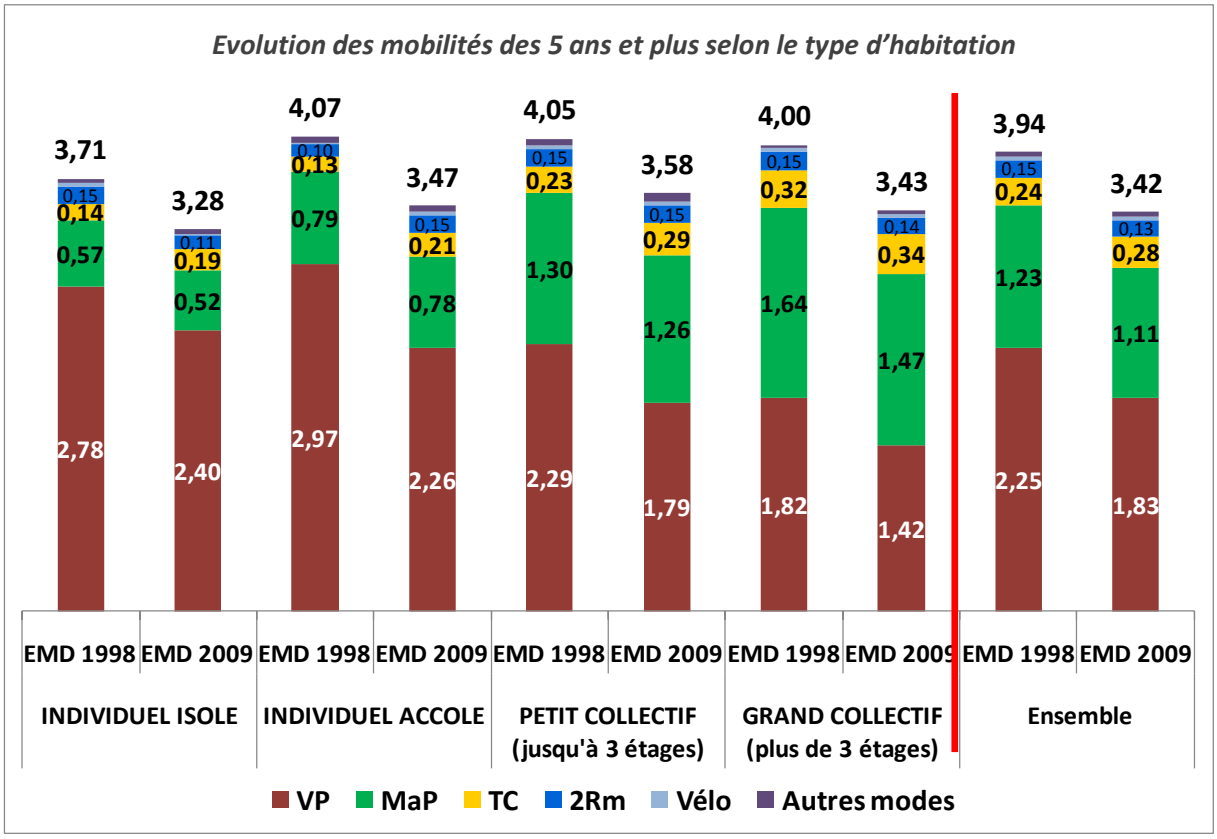
Cependant les écarts se resserrent et en 2009, disposer facilement de la voiture particulière n'équivaut plus nécessairement à l'utiliser abondamment.

La baisse de la mobilité chez les plus motorisés *(2 VP ou plus)* est quasi exclusivement expliquée par une baisse de la mobilité en voiture particulière.

IV.2. MOBILITE ET TYPE DE LOGEMENT

Une utilisation des modes toujours autant en lien avec son type d'habitat

A l'exception des personnes en individuel isolé qui se déplacent un peu moins, la mobilité moyenne varie peu selon le type d'habitat. En revanche, l'utilisation des modes est très contrastée.



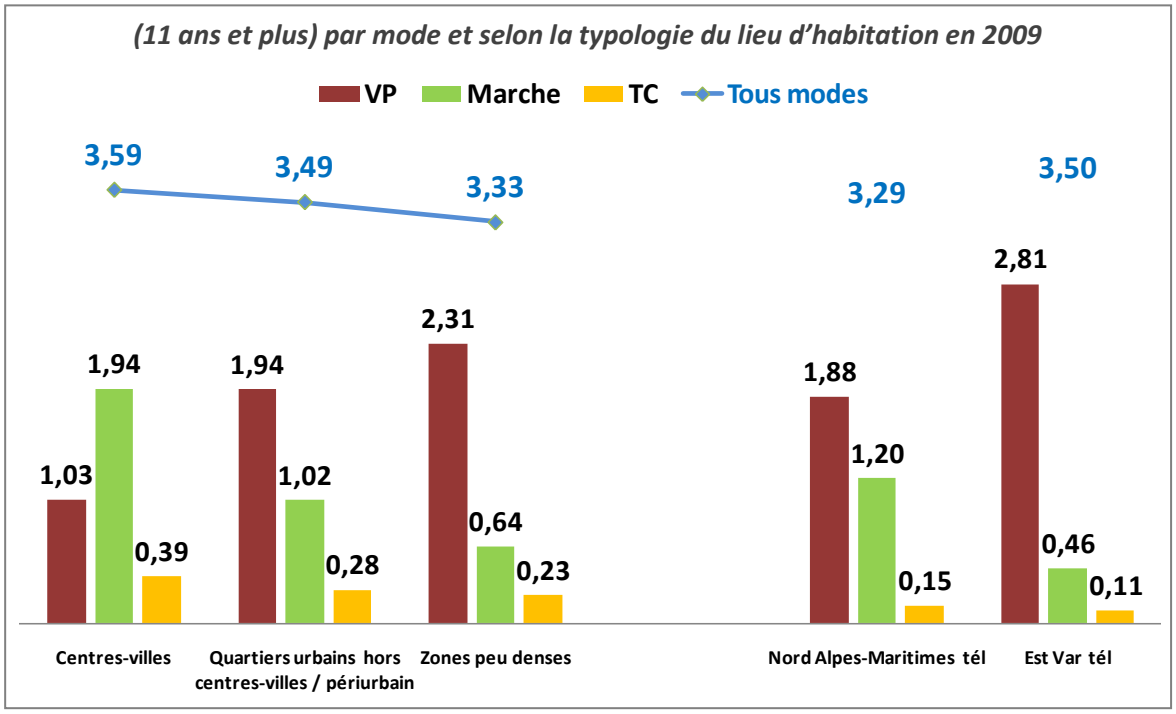
Une personne en habitat individuel isolé effectue en moyenne près des trois-quarts de ses déplacements en voiture particulière (73%). En comparaison un habitant de grand collectif fait en moyenne 1 déplacement de moins par jour en voiture.

En 2009, la part d'utilisation de la voiture atteint (et descend sous) la barre des 50% pour les personnes vivant dans un appartement. Pour les habitants de grand collectif, le rapport entre voiture et marche à pied s'est même inversé entre 1998 et 2009 puisque la marche est le mode dominant pour cette catégorie de personnes.

En lien avec le type d'habitat, mais de fait avec le mode d'urbanisation, les habitants en petit ou grand collectif disposent et utilisent donc plus les transports en commun. Néanmoins, même en habitat individuel isolé, la mobilité en transport collectif a augmenté.

IV.3. MOBILITE ET TYPE D'URBANISATION

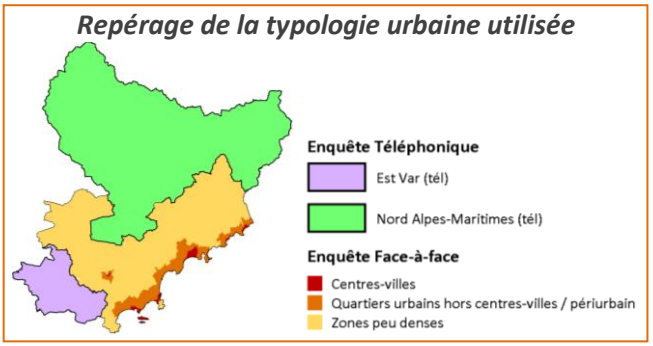
Majoritairement à pied pour les habitants des centres-villes, par contre, en zone peu dense, 4 fois plus en voiture qu'à pied



Si la mobilité globale varie peu selon la typologie urbaine du lieu de résidence : de 3,55 déplacements par jour pour un habitant du centre-ville à 3,30 pour un résidant en zone périurbaine ou peu dense, en revanche les modes utilisés pour se déplacer sont très différents :

- ✓ La marche à pied, très présente dans les centres-villes, décroît nettement avec la densité d'urbanisation : Un habitant du centre-ville se déplace près de 3 fois plus à pied qu'un habitant vivant en zone périurbaine.
- ✓ A l'inverse, la mobilité en voiture qui domine en zone périurbaine, est très prégnante dans les quartiers périphériques, mais en y laissant une place notable aux transports collectifs et à la marche à pied

Ces différences traduisent tout à la fois les moins grandes distances à parcourir pour réaliser ses activités en ville, et, une plus grande mixité fonctionnelle dans ces centres-villes, offrant une diversité d'opportunités urbaines que, même les quartiers relativement denses de périphérie ne peuvent pas offrir.

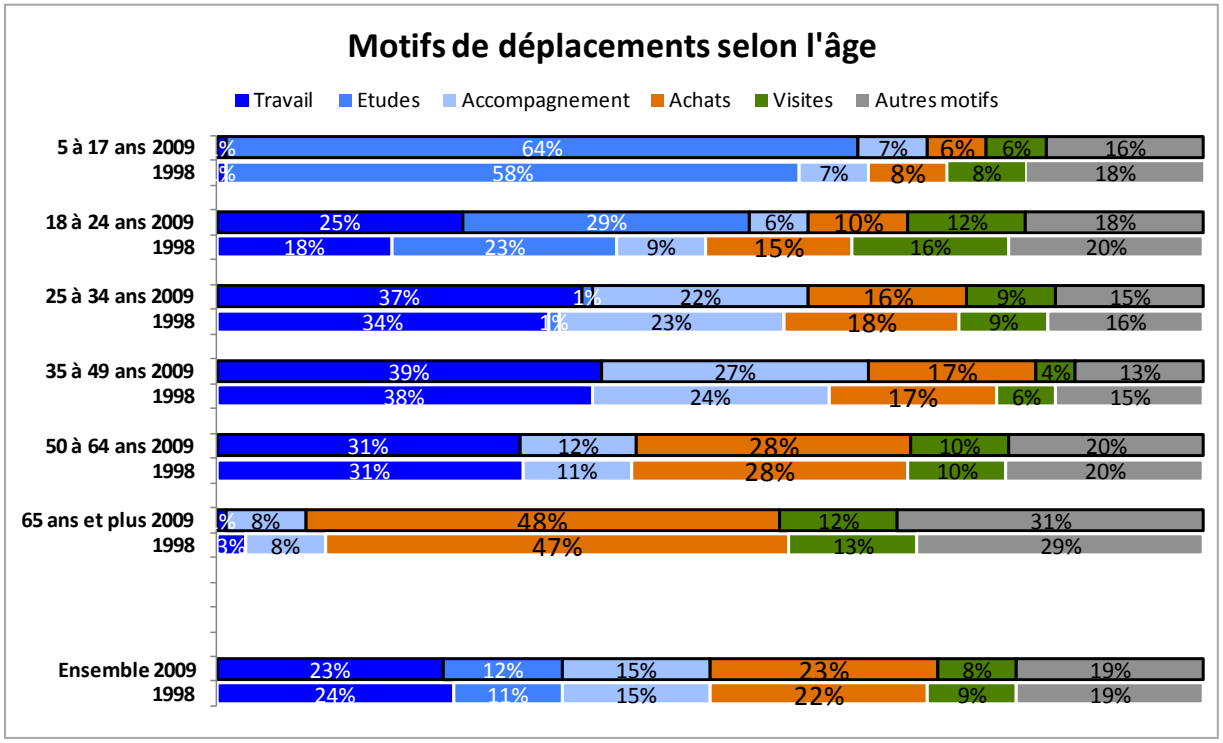


V. LES MOTIFS DE DEPLACEMENTS SELON LES PERSONNES

Les motifs de déplacement, pour l'ensemble de la population, sont stables dans le temps *(cf. I.5)* et peu différenciés par territoire *(cf. plus loin en XV.6)* : on se déplace pour les mêmes raisons que ce soit en 1998 ou en 2009.

En revanche, les journées typiques de semaine d'un jeune ne sont pas les mêmes que celles d'une personne âgée, de la même façon celles d'un actif ne sont pas les mêmes que celles d'un retraité. C'est donc au travers des caractéristiques des personnes que des différences en motifs de déplacement apparaissent.

V.1. LES MOTIFS SELON L'AGE DES PERSONNES QUI SE DEPLACENT



Le premier constat de stabilité globale des motifs doit être nuancé selon l'âge : par exemple, la place des motifs contraints (Travail, études ou accompagnement) augmente légèrement chez les moins de 50 ans.

Or, pour ces personnes, en 2009, bien plus de la moitié de leurs déplacements sont faits pour des motifs contraints. Notamment, dans la période 35 -49 ans, où l'activité professionnelle et la vie de famille sont à des pics, les personnes consacrent en 2009 près des deux-tiers (66%) de leurs déplacements au travail ou à l'accompagnement contre 62% en 1998.

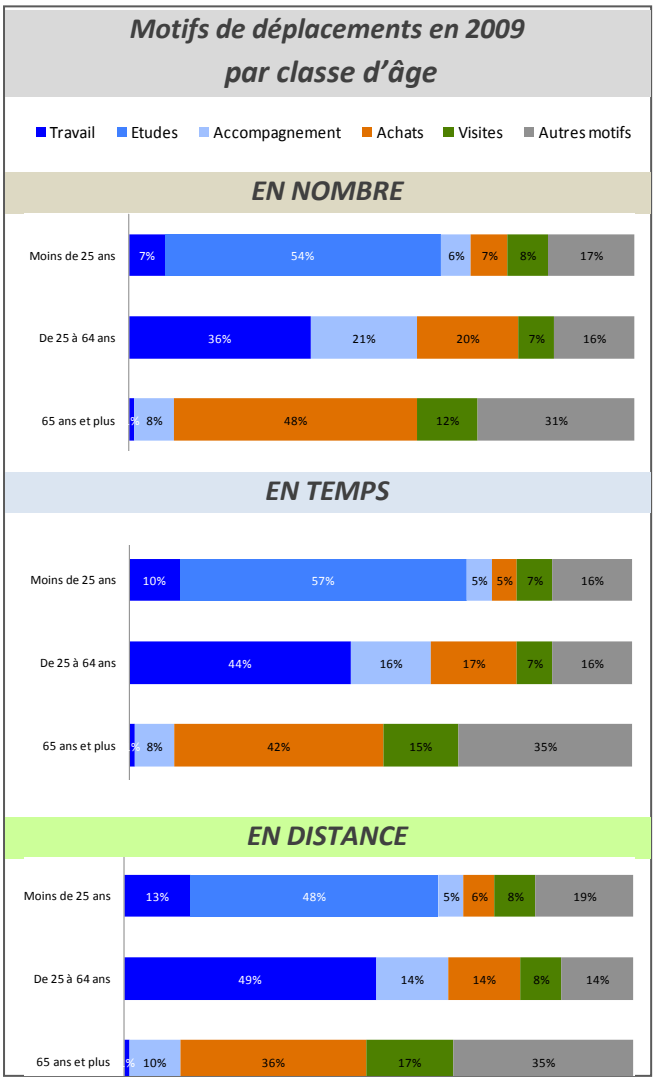
Trois grandes classes d'âge dessinent trois types de programmes d'activités quotidiennes

L'analyse détaillée des motifs met en évidence **trois classes d'âge bien différenciées** :

- ✓ Les moins de 25 ans,
- ✓ les 25 à 64 ans,
- ✓ les plus de 65 ans.

Ces classes, ainsi regroupées, seront donc celles utilisées pour approfondir l'analyse en nombre de déplacements, par celles en temps et en distance.

Pour le motif le plus contraint qu'est le travail, une personne accepte :
de passer plus de temps à se déplacer et,
de parcourir une distance plus importante que pour n'importe quel autre motif.



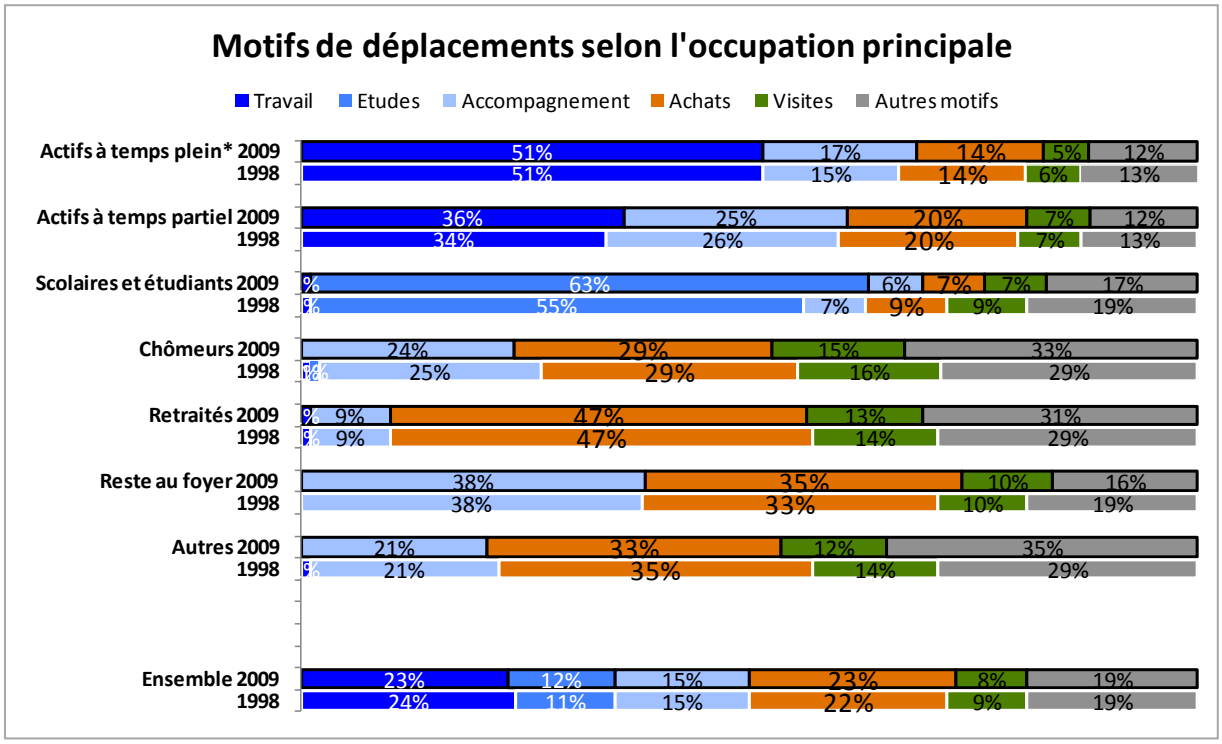
Les personnes entre 25 et 64 ans se déplacent en premier lieu pour le travail : plus d'un de leurs déplacements sur trois (36%).
Cette part est plus importante en temps passé (44%) et représente près de la moitié (49%) des distances parcourues. Ce niveau dépasse même les 50% lorsque l'on regarde uniquement les 25-49 ans.

Les personnes de 65 ans et plus consacrent la majeure partie de leurs déplacements aux **achats qui représentent la moitié environ de la mobilité des personnes âgées**. Par contre, les acahts ne consomment que les deux cinquièmes *(42%)* de leur temps de déplacements et génèrent à peine plus d'un tiers *(36%)* des distances qu'elles parcourent.

Les jeunes de moins de 25 ans ont bien évidemment des déplacements centrés autour des études, qui motivent plus de la moitié de leurs déplacements (54%) .
Pour les plus âgés d'entre eux, qui sont de jeunes actifs, le motif travail suit la règle évoquée plus haut.

V.2. LES MOTIFS SELON LE STATUT D'OCCUPATION DES PERSONNES QUI SE DEPLACENT

Des motifs très différents entre les actifs et les autres



L'occupation principale d'une personne apparaît comme un déterminant fort de ses motifs de déplacements.

Là encore, l'évolution de la répartition des motifs de déplacements entre 1998 et 2009 n'est pas flagrante. La stabilité de la place des différents motifs dans le programme d'activité des personnes est d'autant plus notable que la mobilité baisse : on peut donc affirmer que la baisse forte constée chez les chômeurs, les femmes au foyer, mais aussi les actifs, ne résulte pas d'un arbitrage entre les motifs de déplacements.

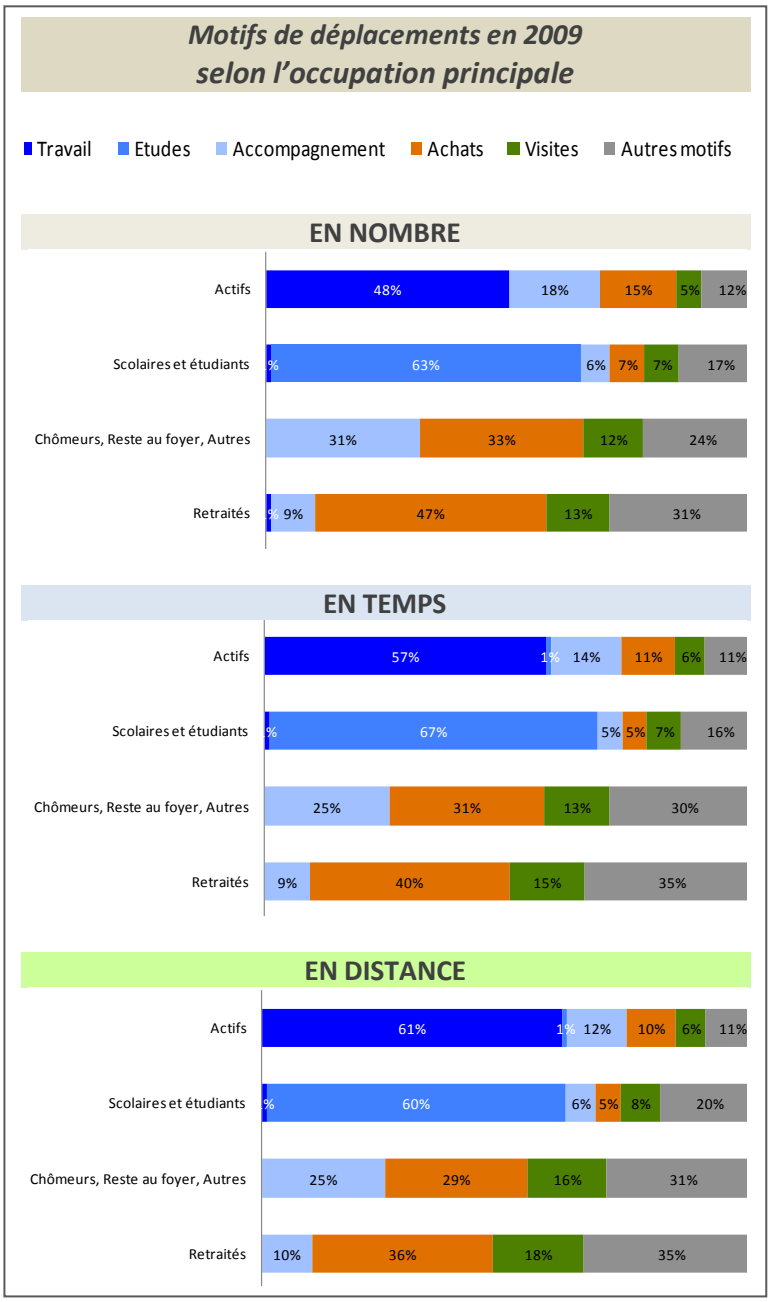
La seule exception concerne les scolaires et étudiants pour lesquels la part des déplacements consacrée aux études progresse nettement, ce qui signifie a priori que la baisse de la mobilité provient des autres motifs. De manière mécanique, la part des motifs non contraints (achats, visites…) diminue en 2009.

Si l'on retrouve la prégnance du motif travail chez les actifs et celle du motif achats chez les retraités, l'occupation principale fait ressortir d'importantes différences dès lors que l'on compare les catégories entre elles, et de manière encore plus marquée que l'âge,.

Comme précédemment, pour approfondir ces éléments avec l'analyse en temps et en distance, les personnes sont regroupées en **4 classes homogènes quant à leurs motifs** de déplacement :

- ✓ les actifs à temps plein ou à temps partiel,
- ✓ les scolaires ou étudiants,
- ✓ les retraités,
- ✓ les chômeurs, les personnes restant au foyer et enfin les « autres » dans une dernière classe.

Accompagnement et achats, motifs dominants pour ceux qui ne travaillent ni n'étudient



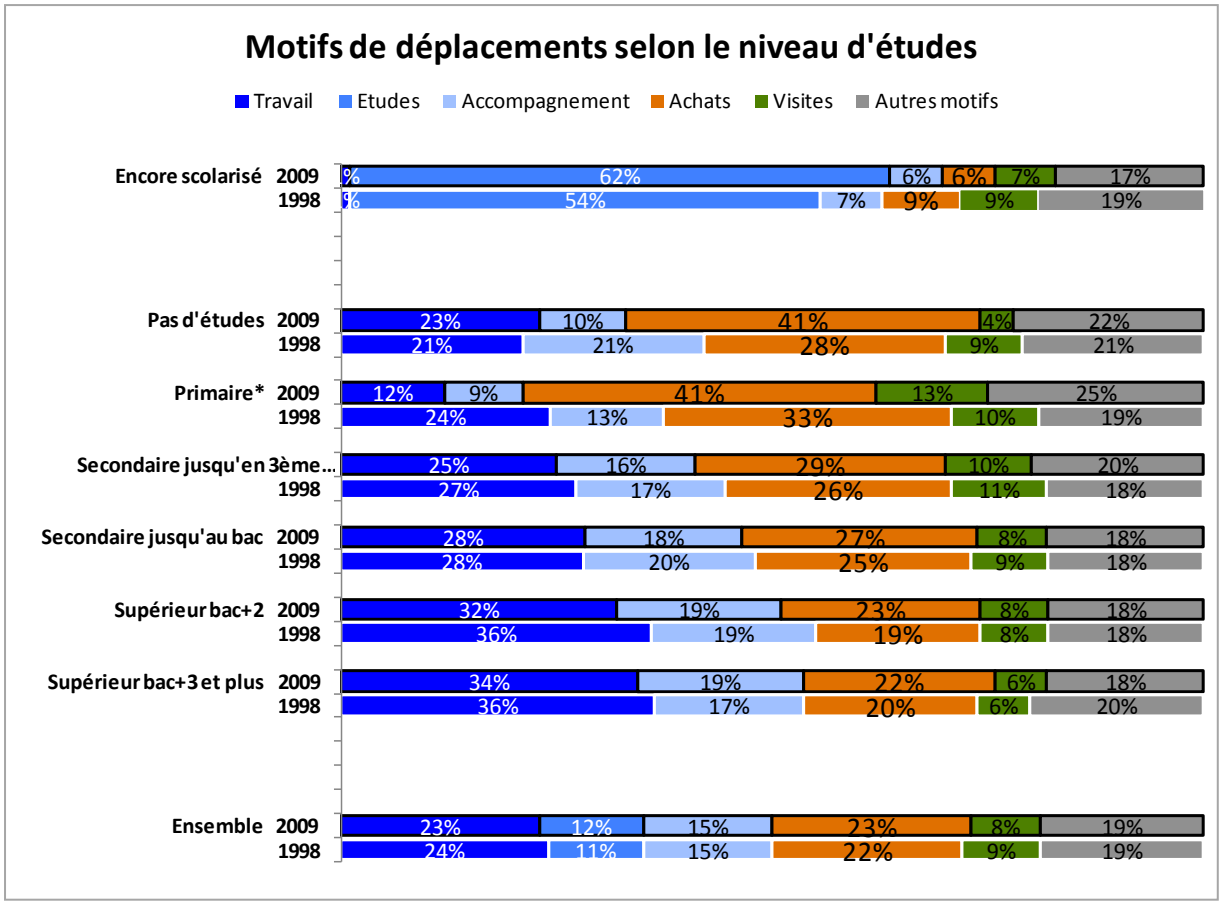
Le travail occupe une place dominante dans les déplacements des actifs, et ceci de manière encore plus marquée en temps et en distance de déplacement : en moyenne, 60% des distances parcourues par un actif le sont pour le motif travail, et de même pour les études des scolaires et étudiants.

L'accompagnement prend une part notable pour les chômeurs et pour les personnes qui « restent au foyer » ainsi que pour les retraités. L'accompagnement se révèle une activité plus facile par l'absence de la contrainte horaire de travail (ou d'étude) : s'occuper d'enfants, ou de personnes en situation de dépendance, et c'est un temps comparable à celui des achats qui lui est consacré par ces catégories, même si en nombre de déplacements les achats sont plus importants.

Les achats, en temps et en distance, comme en nombre de déplacements sont le premier motif de déplacement des retraités.

V.3. LES MOTIFS SELON LE NIVEAU D'ETUDES ATTEINT

Le niveau d'études différencie les motifs, mais il est moins clivant que sur la mobilité



Le niveau d'études atteint distingue au sein de la population d'une manière très différente que les catégories précédentes plus habituelles. De plus, il mêle dans une même catégorie des personnes d'âge et de statut d'occupation très différent. La seule classe qui ressemble à l'une des précédentes est celle des personnes encore scolarisées.

Cependant, le niveau d'activité indiqué par le nombre de déplacements réalisés par personne, augmente avec le niveau d'études *(cf. précédemment III.3)* et, de plus, la part des déplacements pour le travail est plus importante pour les plus diplômés.

En 2009, l'accompagnement, autre motif contraint suit, mais de manière moins prononcée, cette même règle d'augmentation avec le niveau d'études.

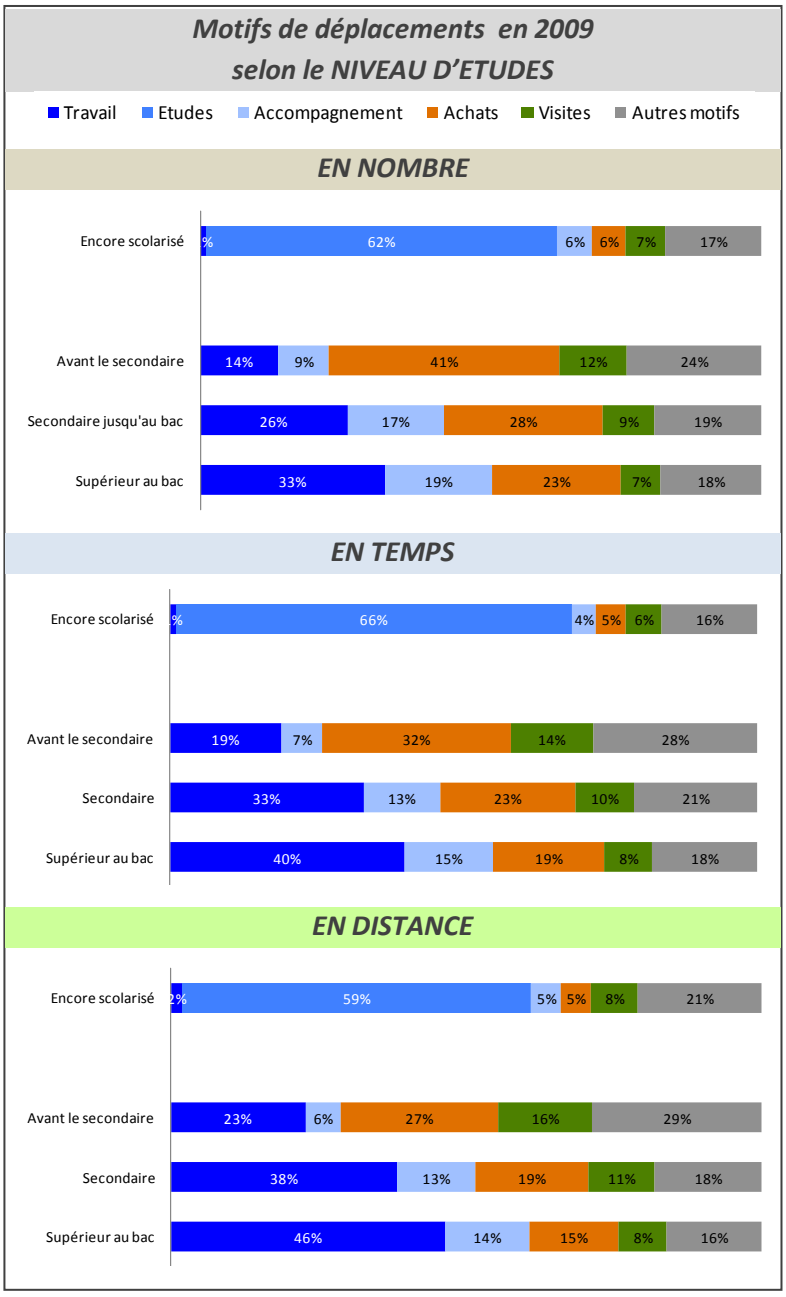
Le rééquilibrage se fait sur la part consacrée aux achats.

A l'inverse, les motifs non contraints sont plus importants dans les déplacements des personnes moins diplômées.

Les données en nombre, temps, distance sont présentées selon les **4 classes regroupées** suivantes :

- ✓ Encore scolarisé,
- ✓ Avant le secondaire,
- ✓ Secondaire jusqu'au bac,
- ✓ Supérieur au bac.

Les 3 motifs contrains majoritaires uniquement chez les plus diplômés



Les personnes ayant atteint le niveau de l'enseignement supérieur sont les seules à consacrer en moyenne plus de la moitié de leurs déplacements à des motifs contraints :

✓ un tiers de déplacements en lien avec le travail, près d'un sur cinq pour de l'accompagnement.

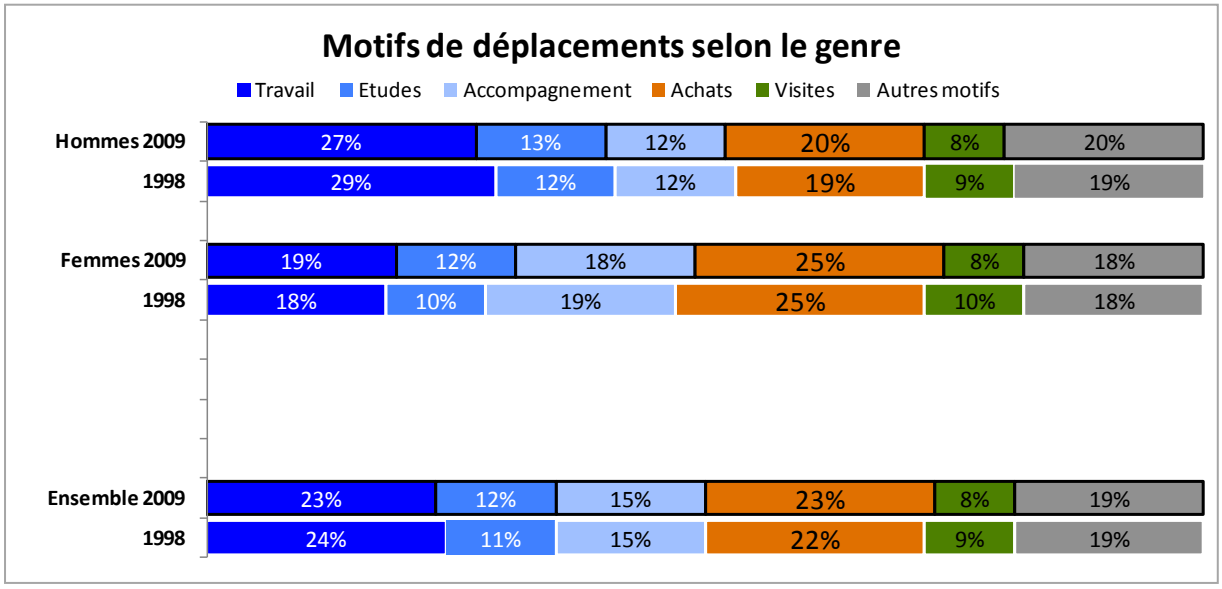
Comme vu précédemment, cette part prise par le travail augmente dès lors que l'on considère le temps et la distance :

✓les plus diplômés consacrent ainsi au travail 40% de leur temps de déplacement et presque la moitié des distances qu'ils parcourent.

A l'inverse, pour ceux qui n'ont pas dépassé le niveau de l'enseignement secondaire, le travail tient moins de place que les achats dans leurs déplacements comme dans le temps qu'ils y consacrent.

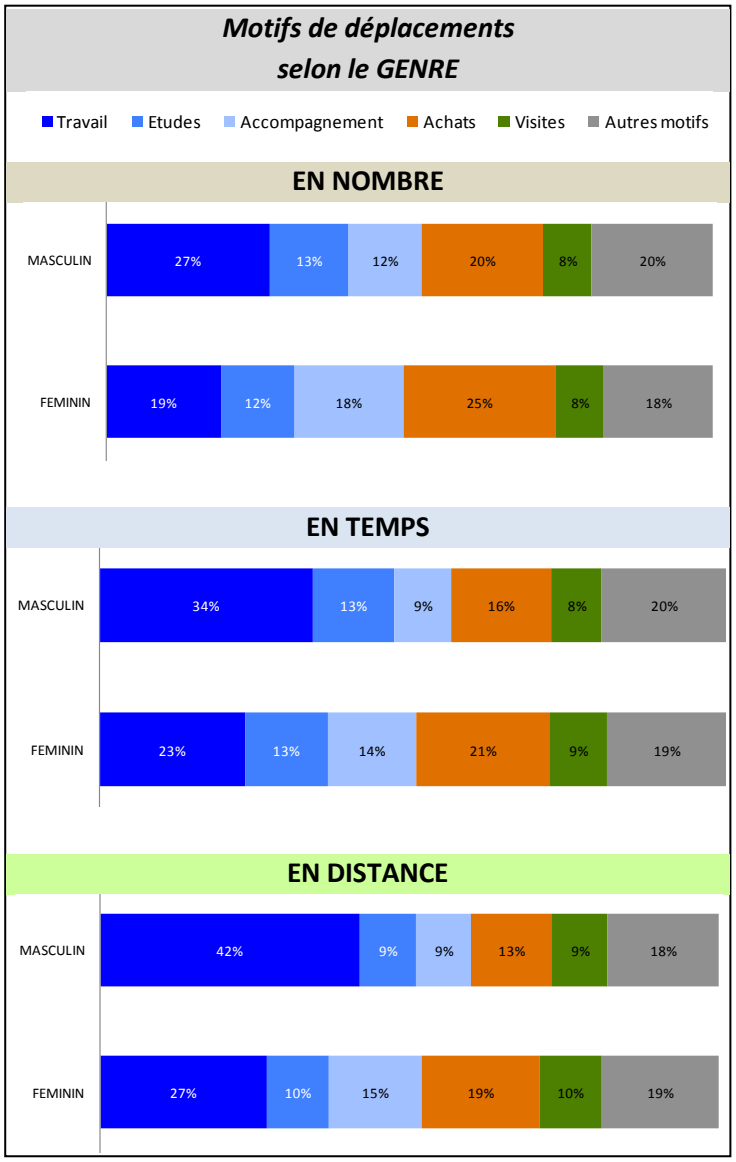
V.4. LES MOTIFS SELON LE GENRE DES PERSONNES QUI SE DEPLACENT

Des motifs de déplacements entre hommes et femmes à peine moins différents en 10 ans



Le croisement entre les motifs de déplacement et le genre de la personne fait apparaître des réalités tenaces.

Mais si le motif principal de déplacement d'un homme reste effectivement le travail et celui de la femme les achats, et même de manière encore plus nette l'ensemble achats et accompagnement, il est à noter qu'entre 1998 et 2009, les écarts tendent à se resserrer de manière faible mais visible vers l'équilibre entre les genres.



Budget-temps ; si l'on isole le motif travail d'une part, et d'autre part l'accompagnement et les achats, motifs essentiellement liés à la vie du ménage, on constate que la part du budget-temps de déplacement qu'un homme consacre en moyenne au travail équivaut à peu près à la part du budget-temps qu'une femme consacre à ces déplacements liés à la vie du ménage.

Il est également intéressant de constater qu'une femme, en moyenne, partage son temps de déplacement et ses distances parcourues équitablement entre motifs contraints et motifs non-contraints.

Pour les hommes, les motifs contraints dominent de manière assez nettement marquée sur les autres motifs.

On retrouve aussi une différenciation déjà repérée sur d'autres territoires : de moindres distances parcourues pour le travail par les femmes, compensées par les distances parcourues pour les achats et accompagnement. Notamment, dans des familles avec couple biactif, c'est le plus souvent proche du travail des femmes que se situe le ménage, rendant ainsi plus réalisable la double journée féminine.

les pratiques modales des habitants

fil de lecture

La présentation des pratiques modales des habitants est construite en déroulant, mode par mode, trois types d'indicateurs, qui offrent ainsi trois regards :

1. **Qui utilise ce mode**,
   selon les mêmes catégories utilisées pour la mobilité.

Cela revient, par exemple pour les classes d'âge, après avoir analysé dans le volet mobilité à chaque classe d'âge, quelle est l'utilisation de chacun des modes, d'analyser cette fois dans le volet pratiques modales, combien de chaque classe d'âge se déplacent avec ce mode.

2. **Quelles sont les pratiques habituelles de ce mode**,
   selon les mêmes catégories utilisées pour la mobilité.

   Cela complète le recensement quantitatif des déplacements effectués la veille, par les habitudes des habitants. En effet, chaque personne interrogée a du, en plus de sa description de la journée de la veille, préciser mode par mode si elle l'utilisait tous les jours ou presque / au moins deux fois par semaine / au moins deux fois par mois / exceptionnellement / jamais.

3. **Quelles sont les portées, les durées et les horaires d'utilisation de ce mode**,
   selon les mêmes catégories utilisées pour la mobilité.

Chacun de ces trois regards a été portés successivement sur :

I. **La marche**
   sauf les habitudes, question non posée pour ce mode

II. **Le transport en commun**
   avec quelques éléments de distinction entre urbain et non urbain

III. **Le vélo**
   mais moins détaillé du fait de sa très faible pratique

IV. **La voiture particulière**
   avec quelques éléments de distinction entre conducteur et passager

V. **Le deux-roues motorisé**
   mais moins détaillé du fait de sa moindre pratique

Enfin ces données mode par mode ont été complétées par:

VI. **Les modes motorisés individuels et les modes alternatifs**
   un regroupement qui correspond à des orientations de politiques publiques

VII. **Les exclusifs d'un mode et les multimodaux**
   en expliquant d'abord comment ces catégories, issues de travaux sur les facteurs de choix et de transfert modal, ont été construites,
   puis en examinant leurs mobilités, et l'évolution de ces catégories

Table des matières détaillée

LES PRATIQUES MODALES DES HABITANTS 69

Fil de lecture 71
Table des matières détaillée 72
Les principaux enseignements 74
VI. la marche 76
VI.1. la mobilité a pied selon les personnes 76
La marche : mode le plus accessible et le plus homogène dans sa pratique 76
La marche plus pratiquée par les personnes pas ou peu actives 77
La marche à pied est un mode plutôt « féminin » mais les écarts de pratique se réduisent 77
VI.2. La mobilité a pied selon les motifs 78
La marche très utilisée pour les achats et peu pour le travail 78
VI.3. portée, durée et horaires des déplacements à pied 79
VII. Le Transport en Commun 80
Le transport en commun, le seul mode dont la mobilité progresse 80
VII.1. La mobilité en transport en commun selon les personnes 81
Les transports collectifs restent d'abord le mode des jeunes (moins de 25 ans) 81
Les actifs à temps partiels, deuxièmes utilisateurs des TC après les scolaires et étudiants 82
Les femmes continuent d'utiliser plus les TC que les hommes 822
VII.2. La mobilité en transport collectif selon les motifs 83
VII.3. Clientèle des transports collectifs 84
Plus d'un habitant sur quatre utilise désormais régulièrement un transport collectif 84
VII.3.1. Clientèle TCU *(transports en commun urbains)* 84
Un habitant sur trois utilise un TCU, bus ou tram, au moins chaque mois 84
VII.3.2. Clientèle TC non urbains 85
Un usage du car un peu moins rare, mais encore de grandes marges de progrès 85
VII.4. portée, durée et horaires des TC 86
Des pointes TC, sans surprise, aux horaires scolaires 86
VIII. Le vélo 87
Le vélo, une pratique toujours marginale 87
VIII.1. Mobilité en vélo selon les personnes 87
VIII.2. habitudes d'usage du vélo 88
IX. La mobilité en voiture particulière 89
IX.1. La mobilité en voiture selon les personnes 89
La voiture particulière, le mode privilégié des plus mobiles 89
Et en particulier le mode des actifs 89
La voiture est d'autant plus utilisée qu'on a poursuivi des études 90
La voiture particulière reste un mode plus masculin que féminin 90
IX.2. Mobilité en voiture particulière selon les motifs 91
IX.3. les habitudes d'usage de la voiture 92
IX.3.1. PASSAGER OU CONDUCTEUR 92
Une pratique toujours dominante, même si elle baisse, y compris pour les plus motorisés 92
IX.3.2. Clientèle VP conducteurs 93
IX.3.3. Clientèle VP PASSAGERS 93
IX.4. portée, durée et horaires de la voiture 94
Une distance moyenne comparable en VP et en TC 94
Des pointes importantes et marquées matin et soir, 5h de période de pointe par jour 94
X. Les deux-roues motorisés 95
Les deux-roues motorisés, une spécificité de la Côte d'Azur 95
X.1. Les deux-roues motorisés selon les personnes 95
Le deux-roues motorisé : en baisse chez les jeunes, en hausse chez les actifs 95
Les deux-tiers des utilisateurs du deux-roues motorisé sont des actifs 96

Baisse très forte de l'usage chez les personnes encore scolarisées 96
Les deux-roues motorisés, un mode toujours très masculin 97
X.2. Mobilité en deux-roues motorisé selon les motifs 97
X.3. habitudes d'usage des deux-roues motorisés 98
XI. Modes individuels motorisés et modes alternatifs à la voiture 99
Les modes motorisés individuels dominent chez les actifs 99
Par contre les modes alternatifs dominent chez les personnes en cours de scolarité 99
Les modes motorisés individuels d'autant plus utilisés qu'on a poursuivi ses études 100
Les femmes se rapprochent très nettement de l'équilibre entre modes motorisés et alternatifs 100
XII. Les exclusifs et les multimodaux 101
XII.1. Détermination des catégories 101
Moins d'exclusifs de la voiture et plus de multimodaux occasionnels 102
XII.2. mobilité selon les pratiques des modes 103
Les habitudes très discriminantes pour les mobilités par modes 103
XII.3. caractéristiques des personnes selon leurs pratiques 104
XII.3.1. Multimodalité et classe d'âge 104
Les multimodaux se trouvent surtout parmi les jeunes et les personnes âgées 104
Les multimodaux occasionnels, sensibles à l'offre, augmentent dans toutes les classes d'âges 105
XII.3.2. Multimodalité et niveau d'études atteint 106
L'usage exclusif de la voiture augmente très nettement avec le niveau d'études atteint 106
…mais a fortement diminué, même chez les plus inconditionnels 107
XII.3.3. Multimodalité et occupation principale 108
XII.4. L'intermodalité 109
Une pratique qui reste très faible : 4% des habitants, et moins de 2% des déplacements 109
L'intermodalité est pour moitié une pratique entre transports collectifs 109
Un déplacement en transport collectif sur cinq utilise une correspondance 109

LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS

SUR LES PRATIQUES MODALES DES HABITANTS

L'usage de certains modes de déplacement est très différencié selon les catégories de personnes, d'autres beaucoup moins.

La marche, *est le mode qui est le plus partagé par tous, cependant les actifs à temps plein marchent nettement moins que les autres, et c'est un mode privilégié pour les achats et les études. Enfin, logiquement, les habitants des centres-villes marchent beaucoup, c'est leur principal mode de déplacement, alors que les habitants des quartiers urbains hors des centres marchent moins, et ceux des zones périurbaines peu denses très peu. La marche est par contre assez utilisée dans le nord du département.*

A l'inverse, la voiture d'une part, et les transports collectifs d'autre part sont des modes de déplacements dont l'usage est fortement différencié selon les personnes, avec une mobilité en voiture, ou en transport collectif qui peut être jusqu'à 3 fois plus importante d'une catégorie à l'autre.

Le transport collectif *est très clairement un mode privilégié par les jeunes ou les personnes encore scolarisées, et plus utilisé par les femmes que par les hommes. Enfin, il l'est peu par les actifs même si leur mobilité en TC augmente légèrement. Les études sont le premier motif d'utilisation des transports collectifs. Le point positif à noter est surtout que la population qui utilise régulièrement le transport collectif urbain augmente.*

La voiture particulière *est, au contraire, toujours le mode privilégié des actifs, même si leur pratique en est en baisse. Elle est plus utilisée pour le travail ou l'accompagnement que les autres modes de déplacements, mais son usage quotidien est en nette baisse, y compris pour les personnes des ménages les plus motorisés.*

Le deux-roues motorisé *est plus fortement utilisé dans les Alpes-Maritimes que dans la plupart des agglomérations françaises, et le profil de ses utilisateurs est très spécifique : ce sont très largement des hommes actifs et ils l'utilisent beaucoup pour le travail. Il apparaît comme un mode de substitution à la voiture. Par contre, son usage diminue chez les moins de 18 ans*

L'intermodalité, *c'est-à-dire l'usage de plusieurs modes mécanisés au cours d'un même déplacement reste une pratique très faible quantitativement, néanmoins la* ***multimodalité,*** *c'est-à-dire des habitudes d'usage à la fois des transports collectifs et de la voiture, est en hausse, et à l'inverse les exclusifs de la voiture reculent dans la population.*

Cependant, sans surprise, le profil des multimodaux reste très proche du profil des usagers des transports collectifs.

Ce qu'en pensent les azuréens*

- ✓ **Les transports** sont passés du 3ème rang *(EMD 1998)* au **4ème rang** *(EMD 2009)* des **préoccupations** des habitants de la **bande littorale**, derrière l'emploi et la sécurité. C'est l'habitat qui a fait une progression et passe du 6ème au 3ème rang.
- ✓ Dans le **Haut-Pays** (enquêtés pour la première fois en 2009), les **transports** sont plus cités et représentent la 3ème préoccupation des habitants.

Transports en commun

- 54% estiment que la situation s'est améliorée
- 54% jugent la desserte bonne, et 8% très bonne
- Parmi ceux qui l'utilisent, 1 personne sur 2 évoque comme première raison le choix de ne pas utiliser sa voiture

Vélo

- Plus de la moitié des personnes qui ne l'utilisent pas donnent des raisons d'ordre physique ou pratique (trop âgée, incompatible avec la longueur de leurs trajets, topographie…)
- Une sur cinq *(19%)* met en avant l'insécurité

Covoiturage

- 2 actifs sur 10 déclarent covoiturer (7% régulièrement, 12% occasionnellement)
- 60% des actifs ne trouvent spontanément aucune condition qui pourrait les inciter à covoiturer

Circulation

- Près d'une personne sur deux pense que les conditions de circulation et de stationnement se sont dégradées dans sa zone d'habitation

**L'enquête ménages déplacements est accompagnée d'une enquête d'opinion sur les questions de déplacement*

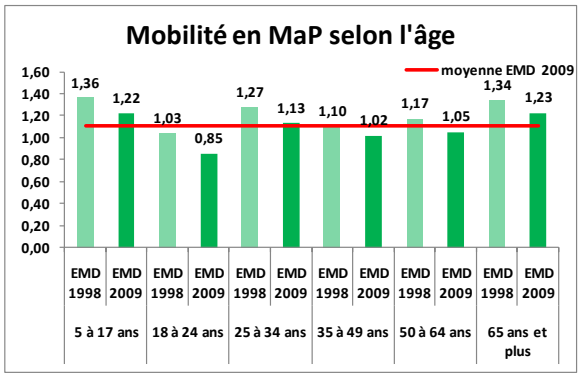
VI. LA MARCHE

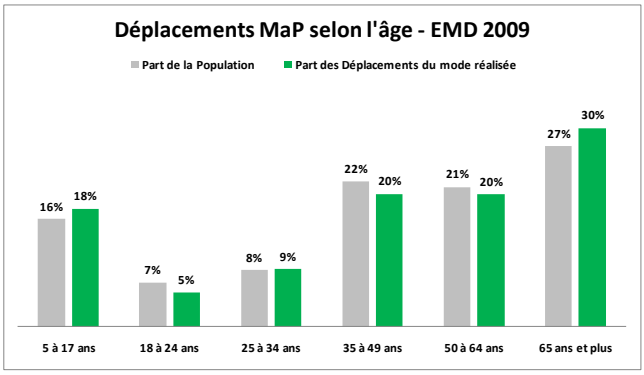
VI.1. LA MOBILITE A PIED SELON LES PERSONNES

La marche : mode le plus accessible et le plus homogène dans sa pratique

MODE PRINCIPAL	EMD	Mobilité
MaP	EMD 1998	1,23
	EMD 2009	1,11

La marche, mode privilégié des déplacements de proximité, a subi une légère baisse de son usage entre 1998 et 2009, mais partait de très haut. En 2009, un habitant l'utilise en moyenne pour 1,11 déplacement par jour contre 1,23 en 1998, et sa part modale est de 33%.

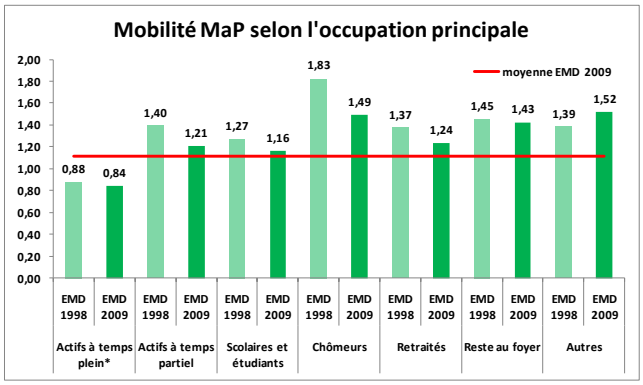


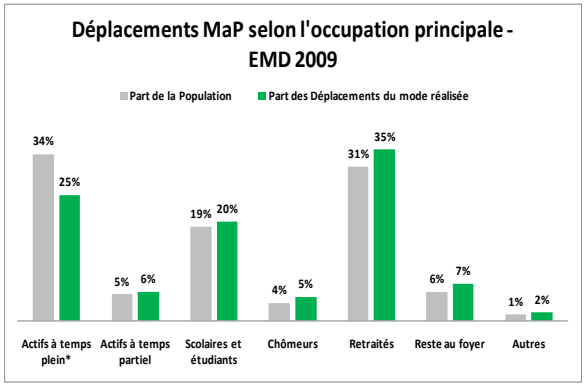


La marche à pied se caractérise par un usage un peu plus important chez les plus jeunes et les plus âgés. Elle est légèrement délaissée par les 18-24 ans.

Néanmoins, elle reste en 2009 le mode de déplacement dont la pratique est la plus homogène selon l'âge des personnes avec un ratio inférieur à 1,5 (1,23/0,85) entre les plus grands marcheurs et les moins marcheurs.

La marche plus pratiquée par les personnes pas ou peu actives

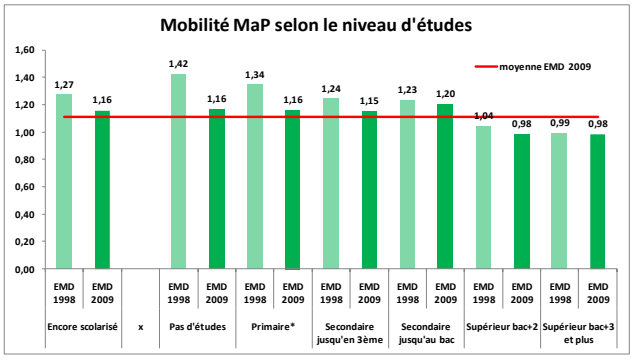


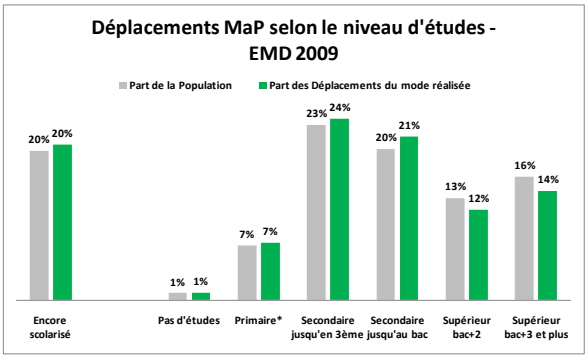


Les résultats de l'enquête montrent qu'une mobilité à pied importante est peu compatible avec une activité professionnelle à temps plein.

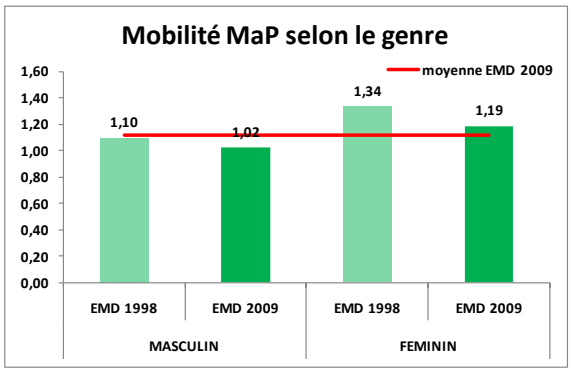
La marche est en revanche un mode privilégié des catégories peu ou pas actives. Les chômeurs restent, malgré une forte baisse de leur mobilité à pied, les plus grands marcheurs.

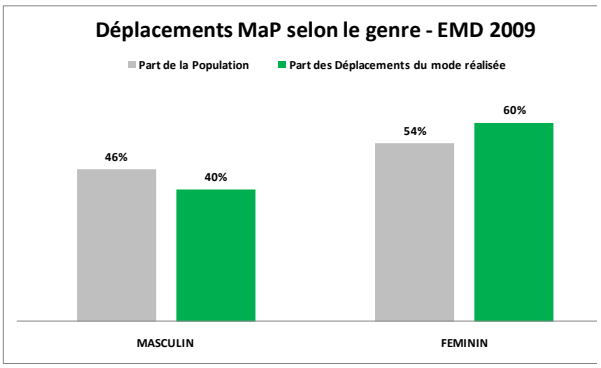
Le niveau d'études est peu discriminant dans la pratique piétonne, cependant les plus diplômés se déplacent légèrement moins à pied que les autres.





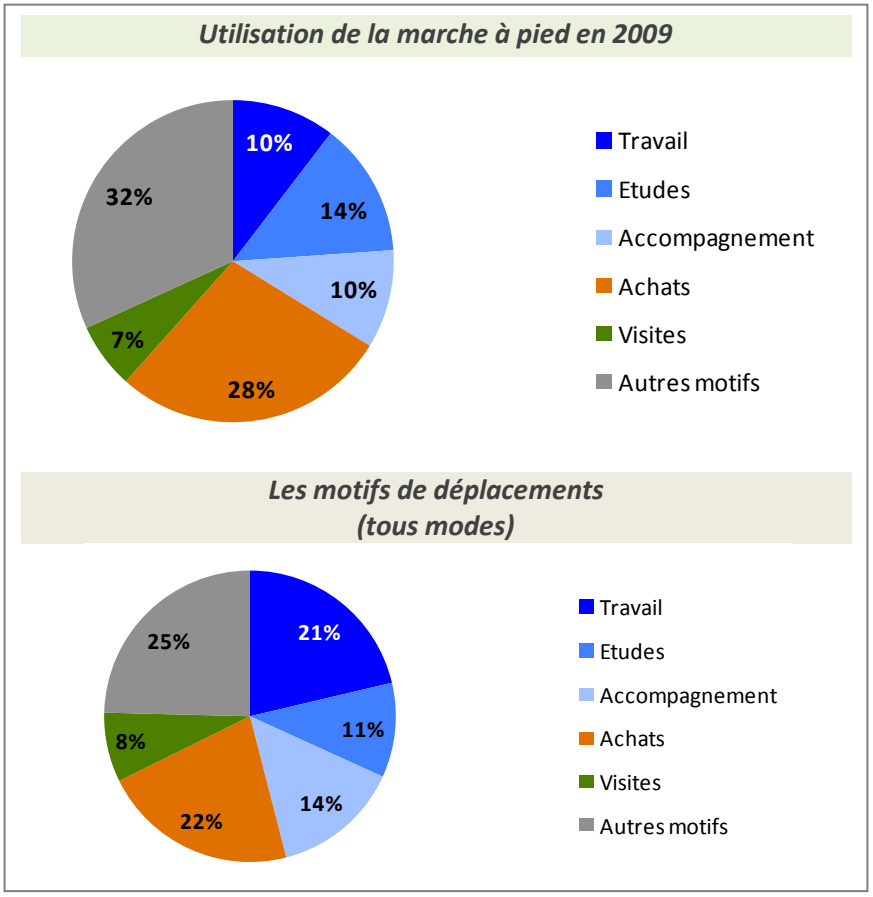
La marche à pied est un mode plutôt « féminin » mais les écarts de pratique se réduisent





VI.2. LA MOBILITE A PIED SELON LES MOTIFS

La marche très utilisée pour les achats et peu pour le travail



La marche à pied n'est évidemment pas un mode caractéristique des motifs contraints que sont le travail et l'accompagnement. Seulement 10% des déplacements à pied en 2009 ont pour motif le travail, contre 21% tous modes confondus.

A contrario, elle est un mode privilégié des déplacements dont le motif n'est pas contraint : 28% des déplacements à pied le sont pour effectuer des achats contre 22% tous modes confondus.

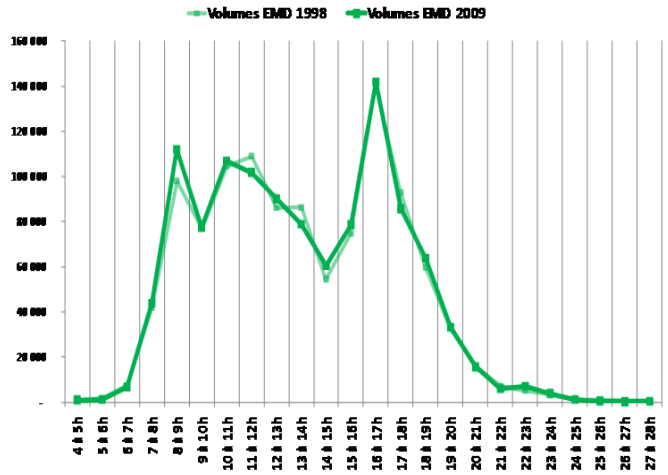
VI.3. PORTEE, DUREE ET HORAIRES DES DEPLACEMENTS A PIED

	NOMBRE		TEMPS		DISTANCE	
Mode	*Nombre de déplacements*	*Mobilité*	*Budget temps moyen en minutes*	*Temps moyen d'un déplacement en minutes*	*Distance moyenne quotidienne en km*	*Distance moyenne d'un déplacement en km*
MaP	805 000	0,94	10,5	11,1	0,7	0,7

La marche à pied est un mode de proximité, avec une distance moyenne de 700m par déplacement.
La forte mobilité à pied traduit donc bien une offre urbaine multifonctionnelle permettant encore largement une pratique piétonne pour ses activités de proximité.

La marche à pied présente des pics aux heures d'entrée et de sorties scolaires, et elle est importante le matin, période privilégiée pour les achats de proximité.

Evolution du volume de déplacement selon l'heure de départ



<u>Précision méthodologique</u> : les moyennes ci-dessus sont calculées en filtrant les déplacements pour promenade, tournée…par contre les graphiques horaires, n'utilisant que l'heure de départ du déplacement ont été réalisés avec l'ensemble des déplacements enquêtés

VII. Le Transport en Commun

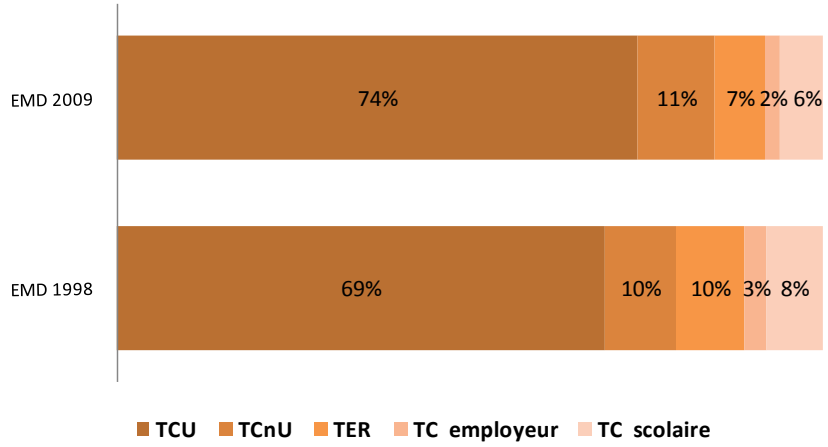
Le transport en commun, le seul mode dont la mobilité progresse

Mobilité	TCU	autres TC	Tous TC
EMD 2009	0,20	0,07	0,28
EMD 1998	0,17	0,07	0,24

Le transport en commun est le seul mode à avoir progressé entre les deux EMD et ceci malgré la nette baisse globale du volume de déplacements tous modes confondus. Sa part modale est désormais de 8%.

Le transport collectif urbain représente près des trois-quarts de ces déplacements en 2009, la mobilité en transport collectif non-urbain 11% et en train (TER) 7% de la mobilité en TC. Le reste étant pour l'essentiel du transport scolaire.

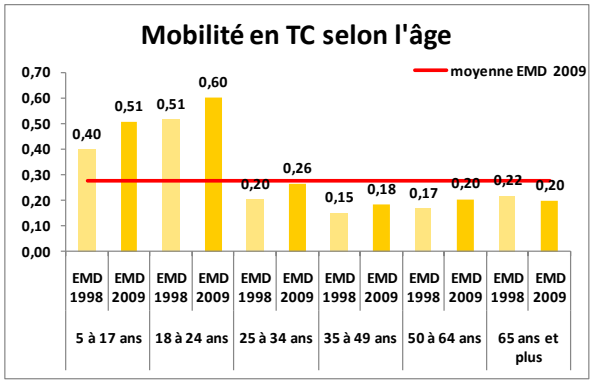
Part des mobilités par type de transport en commun

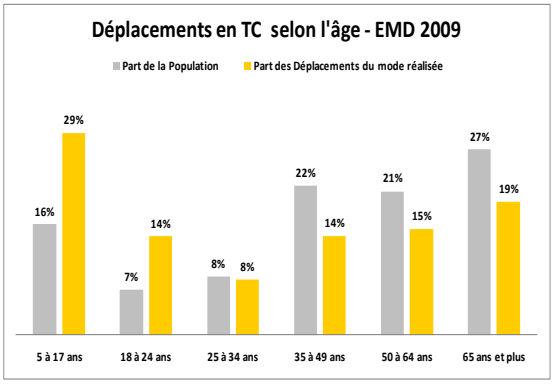


Les transports urbains ont progressé encore plus que l'ensemble des TC puisqu'ils assurent désormais 74% de ces déplacements en transport collectif, contre 69% en 1998.

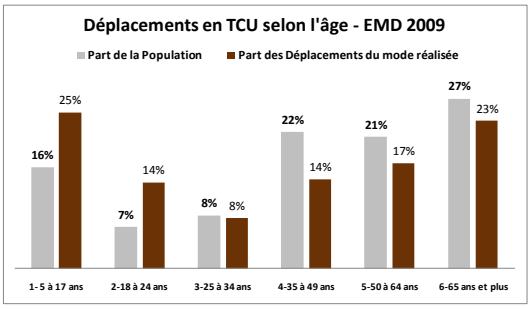
VII.1. LA MOBILITE EN TRANSPORT EN COMMUN SELON LES PERSONNES

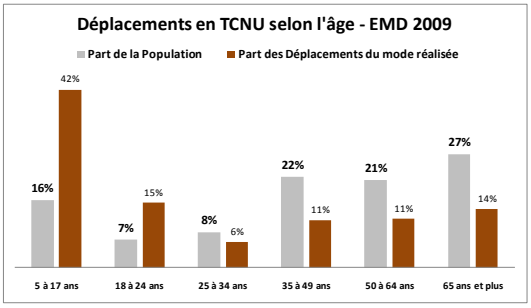
Les transports collectifs restent d'abord le mode des jeunes (moins de 25 ans)

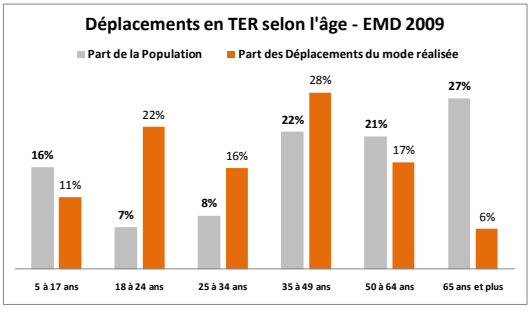




Toutes les classes d'âge ont augmenté leur mobilité TC à la seule exception des plus de 65 ans. Notamment les plus jeunes pour lesquels le transport en commun est évidemment un mode de déplacement privilégié. En proportion les moins de 25 ans représentent 23% de la population des 5 ans et plus, mais effectuent 43% des déplacements en transport en commun. Chez les plus de 25 ans, la pratique est très homogène quelque soit l'âge.







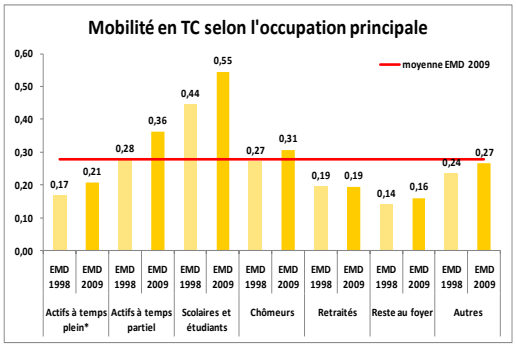
L'utilisation des transports urbains selon les âges est assez proche de celle de l'ensemble des transports collectifs, notamment du fait que les trois quarts des déplacements en TC le sont en TCU.

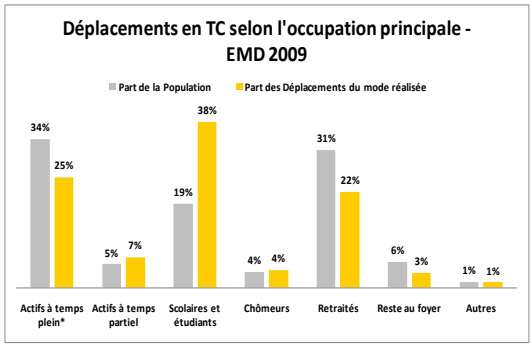
Par contre, les transports non urbains rouiers comme ferroviaires, ont un profil différent :

✓ Les TCNU, c'est-à-dire les transports par car, pour l'essentiel départementaux, sont surtout utilisés par les jeunes ;

✓ Les transports par train sont surtout utilisés par les tranches d'âge actif , avec un poids très important des 18-34ans au regard de leur représentation dans la population.

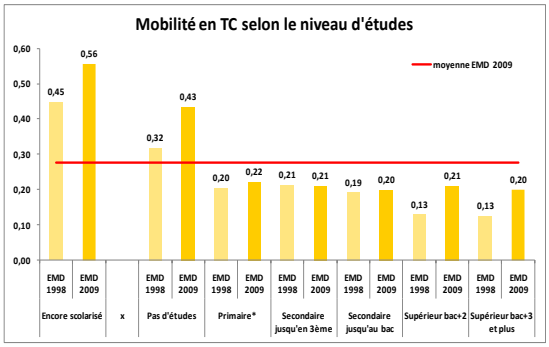
Les actifs à temps partiels, deuxièmes utilisateurs des TC après les scolaires et étudiants

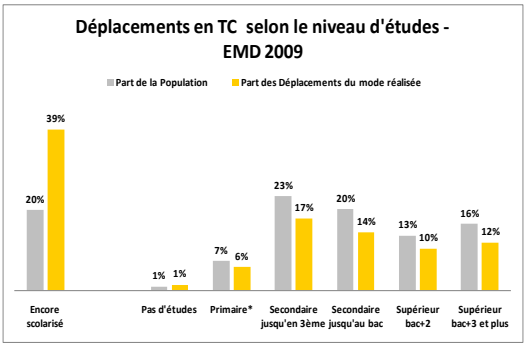




L'utilisation des TC est très différenciée selon que l'on soit actif à temps plein ou temps partiel :
En 2009, un actif à temps partiel utilise en moyenne 1 fois et demie plus le TC qu'un actif à temps plein.

On retrouve évidemment les scolaires et étudiants comme utilisateurs principaux des transports en commun. S'ils ne représentent que 19% de la population des 5 ans et plus, ils effectuent presque 40% des déplacements faits en TC en 2009.

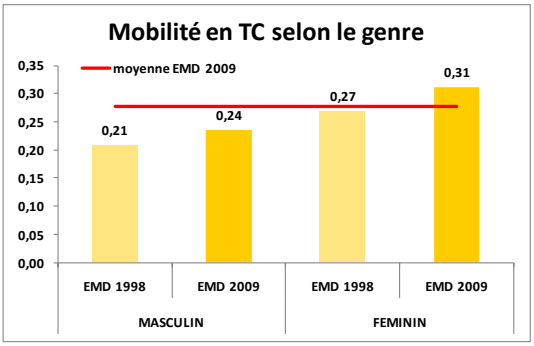


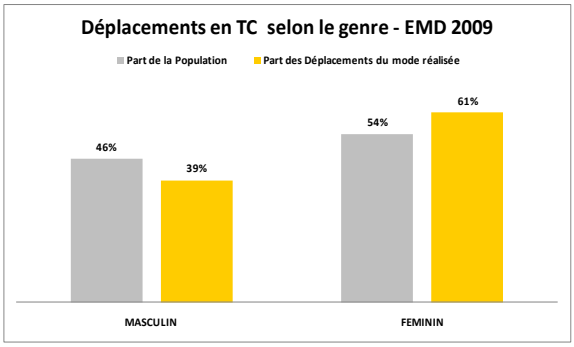


Outre les scolaires et étudiants, les personnes n'ayant pas fait d'études se distinguent par une utilisation plus forte que la moyenne des transports en commun. *(Attention cependant, il ne s'agit que d'une très faible part de la population)*.

Toutes les autres catégories ont une pratique assez homogène avec environ 0,2 déplacement en TC par jour et par habitant en 2009. Le niveau d'études atteint, très discriminant pour l'usage de la voiture et un peu moins pour la marche ne l'est donc pas pour l'utilisation des transports collectifs.

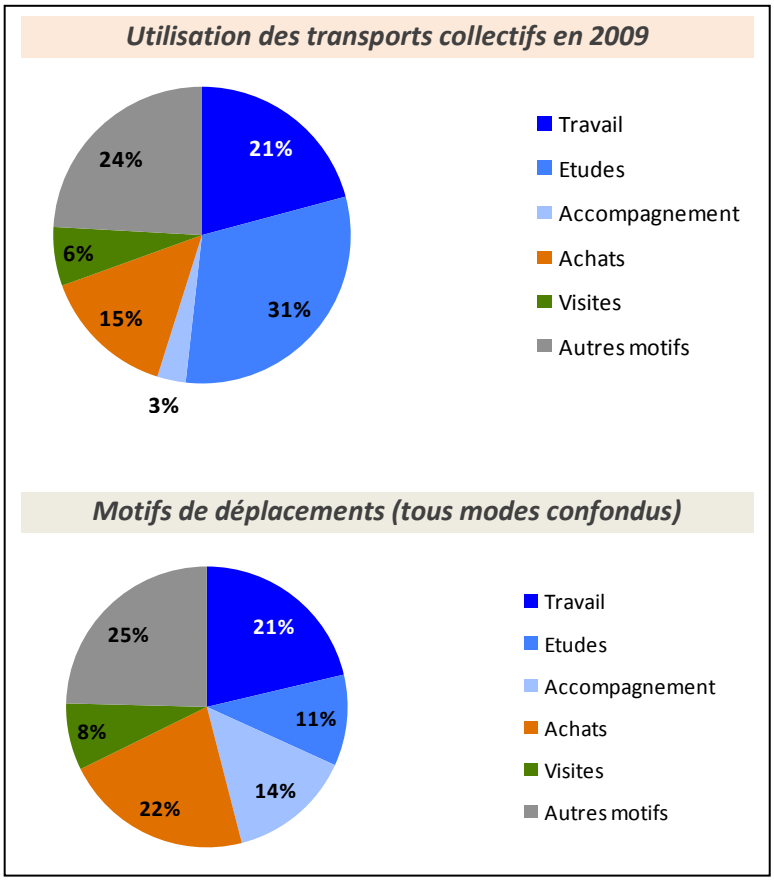
Les femmes continuent d'utiliser plus les TC que les hommes





Comme pour la marche à pied, le transport en commun est un mode plus « féminin » que « masculin », mais les évolutions sont similaires.

VII.2. LA MOBILITE EN TRANSPORT COLLECTIF SELON LES MOTIFS



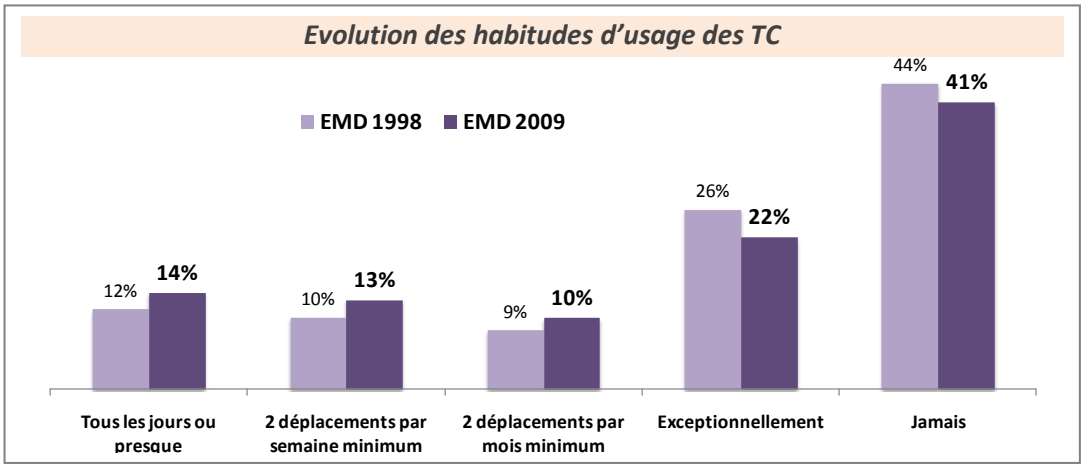
Un peu plus d'un déplacement sur cinq (21%) en transport collectif est motivé par le travail. C'est exactement au même niveau que celui constaté tous modes confondus, et un peu plus faible mais comparable à celui de la voiture.

On retrouve la prédominance du motif études dans l'utilisation des transports en commun. Près du tiers (31%) des déplacements réalisés avec ce mode ont pour raison les études contre 11% en moyenne.

Le peu de compatibilité des transports en commun avec l'accompagnement se traduit par un très faible usage pour ce mode (seulement 3% contre 14% en moyenne).

VII.3. CLIENTELE DES TRANSPORTS COLLECTIFS

Plus d'un habitant sur quatre utilise désormais régulièrement un transport collectif

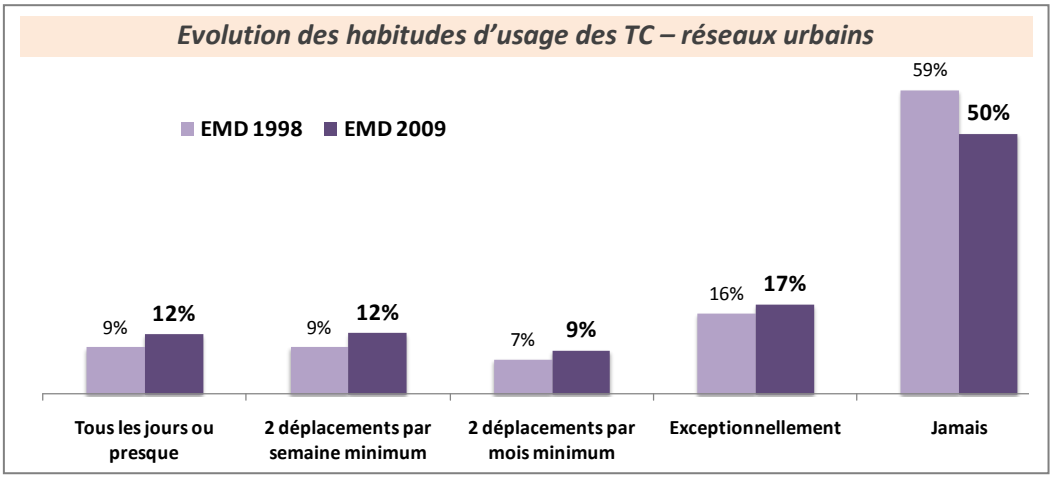


La pratique des transports en commun est plus habituelle qu'il y a dix ans : la part des usagers habituels, comme celle des occasionnels augmente.

A l'opposé ceux qui ne l'utilisent qu'exceptionnellement ou jamais baisse de 7 points.

VII.3.1. CLIENTELE TCU *(TRANSPORTS EN COMMUN URBAINS)*

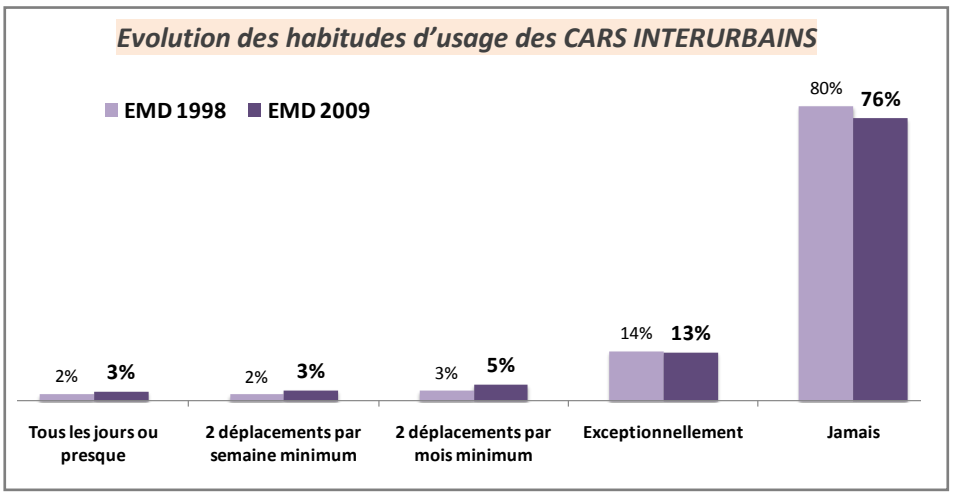
Un habitant sur trois utilise un TCU, bus ou tram, au moins chaque mois

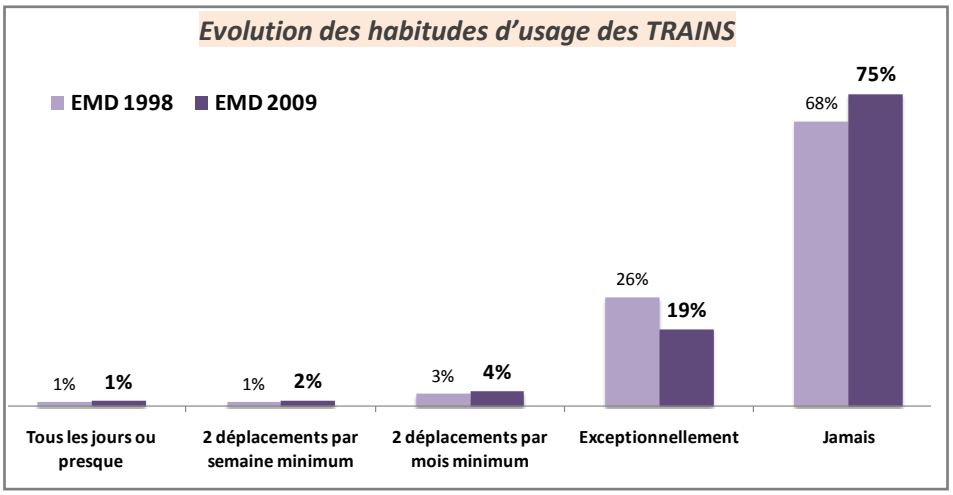


Une évolution similaire des habitudes est visible pour les TCU, avec désormais près d'un habitant sur quatre *(24%)* qui ont un usage fréquent des TCU, seulement un habitant sur deux qui déclare ne jamais les utiliser.

VII.3.2. CLIENTELE TC NON URBAINS

Un usage du car un peu moins rare, mais encore de grandes marges de progrès





Les transports non urbains, cars comme trains, sont d'un usage beaucoup moins fréquent, avec les trois quarts des habitants qui ne les utilisent jamais.

Les pratiques ont, par contre, évolué en sens inverse, avec une progression de l'usage des cars interurbains, et une baisse de l'usage du train.

Les améliorations de l'offre de cars, cumulées à la tarification, notamment le ticket unique à 1€, ont donc attiré une nouvelle clientèle.

A l'inverse, les trains ont connu de fortes perturbations pendant la période d'enquête, et le processus de cadencement n'a été engagé qu'en fin de période d'enquête, et n'avait donc pas encore produit d'effet.

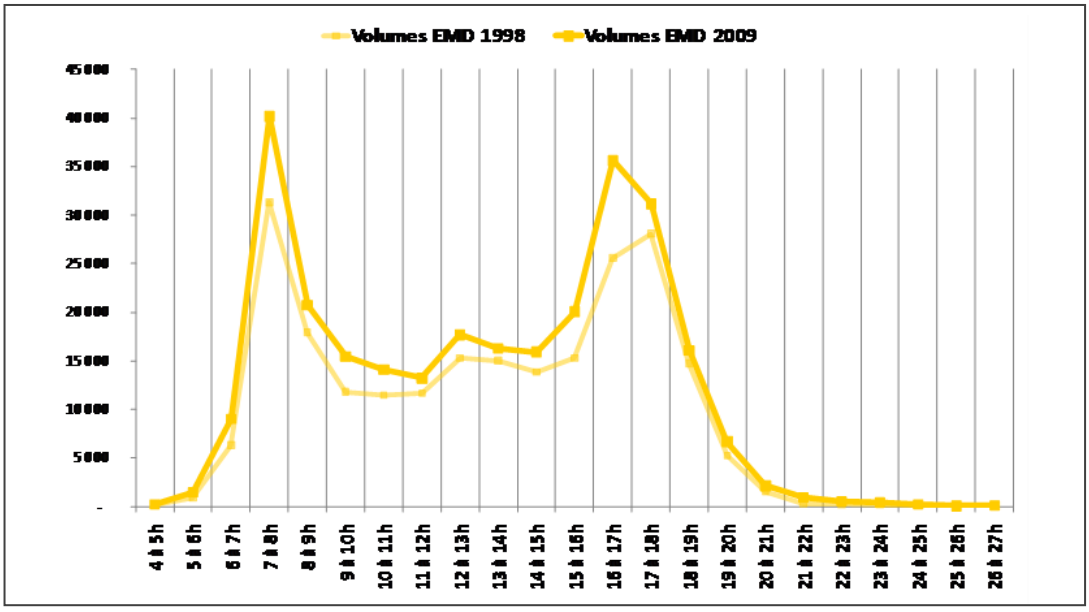
VII.4. PORTEE, DUREE ET HORAIRES DES TC

	NOMBRE		TEMPS		DISTANCE	
	Nombre de déplacements	*Mobilité*	*Budget temps moyen en minutes*	*Temps moyen d'un déplacement en minutes*	*Distance moyenne quotidienne en km*	*Distance moyenne d'un déplacement en km*
TC	226 000	0,26	9,9	37,4	2,0	7,4

La distance moyenne des déplacements en transports collectifs est relativement élevée, vraisemblablement en lien avec l'importance du continuum urbain.

Des pointes TC, sans surprise, aux horaires scolaires

Evolution des volumes de déplacements selon l'heure de départ (TC)



Les pointes d'usage du TC sont très fortement liées aux horaires scolaires.

Précision méthodologique : les moyennes ci-dessus sont calculées en filtrant les déplacements pour promenade, tournée…par contre les graphiques horaires, n'utilisant que l'heure de départ du déplacement ont été réalisés avec l'ensemble des déplacements enquêtés

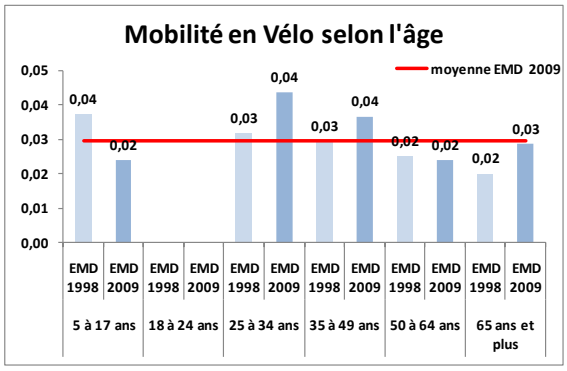
VIII. LE VELO

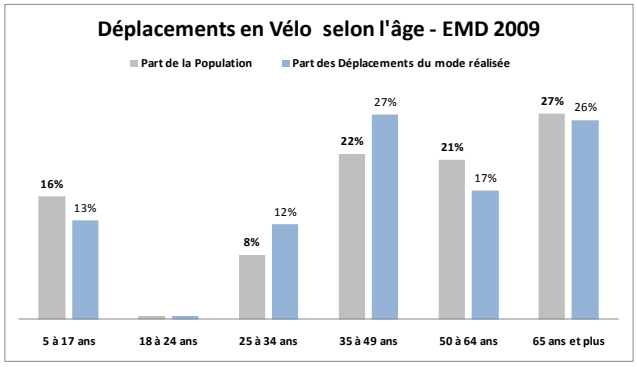
Le vélo, une pratique toujours marginale

VIII.1. MOBILITE EN VELO SELON LES PERSONNES

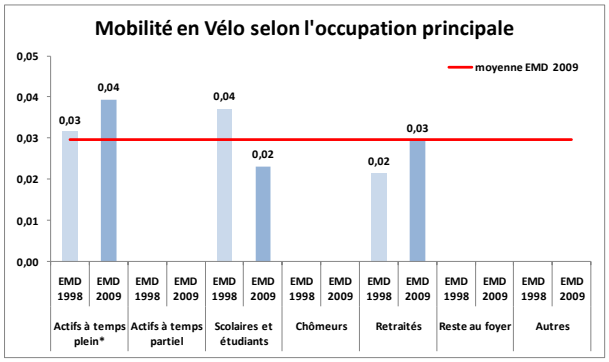
MODE PRINCIPAL	EMD	Mobilité
Vélo	EMD 1998	0,03
	EMD 2009	0,03

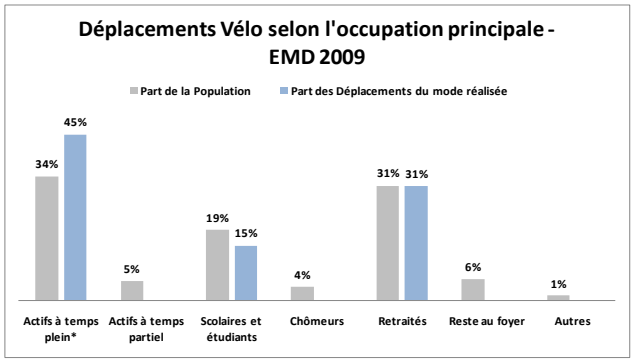
Le vélo constitue une pratique de déplacement très marginale avec une mobilité extrêmement faible et stable entre les deux EMD (*), et sa part modale est inférieure à 1%





La baisse de mobilité en deux-roues motorisés observée chez les mineurs n'est pas compensée par une pratique du vélo en progression, au contraire.

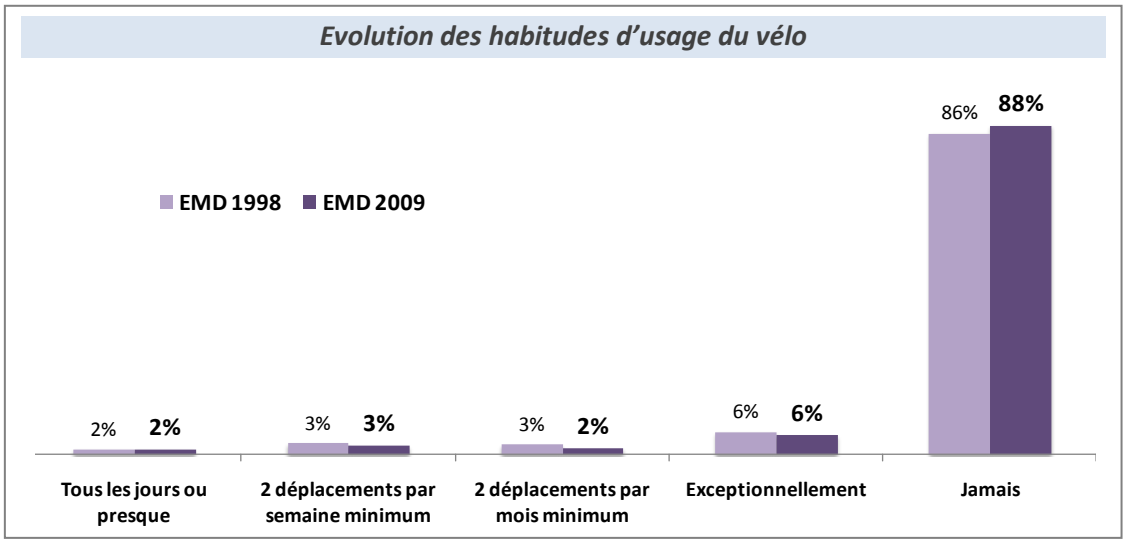




Les trois classes présentées ci-dessus sont les seules pour lesquelles les chiffres sont significatifs. Toute proportion gardée, les actifs ont une mobilité légérement supérieure à la moyenne et effectuent 45% des déplacements faits à vélo.

(*) La mise en place du système Vélo Bleu est postérieure à la phase d'enquête de l'EMD 2009.
Précision méthodologique : Les données non renseignées dans les graphiques correspondent à des volumes trop faibles pour être représentatif

VIII.2. HABITUDES D'USAGE DU VELO



La très faible mobilité à vélo, correspond de plus à une faible part d'usagers réguliers.

Il est certain que, pour une part notable de la population, la pratique du vélo est difficile soit pour des raisons physiques, soit de santé, soit de topographie ; néanmoins une marge de progrès existe au moins sur le littoral, voire dans la vallée du Var.

De plus la poursuite de la création de pistes cyclables permettant d'amorcer un effet de réseau et surtout la mise en route des vélos bleus sont postérieures à la réalisation de l'enquête ménages, et leur effet n'apparaît donc pas.

Précision méthodologique :

Cette faiblesse de l'usage du vélo rend peu pertinent des traitements approfondis à partir de l'enquête ménages déplacement. Des enquêtes spécifiques, ciblées et conçues en fonction des questionnements apporteront plus de matière.

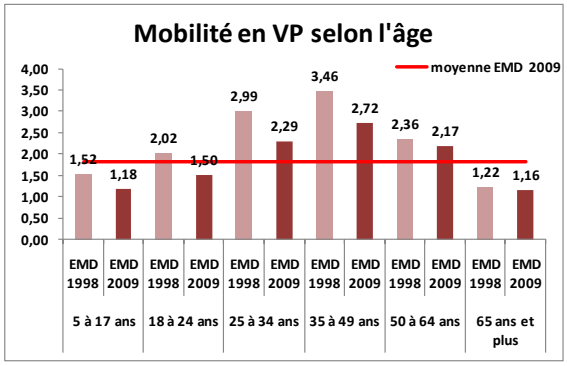
IX. LA MOBILITE EN VOITURE PARTICULIERE

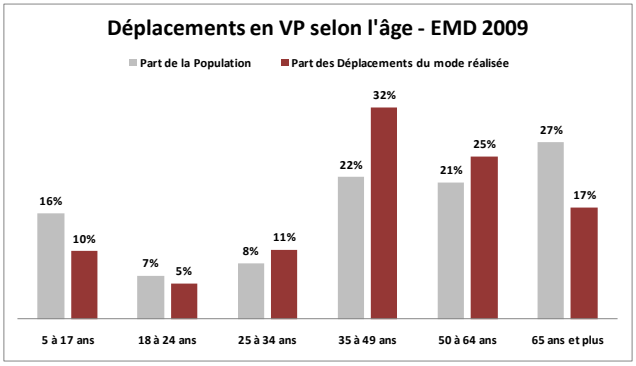
IX.1. LA MOBILITE EN VOITURE SELON LES PERSONNES

La voiture particulière, le mode privilégié des plus mobiles

MODE PRINCIPAL	EMD	Mobilité
VP	EMD 1998	2,25
	EMD 2009	1,83

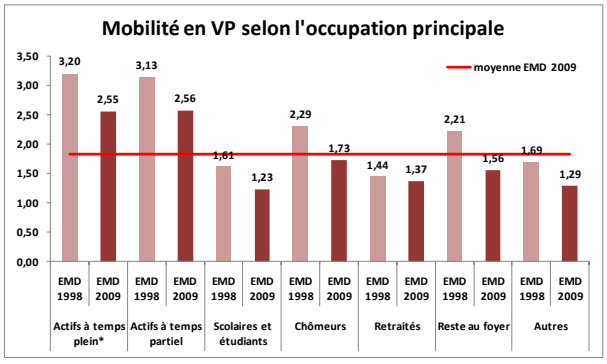
Entre les deux enquêtes ménages déplacements, la mobilité en voiture particulière a fortement baissé, de près de 20%, passant de 2,25 déplacements par jour et par habitant en 1998 à 1,83 en 2009. Les trois quarts de ces déplacements sont faits en tant que conducteur, un quart en tant que passager. Sa part modale est passée de 57 à 53%.

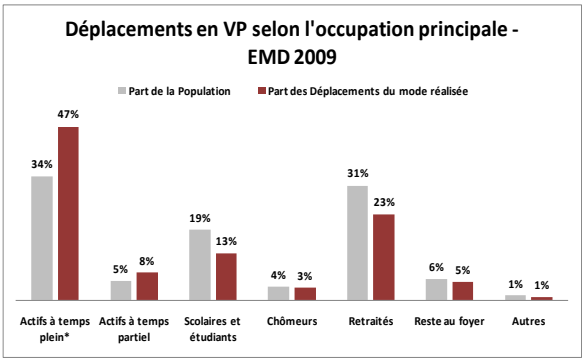




En 2009, tous les habitants, quelque soit leur âge, font en moyenne plus d'un déplacement par jour en voiture. La baisse de mobilité est la moins sensible chez les personnes de plus de 50 ans. Les plus mobiles en VP sont les personnes d'âge actif (entre 25 et 64 ans) et notamment **les 35 à 49 ans qui, s'ils ne représentent que 22% de la population, effectuent près du tiers (32%) des déplacements faits en voiture en 2009.**

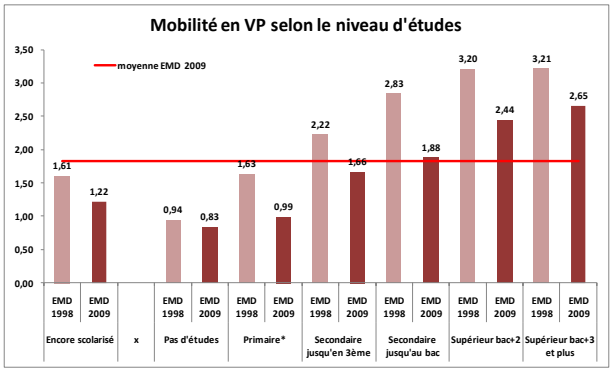
Et en particulier le mode des actifs

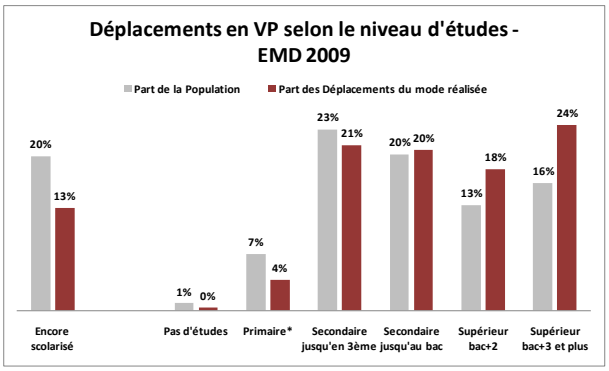




La mobilité en voiture est très liée à l'activité : en 2009, les actifs ont une mobilité en voiture bien supérieure à la moyenne, alors que toutes les autres catégories sont en deça. Cependant la baisse de mobilité entre 1998 et 2009 touche toutes les catégories de manière assez uniforme, sauf les retraités pour lesquels elle est quasiment stable.

La voiture est d'autant plus utilisée qu'on a poursuivi des études



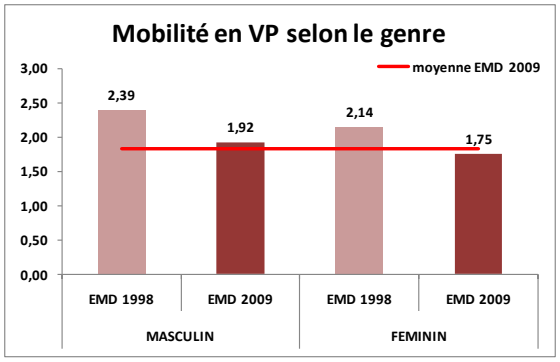


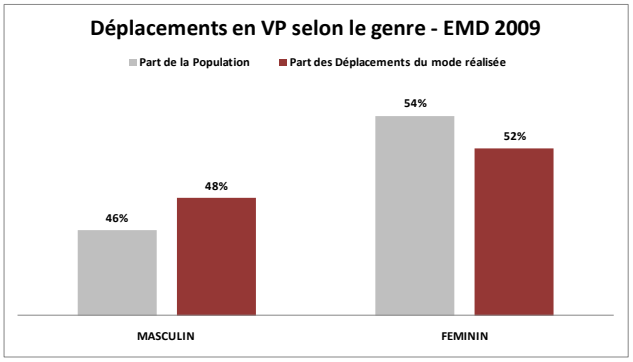
Les plus diplômés sont les plus mobiles en voiture particulière. Les diplômés du supérieur représentent ainsi 29% de la population en 2009 mais les déplacements qu'ils effectuent en voiture constituent 42% des déplacements faits avec ce mode.

Cette situation serait aussi certainement à mettre en regard des niveaux de revenus, ce que l'enquête ne permet pas directement. Mais aussi comme l'a montré l'analyse des mobilités par motifs du fait que plus on est diplomés, plus on se déplace pour le travail.

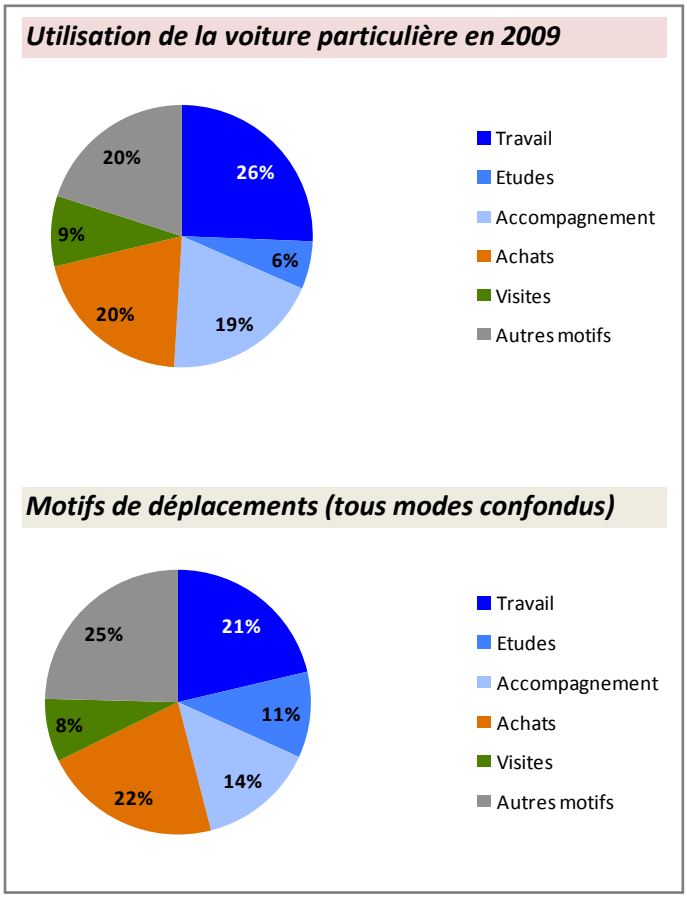
La voiture particulière reste un mode plus masculin que féminin

Il faut noter cependant que les écarts se réduisent entre les deux enquêtes.





IX.2. MOBILITE EN VOITURE PARTICULIERE SELON LES MOTIFS



La voiture reste un mode de déplacement privilégié pour les motifs contraints que sont le travail et l'accompagnement, avec respectivement 4 et 6 points de plus pour ces motifs en voiture par rapport à la répartition sans distinction de mode :

- ✓ La majorité des déplacements faits en voiture le sont pour le motif travail, soit 26% contre 21% en tous modes.

- ✓ L'accompagnement représente 19% de l'utilisation qui est faite de la voiture contre 14% en tous modes.

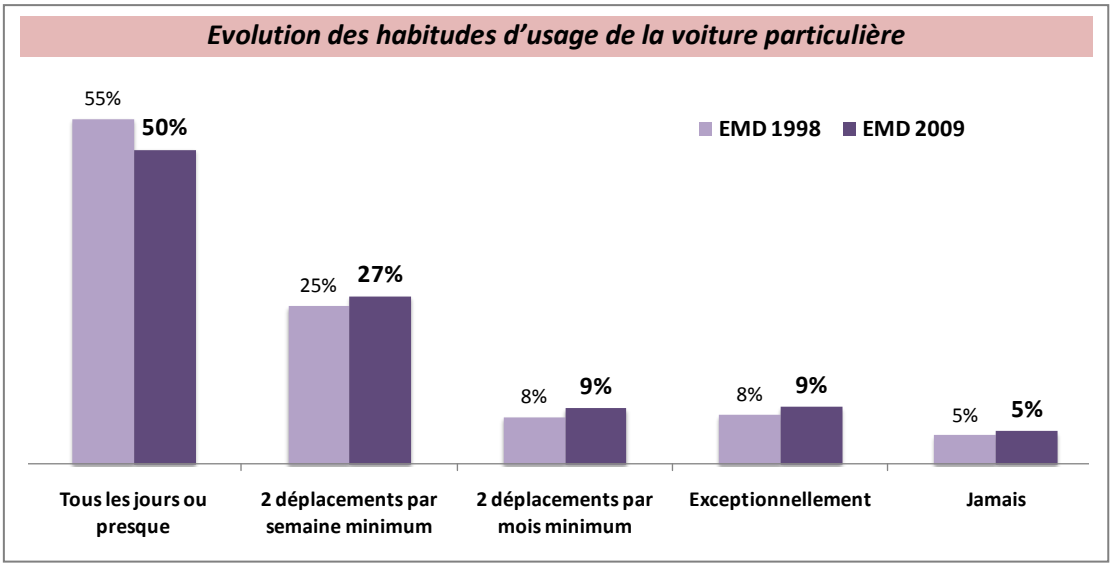
La facilité et la souplesse d'utilisation de la voiture lui confère un avantage pour tempérer les contraintes de ces motifs.

IX.3. LES HABITUDES D'USAGE DE LA VOITURE

IX.3.1. PASSAGER OU CONDUCTEUR

Une pratique toujours dominante, même si elle baisse, y compris pour les plus motorisés

Evolution des habitudes d'usage de la voiture particulière

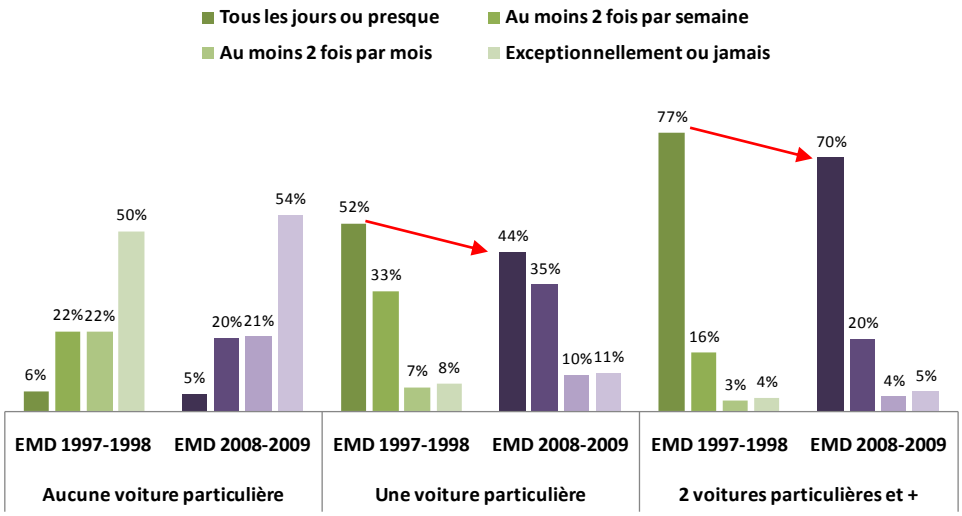


Premier constat : **si l'usage de la voiture baisse, il reste dominant**, puisque plus d'une personne sur deux l'utilise tous les jours ou presque.

Mais deuxième constat, en contraste : c'est cet usage le plus fréquent de la voiture qui régresse au profit d'un usage moins régulier, voire plus occasionnel.

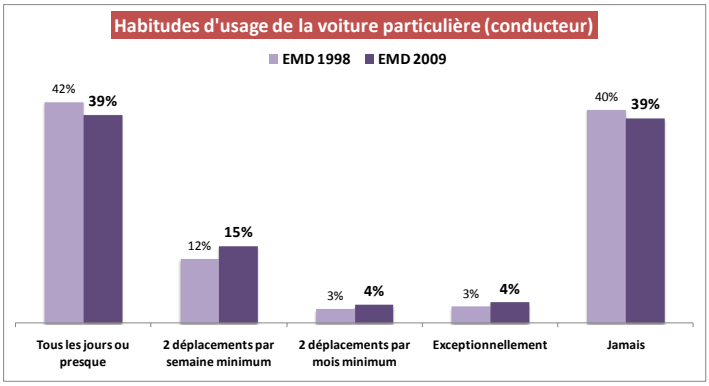
La baisse de l'usage de la voiture particulière s'observe y compris chez les ménages les plus motorisés *(-10%)*, et c'est aussi en cela qu'on parle d'un découplage entre usage et possession de la voiture.

Fréquence d'utilisation de la VP, selon le nombre de voiture à disposition du ménage



L'usage déclaré de la voiture par les personnes de ménages non motorisées signale une pratique d'accompagnement *(le covoiturage reste une pratique fort rare)*.

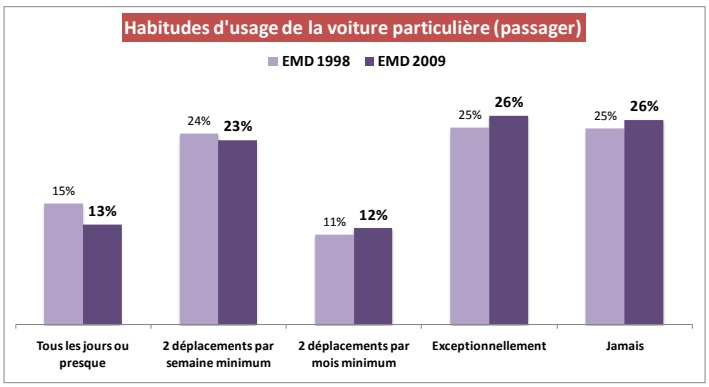
IX.3.2. CLIENTELE VP CONDUCTEURS



La différence majeure avec le tableau précédent est que l'ensemble des moins de 18 ans, comme ceux qui n'ont pas le permis de conduire, ne peuvent répondre que « jamais » à l'usage de la voiture comme conducteur.

Là encore la pratique quotidienne diminue au profit des pratiques moins fréquentes vers des habitudes d'usage plus mixte qu'auparavant, les exclusifs de la voiture diminuant fortement (*cf. plus loin l'analyse de la multimodalité)*.

IX.3.3. CLIENTELE VP PASSAGERS



La baisse de la voiture utilisée en tant que passager peut résulter

- ✓ d'une baisse de l'accompagnement, avec transfert sur des modes alternatifs,
- ✓ mais aussi d'une baisse des pratiques de partage du véhicule familial ou du covoiturage, cependant celui-ci était a priori marginal.

IX.4. PORTEE, DUREE ET HORAIRES DE LA VOITURE

Une distance moyenne comparable en VP et en TC

	NOMBRE		TEMPS		DISTANCE	
	Nombre de déplacements	*Mobilité*	*Budget temps moyen en minutes*	*Temps moyen d'un déplacement en minutes*	*Distance moyenne quotidienne en km*	*Distance moyenne d'un déplacement en km*
VP	1 559 000	1,83	36,4	19,9	12,9	7,0

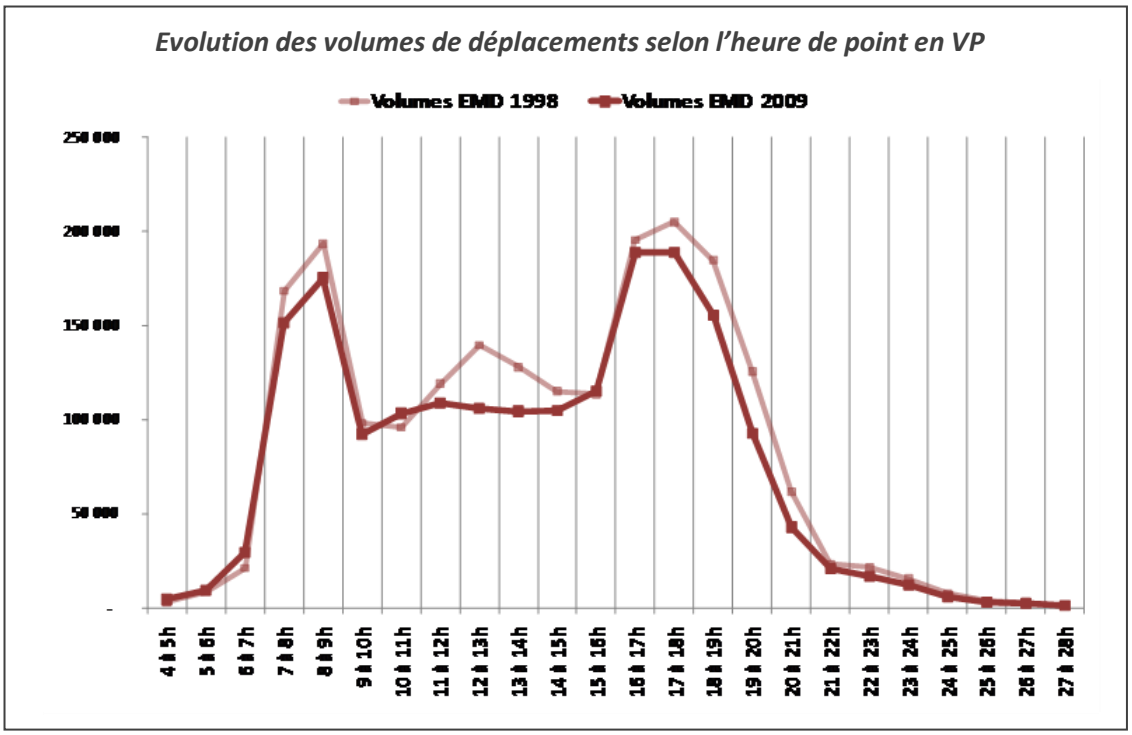
La distance moyenne des déplacements en voiture est proche de celle des déplacements en TC

Des pointes importantes et marquées matin et soir, 5h de période de pointe par jour

En voiture, les périodes de pointe s'étalent sur deux heures le matin, et près de trois heures le soir. La pointe de midi a quasiment disparu.

Les actifs qui sortent déjeuner y vont plutôt à pied près de leur travail qu'en voiture en retour au domicile.

Evolution des volumes de déplacements selon l'heure de point en VP



X. LES DEUX-ROUES MOTORISES

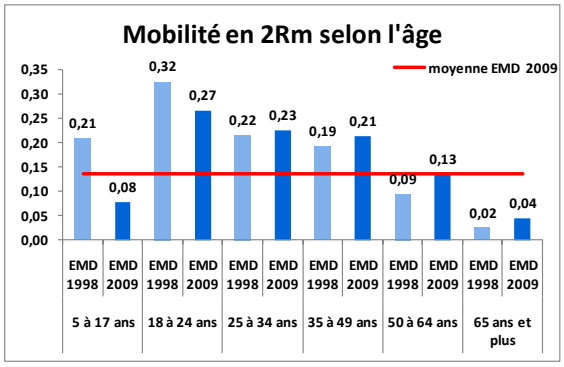
Les deux-roues motorisés, une spécificité de la Côte d'Azur

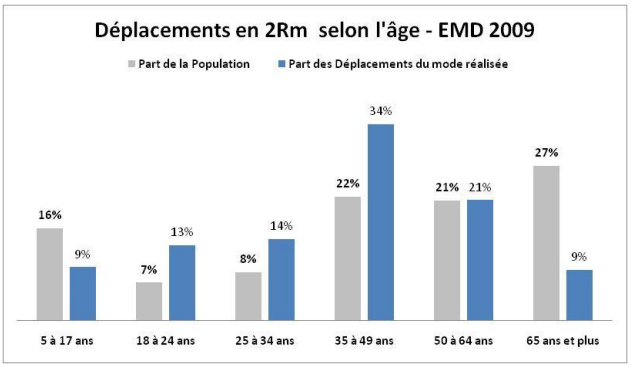
X.1. LES DEUX-ROUES MOTORISES SELON LES PERSONNES

MODE PRINCIPAL	EMD	Mobilité
2Rm	EMD 1998	0,15
	EMD 2009	0,13

La Côte d'Azur se caractérise par une utilisation forte des deux-roues motorisés. La mobilité observée en 2009 est ainsi bien supérieure à toutes celles recueillies en France lors des dix dernières années. Depuis 1998, elle est cependant en baisse, mais sa part modale reste de 4%.

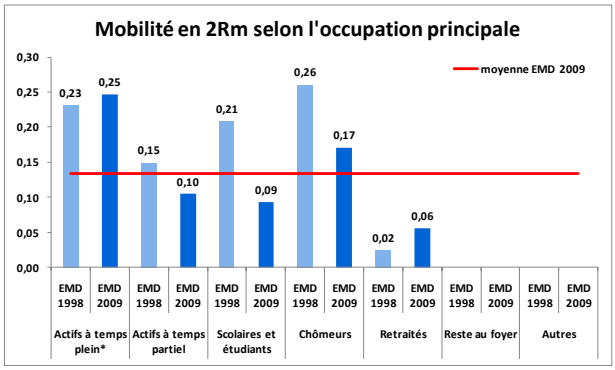
Le deux-roues motorisé : en baisse chez les jeunes, en hausse chez les actifs

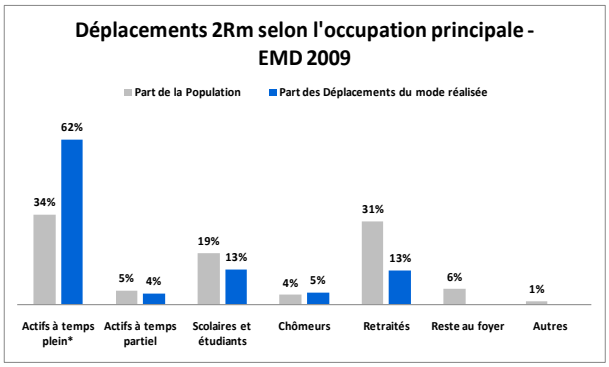




Entre 1998 et 2009, la mobilité en deux-roues motorisées a diminué chez les 18-24 ans, et fortement chuté chez les mineurs, mais augmenté pour les autres catégories et particulièrement pour les personnes de 50 à 64 ans. Cependant, c'est la classe d'âge des 35-49 ans qui fournit la plus forte part des utilisateurs de ce mode de déplacements avec un tiers d'entre eux.

Les deux-tiers des utilisateurs du deux-roues motorisé sont des actifs



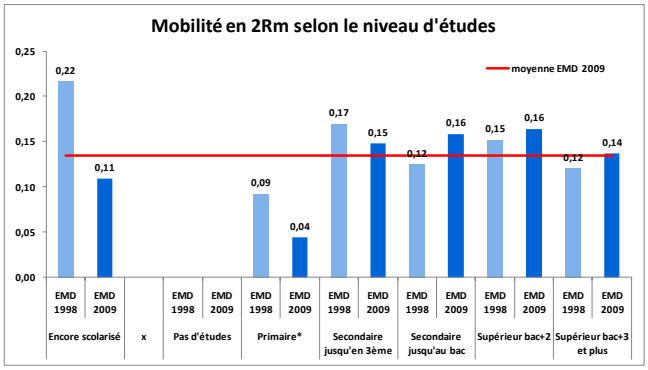


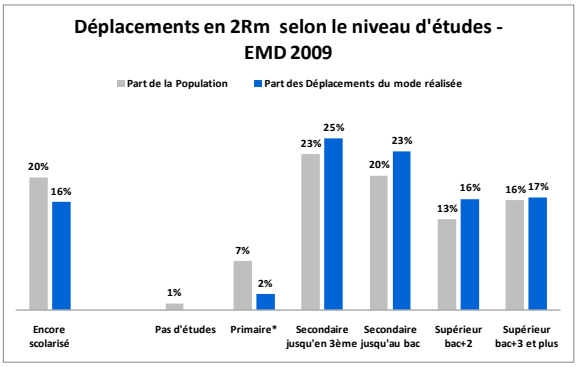
Selon l'activité principale des personnes, on retrouve, comme pour l'analyse par tranche d'âge, la nette baisse de l'utilisation des deux-roues motorisés chez les scolaires et étudiants. Les chômeurs ont également vu leur mobilité baisser fortement.

Le deux-roues motorisés est un mode caractéristique des actifs à temps plein. Ces derniers effectuent 64% des déplacements réalisés à l'aide de ce mode.

Précision méthodologique :
Certains chiffres n'apparaissent pas sur les graphiques, les volumes relevés étant trop faibles pour être significatifs.

Baisse très forte de l'usage chez les personnes encore scolarisées

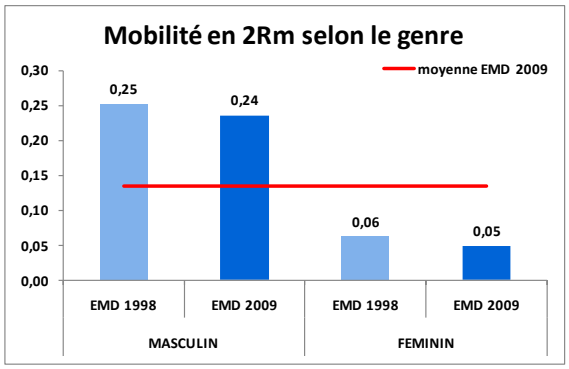


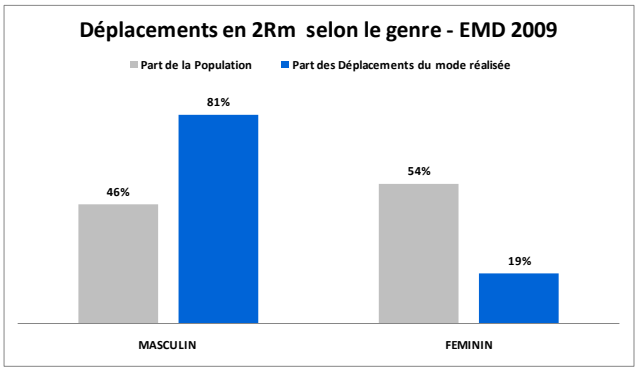


La mobilité en deux-roues motorisées des personnes encore scolarisées *(et de niveau primaire)* a été divisée par 2 entre 1998 et 2009.

A partir du niveau d'études secondaires, c'est-à-dire de fait de l'essentiel de la population ayant terminé sa scolarité, l'usage du deux-roues motorisés est plutôt à la hausse..

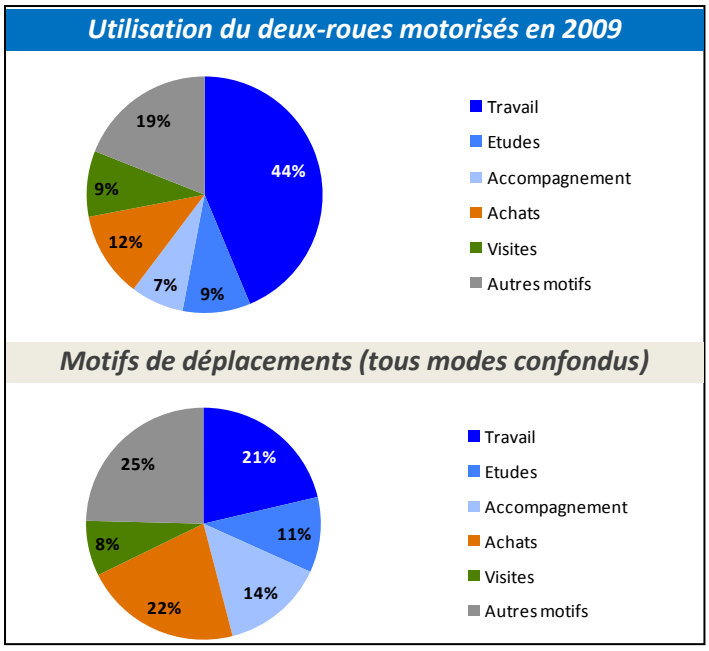
Les deux-roues motorisés, un mode toujours très masculin





Enfin le deux-roues motorisé est clairement un mode de déplacement plus pratiqué essentiellement par les hommes qui réalisent plus de huit déplacements sur dix en deux-roues motorisé.

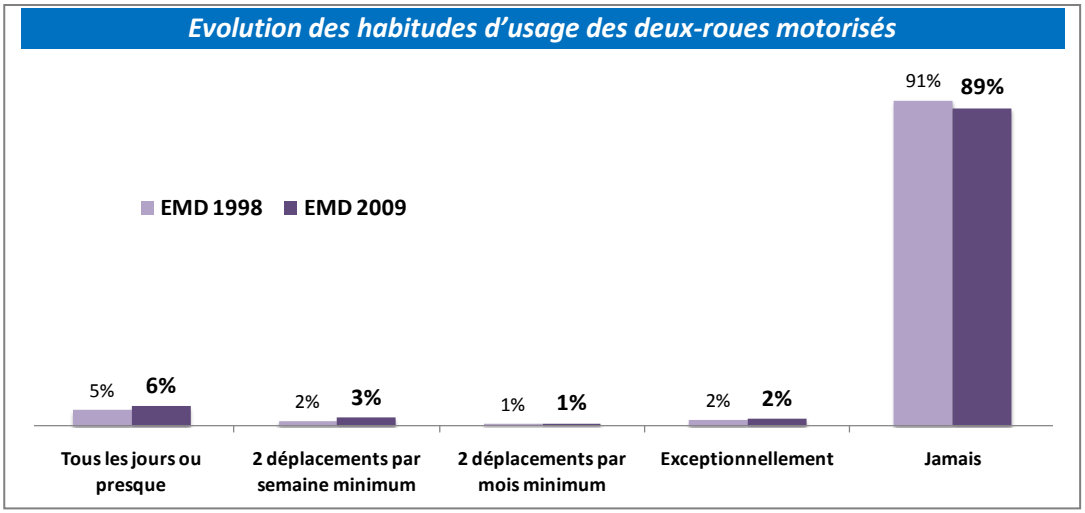
X.2. MOBILITE EN DEUX-ROUES MOTORISE SELON LES MOTIFS



Le deux-roues motorisés est un mode de déplacement privilégié du motif travail : 44% des déplacements faits en deux-roues motorisés le sont en lien avec le travail.

Or, du fait qu'il est fortement « masculin », avec plus de 80% des déplacements effectués avec ce mode faits par des hommes, la part du travail dans l'usage de ce mode est pour les hommes encore plus élevée.

X.3. HABITUDES D'USAGE DES DEUX-ROUES MOTORISES



Malgré un usage plus fort qu'ailleurs, il reste un mode peu important, et cela se traduit dans les habitudes : un mode individuel très peu utilisé, avec moins d'un habitant sur dix (9%) qui l'utilise régulièrement, mais dont **l'usage progresse**.

Il apparaît comme une substitution possible à la voiture, avec la montée de deux roues motorisés faciles d'usage et adapté au territoire très urbain des Alpes-Maritimes (et à son climat).

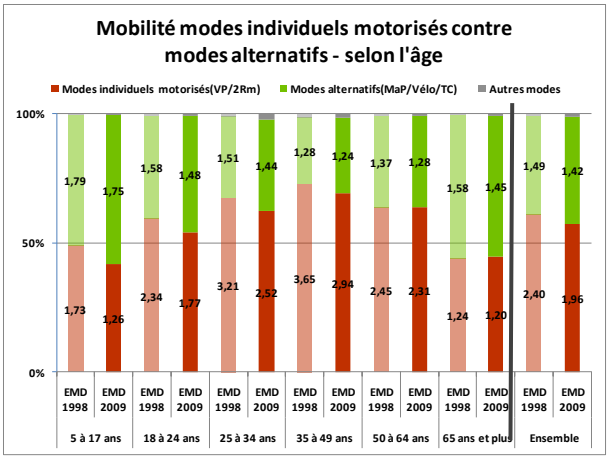
XI. MODES INDIVIDUELS MOTORISES ET MODES ALTERNATIFS A LA VOITURE

MODE PRINCIPAL	EMD	Mobilité
Modes individuels motorisés	EMD 1998	2,40
	EMD 2009	1,96
Modes alternatifs	EMD 1998	1,49
	EMD 2009	1,42

Précision méthodologique : *Les modes motorisés individuels regroupent la voiture particulière (conducteur ou passager), le deux - roues motorisé et le mode « autres » qui est pour une large partie due aux estafettes, les modes alternatifs regroupent l'ensemble des modes doux et de transport collectif*

Si la voiture particulière, et de fait les modes individuels motorisés, domine les autres modes, il est intéressant de constater que ce rapport de force diffère selon les catégories de personnes.

Les modes motorisés individuels dominent chez les actifs



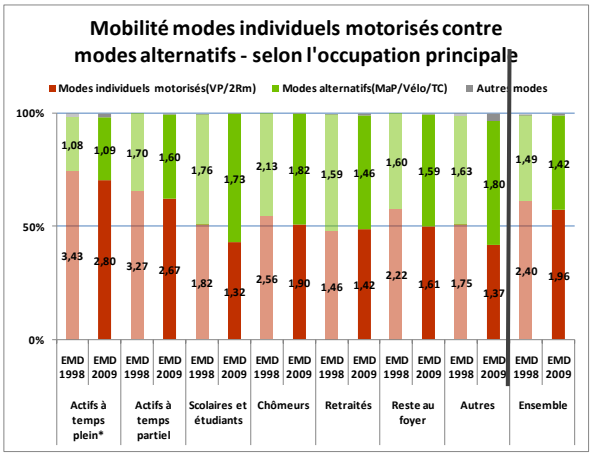
Ainsi chez les plus jeunes, ce rapport s'est nettement inversé entre 1998 et 2009 avec une part prépondérante pour les modes alternatifs. Chez les plus âgés, les modes alternatifs sont également en position dominante.

Dans toutes les autres classes d'âge « actif », même si l'écart se réduit vers l'équilibre, l'avantage reste toujours pour les modes individuels motorisés.

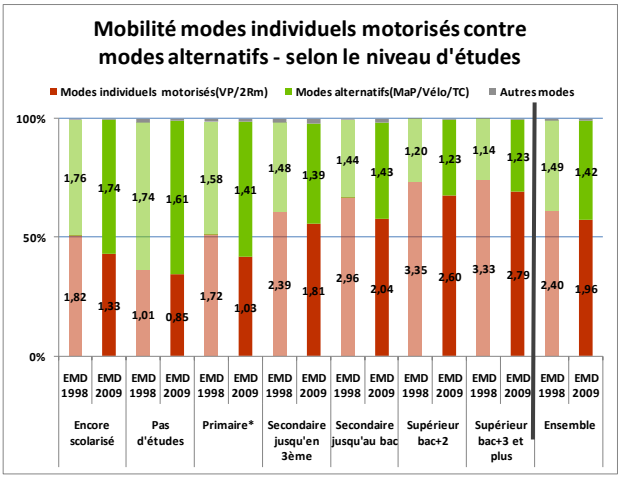
Par contre les modes alternatifs dominent chez les personnes en cours de scolarité

L'activité professionnelle ou non situe un individu par rapport à l'équilibre entre modes motorisés individuels et modes alternatifs : les modes motorisés individuels sont clairement dominants chez un actif, a fortiori chez un actif à temps plein.

Dans les autres catégories, le rapport de forces est en faveur des modes alternatifs, notamment chez les scolaires et étudiants, ou à l'équilibre.



Les modes motorisés individuels d'autant plus utilisés qu'on a poursuivi ses études

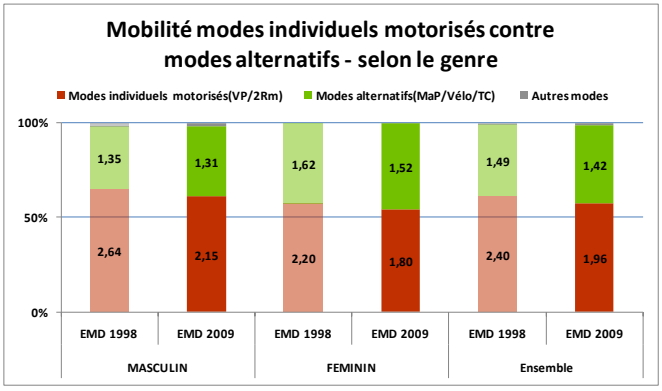


La mobilité en voiture particulière croissant avec le niveau d'études atteint, on retrouve de manière mécanique une dominance de plus en plus forte des modes motorisés plus le niveau d'études atteint augmente.

La forte corrélation entre le niveau d'études atteint et le niveau de revenu, ainsi que le type de travail, est vraisemblablement une part de l'explication de ce résultat. Mais l'on sait aussi que la poursuite des études est corrélé à des activités, et donc des déplacements multiples.

Les femmes se rapprochent très nettement de l'équilibre entre modes motorisés et alternatifs.

Pour les hommes, l'écart entre leur mobilité en modes motorisés individuels, et en modes alternatifs se rapproche d'un déplacement par jour *(0,84)* alors qu'il est de moins d'un tiers de déplacement *(0,28)* pour les femmes.



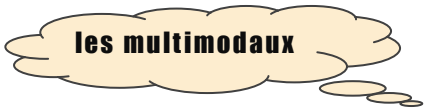
Les courbes horaires ne sont pas reproduites car elles ne donnent pas d'enseignements nouveaux : du fait de leur importance respective,

- ✓ les courbes horaires des modes motorisés individuels sont similaires à celles de la voiture, et
- ✓ celles des modes alternatifs sont très proches de celles de la marche à pied.

XII. LES EXCLUSIFS ET LES MULTIMODAUX

XII.1. DETERMINATION DES CATEGORIES

Les « exclusifs » d'un mode de déplacement, sont les personnes qui ne se déplacent qu'avec celui-ci, presqu'indépendamment du motif, de l'heure ou de la destination. Les politiques publiques d'incitation à l'usage ou au non usage de tel mode ont peu de prises sur ces personnes.



Les « multimodaux », au contraire, sont des personnes qui ont une pratique d'usage des différents modes selon le déplacement. Une personne peut donc être identifiée comme multimodale, même si chacun de ses déplacements n'utilise qu'un seul mode, mais qu'elle en varie selon ses activités, ou selon les moments. Ce sont ces personnes qui sont le plus sensibles aux politiques publiques.

La multimodalité, qui désigne donc la pratique des multimodaux ne doit pas être confondues avec l'intermodalité qui est le fait d'utiliser plusieurs modes pour un même déplacement, voire, dans certaines acceptions, de pratiquer une correspondance entre deux véhicules d'un même mode. Quelques éléments sur l'intermodalité sont donnés à la fin de ce chapitre *(en XII.4)*.

Pour déterminer les catégories, et pour en évaluer l'intensité, **nous avons donc croisé les habitudes d'usage des transports collectifs et de la voiture particulière**, comme le synthétise le tableau ci-dessous.

<table>
<tr><th rowspan="2">Fréquence utilisation VP</th><th colspan="4">Fréquence Utilisation TC</th></tr>
<tr><th>Tous les jours ou presque</th><th>≥ 2 déplacements par semaine</th><th>≥ 2 déplacements par mois</th><th>Exceptionnellement ou Jamais</th></tr>
<tr><td>Tous les jours ou presque</td><td>Multimodaux quotidiens</td><td colspan="2" rowspan="3">Multimodaux occasionnels</td><td>Exclusifs VP</td></tr>
<tr><td>≥ 2 déplacements par semaine</td><td rowspan="2">Exclusifs VP peu mobiles</td></tr>
<tr><td>≥ 2 déplacements par mois</td></tr>
<tr><td>Exceptionnellement ou jamais</td><td>Exclusifs TC</td><td colspan="2">Marcheurs Exclusifs TC</td><td>Peu mobiles VP ou TC</td></tr>
</table>

Les couleurs de ce tableau sont reprises pour identifier les catégories dans les schémas de ce chapitre

Moins d'exclusifs de la voiture et plus de multimodaux occasionnels

Ces catégories ne pèsent pas du même poids dans la population.

- ✓ Les exclusifs de la voiture restent les plus nombreux, même si leur poids diminue nettement. Ils se recrutent majoritairement dans des ménages multimotorisés.
- ✓ L'augmentation des multimodaux occasionnels, qui sont désormais plus du quart de la population, ouvre un potentiel de transfert modal pour les années à venir. Ils sont plus représentés dans les ménages ne disposant que d'une voiture
- ✓ Néanmoins les multimodaux réguliers, qui paraissent souvent comme la première cible de développement de l'intermodalité, restent les moins nombreux.
- ✓ Les exclusifs des transports collectifs et les peu mobiles sont nombreux à être issus de ménages sans voiture ; l'enquête ne permet par contre pas d'identifier la part de ceux pour lesquels cette situation est un choix, par rapport à ceux qui sont dans cette situation par contrainte économique, ou d'incapacité à conduire.

Evolution de leur poids dans la population

	EMD 1998	EMD 2009	Evolution
Exclusifs VP	45,9%	39,0%	
Multimodaux occasionnels	20,7%	25,9%	
Exclusifs VP peu mobiles	17,9%	17,4%	=
Peu mobiles	5,8%	6,5%	=
Exclusifs TC	3,0%	4,0%	
Exclusifs TC Marcheurs	3,8%	4,0%	=
Multimodaux quotidiens	2,9%	3,2%	=

par ordre décroissant d'importance des catégories

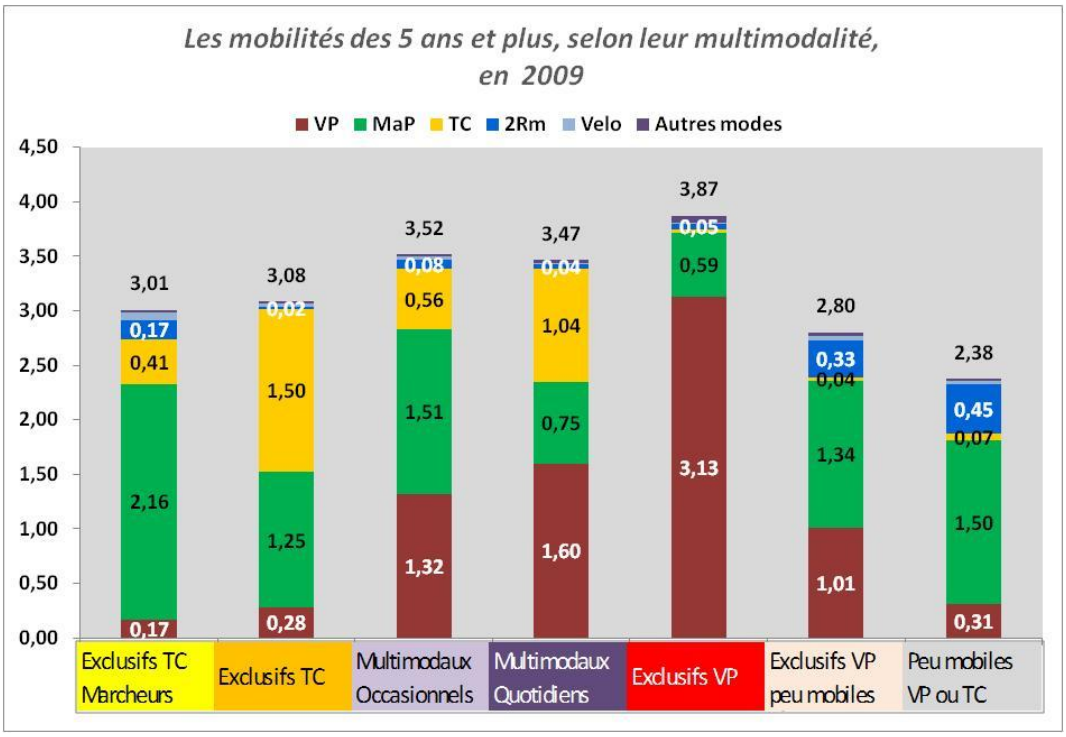
Pratique multimodale et motorisation

Multimodalité ↓	Motorisation EMD 2009			Ens. population
	0 VP	1 VP	≥ 2 VP	
Exclusifs VP	2%	31%	59%	39%
Multimodaux occasionnels	26%	34%	18%	26%
Exclusifs VP peu mobiles	15%	21%	14%	17%
Peu mobiles	21%	5%	3%	7%
Exclusifs TC	14%	3%	2%	4%
Exclusifs TC Marcheurs	19%	2%	1%	4%
Multimodaux quotidiens	1%	3%	4%	3%
Total général	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

par ordre décroissant d'importance des catégories

XII.2. MOBILITE SELON LES PRATIQUES DES MODES

Les habitudes très discriminantes pour les mobilités par modes



Ces catégories, construites sur les habitudes déclarées, se confirment très discriminantes quant à la mobilité mesurée par l'enquête :

- ✓ Les exclusifs de la voiture, font 2 fois plus de déplacements en voiture que les personnes qui arrivent en deuxième position pour cette pratique, à savoir les multimodaux quotidiens. Ces deux catégories, qui ont en commun d'utiliser une voiture tous les jours ou presque (comme conducteur ou comme passager), sont les seuls à faire moins d'un déplacement par jour à pied.

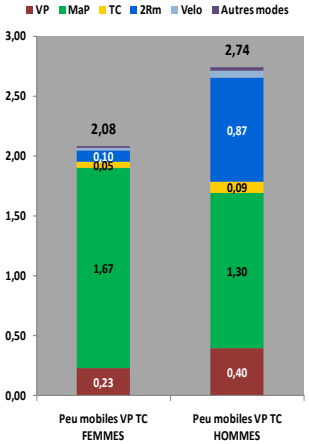
  Les exclusifs de la voiture ont néanmoins vu leur mobilité baisser de 0,6 déplacement par personne entre 1998 et 2009.

- ✓ A l'inverse, les exclusifs des transports en communs ont une pratique élevée de la marche à pied.

- ✓ L'importance de la pratique du deux-roues motorisé chez les personnes qui ne pratiquent qu'exceptionnellement ou jamais la voiture ou le transport collectif, met en évidence le rôle de substitution que peut avoir celui-ci.

  De plus, en distinguant entre hommes et femmes, on mesure l'importance de cette substitution pour les hommes, ramenant cette catégorie presqu'au niveau de mobilité des exclusifs VP peu mobiles, tout en conservant une part notable pour la marche.

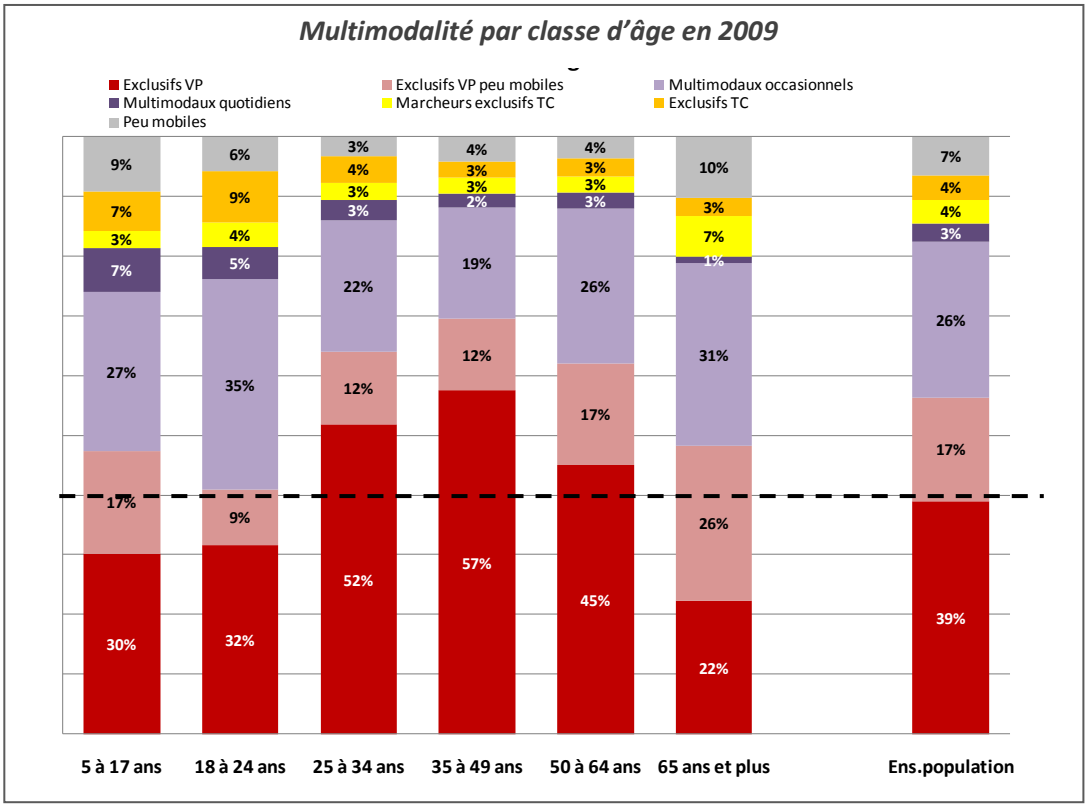
Mobilités (5ans et +) par genre, selon leur multimodalité



XII.3. CARACTERISTIQUES DES PERSONNES SELON LEURS PRATIQUES

XII.3.1. MULTIMODALITE ET CLASSE D'AGE

Les multimodaux se trouvent surtout parmi les jeunes et les personnes âgées

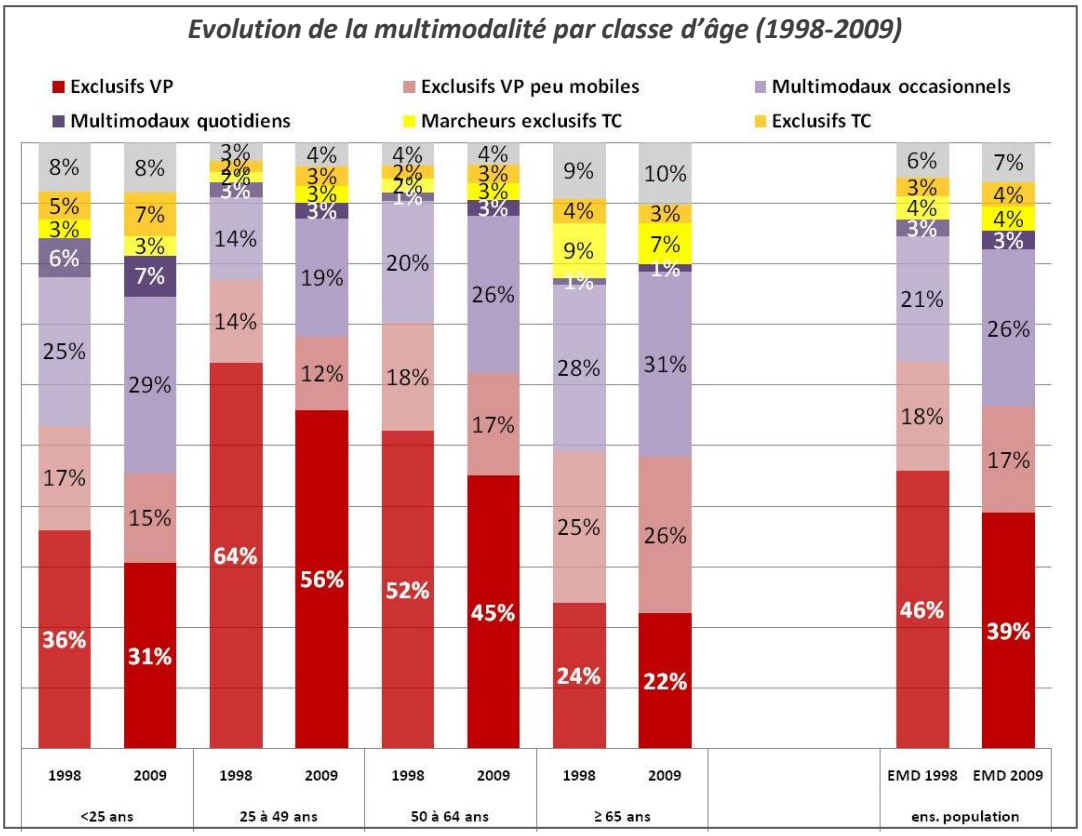


Cette caractérisation des personnes par leurs pratiques de déplacement amène des constats proches de ceux issus de l'analyse des mobilités :

- ✓ les exclusifs de la voiture sont des personnes d'âge actif, et tout particulièrement, de moins de 50 ans ;
- ✓ les multimodaux sont plus présents que la moyenne parmi les jeunes et parmi les personnes âgées ;
- ✓ les peu mobiles enfin sont soit des très jeunes, soit des personnes âgées.

Pour simplifier les comparaisons 1998-2009 *(présentées en page suivante)*, nous avons donc regroupé les classes d'âge proches dans leurs pratiques : l'ensemble des moins de 25 ans d'une part, et d'autre part les 25-49 ans, sans modifier les deux autres classes.

Les multimodaux occasionnels, sensibles à l'offre, augmentent dans toutes les classes d'âges



Les principales évolutions :

- ✓ les exclusifs de la voiture diminuent non seulement dans l'ensemble de la population *(-7points)*, mais aussi nettement au sein des classes d'âge les plus inconditionnelles de la voiture.
- ✓ Les multimodaux occasionnels augmentent dans toutes les classes d'âge, de +3 à +6 points.
- ✓ Les exclusifs du TC augmentent certes peu, mais gagnent cependant 2 points chez les jeunes et 1 point au sein des classes d'âge actif.

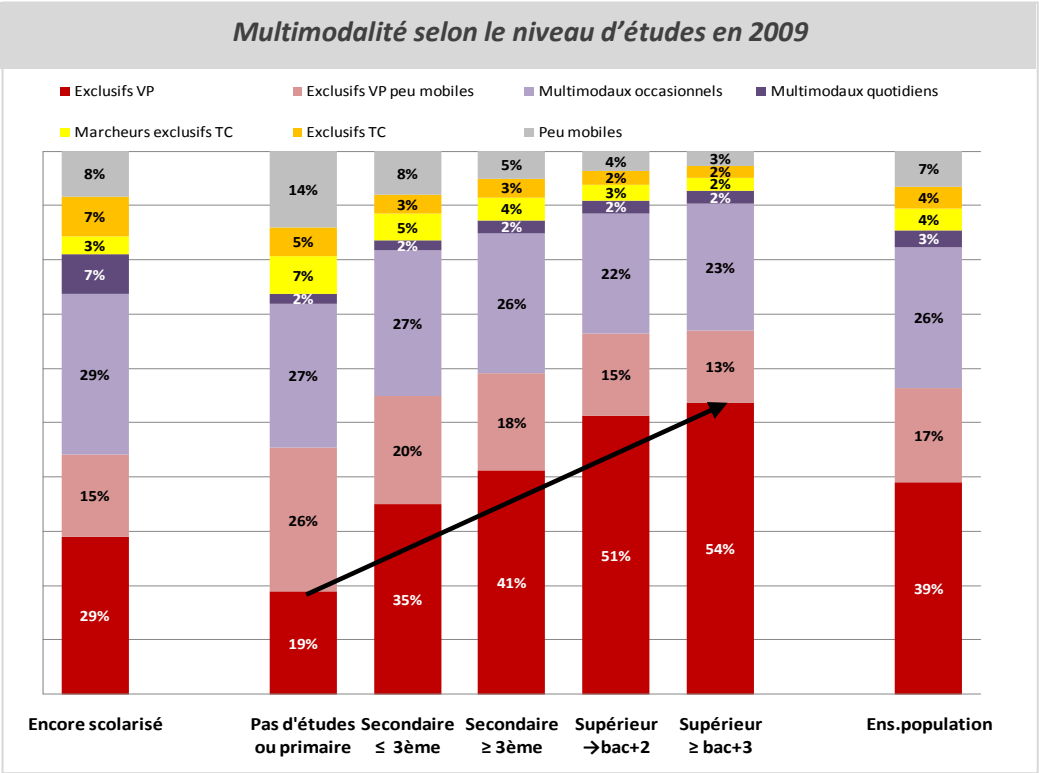
Le tableau ci-dessous donne la multimodalité selon l'âge sans regrouper les classes d'âge similaires.

Multimodalité selon l'âge	5 à 17 ans	18 à 24 ans	25 à 34 ans	35 à 49 ans	50 à 64 ans	≥ 65 ans	Ens.population	
Exclusifs VP	30%	32%	52%	57%	45%	22%	**39%**	391 600
Exclusifs VP peu mobiles	17%	9%	12%	12%	17%	26%	**17%**	174 900
Multimodaux occasionnel	27%	35%	22%	19%	26%	31%	**26%**	260 700
Multimodaux quotidiens	7%	5%	3%	2%	3%	1%	**3%**	31 900
Marcheurs exclusifs TC	3%	4%	3%	3%	3%	7%	**4%**	39 700
Exclusifs TC	7%	9%	4%	3%	3%	3%	**4%**	40 400
Peu mobiles	9%	6%	3%	4%	4%	10%	**7%**	65 700
Structure population	**16%**	**7%**	**8%**	**22%**	**21%**	**27%**	**100%**	1 004 900

Les cases colorées correspondent aux classes d'âge présentant une pratique supérieure à la moyenne.

XII.3.2. MULTIMODALITE ET NIVEAU D'ETUDES ATTEINT

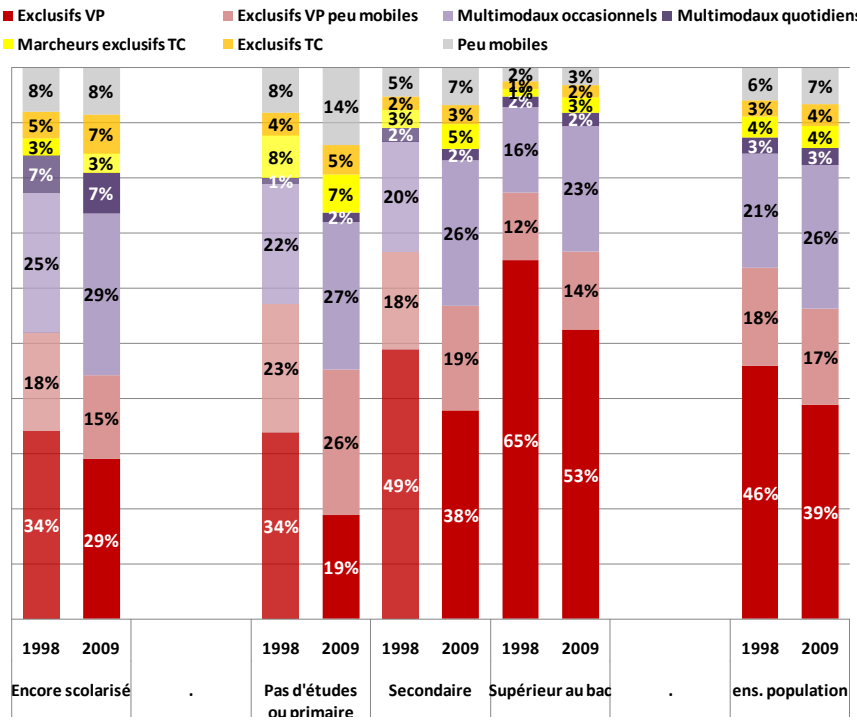
L'usage exclusif de la voiture augmente très nettement avec le niveau d'études atteint…



L'usage exclusif de la voiture augmente très nettement avec le niveau d'études atteint. Cet indicateur est fortement corrélé avec le niveau de revenus, et avec les CSP, or 60% des cadres et professions libérales utilisent leur voiture tous les jours, contre seulement 40% des employés et ouvriers.

…mais a fortement diminué, même chez les plus inconditionnels

Evolution 1998-2009 de la multimodalité selon le niveau d'études



L'usage exclusif de la voiture a fortement diminué depuis 1998, y compris au sein des ces catégories les plus inconditionnelles *(- 12 points)* de la voiture.

A l'inverse, c'est parmi ceux qui n'ont pas fait d'études au-delà du primaire, que se retrouvent les personnes peu mobiles, ou avec un usage exclusif des transports collectifs, et ceci de manière encore plus marquée qu'en 1998.

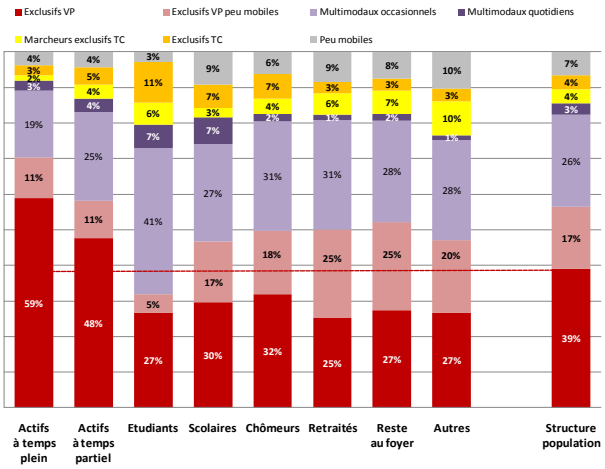
Enfin ceux qui poursuivent une scolarité ou des études, comprennent le plus de multimodaux en leur sein.

Multimodalité selon le niveau d'études atteint EMD 2009	Encore scolarisé	Pas d'études ou primaire	Secondaire ≤ 3ème	Secondaire ≥ 3ème	Supérieur →bac+2	Supérieur ≥ bac+3	Ens.population	
Exclusifs VP	29%	19%	35%	41%	51%	54%	**39%**	391 600
Exclusifs VP peu mobiles	15%	26%	20%	18%	15%	13%	**17%**	174 900
Multimodaux occasionnels	29%	27%	27%	26%	22%	23%	**26%**	260 700
Multimodaux quotidiens	7%	2%	2%	2%	2%	2%	**3%**	31 900
Marcheurs exclusifs TC	3%	7%	5%	4%	3%	2%	**4%**	39 700
Exclusifs TC	7%	5%	3%	3%	2%	2%	**4%**	40 400
Peu mobiles	8%	14%	8%	5%	4%	3%	**7%**	65 700
Structure population	**20%**	**8%**	**23%**	**20%**	**13%**	**16%**	**100%**	1 004 900

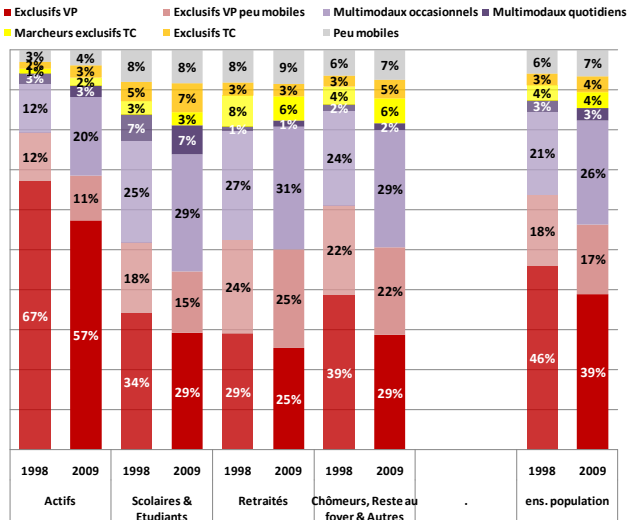
XII.3.3. MULTIMODALITE ET OCCUPATION PRINCIPALE

Multimodalité selon l'occupation principale

En 2009



Evolution 1998-2009



Malgré une baisse de 10 points des exclusifs de la voiture parmi les actifs, ils comprennent le plus d'usagers exclusifs en leur sein, quasiment deux fois plus qu'au sein des autres types d'occupation.

Outre les scolaires, les chômeurs et les retraités sont un peu plus nombreux que la moyenne à avoir une pratique multimodale occasionnelle.

Multimodalité selon l'activité principale EMD 2009	Actifs à temps plein	Actifs à temps partiel	Etudiants	Scolaires	Chômeurs	Retraités	Reste au foyer	Autres	Structure population
Exclusifs VP	59%	48%	27%	30%	32%	25%	27%	27%	39%
Exclusifs VP peu mobiles	11%	11%	5%	17%	18%	25%	25%	20%	17%
Multimodaux occasionnels	19%	25%	41%	27%	31%	31%	28%	28%	26%
Multimodaux quotidiens	3%	4%	7%	7%	2%	1%	2%	1%	3%
Marcheurs exclusifs TC	2%	4%	6%	3%	4%	6%	7%	10%	4%
Exclusifs TC	3%	5%	11%	7%	7%	3%	3%	3%	4%
Peu mobiles	4%	4%	3%	9%	6%	9%	8%	10%	7%
Structure population	**34%**	**5%**	**3%**	**17%**	**4%**	**31%**	**6%**	**1%**	**100%**

XII.4. L'INTERMODALITE

Une pratique qui reste très faible : 4% des habitants, et moins de 2% des déplacements

L'intermodalité, désigne le fait d'utiliser au moins deux modes mécanisés différents au cours d'un même déplacement. Elle reste statistiquement très faible : en 2009 seulement 1,7 % de l'ensemble des déplacements réalisés ont utilisé au moins deux modes mécanisés.

L'importance de la marche à pied dans les Alpes-Maritimes, qui assure près du tiers des déplacements recensés, impacte ce faible pourcentage : rapporté aux seuls déplacements mécanisés, l'intermodalité ne concerne cependant encore que 2,5 % des déplacements avec un mode mécanisé.

Ces déplacements intermodaux ont été réalisés par 4% des habitants.

L'intermodalité est pour moitié une pratique entre transports collectifs

En effet près de la moitié *(49%)* de ces déplacements intermodaux sont des déplacements réalisés à l'aide de correspondances entre transports collectifs, et ils constituent 1,3% des déplacements mécanisés.

L'intermodalité mode individuel - mode collectif ne représente que 40% de l'intermodalité et 1 % des déplacements mécanisés *(0,6% en ne s'intéressant qu'à la voiture au sein des modes individuels).*

Les 10% restant sont de l'intermodalité entre modes individuels.

La faiblesse de la pratique d'intermodalité permet donc d'affirmer que **la hiérarchie des modes utilisée pour les exploitations de l'enquête**, qui ne joue que sur 1 %, **a un effet extrêmement faible sur l'évaluation des parts modales**, un des indicateurs majeurs de l'efficacité des politiques locales de déplacement.

Précision méthodologique : lorsque plusieurs modes sont utilisés au cours d'un même déplacement, celui-ci est enregistré avec un mode principal déterminé en appliquant une hiérarchie des modes à deux critères du plus collectif au plus individuel, et au sein du collectif de l'urbain à l'interurbain et enfin du plus « lourd » au plus « léger », un déplacement utilisant TC et VP est donc catégorisé en TC.

Un déplacement en transport collectif sur cinq utilise une correspondance

19% des déplacements en transport collectif sont intermodaux, et les déplacements intermodaux utilisent presque toujours *(dans 90% des cas)* au moins un mode collectif.

Le train est d'un usage assez intermodal : c'est le cas de presqu'un déplacement en train sur deux *(47%)* Parmi ces déplacements intermodaux, ceux en train sont une fois *(47%)* sur deux en correspondance avec un TC urbain et sinon avec un mode individuel, mais quasiment jamais avec un TCNU routier.

Par contre **le car** est moins intermodal : 30% des déplacements en car, et au sein de ceux-ci un peu moins avec les TCU *(38%).*

Le taux de correspondance des **TCU** est le plus faible de ces trois modes collectifs, avec un déplacement sur cinq *(19%),* mais pour des volumes sont beaucoup plus importants : 206 000* *(pour 26 000* avec le train ou 35 000* avec le car)*.

** non cumulables : un déplacement TCU + train est compté dans intermodaux de chacun des modes*

la territorialisation des mobilités et des pratiques des habitants

Fil de lecture

La mobilité a été jusqu'à présent analysée pour l'ensemble du territoire, car elle constitue un indicateur de pratique qui relève plutôt de tendances sociétales, que de localisation en grands territoires *(naturellement à des échelles très fines, entre un centre-ville, un quartier dense de première couronne, un habitat collinaire urbain, et du grand périurbain quasi-montagnard les pratiques diffèrent)*.

Dans ce troisième volet, vont être regardés :

1. **les principaux indicateurs** : mobilité, part modale, habitudes et motifs de déplacements des habitants de chacun des SCoT, et répartition entre déplacements internes et d'échange

2. **une cartographie fine** *(à l'échelle des secteurs de tirage de l'enquête)* **de la mobilité** permettant de visualiser, indépendamment des découpages administratifs,
   ✓ où on se déplace plus, et
   ✓ où on se déplace plus en mode individuel motorisé d'une part, alternatif d'autre part.

Table des matières détaillée

LA TERRITORIALISATION DES MOBILITES ET DES PRATIQUES DES HABITANTS.....111

Fil de lecture..... 113
Table des matières détaillée 114
Les principaux enseignements 116
Avertissement 118
XIII.la mobilité des habitants des SCoT 120
La mobilité par habitant baisse quelque soit leur SCoT de résidence 120
XIII.1.Habitants de Nice Côte d'Azur 121
Une mobilité globale dans la moyenne, équilibrée entre voiture et modes alternatifs 121
Un transfert modal visible de la voiture vers le transport collectif 121
Un nombre de déplacements qui baisse plus fortement qu'ailleurs..... 122
Les habitants du SCoT NCA se déplacent quasi exclusivement en interne de leur SCoT 123
Un usage plutôt fréquent des TC, et moins qu'ailleurs de la voiture 124
Des motifs de déplacements similaires à la moyenne sur le territoire des SCoT 125
La voiture est le mode principal pour travail et accompagnement mais les modes alternatifs sont plus utilisés pour études et achats 125
XIII.2.habitants du SCoT Ouest 126
Une baisse marquée de la mobilité globale 126
Une mobilité en voiture encore majoritaire, malgré une diminution très importante 126
Un nombre de déplacements qui baisse comme dans l'ensemble du territoire des SCoT 127
Les habitants du SCoT Ouest se déplacent surtout en interne à leur SCoT 127
Des habitants très fortement automobilistes..... 128
Un peu plus de déplacements pour les achats qu'en moyenne sur le territoire des SCoT 129
Un poids majoritaire de la voiture pour tous les motifs sauf pour les études où la marche et les TC sont fortement pratiqués..... 129
XIII.3.habitants du SCoT de Sophia-Antipolis..... 130
Une baisse très forte de la mobilité..... 130
Une mobilité en voiture encore dominante, assurant 2 déplacements sur 3..... 130
Un nombre de déplacements qui globalement stable 131
Des déplacements notables vers les SCoT voisins, malgré une forte part d'interne..... 131
Habiter la CASA signifie utiliser très régulièrement la voiture..... 132
Les usagers réguliers du transport collectif sont peu nombreux parmi les habitants de la CASA 132
Un peu plus de déplacements pour le travail et l'accompagnement qu'en moyenne sur le territoire des SCoT..... 133
Un poids majoritaire de la voiture pour tous les motifs, et un fort usage des TC pour les études..... 133
XIII.4.habitants de la CARF..... 134
Des habitants qui marchent de plus en plus 134
Un nombre de déplacements plutôt stable..... 135
Un fonctionnement interne réel, mais de très forts liens avec Monaco 135
Un usage régulier mais moins fréquent de la voiture 136
Pour autant un usage pas très fréquent des transports collectifs 136
Moins de déplacements pour les achats qu'en moyenne sur le territoire des SCoT..... 137
Un poids important de la marche pour tous les motifs..... 137
XIII.5.habitant du SCoT du Pays des Paillons..... 138
Une mobilité toujours un peu plus faible..... 138
Une part modale de la voiture importante, bien qu'en nette baisse 138
Une évolution non significative des déplacements, malgré une hausse forte de la population 138
Les habitants du Pays des Paillons se déplacent autant en interne qu'en échange avec NCA..... 139
Un usage très habituel de la voiture..... 140
Mais plus d'un habitant sur cinq utilise régulièrement les TC 140
Plus de déplacements pour le travail, moins pour les achats qu'en moyenne sur le territoire des SCoT..... 141

Un poids dominant de la voiture sauf pour les études pour lesquelles c'est la marche ou les TC 141
XIV.Cartographie des mobilités 142
Une mobilité plus importante en territoire plus urbain 143
L'Ouest du département et le Moyen Pays les plus automobilistes 144
Les modes alternatifs, très utilisés en ville et dans le Haut Pays 145

LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS

SUR LA TERRITORIALISATION

« La mobilité baisse partout»

***La mobilité** des habitants baisse quelque soit leur SCoT de résidence.*

« Les habitants se déplacent surtout en interne à leur SCoT»

Les déplacements des habitants restent à l'intérieur de leur SCoT d'autant plus que celui-ci est important : neuf déplacements internes sur dix par les habitants de NCA, huit sur dix par ceux de l'ouest du département mais seulement un sur deux par les habitants des Paillons.

« Les habitudes modales diffèrent selon les SCoT »

Les habitants de NCA et de la CARF utilisent la voiture beaucoup moins fréquemment que les autres, au profit :
✓d'une forte pratique des transports collectifs pour NCA, avec un tiers des habitants qui en sont des usagers fréquents,
✓ et surtout de la marche pour les habitants de la CARF.

Les habitants de l'ouest (CASA & SCoT Ouest) et ceux des Paillons ont encore un usage très fréquent de l'automobile, avec près de six habitants sur dix de ces territoires qui l'utilisent au quotidien.

« D'où des mobilités par mode très différentes»

Cet usage fréquent à l'ouest et dans les Paillons se traduit par près des deux tiers de la mobilité (62 à 68% selon le SCoT) assurés par la voiture, alors que c'est moins de la moitié dans les deux autres (46 & 42%).

« Un lien fort entre typologie urbaine et déplacements»

La mobilité des habitants est d'autant plus forte que la densité urbaine est forte, à tel point que la carte des mobilités ressemble à une carte des densités urbaines.

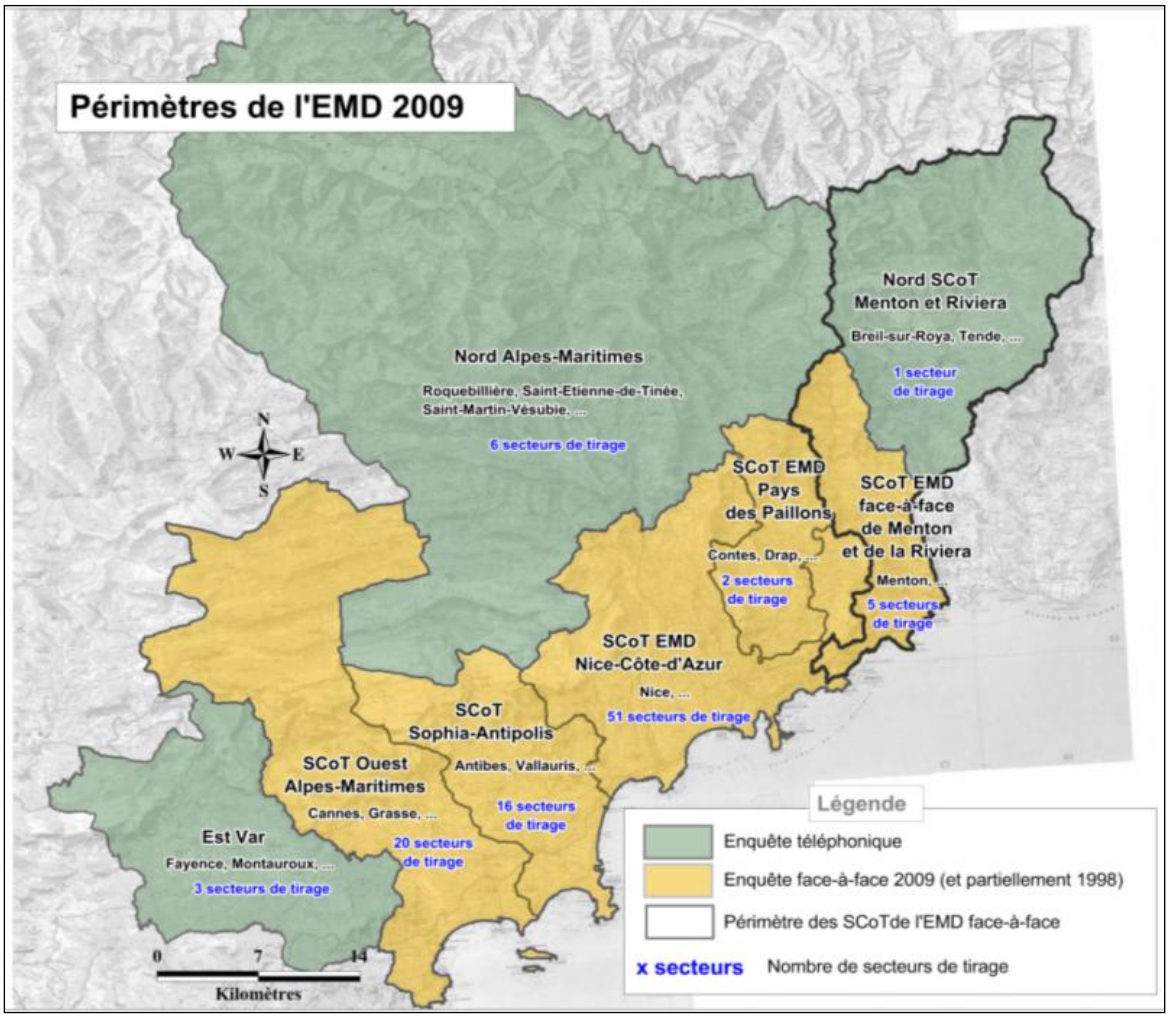
De plus, la cartographie des mobilités en modes motorisés individuels fait ressortir fortement l'ouest du département, qui comprend le plus d'habitat diffus et de zones faiblement urbanisées ou monofonctionnelles.

A l'inverse, les mobilités en modes alternatifs mettent en évidence les villes et leurs centres, ainsi que les bourgs et villages de montagne du Haut-Pays.

Avertissement

Le territoire de l'enquête ménages étant très important, ce chapitre se propose de regarder **en quoi les pratiques des habitants diffèrent, ou non, selon le SCoT où ils habitent.**

La carte ci-après rappelle le **découpage en grands territoires** des deux zones d'enquêtes ménages : le territoire des SCoT *(en jaune)* et les zones nouvellement enquêtées *(en vert).* Le nombre de secteurs de tirage est précisé car, si les données globales seront bien présentées pour chacun de ces territoires, seuls les 3 SCoT les plus peuplés, comprenant plus de 10 secteurs de tirage, feront dans le dernier volet, sur les déplacements vus par les SCoT, l'objet de découpages en secteurs pour des analyses fines des déplacements qui les concernent.



** « SCoT-EMD » est utilisé dans ce rapport à chaque fois que les regroupements de SCoT dans l'enquête diffèrent légèrement du territoire de SCoT en vigueur au moment de la rédaction de ce rapport*

Pour mémoire, sont rappelés ci-dessous **les poids respectifs de population tels qu'ils apparaissent dans le redressement de l'enquête**. Le détail des caractéristiques des habitants et des ménages est présenté, ainsi que les découpages dans l'annexe au présent rapport.

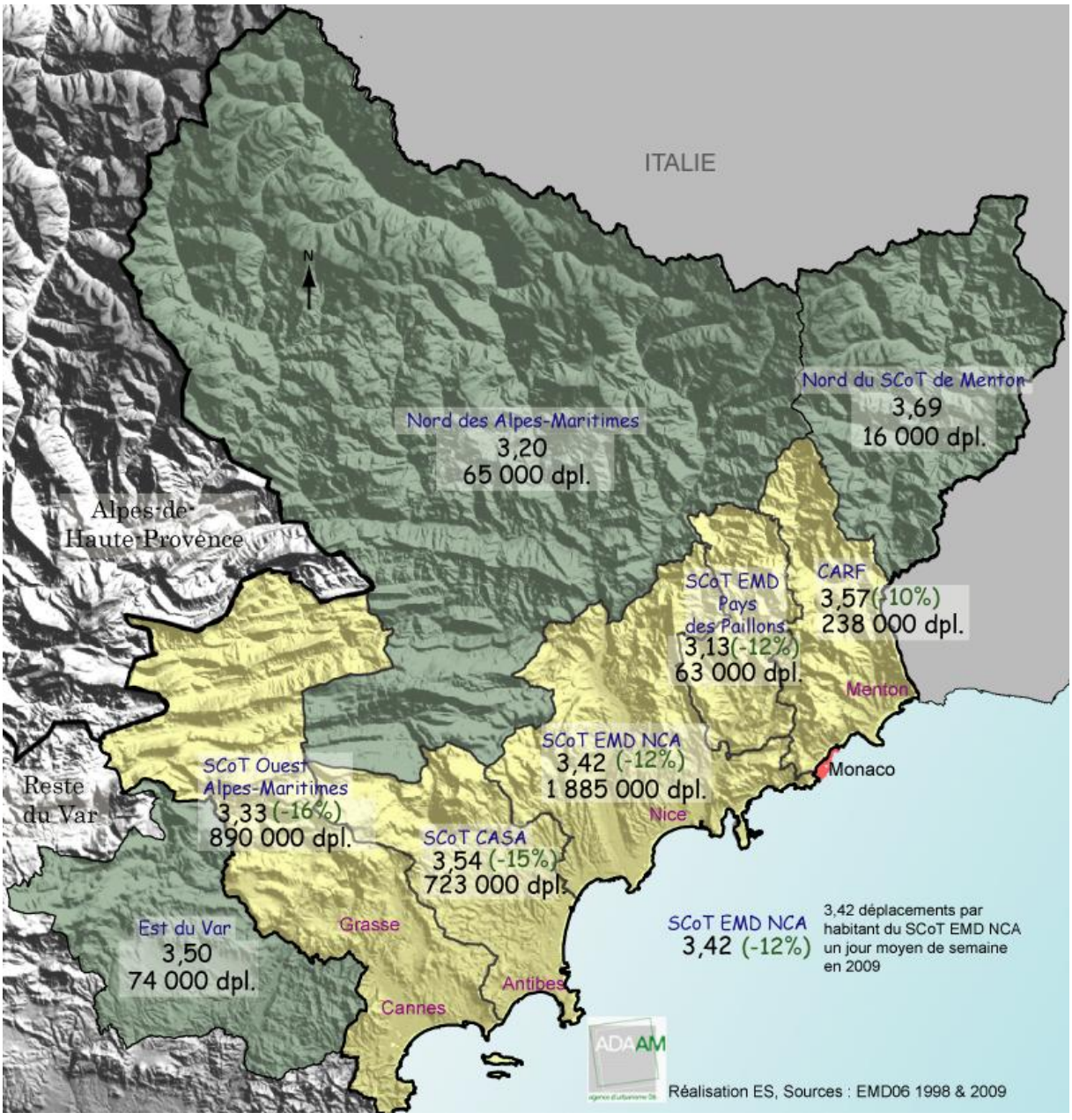
Données clées	Population reconstituée	
	Nombre	%
SCoT EMD NCA	528 000	50%
SCoT Ouest	254 000	24%
SCoT Sophia-Antipolis	182 000	17%
SCoT Menton (EMD face-à-face)	67 000	6%
SCoT EMD Pays des Paillons	21 000	2%
Territoire des SCoT (EMD face-à-face)	**1 052 000**	**100%**
Nord Alpes-Maritimes	23 000	43%
Nord SCoT Menton	5 000	10%
Est Var	26 000	48%
Extension EMD 2009 (EMD téléphonique)	**54 000**	**100%**

Les % sont calculés sur les valeurs détaillées puis valeurs et % sont arrondis

XIII. LA MOBILITE DES HABITANTS DES SCoT

La mobilité par habitant baisse quelque soit leur SCoT de résidence

Mobilité et nombre de déplacements par SCoT



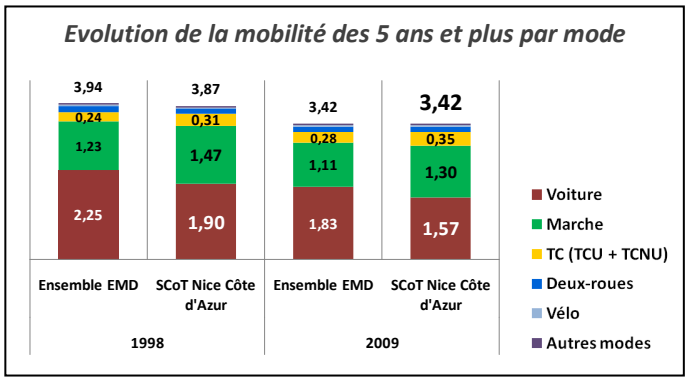
La baisse de la mobilité est générale, de 10 à 16%, par rapport à l'enquête ménages déplacement de 1998.

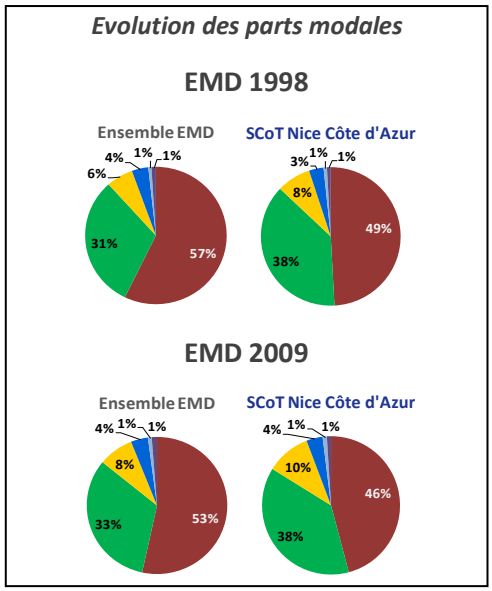
XIII.1. HABITANTS DE NICE COTE D'AZUR

Une mobilité globale dans la moyenne, équilibrée entre voiture et modes alternatifs

Les habitants de NCA réalisent en moyenne 3,42 déplacements par jour et par personne, exactement autant que la moyenne de l'ensemble du territoire des SCoT. Cependant, la population de NCA représentant la moitié de celle du territoire, les indicateurs globaux de ce SCoT influencent fortement la moyenne.

Leur mobilité baisse, mais un peu moins qu'en moyenne, par contre leur mobilité en voiture a baissé en 10 ans autant que dans l'ensemble du territoire des SCoT.





La voiture particulière, en tant que conducteur ou passager, est moins utilisée qu'ailleurs, avec un peu plus d'un déplacement et demi par jour et par habitant ; mais elle reste le mode de déplacement principal des habitants de Nice Côte d'Azur.

Un transfert modal visible de la voiture vers le transport collectif

Avec une part modale de moins de la moitié *(46%)*, la place de la voiture est même inférieure à celle cumulée de la marche à pied *(1,3 déplacement par habitant et par jour, 38% des déplacements)* et des transports en commun *(0,35 déplacement par habitant et par jour, 10% des déplacements)* : l'alternative à la voiture s'affirme. D'autant plus que sur les 3 points perdus par la voiture, 2 sont « récupérés » par le transport collectif, indiquant l'effectivité d'un transfert modal. 1 point est par contre récupéré par le deux-roues motorisé qui joue un rôle de substitution à la voiture particulière, notamment pour les hommes actifs.

Un nombre de déplacements qui baisse plus fortement qu'ailleurs

La baisse du nombre de déplacements des habitants du SCoT de Nice-Côte-d'Azur, est plus forte que dans les autres SCoT, car elle résulte de l'effet cumulé de la baisse de la mobilité, et d'une hausse de la population plus faible que sur l'ensemble du territoire : +6% contre +11% pour la moyenne des SCoT.

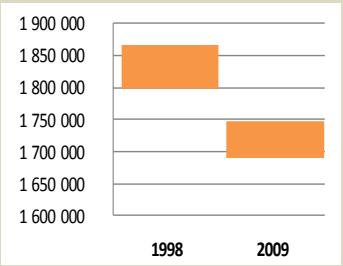
	1998	2009	*Evolution*
Déplacements TOUS MODES des habitants du ***SCoT-EMD de NCA***	1 833 000	**1 719 000**	*-6%*
et des habitants du territoire des SCoT (EMD face-à-face)	3 575 000	**3 438 000**	*-4%*
Habitants du SCoT-EMD NCA *(population de 5 ans et plus)*	475 200	**503 200**	*+6%*

Précision méthodologique *: jusqu'à présent ont été présenté des mobilités, et de manière générale des indicateurs moyens par habitant, pour lesquels les enquêtes ménages ont été principalement conçues.*
Dès lors qu'on les utilise aussi pour regarder des volumes : nombre de déplacements, flux… il devient nécessaire de contrôler les intervalles de confiance des indicateurs produits avant de les interpréter. Ce qui est fait ci-dessous, et qui le sera de manière plus généralisée dans le dernier volet détaillant les flux.

Les intervalles de confiance permettent de déterminer, autour de la valeur médiane affichée, les fourchettes à l'intérieur desquelles se situent les données présentées.
Les évolutions sont significatives lorsque ces intervalles sont disjoints, ou au moins, dans une certaine mesure, lorsque la part de recouvrement met en évidence la médiane en dehors (ou presque) de l'intervalle de confiance autour de la donnée analysée.

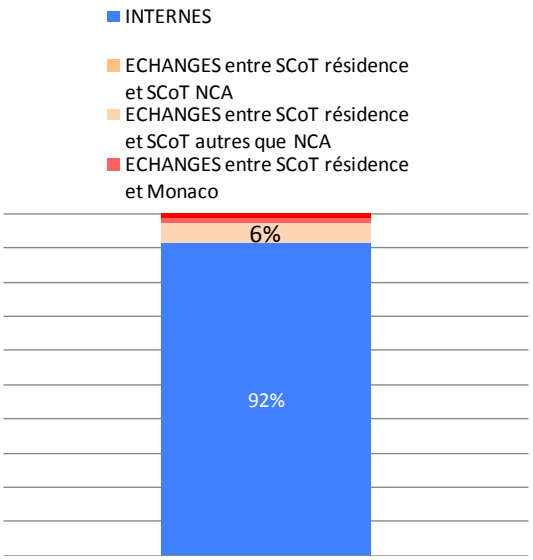
Par exemple, ci-contre, l'évolution est significative malgré l'intervalle de confiance.

Intervalles de confiance
Volume global des déplacements habitants du SCoT-EMD NCA



Les habitants du SCoT NCA se déplacent quasi exclusivement en interne de leur SCoT

Déplacements internes et d'échange des habitants* de 5 ans et plus du SCoT NCA en 2009



Le fort taux de déplacements internes traduit d'abord l'importance de la ville de Nice, et son poids en matière d'emplois d'une part et d'autre part d'offre de services et, de manière plus large, d'aménités urbaines pour ses habitants.

Cette présence rend moins nécessaire de « sortir » du territoire.

En effet, la population *(de 5 ans et plus)* de la ville de Nice représente 64% de celle de l'ensemble de Nice-Côte-d'Azur.

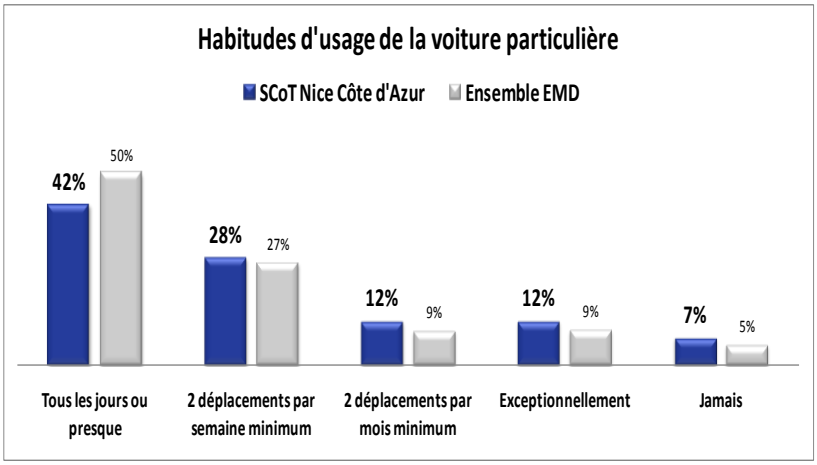
A une moindre échelle, la présence des autres villes du littoral limite aussi les besoins de déplacements échanges pour leurs habitants

Il ne faut cependant pas oublier que l'enquête recense les déplacements de semaine hors période de vacances scolaires, et qu'il s'agit donc de la mesure des programmes d'activités « ordinaires » des habitants du territoire.

**Cette répartition présente les déplacements des habitants du SCoT en lien avec leur SCoT : ne sont donc pas intégrés les déplacements qu'ils réalisent entièrement en dehors du SCoT, soit 2% de l'ensemble des déplacements (≈ 27 000).*

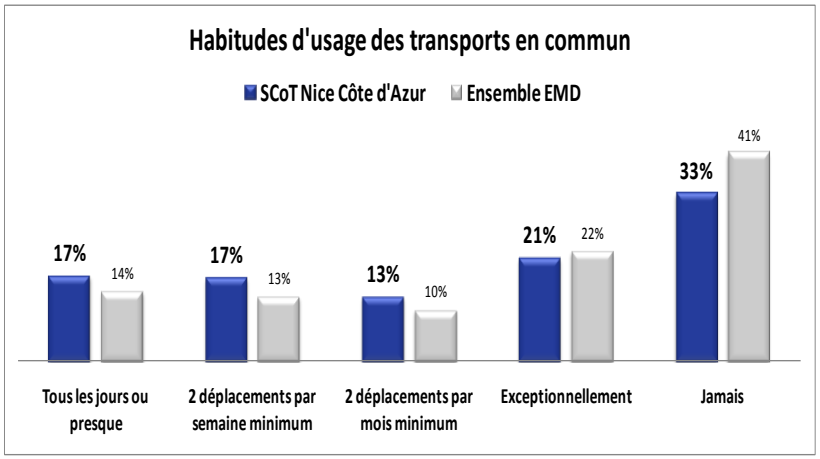
Un usage plutôt fréquent des TC, et moins qu'ailleurs de la voiture

La voiture est moins souvent d'un usage quotidien dans NCA que dans l'ensemble du territoire enquêté en face-à-face, avec seulement deux habitants sur cinq *(42%)* qui déclarent l'utiliser tous les jours ou presque, et presque un sur cinq *(19%)* qui ne l'utilise qu'exceptionnellement ou jamais.

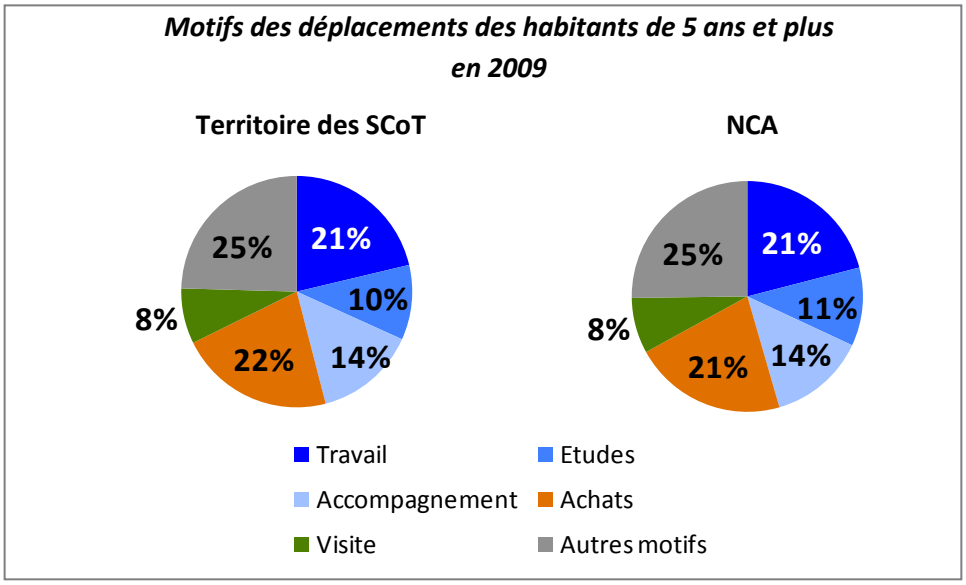


Par contre, les habitants de NCA sont plus nombreux à utiliser régulièrement les TC :

- ✓ Plus d'un sur trois *(34%)* les utilise très régulièrement, et
- ✓ Seul un tiers d'entre eux *(33%)* déclare ne les utiliser jamais.

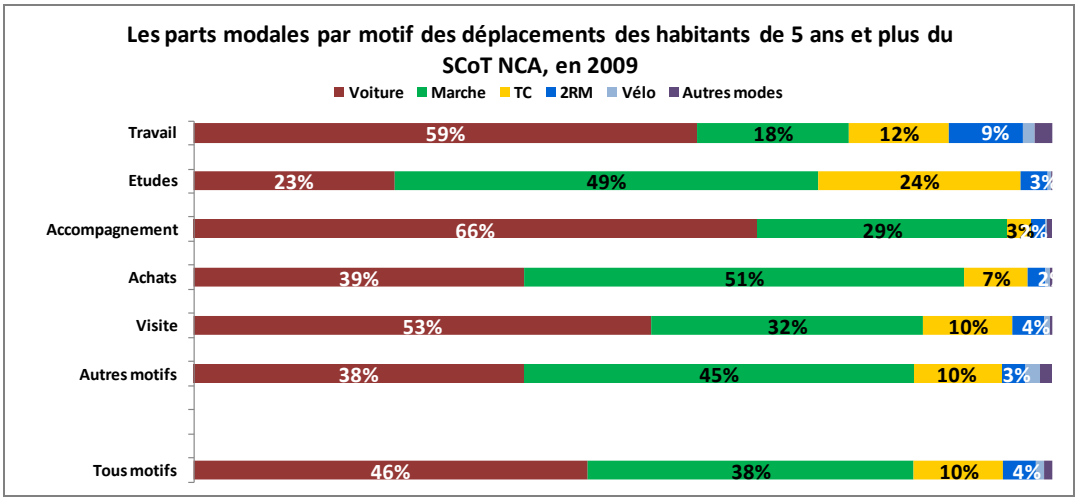


Des motifs de déplacements similaires à la moyenne sur le territoire des SCoT



Le travail pèse donc autant que les achats, bien que l'enquête ne porte que sur les déplacements de semaine, et l'ensemble des motifs contraints, travail, étude et accompagnement, motive moins de la moitié des déplacements.

La voiture est le mode principal pour travail et accompagnement mais les modes alternatifs sont plus utilisés pour études et achats



La voiture est le principal mode utilisé par les habitants du SCoT de Nice-Côte-d'Azur pour leur travail, lorsqu'ils accompagnent une autre personne, ou qu'ils rendent visite (plus d'un déplacement sur deux).

A l'inverse, la marche est le mode le plus pratiqué par les habitants de NCA pour les achats et les études (environ un déplacement sur deux).

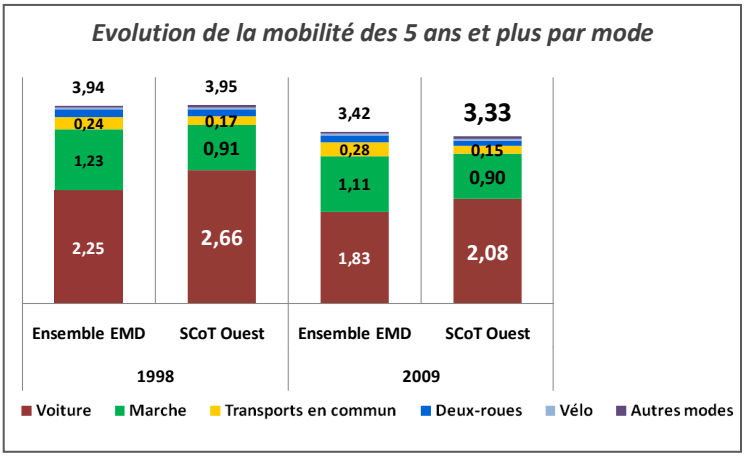
Les TC sont assez fortement empruntés pour se rendre sur un lieu d'études (un déplacement sur quatre), mais ont aussi un usage notable pour le travail.

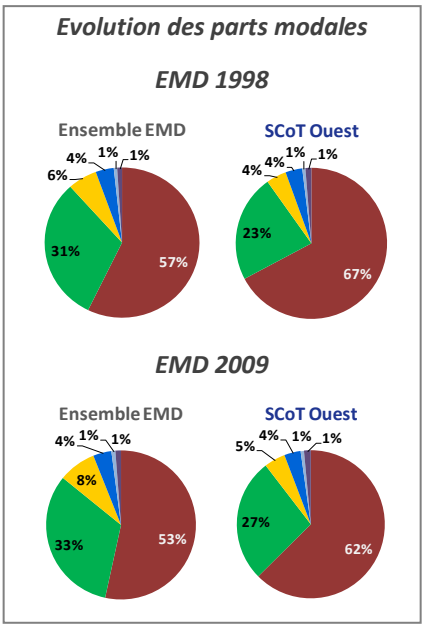
Le choix de se déplacer avec un deux-roues motorisés est principalement fait pour des déplacements pour le travail.

XIII.2. HABITANTS DU SCOT OUEST

Une baisse marquée de la mobilité globale

La mobilité globale des habitants du SCoT Ouest a baissé plus que dans l'ensemble du territoire des SCoT, du fait d'une baisse très forte de la mobilité en voiture, même si celle-ci reste un peu plus élevée que dans l'ensemble du territoire.





Une mobilité en voiture encore majoritaire, malgré une diminution très importante

Les habitants du SCoT Ouest effectuent quotidiennement un peu plus de 2 déplacements en voiture particulière *(conducteur ou passager)* : soit un peu moins des deux-tiers *(62%)* de leurs déplacements alors que sur l'ensemble du territoire EMD, cette part de l'utilisation de la voiture n'est que de 53%.

La marche à pied, plutôt moins importante que dans le reste du département mais en progression, est utilisée en moyenne pour un peu moins d'un déplacement par jour et par personne, soit un peu plus d'un quart des déplacements *(27%)* contre un tiers sur l'ensemble de l'EMD.

Le transport en commun représente 5% de la mobilité des habitants, soit moins que pour l'ensemble des habitants de l'EMD *(8%)*.

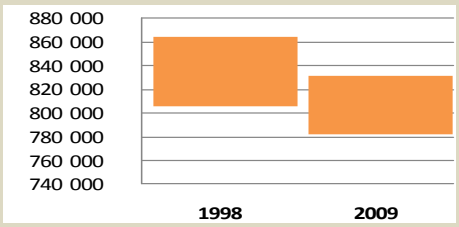
Un nombre de déplacements qui baisse comme dans l'ensemble du territoire des SCoT

La baisse de la mobilité est, sur ce territoire, en partie compensée par une hausse de la population relativement importante *(+15% contre 11% en moyenne)*. De ce fait, le nombre de déplacements réalisés par ses habitants ne baisse que très légèrement, -3%, à peu près comme le volume global du territoire des SCoT.

Déplacements TOUS MODES :	**1998**	**2009**	*Evolution*
des habitants du ***SCoT-Ouest***	835 000	**807 000**	*-3%*
des habitants du territoire des SCoT (EMD face-à-face)	3 575 000	**3 438 000**	*-4%*
Habitants du SCoT-Ouest *(population de 5 ans et plus)*	210 200	**242 600**	*+15%*

Le territoire du SCoT Ouest a été étendu au Nord par rapport à celui enquêté en 1998, néanmoins cela joue peu sur les volumes globaux.

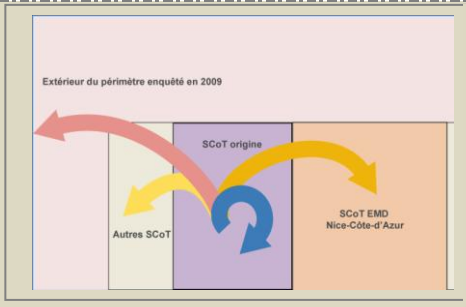
Intervalles de confiance - Volume global des déplacements des habitants du SCoT Ouest



Des évolutions moins nettes, mais encore significatives

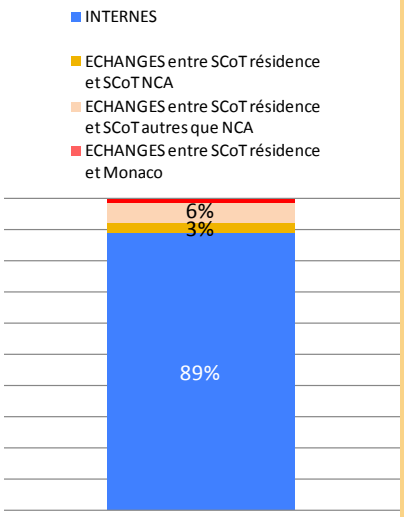
Les habitants du SCoT Ouest se déplacent surtout en interne à leur SCoT

Là encore, la forte importance des déplacements internes des habitants de ce SCoT traduit la présence de deux villes sur le territoire, Cannes et Grasse, permettant d'offrir emplois, services et équipements aux habitants.



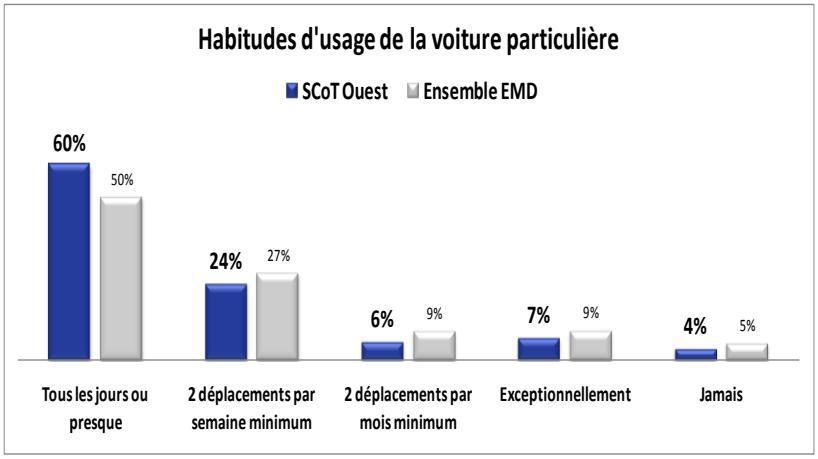
La répartition présente les déplacements des habitants du SCoT en lien avec leur SCoT : ne sont donc pas intégrés ceux qu'ils réalisent en dehors de celui-ci, soit 3% de l'ensemble des déplacements (≈ 20 000)

Déplacements internes et d'échange des habitants de 5 ans et plus du SCoT Ouest en 2009

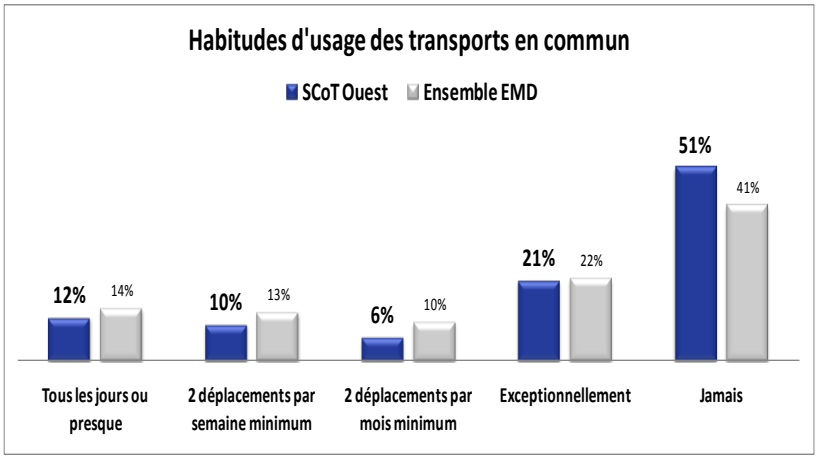


Des habitants très fortement automobilistes

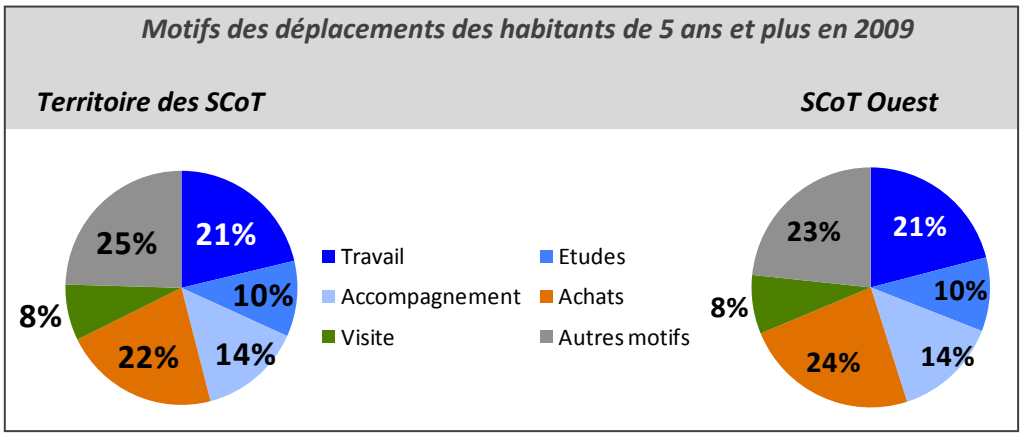
La voiture est cependant d'un usage très fréquent avec plus de huit habitants sur dix *(84%)* qui l'utilisent très régulièrement ; et à peine plus de un sur dix *(11%)* qui déclare ne l'utiliser qu'exceptionnellement ou jamais.



Assez logiquement, les habitués des transports collectifs sont assez peu nombreux sur ce territoire : un peu plus de deux sur cinq *(22%)* l'utilisent régulièrement et plus de la moitié ne l'utilise jamais.

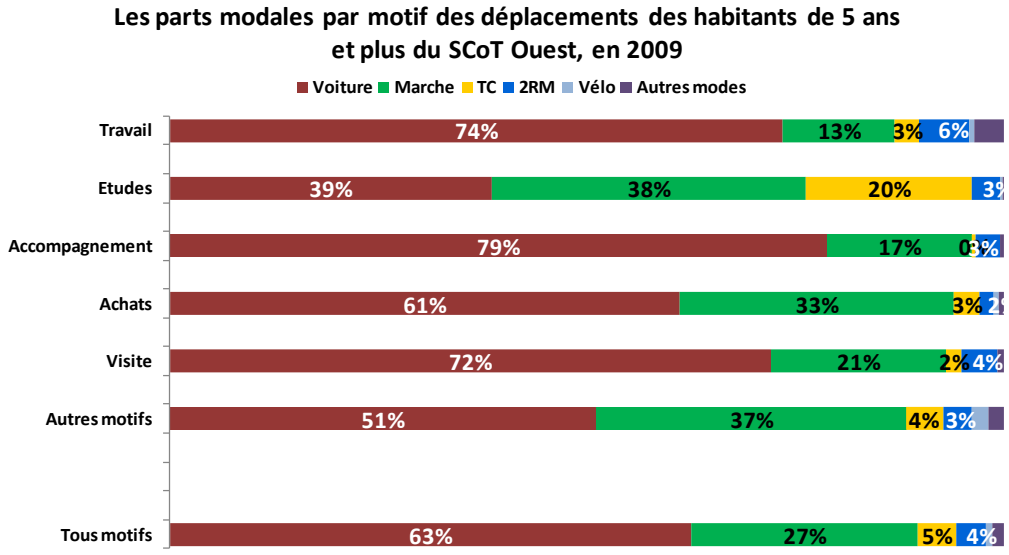


Un peu plus de déplacements pour les achats qu'en moyenne sur le territoire des SCoT



Les habitants du SCoT-Ouest Alpes-Maritimes se déplacent dans l'ensemble pour des raisons similaires à la moyenne, cependant les achats ont une place un peu plus importante que pour l'ensemble des habitants du territoire des SCoT.

Un poids majoritaire de la voiture pour tous les motifs sauf pour les études où la marche et les TC sont fortement pratiqués



La voiture est le mode principal pour tous les motifs, sauf études. Elle est utilisée dans trois déplacements sur quatre, pour le travail *(74%)*, l'accompagnement *(79%)*, et presqu'autant pour les visites *(72%)*.

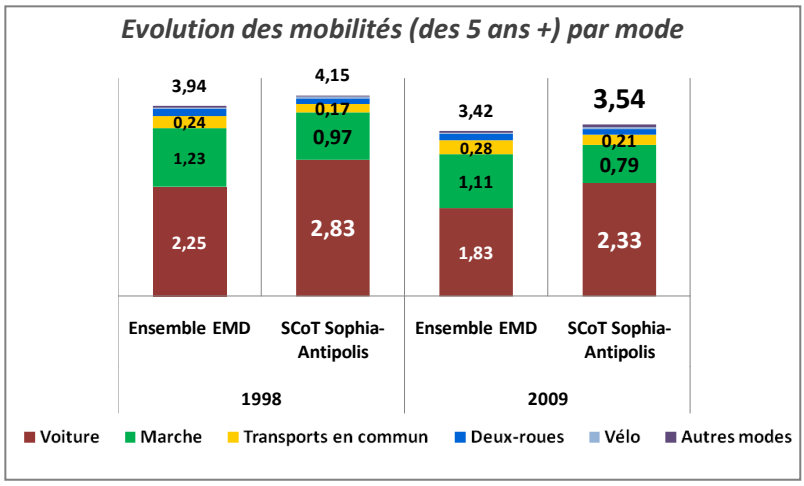
Les transports collectifs sont faiblement empruntés, sauf pour se rendre sur un lieu d'études.

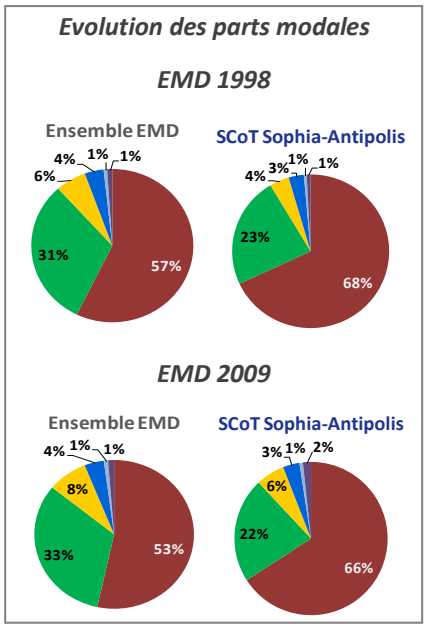
La marche faiblement pratiquée pour le travail, représente de un déplacement sur cinq *(20%)* à plus de un sur trois *(33%)* pour les visites, les achats, et les études. Elle tient donc une place équivalente à celle de la voiture pour ce motif.

XIII.3. HABITANTS DU SCOT DE SOPHIA-ANTIPOLIS

Une baisse très forte de la mobilité

La mobilité globale des habitants de la CASA baisse fortement, de 15%, et comme pour le SCoT-Ouest, elle baisse un peu plus que pour l'ensemble des habitants enquêtés en face-à-face dans le territoire des SCoT.





Une mobilité en voiture encore dominante, assurant 2 déplacements sur 3

Cependant, les habitants du SCoT de Sophia-Antipolis sont plus mobiles que la moyenne, surtout **en voiture** : quotidiennement plus de deux déplacements en voiture particulière *(2,33)*, soit un demi-déplacement en plus par jour et par habitant que sur l'ensemble du territoire enquêté.

La marche à pied se trouve ainsi « écrasée », même si sa part modale a peu évolué : pour un déplacement effectué à pied, trois le sont en voiture.

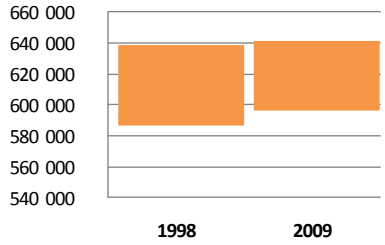
Le transport en commun, malgré une progression, reste d'un faible usage sur ce territoire : 6% de la mobilité des habitants, soit moins que sur l'ensemble du littoral et moyen pays enquêté en face-à-face.

Un nombre de déplacements globalement stable

La forte baisse de la mobilité est compensée par une très forte hausse de la population. De ce fait le volume des déplacements réalisés par les habitants de la CASA reste globalement stable.

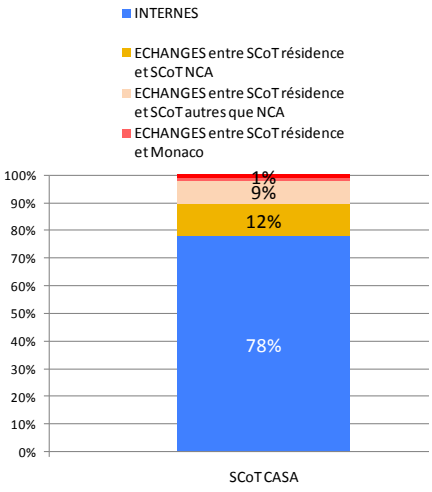
Déplacements TOUS MODES	**1998**	**2009**	*Evolution*
des habitants de la CASA	613 000	**619 000**	*Peu significatif, quasi stable*
des habitants du territoire des SCoT *(EMD face-à-face)*	3 575 000	**3 438 000**	*-4%*
Habitants EMD de la CASA *(population de 5 ans et plus)*	146 600	**174 700**	*+19%*

Intervalles de confiance - Volume global des déplacements des habitants du SCoT CASA



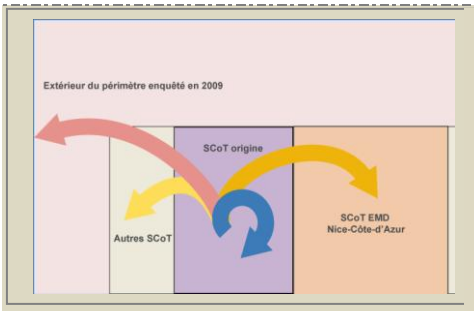
Des déplacements notables vers les SCoT voisins, malgré une forte part en interne

Déplacements internes et d'échange des habitants de 5 ans et plus du SCoT de la CASA en 2009



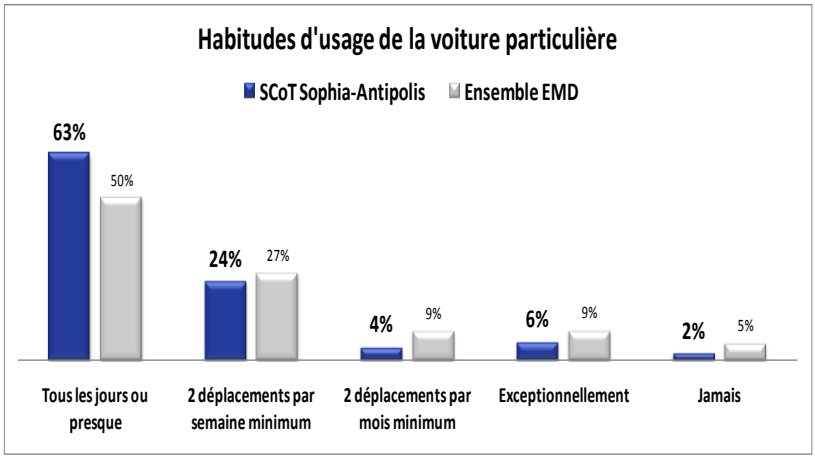
Avec plus de trois déplacements sur quatre *(78%)* internes, les habitants de la CASA ont aussi un fonctionnement interne relativement important. Néanmoins, ils vont aussi de manière notable dans les deux SCoT voisins, avec une attraction un peu plus forte de NCA.

Les 9% de déplacements vers les autres SCoT concernent presqu'uniquement le SCoT Ouest.



La répartition présente les déplacements des habitants du SCoT en lien avec leur SCoT : ne sont donc pas intégrés ceux qu'ils réalisent en dehors de celui-ci, soit 6% de l'ensemble des déplacements (≈ 36 000)

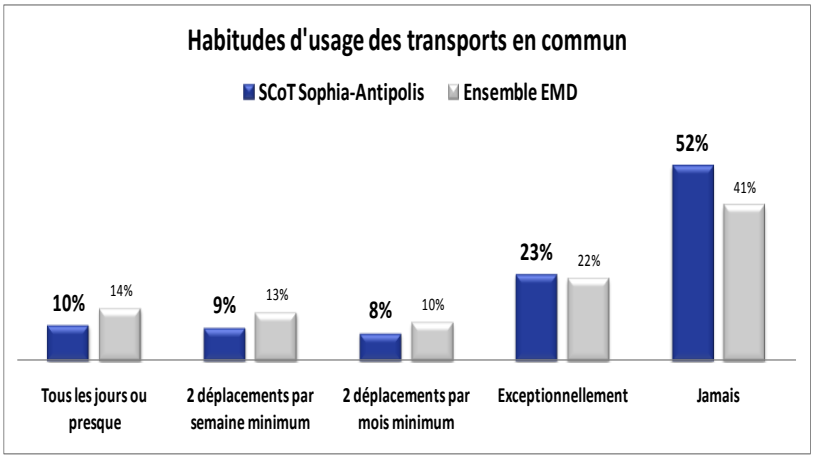
Habiter la CASA signifie utiliser très régulièrement la voiture



En cohérence avec le niveau de mobilité automobile, les habitudes d'usage de l'automobile sont fortement ancrées avec presque deux habitants sur trois *(63%)* qui déclarent utiliser la voiture tous les jours ou presque, et quasiment neuf sur dix *(89%)* qui l'utilisent très régulièrement.

Ce sont moins d'un habitant sur dix *(7%)* qui ne l'utilise qu'exceptionnellement ou jamais. Il est rappelé que les habitudes d'usage de la voiture, présentées ici, prennent en compte aussi bien le conducteur que le passager. Par exemple, les enfants accompagnés tous les jours en voiture sont donc comptabilisés comme des habitués quotidiens de l'automobile.

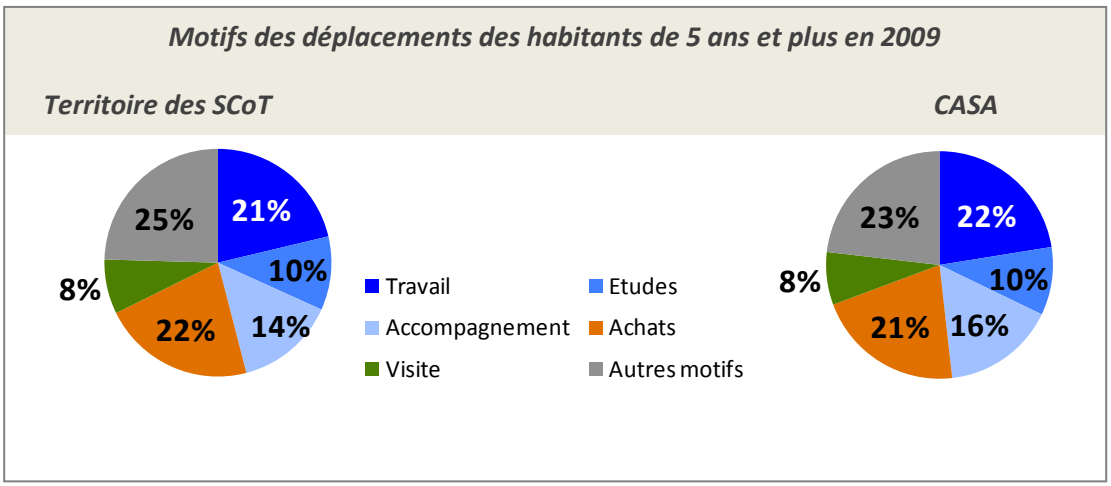
Les usagers réguliers du transport collectif sont peu nombreux parmi les habitants de la CASA



A l'inverse du constat pour l'automobile, pour les trois quarts des habitants *(75%)*, l'usage du transport collectif est exceptionnel, voire exclu.

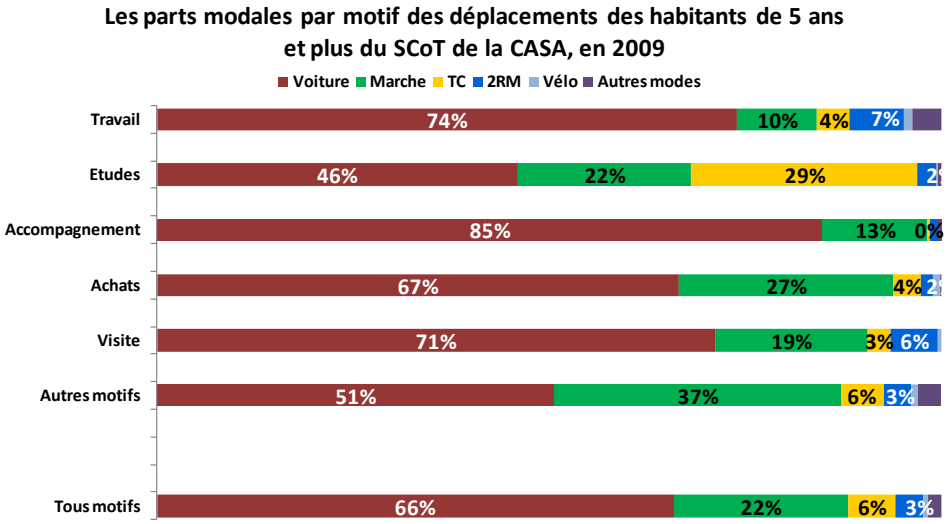
Néanmoins un habitant sur dix l'utilise tous les jours ou presque.

Un peu plus de déplacements pour le travail et l'accompagnement qu'en moyenne sur le territoire des SCoT



Les habitants du SCoT de la CASA se déplacent un peu plus pour leur travail et pour accompagner quelqu'un, que la moyenne des habitants du territoire des SCoT. Les actifs sont légèrement plus nombreux au sein des habitants de la CASA que sur l'ensemble du territoire des SCoT *(2points de plus, avec 41%)*.

Un poids majoritaire de la voiture pour tous les motifs, et un fort usage des TC pour les études



La voiture est le mode principalement utilisé pour tous les motifs. D'un usage quasi exclusif pour accompagner une autre personne, elle est choisie dans trois déplacements sur quatre pour le travail, et les visites.

Néanmoins, pour les études, les déplacements alternatifs ont un poids supérieur à celui de la voiture : ils représentent 51% des déplacements, avec une très forte part des TC (30% des déplacements pour les études).

Pour les autres motifs, les TC sont faiblement empruntés, et la marche surtout pratiquée pour les achats.

XIII.4. HABITANTS DE LA CARF

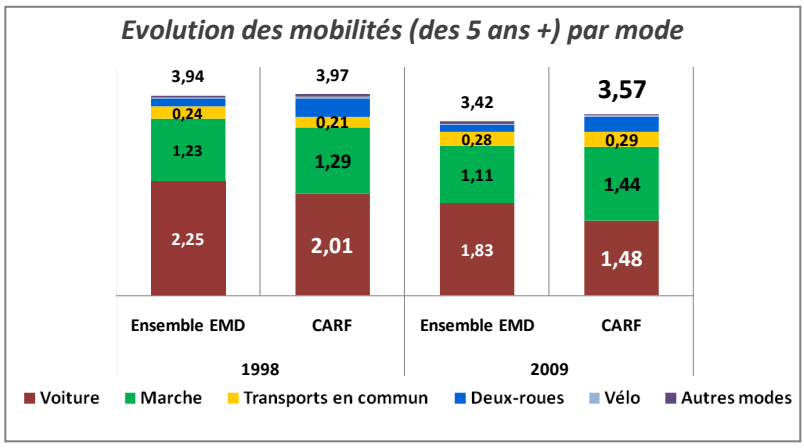
Des habitants qui marchent de plus en plus

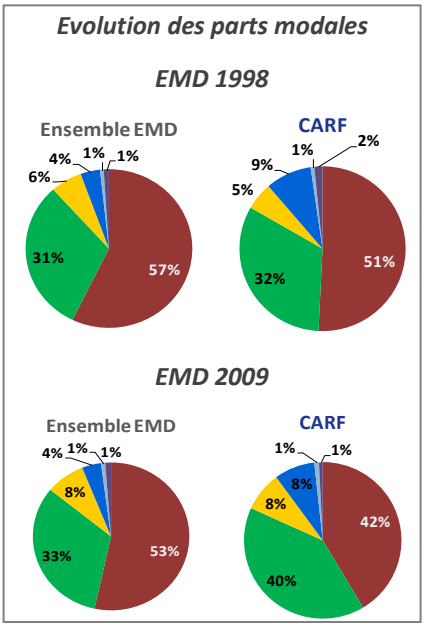
La mobilité des habitants de la CARF baisse, mais un peu moins que celle de l'ensemble du territoire, mais leur mobilité en voiture à l'inverse baisse un peu plus.

C'est la mobilité à pied qui en bénéficie, en augmentant entre les deux enquêtes.

Les trois mouvements se traduisent par une évolution nette des parts modales, et désormais la marche fait quasiment jeu égal avec la voiture dans le choix entre les modes, alors que la voiture assurait encore la moitié des déplacements des habitants de la CARF en 1998.

La mobilité en transport collectif a légèrement augmenté, comme sa part modale.

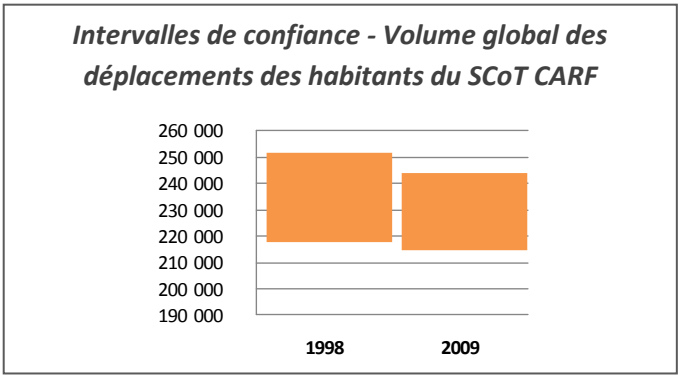




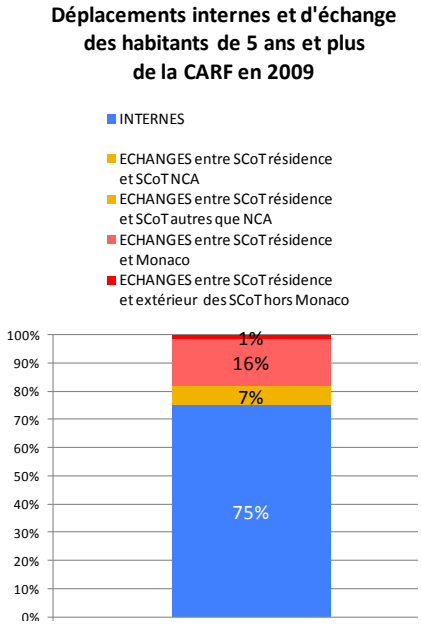
Un nombre de déplacements plutôt stable

La baisse de la mobilité, bien que plus faible qu'ailleurs, est aussi compensée par une baisse de la population plus faible que sur l'ensemble du territoire des SCoT. Il en résulte une relative stabilité des déplacements des habitants de la CARF.

Déplacements TOUS MODES	1998	**2009**	Evolution
des habitants de la CARF *(population de 5 ans et plus)*	235 000	**230 000**	*Peu significatif, quasi stable*
des habitants du territoire des SCoT *(EMD face-à-face)*	3 575 000	**3 438 000**	-4%
Habitants EMD de la CARF *(population de 5 ans et plus)*	59 000	**64 300**	+9%

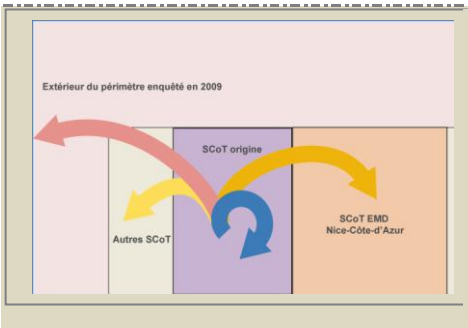


Un fonctionnement interne réel, mais de très forts liens avec Monaco



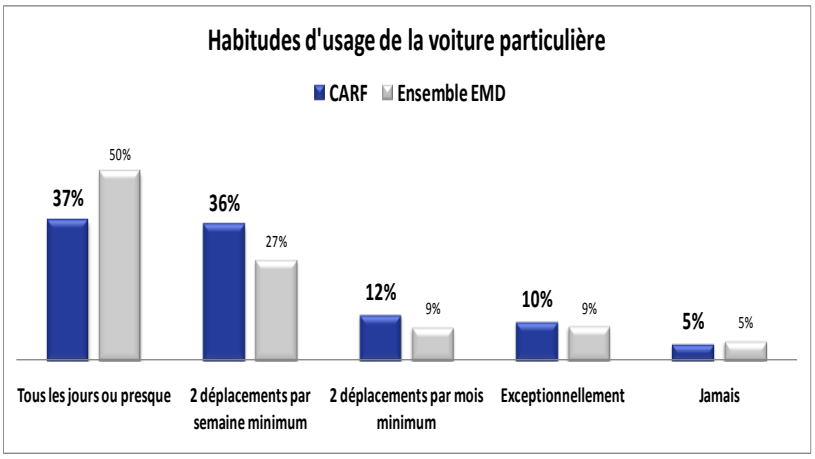
Les habitants de la CARF réalisent leurs déplacements trois fois sur quatre en interne, mais lorsqu'ils sortent c'est deux fois sur trois pour aller à Monaco, leurs autres sorties se font en échange avec NCA.

On mesure là l'effet de proximité et la fréquentation du territoire de Monaco comme un espace local : l'Italie, l'autre voisin n'attire que 1% des déplacements des habitants



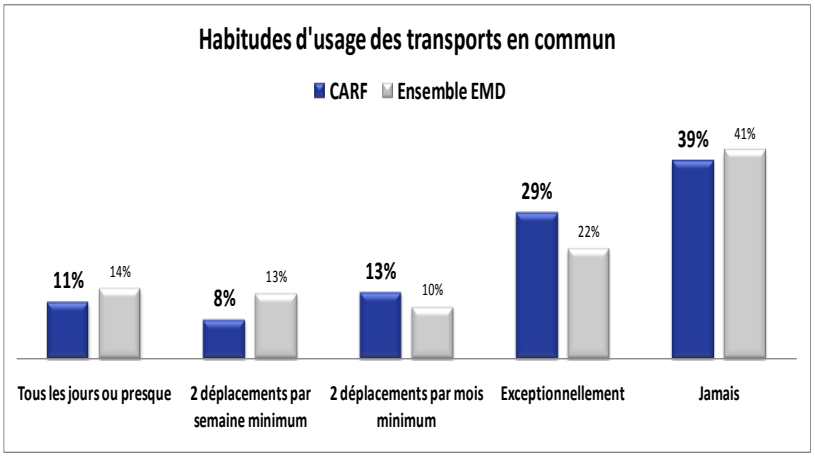
La répartition présente les déplacements des habitants du SCoT en lien avec leur SCoT : ne sont donc pas intégrés ceux qu'ils réalisent en dehors de celui-ci, soit 4% de l'ensemble des déplacements (< 10 000)

Un usage régulier mais moins fréquent de la voiture



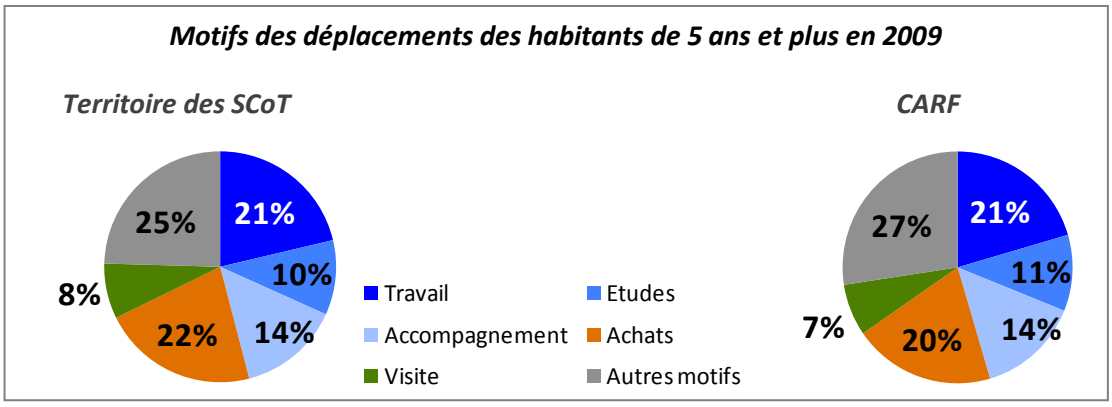
Un usage de la voiture bien moins fréquent que dans l'ensemble du territoire d'enquête.
En effet si ceux qui l'utilisent régulièrement sont à peine moins nombreux *(73% contre 77%)*, et ils sont seulement un peu plus d'un tiers *(37%)* à l'utiliser tous les jours ou presque.

Pour autant un usage pas très fréquent des transports collectifs



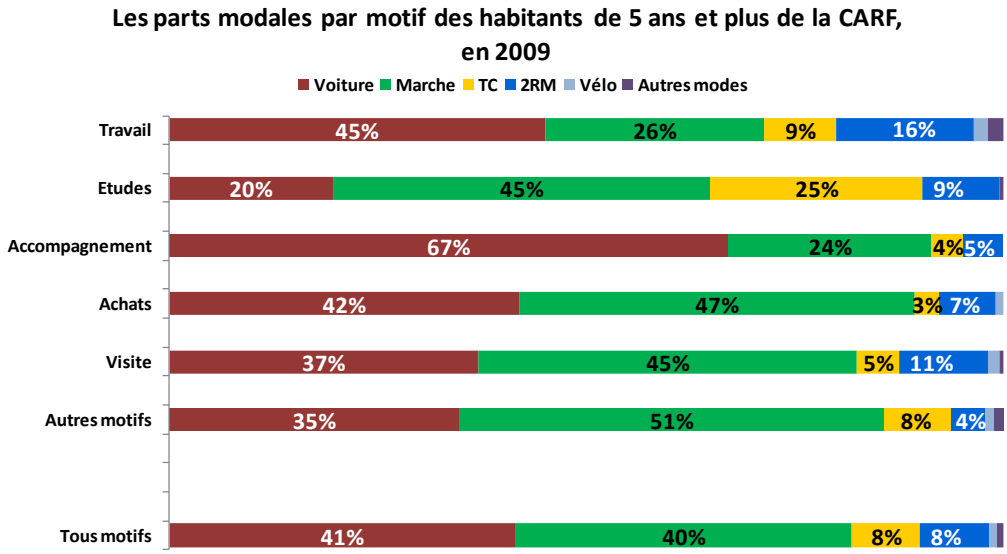
Ces résultats ne sont contradictoires qu'en apparence : en effet, c'est bien l'importance de la marche à pied des habitants de la CARF qui explique ces habitudes, moins fortes qu'ailleurs, d'utilisation des deux modes motorisés principaux.

Moins de déplacements pour les achats qu'en moyenne sur le territoire des SCoT



Les habitants de la CARF se déplacent un peu moins pour leurs achats que la moyenne des habitants du territoire des SCoT.

Un poids important de la marche pour tous les motifs



La voiture n'est principalement utilisée que pour le travail ou pour accompagner une autre personne.

La marche a un poids important pour tous les motifs : pratiquée principalement pour se rendre sur un lieu d'études *(45%),* pour les achats, quasiment un déplacement sur deux *(47%)*, et pour les visites *(45%),* elle est cependant encore pratiquée pour un déplacement sur quatre pour le travail et pour accompagner quelqu'un.

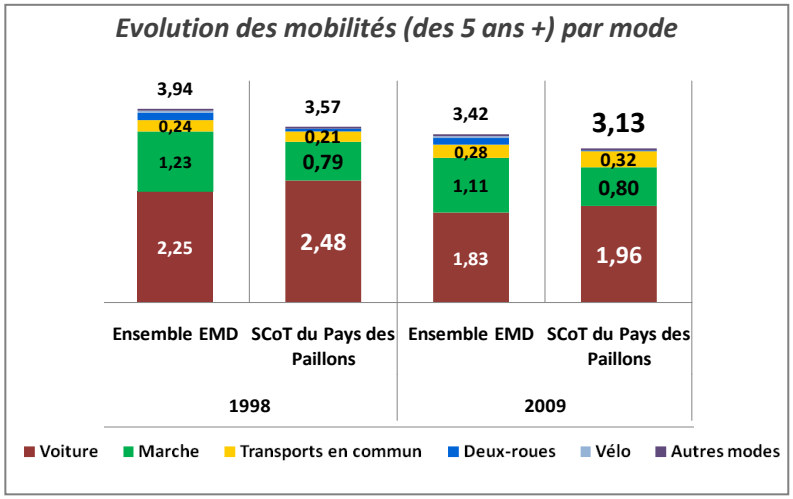
Les transports collectifs sont fortement empruntés pour se rendre sur un lieu d'études et ont un poids non négligeable pour le travail (9%).

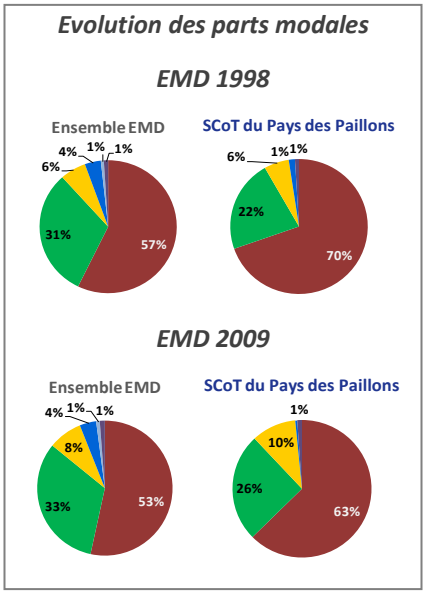
Les deux-roues motorisés plus fortement utilisés que dans les autres SCoT, sont principalement choisis par les actifs pour leur travail, l'importance des échanges avec Monaco, pour lesquels le deux-roues motorisé est très utilisé *(cf. enquête cordon)* explique la place de ce mode sur ce territoire.

XIII.5. HABITANT DU SCOT DU PAYS DES PAILLONS

Une mobilité toujours un peu plus faible

Une mobilité globale toujours plus faible que la moyenne, mais qui a un peu moins baissé.





Une part modale de la voiture importante, bien qu'en nette baisse

La voiture reste le mode principal de déplacement des habitants du Pays des Paillons, bien que son usage ait fortement diminué entre 1998 et 2009.

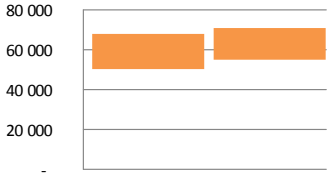
La mobilité en transport collectif ayant légèrement augmenté, un faible report modal a vraisemblablement eu lieu, elle reste cependant faible. Il faut noter que la part modale des transports collectifs est au même niveau que celle des habitants de Nice Côte d'Azur.

La marche à pied reste cependant pratiquée, un déplacement sur 4 se fait à pied, même si elle est parmi les plus basses des territoires de SCoT, le Pays des Paillons étant le seul SCoT sans ville importante.

Une évolution non significative des déplacements, malgré une hausse forte de la population

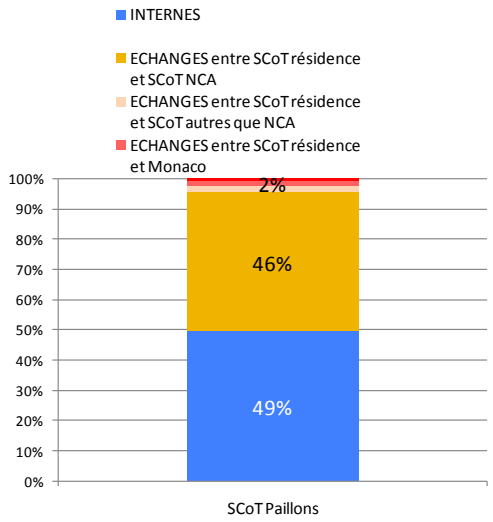
Déplacements TOUS MODES	1998	**2009**	*Evolution*
des habitants des Paillons	59 000	**63 000**	*Non significatif*
des habitants des SCoT	3 575 000	**4 338 000**	*-4%*
Habitants EMD des Paillons *(population de 5 ans et plus)*	16 900	**20 200**	*+20%*

Intervalles de confiance des déplacements des habitants du Pays des Paillons



Les habitants du Pays des Paillons se déplacent autant en interne qu'en échange avec NCA

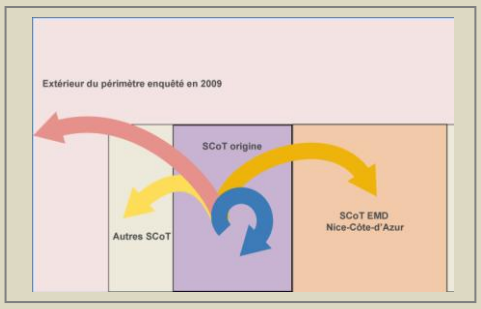
Déplacements internes et d'échange des habitants de 5 ans et plus du SCoT du Pays des Paillons en 2009



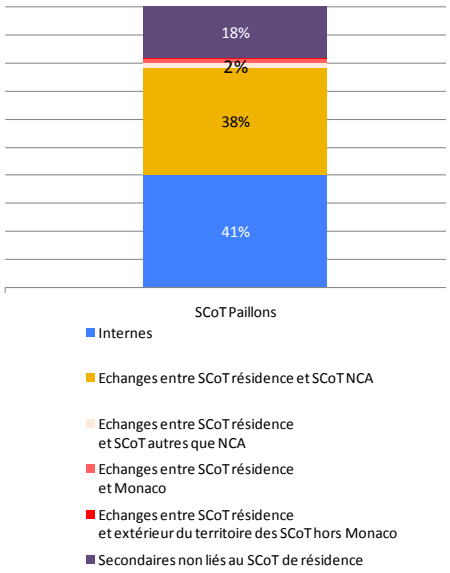
Les habitants des Paillons se déplacent quasiment autant dans leur Pays, que vers le grand voisin, NCA, et de fait, surtout vers sa ville centre.

Sur ce plan, ils diffèrent très profondément des habitants des autres SCoT. Cela s'explique facilement dans la mesure où, non seulement le Pays ne comprend pas de ville importante pour polariser ses activités, mais même le centre commercial le plus proche est dans le territoire du SCoT voisin, à La Trinité.

** comme pour les autres SCoT, le premier schéma de répartition des déplacements des habitants du Pays des Paillons présente la répartition de leurs déplacements en lien avec leur SCoT de résidence.*

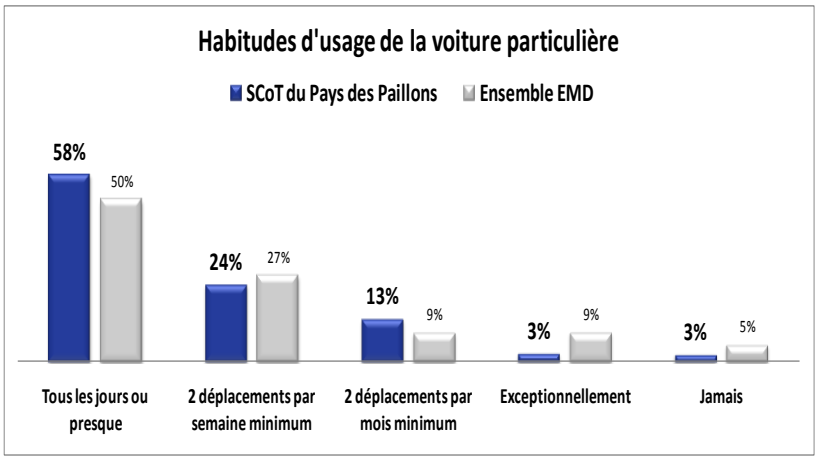


Ensemble des déplacements : internes, échanges et externes



Ce lien fort avec son voisin implique que, contrairement aux autres territoires de SCoT, ne pas regarder les déplacements réalisés sans lien direct au SCoT de résidence conduit à négliger un nombre important de déplacement, la répartition globale est donc également présentée, ci-dessous.

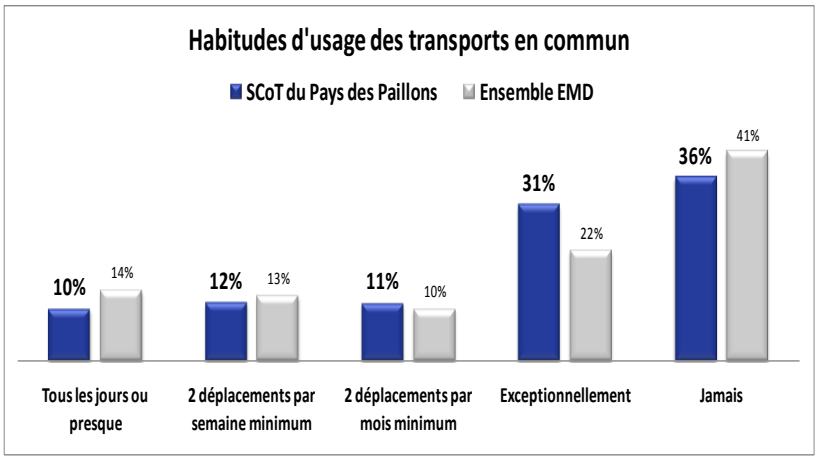
Un usage très habituel de la voiture



Une part importante de la population des Paillons utilise très régulièrement la voiture, même s'ils restent un peu moins nombreux que dans l'ouest des Alpes-Maritimes.

C'est aussi le SCoT qui abrite la plus importante part d'actifs *(43%, contre 39% en moyenne)* et la plus faible part de retraités *(22% contre 31%)*

Mais plus d'un habitant sur cinq utilise régulièrement les TC

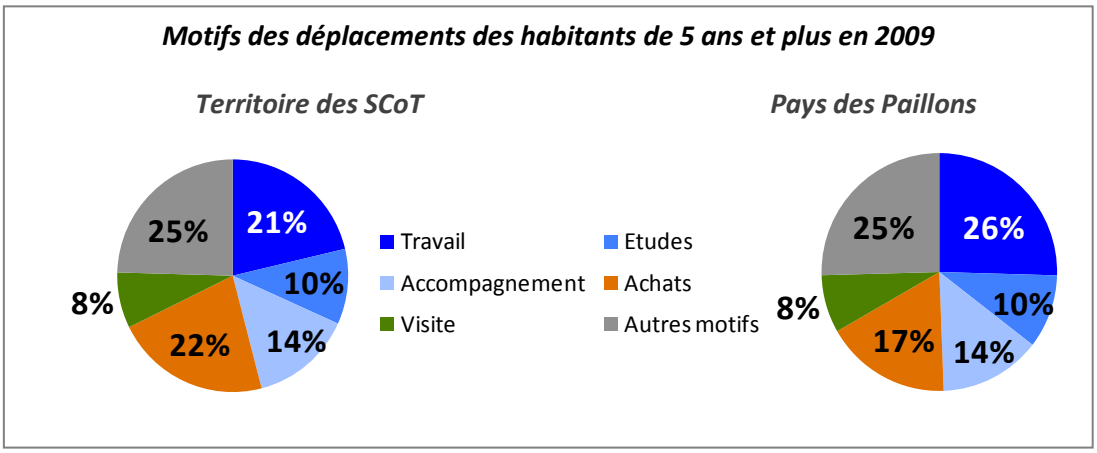


Malgré ce fort usage de la voiture, plus d'un habitant sur cinq *(22%)* utilise régulièrement le transport collectif.

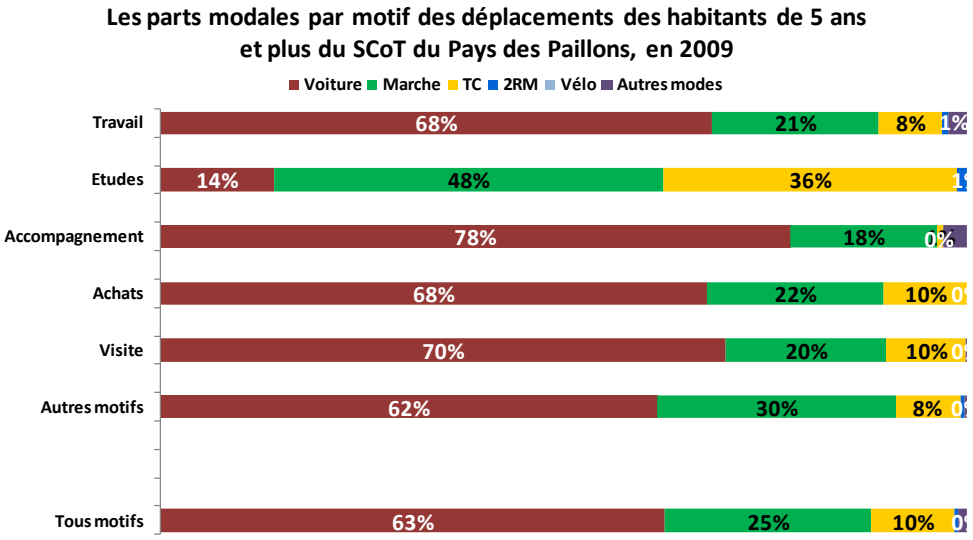
Mais les deux tiers d'entre eux *(67%)* ne l'utilisent qu'exceptionnellement ou jamais.

Plus de déplacements pour le travail, moins pour les achats qu'en moyenne sur le territoire des SCoT

Les habitants du SCoT du Pays des Paillons se déplacent nettement plus pour le travail, et nettement moins pour les achats que la moyenne des habitants du territoire des SCoT.



Un poids dominant de la voiture sauf pour les études pour lesquelles c'est la marche ou les TC



La voiture est principalement utilisée pour tous les motifs sauf les études où elle a un poids très faible (14%).

Ce très faible poids pour les études recouvre deux réalités : la part de la voiture représente 42% des déplacements pour se rendre à une université ou une grande école, alors que ceux pour se rendre à une école (de la maternelle au lycée) seulement 13%, valeur la plus faible de tous les SCoT. Il est à noter qu'il n'y a pas d'université ou écoles supérieures dans ce SCoT.

La marche est très fortement pratiquée pour les études, avec quasiment un déplacement sur deux *(48%)*. Pour les autres motifs, la marche représente environ 20% des déplacements.

Les TC sont très empruntés pour se rendre sur un lieu d'études. Ils sont nettement moins utilisés pour les autres motifs, avec des parts cependant non négligeables d'environ 10%.

XIV. CARTOGRAPHIE DES MOBILITES

Le caractère synthétique de l'indicateur mobilité rend parfois sa compréhension difficile. C'est pourquoi, en complément de la présentation analytique des chapitres précédents, avec le détail des mobilités par SCoT, elle est présentée ici en visualisant deux analyses :

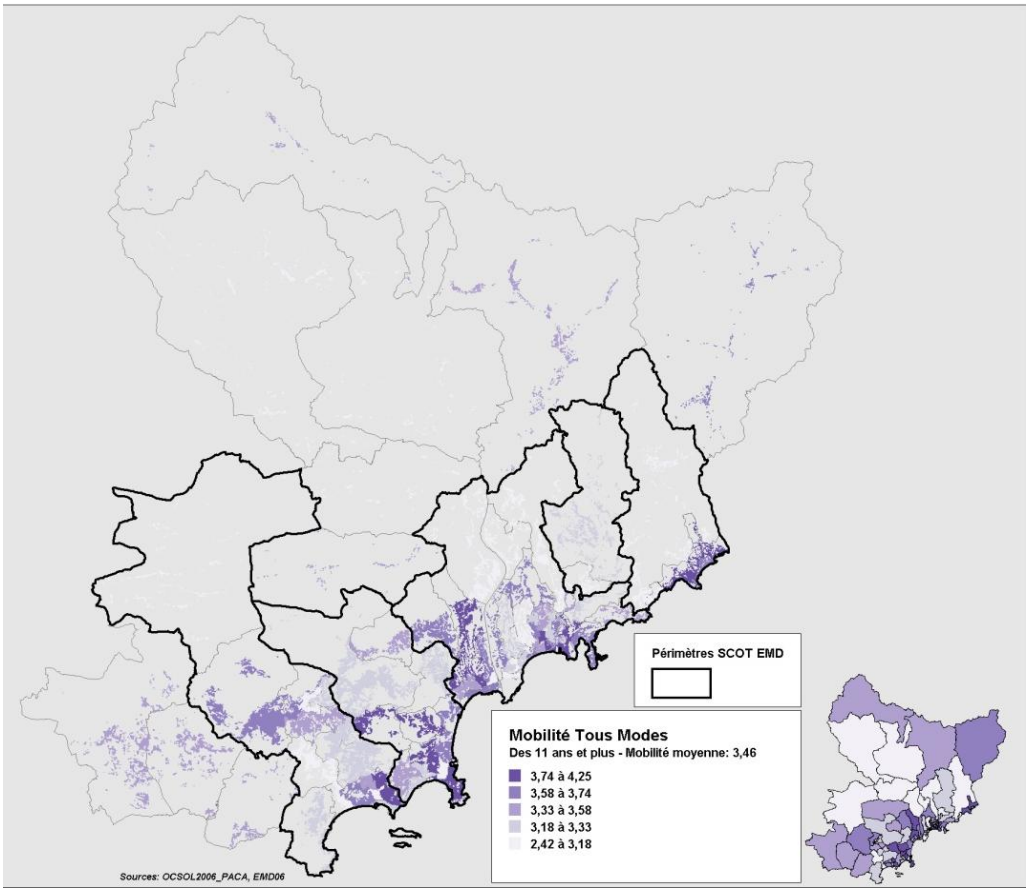
- ✓ La mobilité est-elle plus ou moins importante, ou similaire à la moyenne, et pour cela, les secteurs de l'enquête ont été répartis en 5 classes de mobilité croissante ;
- ✓ La représentation cartographique tendant à donner une importance visuelle très grande à des territoires vastes mais peu peuplés, cette même information a été donnée dans la légende sur l'ensemble des secteurs de tirage, mais développée sur la carte sur leur seule partie urbanisée *(par de l'habitat, des activités économiques ou des équipements).*

Les périmètres de SCoT ont été surimposés pour favoriser le repérage, mais l'intérêt de la présentation plus fine en secteurs de tirage, est bien de repérer au sein des territoires institutionnels, les différences de mobilité. Il est notamment intéressant de repérer qu'on retrouve pour partie le dessin des villes, et donc des densités urbaines, mettant en évidence le lien entre modes d'urbanisation et déplacements, qui pourra être approfondi dans un zoom thématique.

Cette même analyse a été réalisée pour la mobilité tous modes, en modes motorisés individuels (voiture particulière ou deux-roues motorisés) et en modes alternatifs à ceux-ci (à pied, en vélo ou en transport collectif).

Une mobilité plus importante en territoire plus urbain

Mobilités TOUS MODES (des 11 ans et +)

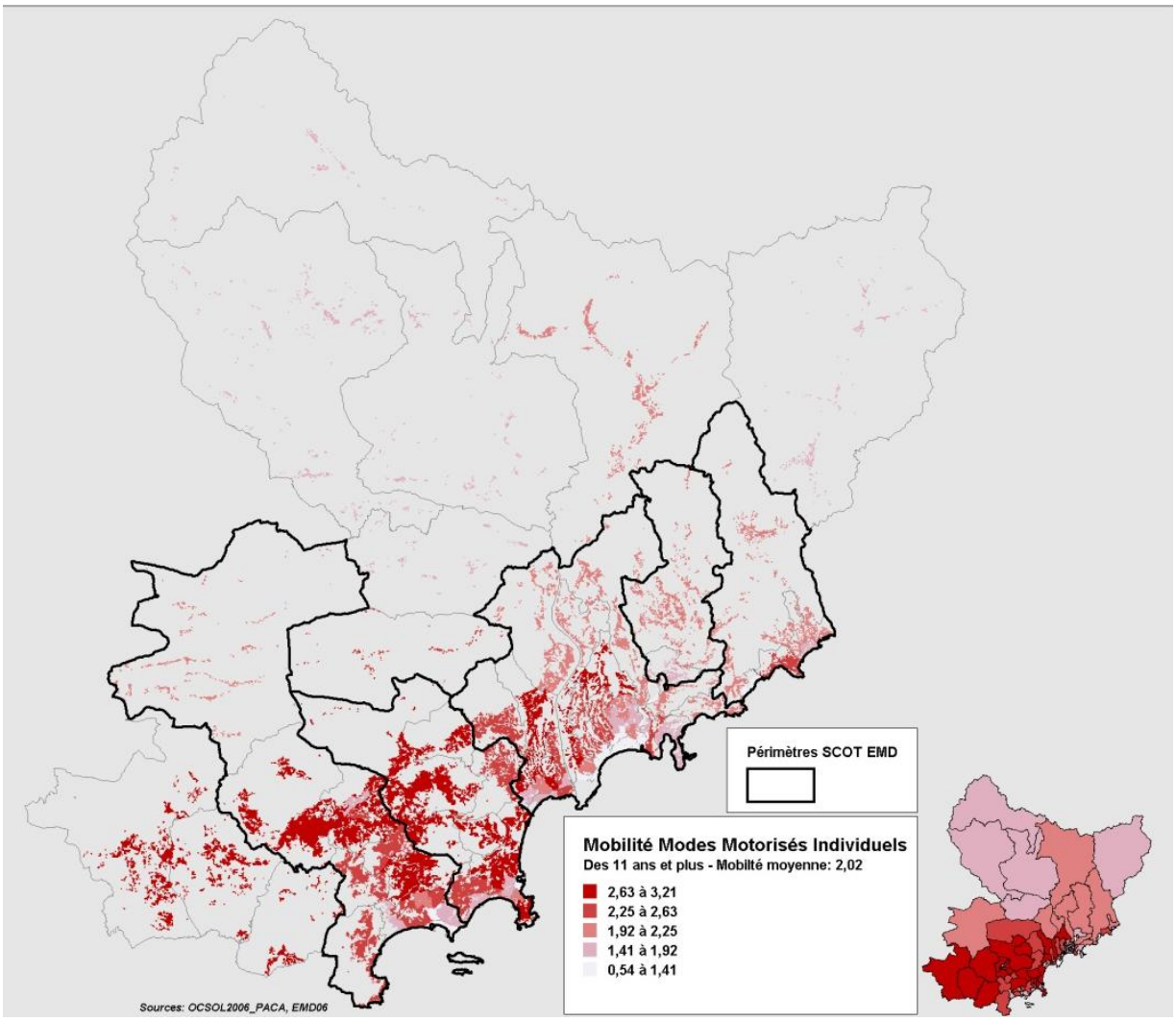


Les habitants les plus mobiles sont pour l'essentiel sur le littoral, mais également sur la rive droite du Var, Sophia-Antipolis et, mais dans une moindre mesure, dans le pays grassois et le Nord du SCoT de Menton et de la Riviera.

L'Ouest du département et le Moyen Pays les plus automobilistes

Par contre la géographie de la mobilité en modes motorisés individuels est bien différente de celle tous modes, avec une mobilité bien plus importante à l'ouest du département d'une part et d'autre part, mais de manière un peu moins marquée, dans le reste du Moyen Pays.

Mobilité (des 11 ans et +) en modes motorisés individuels



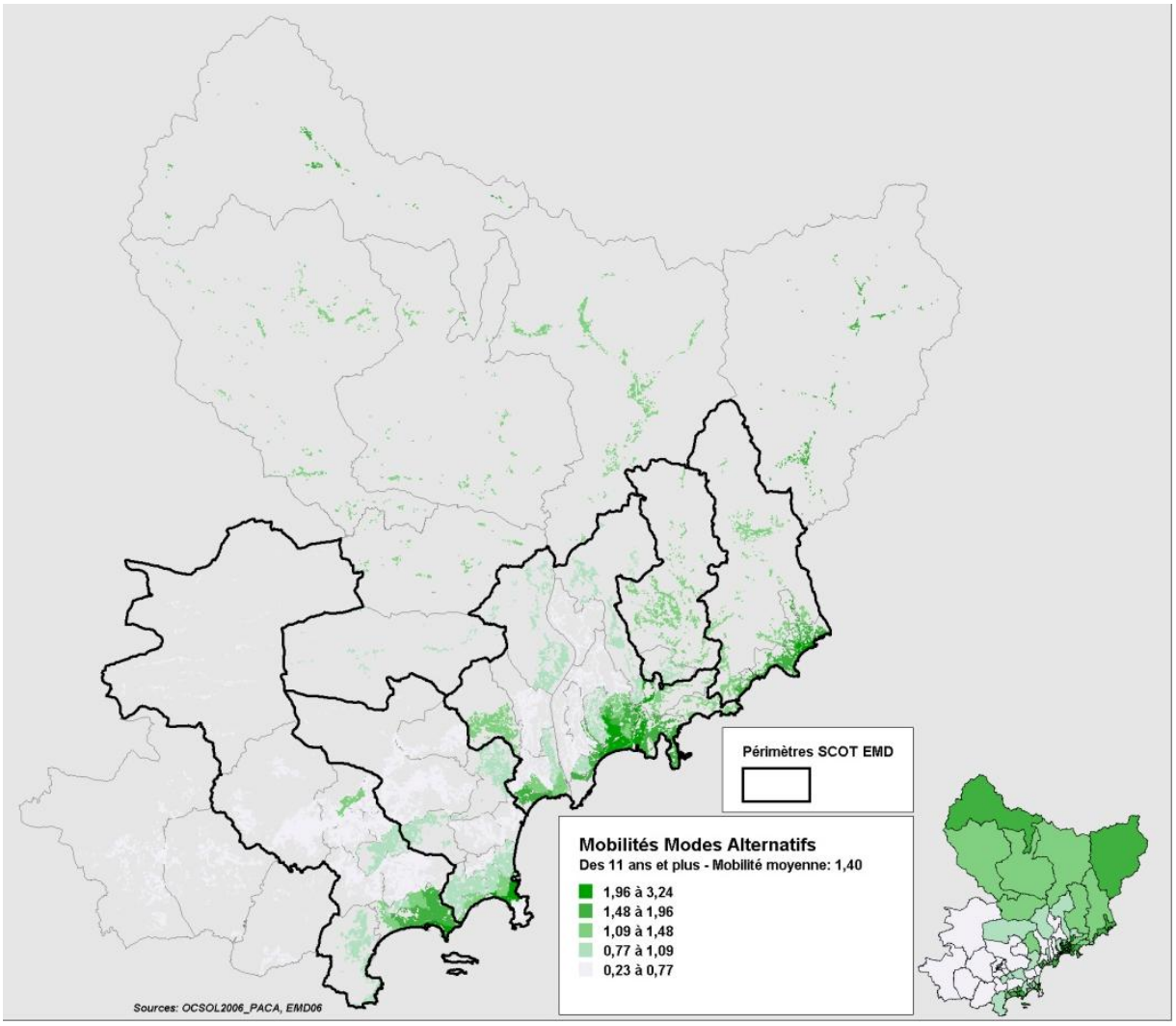
On remarque une carte presqu'en négatif de celle des densités d'urbanisation.

Les modes alternatifs, très utilisés en ville et dans le Haut Pays

Les modes alternatifs aux modes individuels motorisés, essentiellement la marche à pied et dans une moindre mesure les transports en commun, sont surtout le fait des zones urbaines littorales, et du Haut Pays.

C'est dans le Moyen Pays, et à l'ouest que cette mobilité est la plus faible.

Mobilités (des 11 ans et +) en modes alternatifs à la voiture



les déplacements vus par les territoires

Avertissement

*Ce volet de l'analyse traite **des déplacements selon leur origine et destination**, quel que soit le lieu de résidence des personnes qui se déplacent.*

Les analyses précédentes ont cherché à comprendre ce que font les habitants : où, comment, pourquoi… ils se déplacent. Dans ce dernier volet, en analysant les déplacements vus par les territoires, on cherche à comprendre où, comment, pourquoi et surtout combien…on voit de monde sur les routes, dans les bus…. et notamment à quantifier les volumes correspondants.

Ces deux regards sur la même enquête conduite auprès des habitants diffèrent dès lors qu'on découpe le territoire :

- ✓ *Sur le territoire global, les déplacements vus par le territoire et ceux réalisés par les habitants sont les mêmes, puisque l'enquête porte sur les habitants ;*
- ✓ *Par contre en regardant un SCoT, ou un secteur de SCoT, on regarde les déplacements qui le concernent qu'ils soient réalisés par ses habitants ou non. Les territoires attractifs, que ce soit par l'emploi offert ou par les autres fonctions métropolitaines (administratives, universitaires, culturelles ou de santé) voient plus de déplacements que ceux de leurs seuls habitants.*

Les représentations graphiques et cartographiques font donc référence aux origines et / ou aux destinations des déplacements étudiés, et non au domicile des personnes qui les réalisent. Par ailleurs, il est important de se rappeler que pour les enquêtes ménages, un déplacement est défini par un motif à l'origine et un motif à la destination, avec un passage par une voie publique.

La base territoriale de cette analyse est donc les territoires des SCoT, leurs secteurs lorsqu'ils existent, ou des secteurs définis pour l'analyse en fonction de l'urbanisation et de la géographie du territoire. Pour l'enquête téléphonique un découpage en trois secteurs a été utilisé : l'Est du Var, le Nord des Alpes-Maritimes, et le Nord du SCoT de Menton et de la Riviera.

Pour cela, les « secteurs de tirage » au sort de l'EMD2009 ont été regroupés, puis ont servi pour élaborer les indicateurs 2009, et 1998, avec une ré-exploitation de la dernière enquête afin de mesurer des évolutions.

Enfin, pour une meilleure lisibilité des résultats généraux, il a souvent été choisi de représenter les données des deux enquêtes sur une même carte, même si dans la partie « téléphonique » seules les personnes de 11ans et plus ont été interrogées, alors qu'en face-à-face, les enfants de 5 à10 ans l'ont également été (ils représentent 6% de la population totale du territoire des SCoT, et se déplacent le plus souvent à l'intérieur de leur secteur de SCoT de résidence).

Fil de lecture

Les déplacements .vus par les territoires sont présentés en suivant un emboîtement des échelles territoriales :

1. **Le territoire global** pour un rappel rapide des données à l'échelle du territoire de l'ensemble de l'enquête.

2. **L'échelle territoriale des SCoT,** avec une présentation :,
   - ✓ des répartitions entre internes et externes, et ensuite, pour chacun de ces types de déplacements ;
   - ✓ les flux entre territoires, globaux et par mode, ainsi que leurs évolutions entre les deux enquêtes ;
   - ✓ les motifs, avec des approfondissements particuliers sur les trois principaux motifs ;
   - ✓ les modes.

3. **Le fonctionnement interne de chaque SCoT,** avec la présentation sur ses secteurs de ces mêmes éléments de flux, de parts modales, et de motifs.
   Le niveau de détail retenu dépend du poids effectif des déplacements enquêtés sur ce SCoT.

   Ce chapitre est complété d'éléments sur les territoires nouvellement enquêtés, mais sans les évolutions, et avec un niveau de détail en rapport avec leur population relativement faible.

4. **Une cartographie générale des flux** et de leurs évolutions, en tous modes et en voiture est enfin présentée, complétée d'une carte de synthèse.

Table des matières détaillée

LES DEPLACEMENTS VUS PAR LES TERRITOIRES 147

Avertissement 148
Fil de lecture 149
Table des matières détaillée 150
Les principaux enseignements 154
XV. Importance des déplacements de l'aire d'enquête 156
XV.1. Volumes des déplacements enquêtés 156
XV.1.1. ensemble de l'aire d'enquête 156
3 400 000 déplacements réalisés par les habitants de 11 ans et plus 156
Les déplacements des habitants des territoires nouvellement enquêtés pèsent peu 156
Les échanges entre ces nouveaux territoires et ceux des SCoT pèsent assez peu au global 157
Un département toujours très autocentré 158
Mais un poids notable des échanges avec l'extérieur pour les nouveaux territoires 158
Le volume des déplacements vers l'extérieur n'a quasiment pas changé 159
Monaco représente désormais les deux tiers des échanges « extérieurs » 160
XV.2. déplacements 2009 en nombre/distance/temps 161
Les distances à parcourir pénalisent les échanges des territoires enquêtés par téléphone 162
Portée des déplacements : très courtes ou très longues dans le Haut Pays, ... 163
Plus distribués entre les portées petites, moyennes et grandes, dans la bande littorale 163
XV.3. Evolution globale des déplacements 164
Une très légère baisse des déplacements réalisés par les azuréens 164
Nettement plus de temps passé à se déplacer pour à peine plus de déplacements 164
L'augmentation des distances parcourues due à plus de déplacements de longue portée 165
Rappel : une augmentation des déplacements à plus longue portée 166
Déplacements de moins de 3km : moins en voiture et à pied, et plus en TC 167
Une augmentation plus marquée des déplacements de longue durée 168
Plus de déplacements de longue durée quelque soit le mode, ... 169
XV.4. Les déplacements vus par chacun des Scot 170
Un poids des déplacements fortement corrélé au poids de population de chaque SCoT 170
Des évolutions différenciées des distances parcourues en lien avec chacun des SCoT 172
Des temps cumulés de déplacements qui augmentent 173
XV.5. Parts modales des déplacements et évolution 174
Rappels 174
Des parts modales très contrastées entre déplacements internes et d'échange entre SCoT 176
XV.6. Motifs des déplacements 178
Le travail motive beaucoup plus les déplacements d'échanges que l'interne 178
A l'inverse pour les achats l'interne est nettement plus important. 178
XVI. Les flux entre grands territoires 179
XVI.1. Poids des déplacements internes et d'échanges 179
Forte autonomie de fonctionnement du territoire des SCoT littoraux, comme du Haut Pays 179
Des liens de type bassin versant entre la zone téléphonique et la bande littorale 181
XVI.2. Poids internes/échanges et flux entre SCoT 183
XVI.2.1. Flux 2009 et évolutions en nombre de déplacements 183
Pour les 4 SCoT littoraux, poids majeur des déplacements internes fort lien avec ses voisins NCA central dans les échanges et CASA en très 183
Des évolutions inverses entre échanges et internes aux SCoT 184
XVI.2.2. répartition par portée des déplacements internes et d'échanges 186
Peu d'effets de bord du découpage en SCoT 186
En interne aux SCoT, la proximité constatée n'empêche pas des trafics notables dus aux trajets longs 187

L'essentiel des distances parcourues en échanges dues à des déplacements > 10km ... 188
XVI.3. Evolution des parts modales des déplacements vus par les SCoT ... 189
XVI.3.1. Parts modales des déplacements internes ... 189
La marche à pied toujours très fortement présente en interne ... 189
La part modale des TC progresse en interne aux SCoT ... 190
La part modale de la voiture baisse nettement en interne aux SCoT, sauf dans la CASA ... 190
XVI.3.2. Parts modales des déplacements d'échange ... 191
Des déplacements d'échange surtout en voiture, mais aussi en transport collectif ... 191
Des évolutions de parts modales différentes entre est et ouest du département ... 192
XVI.3.3. Répartition modale des distances parcourues, internes et échanges ... 193
Seule l'importance de la marche différencie les parts modales en nombre et en distances ... 193
L'essentiel des distances parcourues en échange entre SCoT le sont en voiture ... 194
XVI.4. Flux par modes et évolutions ... 195
Des flux différemment répartis selon les modes de déplacements ... 195
XVI.4.1. Flux 2009 en voiture ... 195
NCA polarise les flux d'échanges automobiles ... 195
XVI.4.2. Evolution 1998 / 2009 des flux voiture ... 196
XVI.4.3. Flux 2009 en transport collectif ... 197
XVI.4.4. Evolution 1998 2009 des flux TC ... 200
XVI.4.5. Flux piétons 2009 ... 201
XVI.5. Les motifs des déplacements vus par chaque SCoT ... 202
XVI.5.1. La répartition des motifs de déplacements ... 202
De grandes similitudes dans les motifs des déplacements internes aux SCoT ... 203
Le travail, premier motif pour se déplacer d'un SCoT à l'autre ... 204
XVI.5.2. Le motif travail ... 205
Le travail plus important dans les échanges du SCoT Ouest, mais en volume NCA domine ... 205
XVI.5.3. le motif achats ... 207
Plus d'achats dans les déplacements internes à l'Ouest. ... 207
XVI.5.4. Le motif accompagnement ... 209
L'accompagnement plus pratiqué en interne qu'en échange ... 209
XVI.5.5. L'utilisation des modes pour les motifs travail et achats ... 211
On utilise plus la voiture qu'on ne marche pour le travail ... 211
Un usage du deux-roues motorisé aussi pour le travail ... 212
Pour ses achats, on marche plus, mais l'essentiel des distances est parcouru en voiture ... 213
et des parts modales très différentes selon les territoires ... 213
XVII. Les fonctionnements internes aux territoires ... 214
XVII.1. Le SCoT de Nice-Côte-d'Azur ... 214
XVII.1.1. Le découpage du SCoT pour l'analyse de son fonctionnement ... 214
XVII.1.2. Déplacements internes et d'échanges vus par les secteurs de NCA ... 215
La ville de Nice, centrale dans le fonctionnement du SCoT ... 215
XVII.1.3. Les flux en lien avec les secteurs de NCA ... 217
Des flux entre secteurs de NCA polarisés par Nice ... 217
Peu d'évolution des liens internes à NCA ... 218
Effets de bord sur le littoral ... 220
Une séparation entre l'Est et l'Ouest de Nice dans le fonctionnement littoral ... 221
XVII.1.4. Les parts modales des secteurs de NCA ... 222
Des parts modales très différentes selon les secteurs de NCA ... 222
Evolution contrastées des parts modales internes entre littoral et moyen-pays ... 223
Un « effet tram » visible à Nice ... 224
XVII.1.5. Les motifs des déplacements ... 225
XVII.1.5.a. La répartition des motifs vus par NCA ... 225
Dans NCA, de légères différences de motifs entre Littoral et Moyen Pays ... 225
XVII.1.5.b. Le travail sur NCA ... 226
Le travail beaucoup plus présent dans les échanges qu'en interne ... 226
Les déplacements de travail internes à Nice sont essentiellement le fait des Niçois. ... 227
Dans tous les secteurs, l'usage de la voiture domine les échanges de travail ... 228
Malgré son importance, l'usage de la voiture pour le travail diminue presque partout ... 228
XVII.1.5.c. Les achats vus par NCA ... 229

Nice et la rive droite du Var attirent pour les achats 229
XVII.1.5.d. L'accompagnement sur NCA 230
Une pratique plus présente dans le Moyen-Pays 230
Prédominance de la voiture dans les déplacements internes pour l'accompagnement 230
XVII.2. Le Pays des Paillons 231
Un SCoT dépendant de celui de Nice Côte d'Azur du point de vue des déplacements 231
Des flux du Pays des Paillons fortement en lien avec la ville de Nice 232
Part modale élevée de la marche pour l'interne, et forte des TC pour les échanges 234
Un report modal fort de la voiture vers la marche 234
La plus grande prégnance des motifs contraints 234
XVII.3. Le SCoT Ouest Alpes-Maritimes 235
XVII.3.1. Les découpages d'étude du fonctionnement interne au SCoT 235
Le découpage en EPCI 235
Le découpage utilisé dans le diagnostic du SCoT Ouest 236
Mougins, entre littoral et Moyen Pays 237
XVII.3.2. Déplacements internes et d'échange vus par les secteurs du SCoT Ouest 238
Fonctionnement en EPCI 238
Fonctionnement en secteurs de SCoT 240
XVII.3.3. Les flux et leurs évolutions en lien avec les secteurs du SCoT Ouest 241
Les plus forts liens : entre littoral et Moyen pays du SCoT Ouest, loin devant les échanges 241
Mais les fortes augmentations : entre Moyen Pays du SCoT Ouest et CASA 242
XVII.3.4. Les parts modales des déplacements des secteurs du SCoT Ouest 243
Le rapport marche / voiture en interne distingue le littoral du Moyen-Pays 243
Près de 9 déplacements d'échanges sur 10 en mode individuel motorisé 244
Evolution contrastée des parts modales internes entre littoral et moyen-pays 244
Parts modales des AOTU 245
XVII.3.5. les motifs de déplacements vus par le SCoT ouest 246
XVII.3.5.a. La répartition des motifs du SCoT Ouest 246
Des motifs de se déplacer peu différents d'un EPCI à l'autre 246
XVII.3.5.b. les déplacements de travail vus par le SCoT Ouest 247
Une place similaire pour des volumes très différents des déplacements de travail 247
Les déplacements de travail du bassin cannois essentiellement dus à ses habitants 248
Un relatif équilibre des échanges de travail vus par Pôle Azur Provence 248
XVII.3.5.c. Le motif accompagnement sur le SCoT Ouest 249
L'accompagnement, un poids notable dans les déplacements internes 249
Le Bassin Cannois attire un peu plus d'accompagnants qu'il n'en émet 249
On accompagne en voiture : toujours pour les échanges, et le plus souvent en interne 250
XVII.3.5.d. Le motif achats vu par le SCoT Ouest 251
Les déplacements d'achats du Bassin cannois dominent en volume 251
et ils sont réalisés par les habitants 251
Le bassin cannois assez attractif au plan commercial 252
Les modes alternatifs bien présents pour les déplacements internes d'achats 253
XVII.3.5.e. Le motif études vu par le SCoT Ouest 254
Une part plus importante du motif études dans le Moyen-Pays 254
Les modes alternatifs très utilisés pour les études 254
XVII.4. Le SCoT de Sophia-Antipolis 255
XVII.4.1. Le découpage du SCoT pour l'analyse de son fonctionnement 255
XVII.4.2. Déplacements internes et d'échange sur les secteurs de la CASA 256
Des liens forts avec les SCoT voisins 256
XVII.4.3. Les flux en lien avec les secteurs de la CASA 257
La photo 2009 : des flux est-ouest, Valbonne-Biot un « aspirateur » à déplacements 257
Forte augmentation de la plupart des flux liés à la CASA 259
Augmentation corrélée à l'accroissement de la part des actifs 259
Diminution des flux entre les zones littorales 259
La voiture très fortement utilisée, aussi en interne aux secteurs de la CASA 260
Une part modale des TC plus forte en échange qu'en interne 261

Différences d'évolution des parts modales selon les secteurs de la CASA 261
XVII.4.4. Les motifs de déplacements vus par la CASA 262
XVII.4.4.a. La répartition des motifs vue par la CASA 262
Des motifs de déplacements différents selon les secteurs du SCoT 262
Les déplacements vus par Sophia Antipolis très fortement liés au travail 262
XVII.4.4.b. les déplacements de travail vus par la CASA 263
Le travail plus important dans les échanges qu'en interne aux secteurs 263
Près de la moitié des déplacements d'échanges vus par Biot Valbonne bien dus au travail 263
La voiture domine les déplacements de travail dans tout le SCoT, même en interne 265
XVII.4.4.c. Les déplacements d'achats vus par la CASA 266
Les déplacements d'achats prépondérants sur le littoral 266
Les achats surtout en voiture, même sur le littoral 266
XVII.4.4.d. Le motif études vu par la CASA 267
Une part plus importante du motif études dans le Moyen-Pays 267
Les modes alternatifs à la voiture très utilisés pour les études 267
XVII.5. Le SCoT de Menton et de la Riviera 268
XVII.5.1. Le découpage dû au deux types d'enquête 268
La CARF échange plus avec Monaco et NCA qu'avec le secteur Nord de son propre SCoT 268
XVII.5.2. La CARF 269
La CARF, un fonctionnement propre, et des liens externes très forts avec Monaco 269
Les modes alternatifs plus utilisés que les modes motorisés individuels 269
Les transports collectifs très utilisés pour les échanges de la CARF avec ses voisins 270
En 10 ans pour la CARF, une évolution très favorable aux modes alternatifs à la voiture 270
XVII.6. Les secteurs des territoires nouvellement enquêtés 271
XVII.6.1. Les parts modales 272
La marche très fortement utilisée en interne au Haut Pays 272
XVII.6.2. La répartition par motif 273
Motifs : travail et achats, une place similaire aux territoires de SCoT, mais moins d'études 273
L'accompagnement est un motif deux fois plus élevé dans l'Est du Var. 273
XVIII. La géographie générale des flux 274
XVIII.1. les flux tous motifs, en tous modes et en voiture 274
Les flux importants : toujours entre voisins et avec les villes 274
Nice, une place centrale indiscutable 275
Des évolutions très contrastées entre l'est et l'ouest du département 276
XVIII.2. Orientation des flux 279
Les déplacements entre deux secteurs sont essentiellement dus aux habitants de l'un des 2 secteurs 279
Des échanges assez équilibrés entre secteurs avec ville ; les autres échanges fort déséquilibrés 280
Domiciliation des flux d'échanges pour le travail 281
Domiciliation des flux d'échanges pour les achats 282
XIX. Carte de synthèse 283
Table des matières détaillée globale 284

LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS

SUR LES DEPLACEMENTS VUS PAR LES TERRITOIRES

« Un département très autocentré »

L'essentiel des déplacements des habitants, comme en 1998, restent à l'intérieur du territoire d'enquête : 97% d'entre eux.
Si les nouveaux territoires pèsent peu par rapport au global, leurs échanges extérieurs sont bien prioritairement en lien avec le territoire des SCoT.

« Internes et échanges très différenciés »

Que l'on regarde à l'échelle territoriale des SCoT ou de leurs secteurs, c'est entre les déplacements internes et ceux d'échanges que se trouvent les plus grandes différences : de motifs, de modes de déplacements, d'évolution, de temps passé ou de distances parcourues.

« Internes : multimodalité et pluralité de motifs »

Les déplacements internes utilisent tous les modes, enregistrent une baisse nette de l'automobile et une hausse des TC. Les SCoT de l'Est ont une part de marche à pied extrêmement importante, et en particulier sur leurs secteurs littoraux, à l'ouest, la voiture reste plus importante, à l'exception, notable, de la ville de Cannes.
Les principaux motifs, travail et achats (en semaine), sont assez équilibrés, entre un peu moins d'un quart des déplacements internes pour les achats, et un peu moins d'un cinquième pour le travail.
Une tendance à la baisse du poids des déplacements internes.

« Echanges : structurés par le travail et la voiture »

Le travail tient une place au moins deux fois plus importante dans les échanges qu'en interne à chacun des SCoT.
Et la voiture domine les échanges, même si les parts modales de transport collectif, similaires à celles internes sont remarquables pour ce type de déplacement, interurbain en général. En effet les parts modales TC des échanges sont dans beaucoup d'autres territoires nettement plus faibles que leur part interne.

« Hausse des liens métropolitains »

Les hausses de flux les plus marquées concernent d'une part les grandes villes et d'autre part les échanges avec Sophia Antipolis, ce sont donc les liens de type métropolitain qui se renforcent.

« NCA & Nice : centres confirmés »

NCA est le seul territoire de SCoT qui voit des échanges avec chacun des quatre autres, ainsi qu'avec le Haut Pays.
En son sein, Nice, est seule à avoir des liens forts avec tous les secteurs de NCA. Elle a par ailleurs des échanges notables et en augmentation avec les principales villes et avec Monaco.

« Mais un polycentrisme confirmé »

Chacun des quatre SCoT disposant de villes, malgré ses liens avec Nice et NCA, voit l'essentiel de ses déplacements en interne, et confirme l'attractivité propre à ses villes.

Monaco joue cependant le rôle de pôle urbain majeur pour la CARF, et voit ses liens avec Nice renforcés.

Une légère augmentation du trafic

La baisse de mobilité est compensée par la hausse de la population, et des distances moyennes parcourues, du fait de l'augmentation de la part des déplacements de plus longue portée. Il en résulte une très légère augmentation des distances parcourues globales : légère hausse globale, et très légère baisse en voiture.

XV. IMPORTANCE DES DEPLACEMENTS DE L'AIRE D'ENQUETE

XV.1. VOLUMES DES DEPLACEMENTS ENQUETES

XV.1.1. ENSEMBLE DE L'AIRE D'ENQUETE

3 400 000 déplacements réalisés par les habitants de 11 ans et plus

Pour observer les déplacements de l'ensemble de l'aire d'enquête, nous avons cumulés les déplacements observés par l'enquête* réalisée à domicile sur le territoire des SCoT et de celle réalisée par téléphone sur les territoires nouvellement enquêtés, en ramenant à une même base de population : celle âgée de 11ans et plus.

Territoire d'enquête	**Nombre d'habitants** *de 11 ans et plus*	**Superficie** *(km²)*	**Déplacements des habitants** *de 11 ans et plus*	
			nombre	%
Territoire des SCoT	937 000	1 660	3 246 000	95%
Nord AM, Nord SCoT Riviera et Est du Var	46 000	3 020	154 000	5%
Les deux enquêtes	**983 000**	**4 680**	**3 400 000**	**100%**

Les déplacements des habitants des territoires nouvellement enquêtés pèsent peu

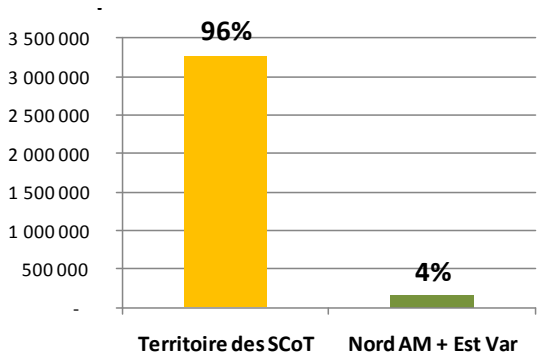
Ce poids relativement faible des territoires nouvellement enquêtés est cohérent avec le faible poids de leur population.

Rappel méthodologique : Pour les territoires nouvellement enquêtés, du fait de leur faible densité de population, c'est l'enquête standard conçue pour les villes moyennes et petites qui a été mise en œuvre, et seules les personnes de 11 ans et plus ont été interrogées ; de plus, elles l'ont été par téléphone.
Par contre, l'enquête des territoires de SCoT, a été réalisée à domicile, (terme technique : « en face-à-face »), et a concerné toutes les personnes de 5 ans et plus. Par conséquent les comparaisons entre l'enquête téléphonique et l'enquête face-à-face portent seulement sur les personnes de 11 ans et plus.
Enfin, les territoires de l'enquête téléphonique étant enquêtés pour la première fois, aucune évolution ne peut être donnée.

Les échanges entre ces nouveaux territoires et ceux des SCoT pèsent assez peu au global

Le schéma présente quel territoire voit le déplacement, ceci pour l'ensemble des déplacements, sans distinguer le lieu d'habitat des personnes : soit entièrement parce qu'il reste à l'intérieur, soit pour partie parce qu'il y trouve son origine ou sa destination.

Nombre de déplacements vu par les territoires en 2009



Territoire	Déplacements	
Territoire des SCoT	3 269 000	96%
Nord AM *(avec Nord SCoT Riviera)* et Est Var	154 000	4%

L'écart avec les volumes précédents est visible sur le territoire des SCoT, il permet de visualiser le léger apport des échanges issus des nouveaux territoires. Par contre, pour ceux-ci on ne voit pas de différence, car les échanges dus aux habitants du territoire des SCoT sont dans l'épaisseur de l'arrondi au millier de déplacements.

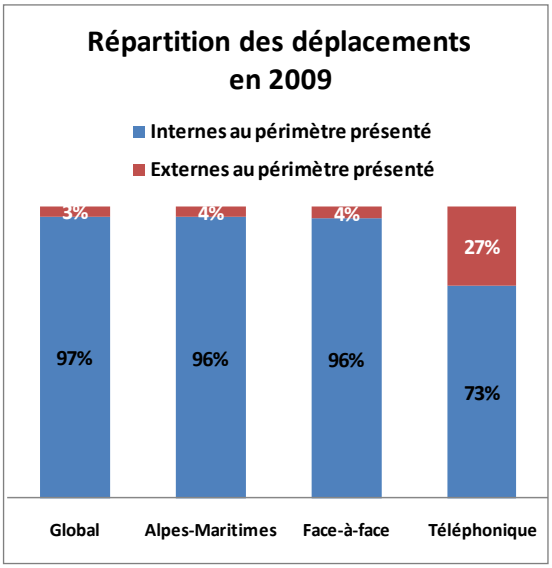
Au sein de ces nouveaux territoires d'enquête, le Haut-Pays des Alpes-Maritimes d'une part, et l'Est du Var d'autre part, ont des poids respectifs assez proches.

Territoire	Habitants *(11 ans et plus)*	Superficie *(km²)*	Déplacements	
Nord AM, nord SCoT Menton	24 000	2 630	80 000	52%
Est du Var (téléphonique)	21 600	390	74 000	48%

*<u>Précision méthodologique</u> : En présentant les déplacements vus par les territoires, lorsqu'ils sont en échanges entre deux territoires, donc avec leur origine dans l'un et leur destination dans l'autre, ils sont comptés dans chacun des deux territoires concernés, **on ne peut donc pas additionner** les nombres de déplacements ainsi comptabilisés.*
L'intérêt est par contre de bien compter, pour chacun des territoires, les déplacements qui le concernent.

Un département toujours très autocentré

Les calculs présentés concernent les personnes de 11ans et plus.



En 2009, les déplacements des habitants vers l'extérieur de l'aire d'enquête 2009 (*Alpes-Maritimes et Est du Var)* ne sont que 3% des déplacements vus par ces territoires.

Ceux des seuls habitants du département des Alpes Maritimes, comme du territoire des SCoT vers l'extérieur au territoire considéré sont à peine plus : 4% des déplacements.

Aire d'enquête 2009 *(face-à-face + téléphonique)*	**Nombre de déplacements**	**%**
Internes au périmètre présenté	3 279 000	97%
Externes au périmètre présenté	110 000	3%
Alpes-Maritimes 2009 (face-à-face + Alpes-Maritimes téléphonique)	Nombre de déplacements	%
Internes au périmètre présenté	3 200 000	96%
Externes au périmètre présenté	118 000	4%
Face-à-face 2009 (territoire des SCoT)	Nombre de déplacements	%
Internes au périmètre présenté	3 133 000	96%
Externes au périmètre présenté	136 000	4%

Mais un poids notable des échanges avec l'extérieur pour les nouveaux territoires

Par contre la zone enquêtée par téléphone est beaucoup plus liée à son « extérieur », c'est-à-dire, pour l'essentiel, au territoire des SCoT, puisque ce sont plus du quart *(27%)* des déplacements qui la concernent qui sont en échange avec l'extérieur.

Téléphonique 2009 (Haut-Pays AM + Est Var)	Nombre de déplacements	%
Internes au périmètre présenté	112 000	73%
Externes au périmètre présenté	42 000	27%

Le volume des déplacements vers l'extérieur n'a quasiment pas changé

Déplacements un jour moyen de semaine

	1998	2009	1998	2009
Internes à l'aire d'enquête 2009	3 462 000	3 312 000	97%	97%
En lien avec l'extérieur	113 000	113 000	3%	3%

La part du nombre de déplacements en lien avec l'extérieur n'a pas évolué entre 1998 et 2009 : il est resté au niveau, relativement faible de 3% de l'ensemble, il faudrait calculer au dixième de pourcent pour trouver un écart.

Précision méthodologique : Pour comparer avec 1998, certains déplacements extérieurs ont été retirés par rapport à l'exploitation standard en 2009.
En effet, dans l'enquête 2009, pour pouvoir rapprocher les EMD réalisées sur les trois aires métropolitaines du littoral de PACA (Marseille, Toulon et Nice), les déplacements réalisés hors du territoire de l'une des enquêtes, mais restant en PACA ont été enregistrés, en complément de la méthodologie standard CERTU, qui ne prend habituellement pas en compte ce type de déplacements. Et effectivement, pour l'EMD 1998, la méthode standard avait été appliquée, et les déplacements entièrement extérieurs, même restant dans PACA, n'avaient pas été enregistrés.
De ce fait, pour évaluer correctement l'évolution du nombre de déplacements en lien avec l'extérieur du périmètre enquêté, les déplacements internes aux zones extérieures ne sont pas pris en compte dans les calculs d'évolution ci-dessus.

Monaco représente désormais les deux tiers des échanges « extérieurs »

Monaco représente, dans l'enquête face-à-face, les deux tiers des déplacements d'échanges qualifiés d'« extérieurs » au sens des enquêtes ménages.

Sa situation géographique, quasi-enclavée au sein du département des Alpes-Maritimes ; et bénéficiant donc d'une grande proximité, favorise des échanges induits par ailleurs par le dynamisme économique *(offre d'emplois)* de la principauté, et l'étroitesse de son territoire.

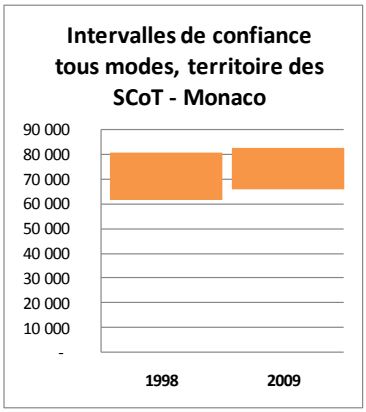
De ce fait, si Monaco appartenait au périmètre de l'EMD, le caractère autocentré du département des Alpes-Maritimes serait encore renforcé. Les enquêtes réalisées par la principauté d'une part, celles auprès des touristes d'autre part, permettront d'évaluer en quoi l'attractivité touristique tempère cette caractéristique du fonctionnement autocentré des Alpes-Maritimes.

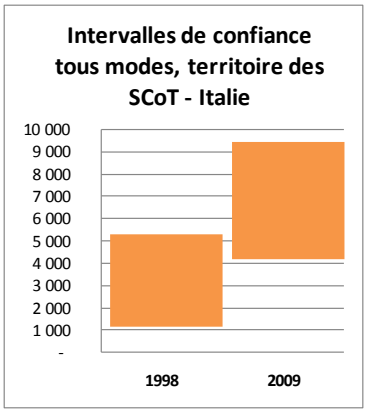
En revanche, les déplacements en lien avec l'Italie ne représentent que 6% des déplacements de l'enquête en face-à-face, confirmant que la proximité ne suffit pas à expliquer l'importance des échanges. Leur nombre a cependant fortement augmenté entre 1998 et 2009.

Poids de Monaco et de l'Italie dans les déplacements « extérieurs » des azurées

Zone extérieure	1998	2009	Evolution	
Monaco	71 200	74 200	3 000	*stable*
	63%	66%		
Italie	3 200	6 800	3 600	52%
	3%	6%		+3 pts

Les déplacements internes à Monaco et à l'Italie ne sont pas comptés. Les déplacements des Monégasques et des Italiens vers et dans les Alpes-Maritimes n'ont pas été enquêtés. Ils ne sont pas pris en compte.
Comme vu précédemment, ce sont les intervalles de confiance des volumes de flux d'échanges qui permettent de valider ou non le caractère significatif des évolutions : dans ce cas, entre les SCoT et Monaco, l'évolution n'est pas significative, et le quasi recouvrement indic=que plutôt une stabilité, à l'inverse avec l'Italie, l'augmentation est nette



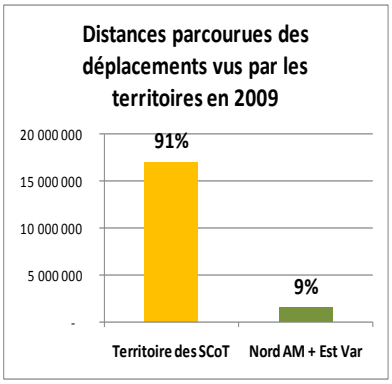


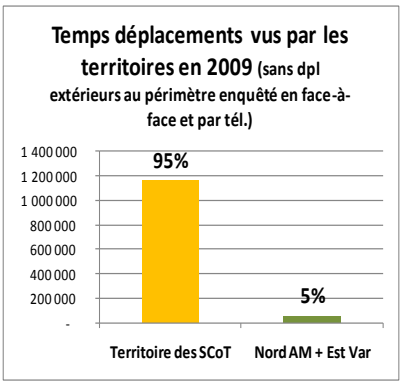
XV.2. DEPLACEMENTS 2009 EN NOMBRE/DISTANCE/TEMPS

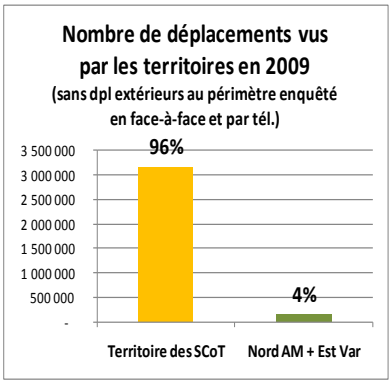
Les graphiques ci-dessous complètent les données globales précédentes en nombre de déplacement, par un indicateur similaire mais calculé d'une part en distances parcourues, d'autre part en temps passé à se déplacer.

Alors que dans les EMD des années 1990, on parlait peu de temps et de distance, depuis les années 2000 ces notions sont de plus en plus utilisées :

- ✓ le nombre de déplacements illustre la force des liens entre deux zones ;
- ✓ la distance parcourue donne une idée des trafics cumulés passant par les routes qui relient deux zones, c'est un premier indicateur simple d'émissions de GES ;
- ✓ le temps passé à se déplacer traduit les contraintes ou encore les niveaux de service : il résulte de la vitesse du mode choisi, de la distance à parcourir, et du choix de « rapidité » fait par la personne qui se déplace.





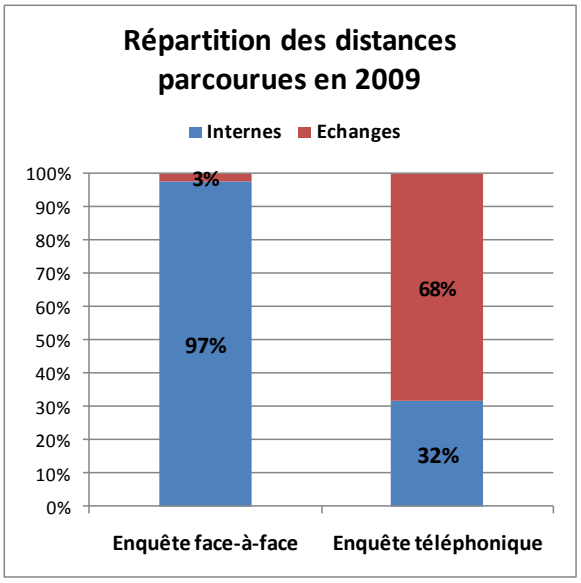


Rappel méthodologique :
les distances des déplacements en lien avec l'extérieur du périmètre enquêté en face-à-face et par téléphone ne sont pas prises en compte dans les enquêtes ménages.

En temps passé, le rapport des déplacements vus par les deux territoires, celui des SCoT et celui nouvellement enquêté, sont similaires. Par contre en distances parcourues, le Haut Pays et l'Est Var pèsent un peu plus lourd, conséquence logique de la géographie qui impose une proportion plus grande de déplacements de longue portée.

Territoire	***Temps*** *(en heures)*		***Distance*** *(en km)*	
	volume	**%**	**volume**	**%**
Territoire des SCoT	1 162 632	95%	17 144 375	96%
Reste Alpes-Maritimes et Est Var	55 731	5%	1 658 493	4%

Les distances à parcourir pénalisent les échanges des territoires enquêtés par téléphone



Distances parcourue en km *un jour moyen de semaine*		
Enquête	Déplacements internes	Déplacements d'échange
Face-à-face	15 803 073	414 978
Téléphonique	391 434	843 699

Alors que pour le territoire des SCoT les distances parcourues en interne représentent 97% de l'ensemble des distances parcourues, pour le Nord des Alpes-Maritimes *(Nord SCoT Menton compris)* et l'Est du Var, les distances parcourues dans les échanges représentent plus des deux tiers *(68%)* de l'ensemble, et sont principalement dues à des déplacements d'échange avec le territoire des SCoT.

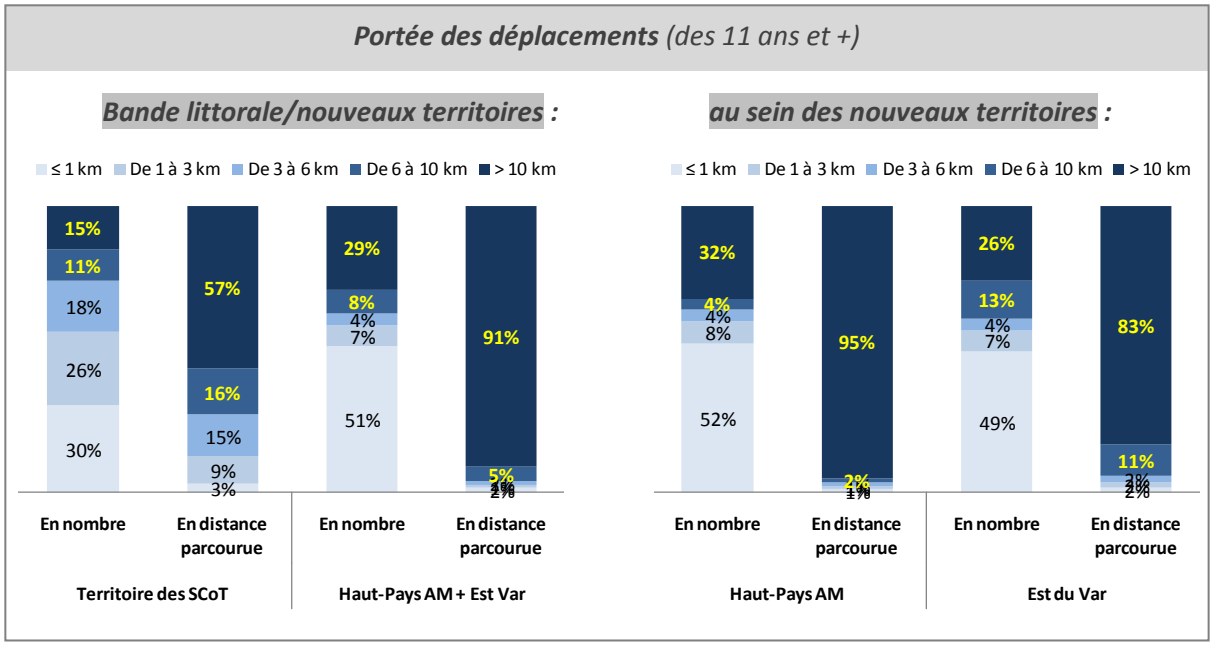
Pour le Nord des Alpes-Maritimes et l'Est du Var, les échanges imposent de parcourir beaucoup plus de kilomètres, ce qui explique vraisemblablement pour partie la relativement faible part de ces échanges et à l'inverse le poids des distances.

Portées des déplacements : dans le Haut Pays, très courtes ou très longues, dans la bande littorale, plus distribuées entre les portées petites, moyennes et grandes.

Haut-Pays et Est du Var : au sein des déplacements vus par ces territoires, les plus longs, supérieurs à 10 km, assurent la quasi-totalité des distances parcourues. En effet, sur ces territoires il n'y a presque pas de moyen terme :

- ✓ soit on se déplace à proximité, **51% des déplacements font moins de 1km** ;
- ✓ soit on va loin, **29% font plus de 10km**.

Territoire des SCoT : par contre, les déplacements, qui les concernent, se répartissent plus entre les portées courtes, moyennes et longues, et de ce fait, les déplacements de longue portée *(>10km)* n'assurent qu'un peu plus de la moitié des distances parcourues *(57%).*



En comparant l'Est du Var et le Haut-Pays des Alpes-Maritimes, les répartitions des déplacements par portée se ressemblent plus. Néanmoins, l'Est du Var voit plus de déplacements de moyenne portée, et de ce fait les longues portées assurent 83% des distances parcourues, soit un peu moins que dans le Haut Pays.

Ces différences sont liées aux deux modes d'urbanisation très différents : ancien, en bourg et hameau avec de petits bourgs centres dans le Haut Pays, et plus en lotissement et individuel diffus dans l'Est Var.

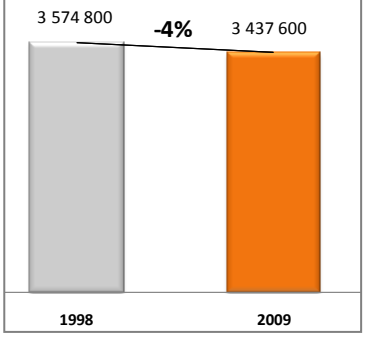
Précisions méthodologiques : ces comparaisons en nombre et distances parcourues portent sur l'ensemble des déplacements, sans retirer ceux réalisés pour le motif promenade, lèche-vitrine, leçon de conduite ou tournée professionnelle contrairement aux analyses de mobilité. En effet, les raisons qui ont conduit à les retirer des mobilités (cf. chapitre I.3) ont moins d'impact ici : leur poids relatif sur la mobilité des personnes concernées peut être important, mais vu leur faible nombre, leur impact en volume reste minime.
De plus, ces comparaisons en volume, encore peu présentées jusqu'à présent, sont moins soumises à des standards pour comparaison.

XV.3. EVOLUTION GLOBALE DES DEPLACEMENTS

Rappel méthodologique : l'évolution ne concerne que la partie du territoire des Alpes-Maritimes ayant fait l'objet de deux enquêtes, donc le territoire des SCoT. L'enquête 1998 portait sur un territoire quasiment identique, seules quelques petites communes ont été ajoutées en 2009 (plus de détails cf. annexe).

Une très légère baisse des déplacements réalisés par les azuréens

Déplacements des 5 ans et plus dans le territoire des SCoT des Alpes-Maritimes (hors nord SCoT Riviera)
TOUS LES DEPLACEMENTS

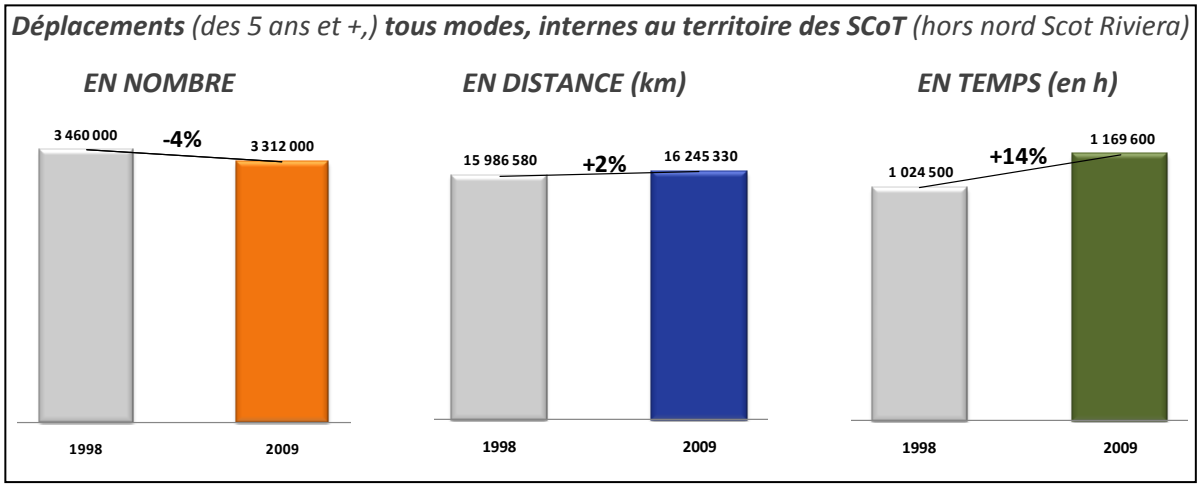


Le nombre de déplacements réalisés par les habitants du territoire des SCoT n'a baissé que de 4% alors que nous avons vu précédemment que la mobilité globale baisse fortement entre les deux enquêtes.
L'explication est due à l'augmentation de population au cours de cette période : la population reconstituée par les enquêtes ménages a augmenté de 11% en 10 ans, atteignant 1 005 000 habitants pour l'EMD 2009.

Le poids relatif des échanges avec l'extérieur n'ayant pas changé, les déplacements internes au territoire ont donc connu la même évolution que l'ensemble : ils baissent de 4%

Nettement plus de temps passé à se déplacer pour à peine plus de distances parcourues

***Déplacements** (des 5 ans et +,) **tous modes, internes au territoire des SCoT** (hors nord Scot Riviera)*

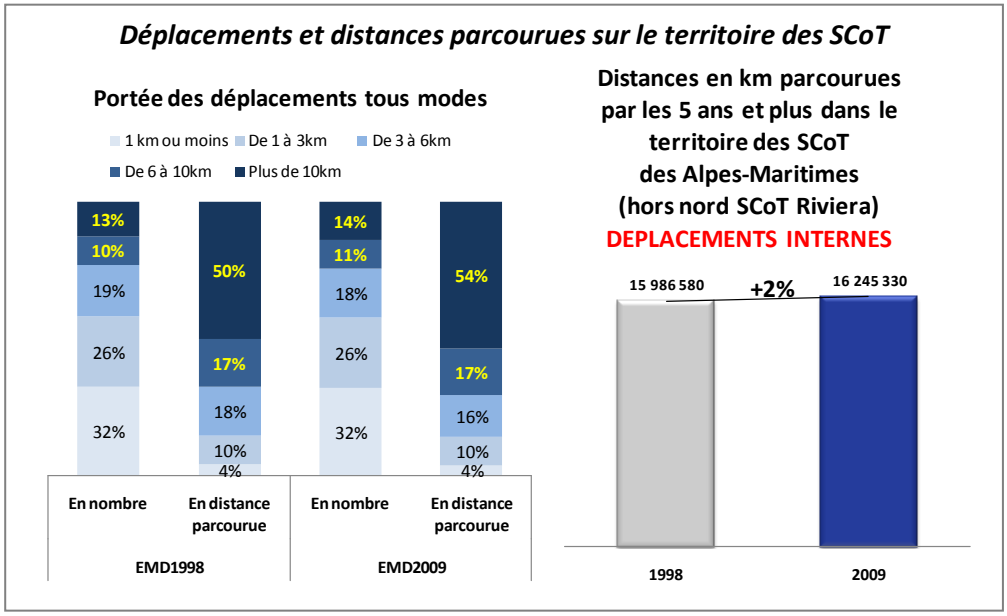


Le nombre de déplacements baisse de 4%, alors que les distances parcourues augmentent de 2%. Si le nombre de déplacements est un indicateur des programmes d'activités des individus, et donc, dans ce volet, de l'autonomie de fonctionnement d'une part et des liens entre territoire d'autre part, les distances sont un indicateur des trafics globaux, et pour celles parcourues en modes motorisés, des consommations énergétiques et des émissions de gaz à effet de serre.

La légère augmentation des distances parcourues signifie un maintien, voire une légère augmentation du trafic, malgré la baisse de la mobilité. Ce n'est cependant qu'une indication de tendance, et c'est l'utilisation du modèle de prévision de trafic qui permet d'évaluer les éventuels besoins en offre de transport (TC ou route) , et l'usage chaîné avec un modèle d'évaluation des émissions qui permettront d'affirmer la situation en matière de gaz à effet de serre, et d'alimenter les bilans carbone.

L'augmentation de la somme des temps passés à se déplacer, alors que le budget-temps individuel est stable, traduit l'augmentation de la population qui passe du temps à se déplacer.

L'augmentation des distances parcourues due à plus de déplacements de longue portée



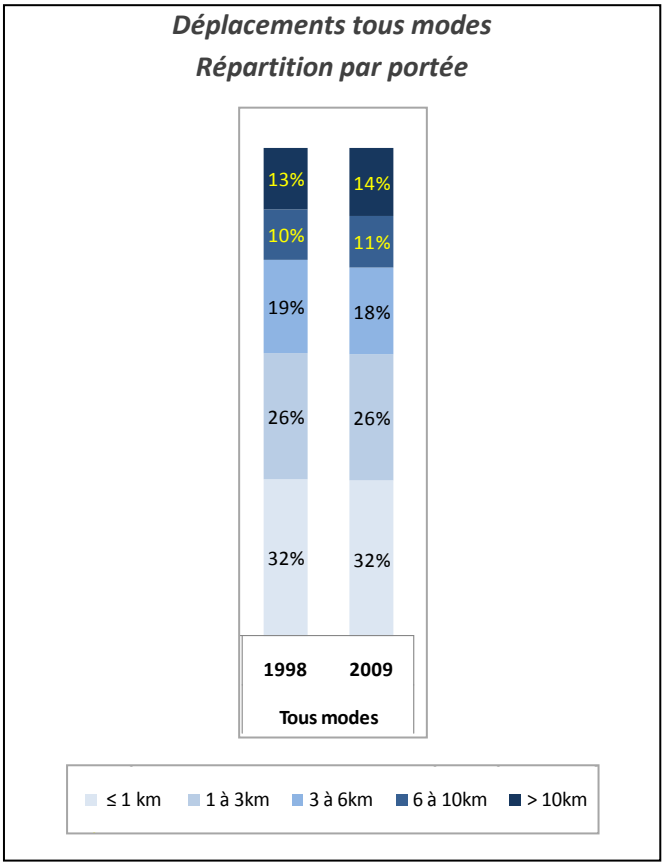
<u>Précision méthodologique</u> : pour permettre la comparaison entre 1998 et 2009, les déplacements d'échange avec les zones enquêtées par téléphone, et ceux faits en interne du territoire des SCoT par les habitants des zones enquêtées par téléphone, ne sont pas pris en compte dans les graphiques ci-dessus.

La légère augmentation de la part des déplacements à longue portée, ceux de plus de 10 km, suffit pour faire augmenter les distances parcourues à l'occasion de ces déplacements de 4 points.
Ce sont ces déplacements longs qui expliquent l'augmentation globale entre les deux enquêtes des kilomètres parcourus.

Les déplacements de plus de 10 km sont le plus souvent des déplacements d'échange entre les territoires de SCoT *(cf. plus loin XVI.2.2 notamment les cartes de flux en évolution de distance parcourue)*.

Les courts déplacements diminuent légèrement en nombre, mais trop peu pour que la diminution de leur part soit nette, par contre ce sont ceux de moyenne portée, entre 3 et 6 km qui « équilibrent » l'évolution des longs déplacements pour, en fin de compte, constater une quasi-stabilité des distances parcourues.

Rappel : une augmentation des déplacements à plus longue portée

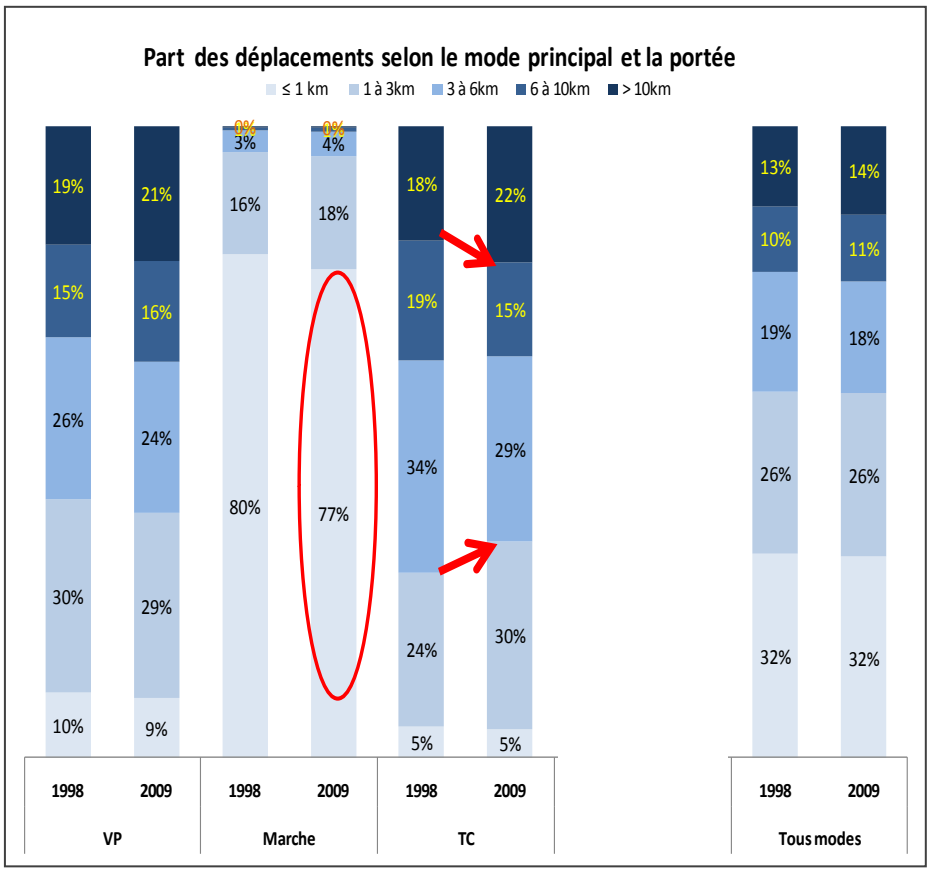


Nous avons vu dans l'analyse des mobilités *(cf. 1er volet, chap. I 3.)* qu'il y a une légère augmentation du poids des déplacements de longue portée, qui se traduit par une augmentation de la distance moyenne parcourue par déplacement, et ceci malgré la baisse de mobilité en voiture, pourtant le mode le plus adapté à ces longues distances.

En effet ces tranches de distances ont été retenues d'abord en fonction du domaine de pertinence des modes, puis pour les plus longues, en fonction du nombre effectivement constaté pour une répartition équilibrée :

- ✓ moins de 1km : domaine de pertinence de la marche ;
- ✓ entre 1 et 3 km : domaine de pertinence du vélo ;
- ✓ entre 3 et 6km : domaine des modes motorisés à vitesse modérée ;
- ✓ au-delà de 6km : domaine de pertinence des modes motorisés.

Déplacements de moins de 3km : moins en voiture et à pied, et plus en TC

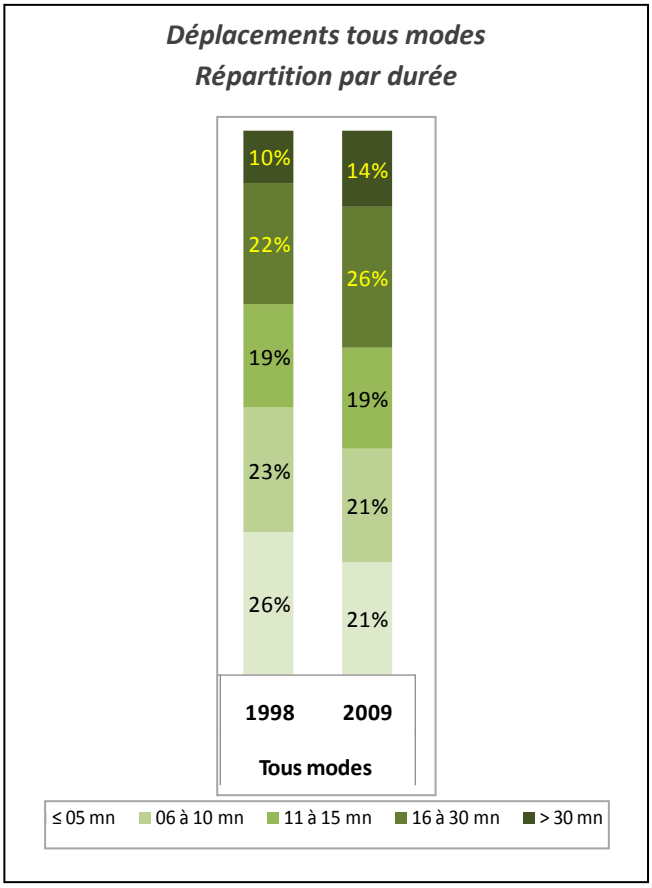


En voiture, les parts de déplacements de proximité *(moins de 1km)*, ou de moyenne portée *(entre 1 et 3, ou entre 3 et 6 km)* perdent chacune 1 point alors que les parts de déplacements de plus de 6, comme de plus de 10km gagnent 1 et 2 points.
Il en résulte, en volume global une légère baisse de la somme des distances parcourues en voiture de 2%

En transport collectif, ce sont les parts des déplacements de proximité d'une part et de longue portée d'autre part qui augmentent.

A pied, sans surprise, plus des trois quarts des déplacements sont dans la proximité, même si cette part a légèrement baissé, passée de 80 à 77%.

Une augmentation plus marquée des déplacements de longue durée

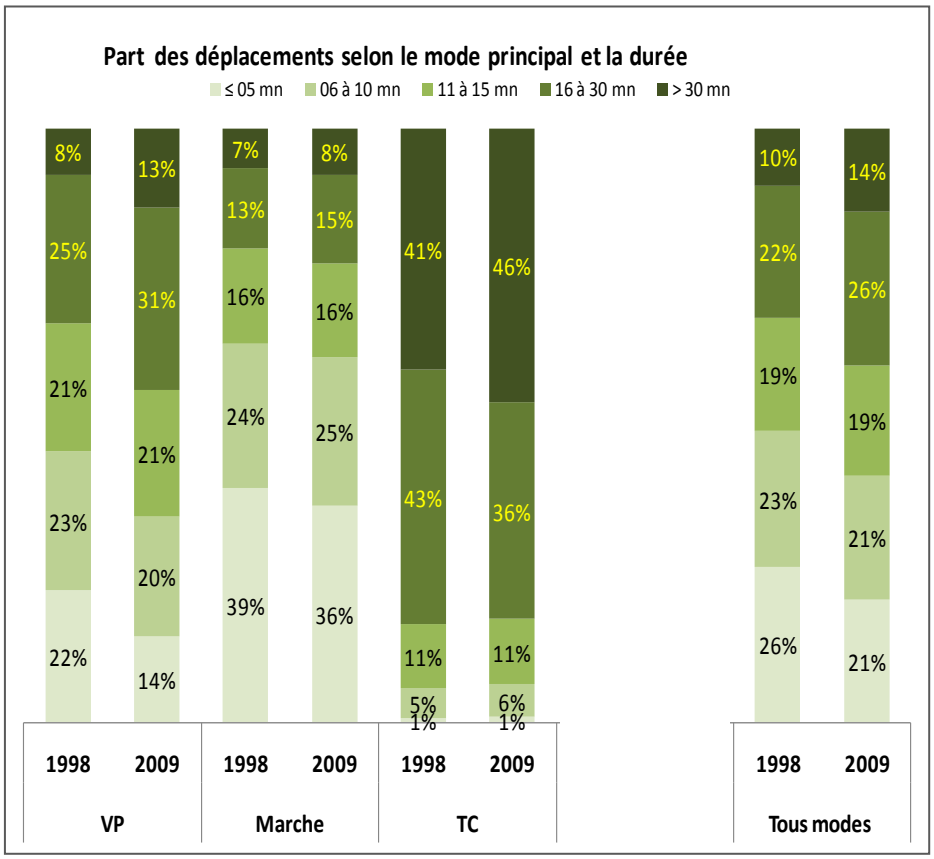


Nous avons vu précédemment *(cf. chap. I.3.2)* que la proximité immédiate, celle des déplacements d'une durée de moins de 5mn, diminue alors que les déplacements de plus d'un quart d'heure, et même de plus d'une demi-heure augmentent. Nous avons également souligné que pour plus de six déplacements sur dix *(61%),* le déplacement dure un quart d'heure ou moins, dénotant l'importance du fonctionnement de proximité permis par la typologie urbaine du territoire.

Les tranches de durées ont été retenues d'abord en fonction de la perception du temps, puis de manière à obtenir une répartition équilibrée :

- ✓ plus d'une demi-heure est perçu comme un déplacement long pour un déplacement quotidien;
- ✓ entre un quart d'heure et une demi-heure, le temps perçu est pris en compte pour l'organisation de sa journée, mais il reste peu contraignant ;
- ✓ en-dessous d'un quart d'heure, on est dans la relative proximité, et, à moins de 5 mn, on est même dans la perception d'une absence de temps de déplacement. Seule l'importance de ces déplacements brefs nous a conduit à les distinguer en tranches de 5 mn.

Plus de déplacements de longue durée quelque soit le mode,



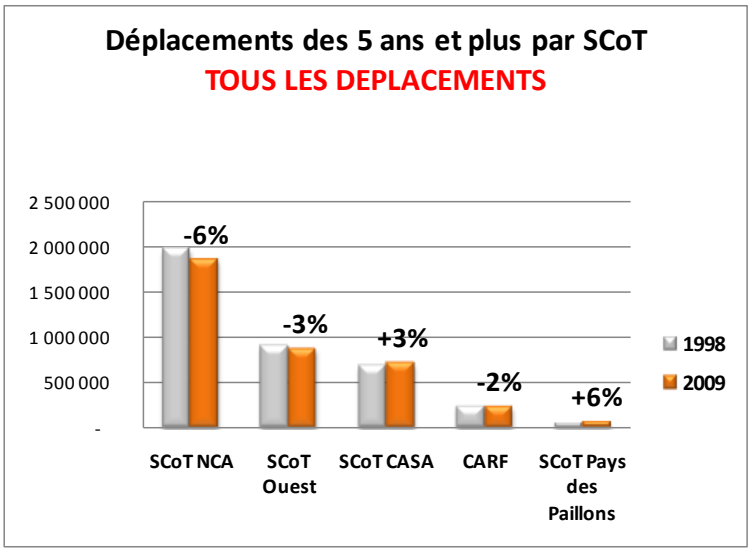
Les déplacements de longue durée ont pris plus de place pour chacun des modes, en contrepartie, ceux les plus brefs diminuent.

Cette évolution est encore plus marquée pour la voiture, ce qui explique que la baisse de la mobilité en voiture ne signifie pas pour autant une baisse des temps passés en voiture, bien au contraire. Cette évolution traduit aussi une forme de recentrage de la voiture sur son domaine de pertinence.

XV.4. LES DEPLACEMENTS VUS PAR CHACUN DES SCOT

Un poids des déplacements fortement corrélé au poids de population de chaque SCoT

Les graphiques ci-dessous montrent, **le nombre** des déplacements ayant une origine ou une destination dans chacun des SCoT, **et l'évolution** par rapport aux déplacements enquêtés en 1998.



Territoire	1998	2009	*Evolution 1998 - 2009*		Poids par rapport à l'ensemble des déplacements (2009).	*Evolution (en points)*
SCoT NCA	1 982 000	1 867 000	*-115 000*	*-6%*	54%	*+1*
SCoT Ouest	902 000	876 000	*-25 000*	*-3%*	25%	*0*
SCoT CASA	697 000	719 000	*23 000**	*3%*	21%	*-2*
CARF	243 000	237 000	*-6 000*	*-2%*	7%	*0*
SCoT Pays des Paillons	59 000	63 000	*3 000*	*6%*	2%	*0*
Non cumulable						
Reste AM	Non enquêté	80 000	*Non calculable*		2%	*Non calculable*

**La valeur de 23 000 n'est pas une erreur mais les évolutions sont calculées avant arrondi, pour la CASA : 22 645*

*Précision méthodologique : **Chiffres non cumulables** car un déplacement d'échange entre les zones A et B est compté pour la zone A et pour la zone B. Si on cumulait A et B, ce déplacement serait compté deux fois. Les pourcentages sont calculés sur le nombre total de déplacements redressés de l'enquête.*
Ces données présentent les flux liés à chaque territoire de SCoT EMD, indépendamment du lieu de résidence de la personne qui se déplace.

En 2009, le SCoT Nice-Côte-d'Azur est concerné par plus de la moitié des déplacements de l'enquête en face-à-face.

Les deux SCoT de l'Ouest des Alpes-Maritimes *(SCoT Ouest et SCoT de Sophia-Antipolis)* sont en deuxième position avec deux fois moins de déplacements chacun.

Il y a sept fois moins de déplacements ayant leur origine ou leur destination dans la partie face-à-face du SCoT de Menton et de la Riviera (la CARF) que dans le SCoT de Nice-Côte-d'Azur.

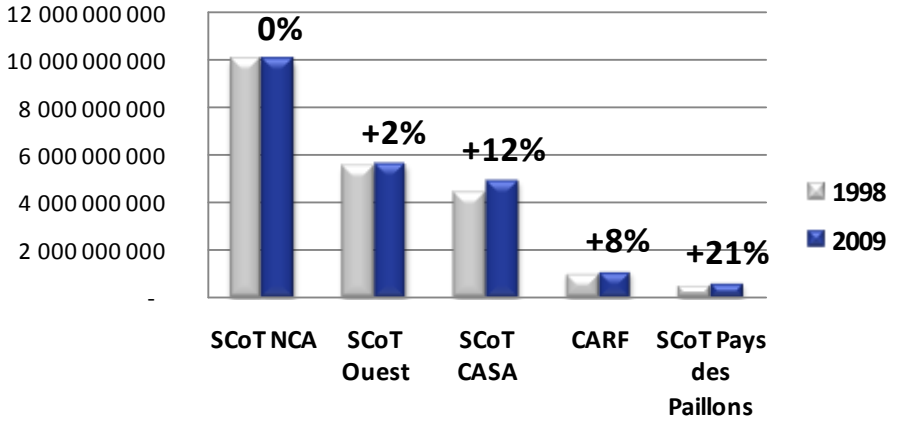
Le nombre de déplacements réalisés en lien avec le SCoT du Pays des Paillons est anecdotique par rapport aux autres SCoT *(2% du nombre total de déplacements)*. C'est un poids relatif très faible, plus proche de celui d'un secteur de SCoT de Moyen Pays, ou du Nord des Alpes Maritimes.

Ces résultats montrent le lien extrêmement fort entre l'importance de la population d'un territoire et les déplacements qui s'y produisent : les habitants du lieu ont un poids dominant dans ces déplacements, même si on comptabilise ces déplacements quelque soit le lieu de résidence des personnes qui les réalisent. En effet les habitants, quelque soit leur SCoT de résidence réalisent au moins 95% des déplacements vus par celui-ci, or ces déplacements internes constituent l'essentiel du volume des déplacements. La seule exception concerne le Pays des Paillons, par contre, pour ce qui le concerne, du fait de ses forts liens à NCA d'une part, et de sa faible attractivité propre d'autre part, plus des deux tiers des échanges qu'il voit sont réalisés par ses résidents.

La CASA se distingue des autres SCoT importants en population, par une augmentation nette des déplacements en lien avec son territoire. Parmi les éléments d'explication, ce territoire a non seulement vu sa population augmenter ces dix dernières années (*+ 19 %)*, mais aussi le poids de ses actifs passer de 37 à 42% des habitants de la CASA, la plus forte augmentation des territoires de SCoT du département. De plus la CASA a connu une augmentation notable de ses emplois.

Des évolutions différenciées des distances parcourues en lien avec chacun des SCoT

***Evolution des distance parcourues** (en km) **par les 5 ans et + selon les SCoT : déplacements internes au périmètre de l'enquête (**en face à face)*



Distances parcourues *en km*	**1998**	**2009**	*Evolution* *en valeur*	*en %*	**Poids** par rapport à l'ens. des distances parcourues en 2009
SCoT NCA	10 076 953	10 029 983	*-46 970*	*0%*	62%
SCoT Ouest	5 547 926	5 633 020	*85 094*	*2%*	35%
SCoT CASA	4 431 955	4 942 692	*510 737*	*12%*	30%
CARF	1 007 859	1 089 795	*81 936*	*8%*	7%
SCoT Pays des Paillons	476 057	577 125	*101 068*	*21%*	4%
	Non cumulable				

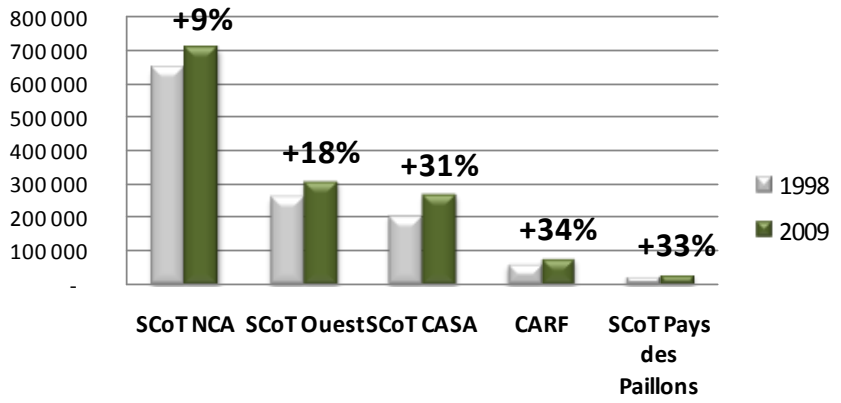
Le SCoT de NCA est de loin celui qui assume la plus grande part des distances parcourues. Cependant, elles ne sont pas toutes réalisées sur son territoire : en effet il s'agit du cumul des distances parcourues pour les déplacements en lien avec NCA, et donc pour les déplacements d'échanges, une part de ces distances est parcourue sur leur territoire d'origine, voire sur ceux qu'ils sont amenés à traverser.

L'augmentation, notée pour la CASA, du nombre de déplacements la concernant, se retrouve fortement en distances parcourues, traduisant son attractivité. Désormais, ce nombre se rapproche de celui des déplacements du SCoT Ouest, avec seulement 12% de distances parcourues de moins, alors que la CASA accueille 28% de moins de population et 25 % de moins d'emplois *(recensement INSEE 2007).*

Enfin le caractère atypique du Pays des Paillons par rapport aux autres SCoT se traduit dès cet indicateur global : alors qu'il voit trois fois moins de déplacements que la CARF, le rapport des distances parcourues est lui de 1 à 2 seulement. L'urbanisation plus diffuse, l'éloignement par rapport à l'emploi et aux équipements et services, de manière plus générale aux polarités urbaines, sont des éléments d'explication.

Des temps cumulés de déplacements qui augmentent

***Temps passé** (en heure) **par les 5 ans et + à se déplacer, selon les SCoT : déplacements internes au périmètre de l'enquête** (face à face)*



La somme des temps passés dans les déplacements concernant un territoire est un indicateur beaucoup moins parlant que les budgets temps des personnes, ou les temps moyens par déplacement. Cet indicateur a néanmoins été présenté pour systématiser autant que possible les comparaisons en nombre, temps et distance.

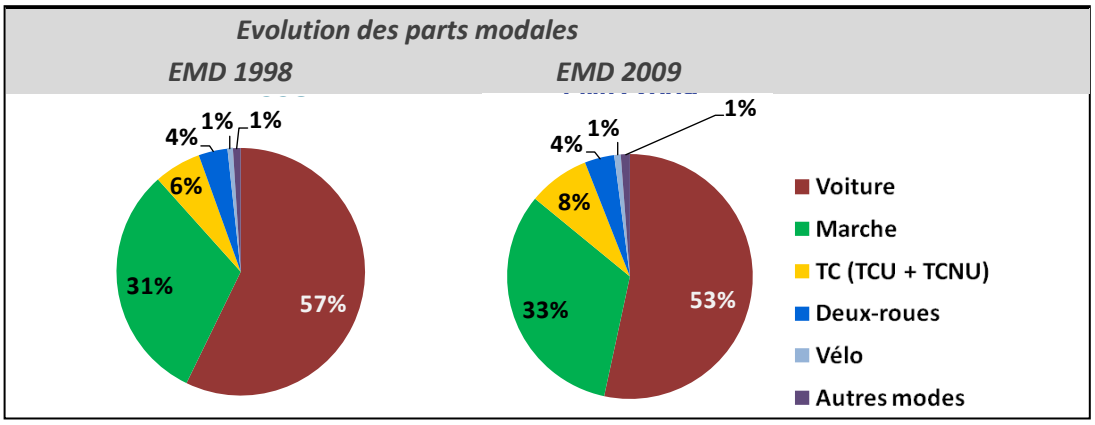
Les évolutions différenciées du nombre des actifs dans la population peut être une part d'explication dans la mesure où leur budget-temps moyen est d'une heure et quart, alors que celui des autres catégories est de trois quarts d'heure *(cf. volet mobilité, chap. III.2)* Or l'augmentation de la population, et en son sein l'augmentation de la part des actifs, semble pouvoir expliquer le résultat, sauf pour la CARF.

XV.5. PARTS MODALES DES DEPLACEMENTS ET EVOLUTION

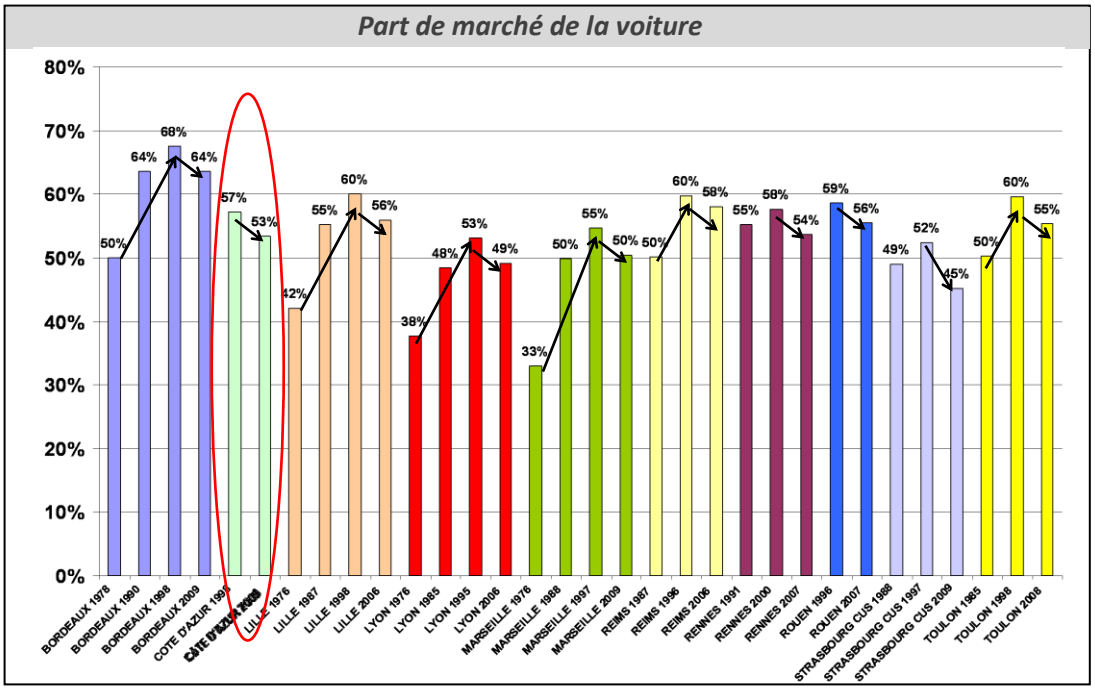
Rappels

Les « parts modales », à savoir, dans l'acception habituelle, la répartition modale des déplacements, lorsqu'on observe l'ensemble du territoire, sont les mêmes que la répartition modale des mobilités, présentée dans la première partie sur la mobilité des habitants.

A cette échelle globale du territoire d'enquête, la part modale de la voiture a nettement diminué au profit de la marche à pied et des transports collectifs. Elle représente néanmoins encore plus de la moitié du « marché des déplacements ».

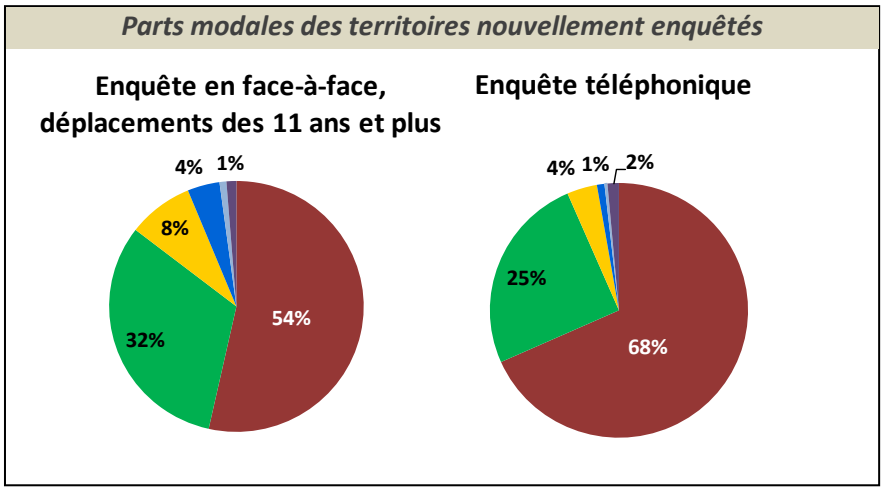


Cette diminution de la part modale de la voiture est constatée dans la quasi-totalité des enquêtes ménages de ces dernières années, au contraire des décennies précédentes qui voyaient cette part augmenter continument, comme le montre le graphique ci-dessous, mis à disposition par le CERTU sur son site.



La part de marché de la voiture est beaucoup plus importante dans les nouveaux territoires

Pour permettre la comparaison, les parts modales du territoire des SCoT ont été recalculées pour les seuls habitants de 11ans et plus *(d'où la différence avec la part modale page précédente).*



La beaucoup plus forte part modale de la voiture dans le Haut-Pays des Alpes-Maritimes et l'Est du Var s'explique notamment par la topographie, la moindre densité, la distance relative aux services urbains et aux emplois.

Cependant la marche à pied, même si elle est moins pratiquée dans le Haut-Pays et l'Est du Var, est encore présente révélant un fonctionnement partiel de proximité.

On a vu dans la première partie un fonctionnement très différent, au sein des territoires regroupés dans le résultat global ci-dessus : entre les habitants du Nord des Alpes-Maritimes, montagneux et avec un habitat groupé important en bourgs et villages, et les habitants de l'Est-Var, répartis dans un habitat plus diffus et moins dense.

Des parts modales très contrastées entre déplacements internes et d'échange entre SCoT

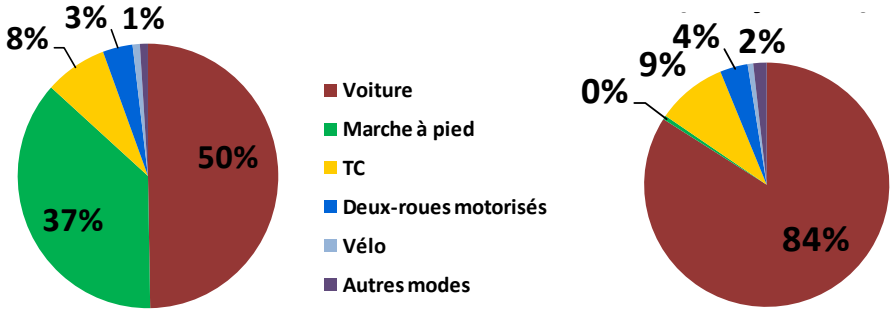
Les parts modales, donc les choix d'usage des différents modes de transports, sont très contrastées selon la nature des déplacements :

- ✓ **déplacements internes**, c'est-à-dire ayant leur origine et leur destination à l'intérieur du territoire présenté ;
- ✓ **déplacements d'échanges**, c'est-à-dire ayant leur origine et leur destination dans deux territoires différents *(donc soit leur origine, soit leur destination dans le territoire présenté)*.

Ces différentes parts modales, internes et échanges, sont présentées ci-dessous par rapport aux **territoires de SCoT** : **ces différences sont si marquées, que cette distinction sera conservée dans l'ensemble de l'analyse présentée dans cette étude**. Un autre intérêt de cette distinction, est qu'elle correspond en bonne partie aux répartitions de compétences d'organisation de l'offre : pour les TC entre AOTU et AOTNU *(Département ou Région)*, et pour les routes entre communes et Département ou Etat.

***Parts modales des déplacements des SCoT** (moyenne) :*

Déplacements INTERNES *(total 2 975 000)*	***Déplacements d'ECHANGE*** *(total 337 000)*



En interne aux SCoT la marche à pied est très importante, montrant un fonctionnement de proximité, et donc une réelle multifonctionnalité urbaine bien présente sur nos territoires.
Ceci est d'autant plus important que **les déplacements internes** à l'un ou l'autre des SCoT soit **2 975 000 déplacements**, représentent **87 % de l'ensemble des déplacements enquêtés**, et 90% des seuls déplacements internes et d'échanges qui restent dans le territoire d'enquête en face à face.
En effet, ces échanges entre SCoT ne représentent que 337 000 déplacements, et 450 000 en ajoutant les échanges avec l'extérieur du territoire enquêté.

A l'inverse, **dans les flux d'échange, la voiture** domine très fortement, et il y a donc une marge de progrès sur ce type de déplacements, qui, bien que moins importants en nombre, sont en augmentation, et surtout sont responsables d'une part notable des distances parcourues en voiture.

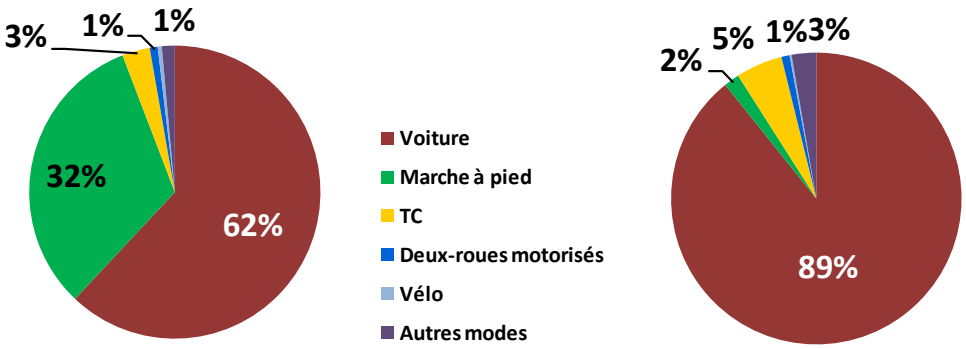
La part modale des TC dans les déplacements **d'échanges**, plus forte qu'en interne, est **remarquable**. Le caractère attractif de la politique tarifaire, et la continuité urbaine, y compris en passant d'un SCoT à l'autre, le long des axes de transport, et enfin la géographie en vallons, contribuent à crédibiliser l'offre interurbaine. Naturellement ce n'est pas le cas en volume de déplacements, et ce sont les déplacements internes, pour l'essentiel en TCU, qui restent de loin les plus importants. Ce contraste existait déjà en 1998.

Constat similaire pour les territoires nouvellement enquêtés

Ces différences de parts modales entre interne et échange se retrouvent de manière similaire dans les territoires nouvellement enquêtés, même si les enfants *(entre 5 et 10 ans)* ne font pas partie de l'échantillon.

Pars modales des déplacements en 2009 (Nord des AM et Est Var)

déplacements INTERNES *(total 112 000)*	***déplacements d'ECHANGES*** *(total 34 000)*



Là encore la part modale du transport collectif dans les déplacements d'échanges met en évidence une utilisation effective du transport collectif interurbain des habitants de ces territoires peu denses lorsqu'ils se rendent dans la bande littorale urbanisée.

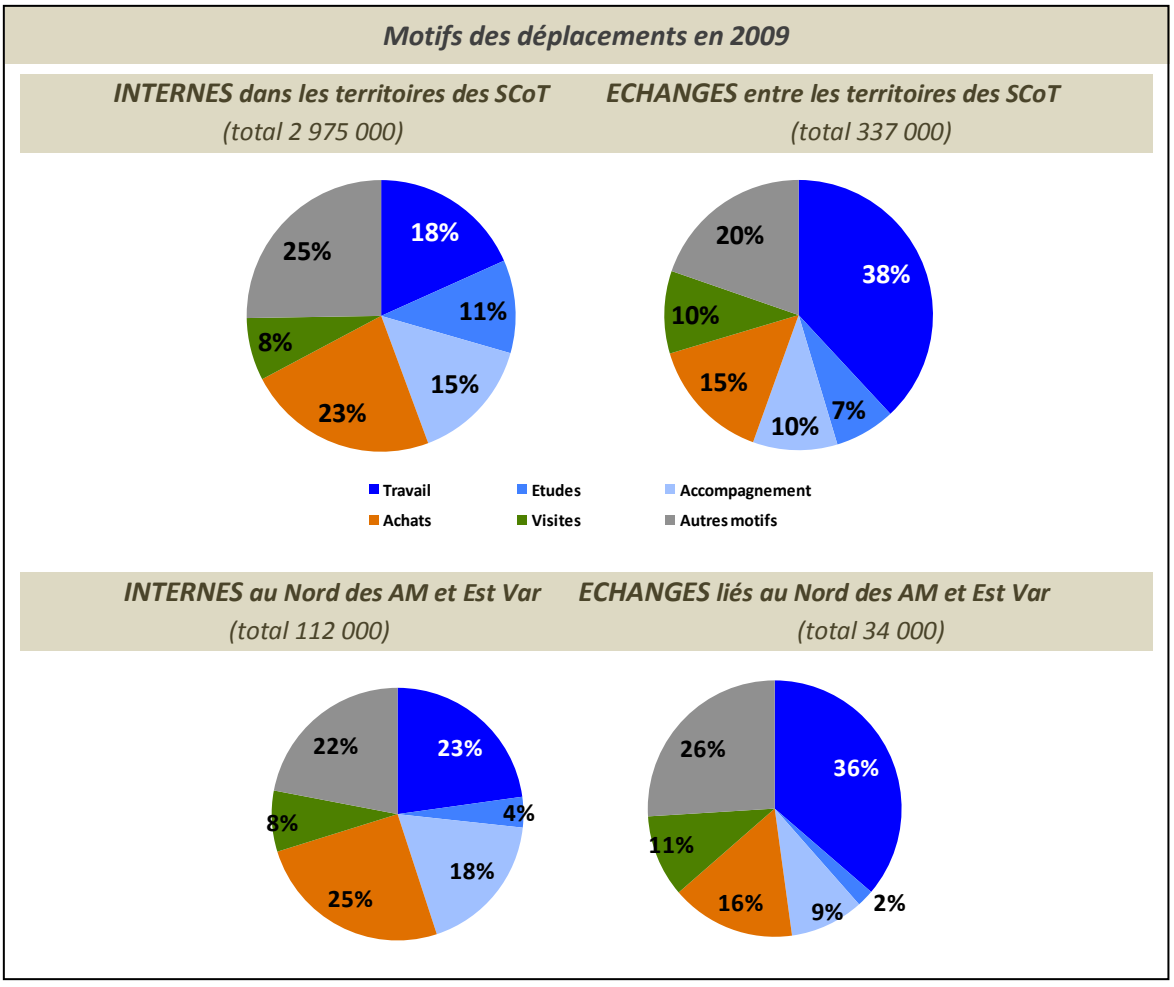
XV.6. MOTIFS DES DEPLACEMENTS

Le travail motive beaucoup plus les déplacements d'échanges que l'interne

Dans le territoire des SCoT, la part du travail est double dans les déplacements d'échanges *(38%),* par rapport à sa place dans les déplacements internes *(18%)*. Cependant, comme pour les parts modales, il ne faut pas oublier que les internes constituent 86% du nombre total de déplacements.

Une distinction qui se retrouve, mais de manière moins marquée, pour les territoires nouvellement enquêtés

A l'inverse pour les achats l'interne est nettement plus important.



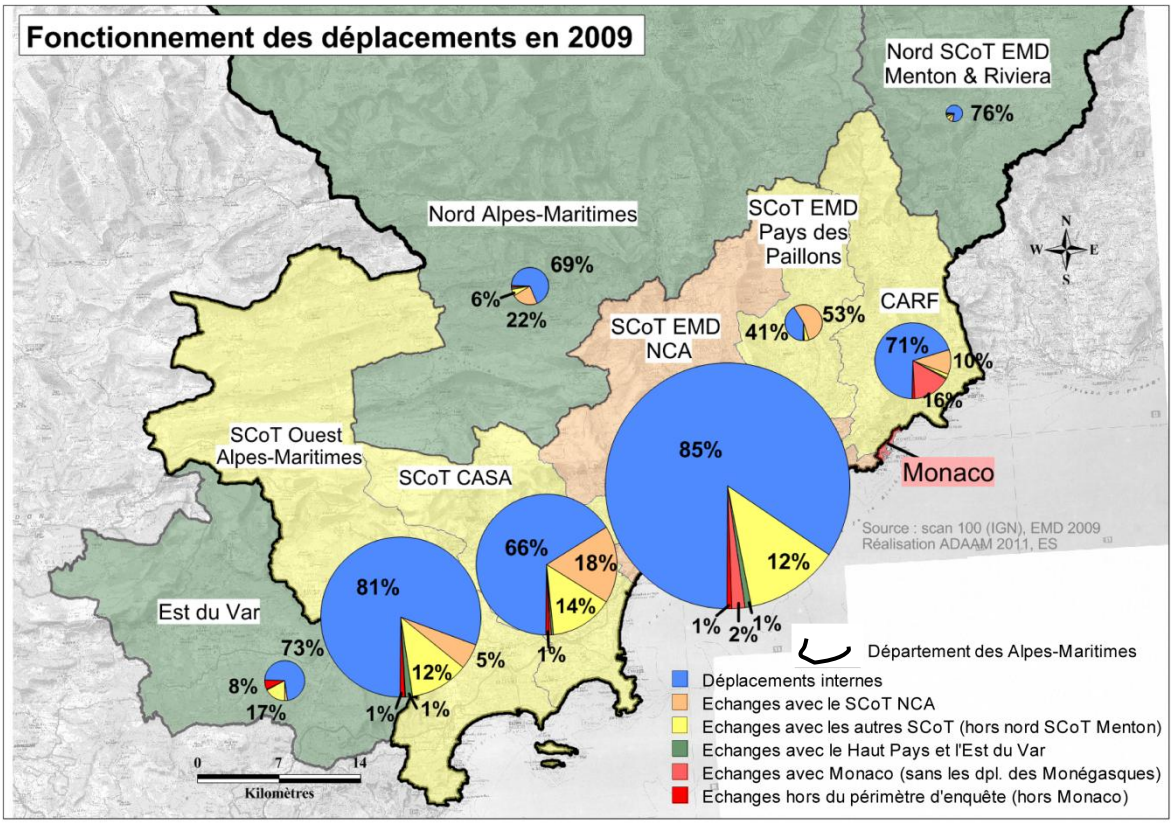
La part faible du motif étude en interne à l'enquête téléphonique, est liée à l'absence de prise en compte des enfants de 5 à 10 ans, et au fait que les établissements du supérieur sont dans la bande littorale.

XVI. LES FLUX ENTRE GRANDS TERRITOIRES

Les déplacements enquêtés sont des indicateurs du fonctionnement au quotidien des territoires, en les analysant à partir de leur localisation d'origine et/ou de destination, on regarde l'intensité des liens entre territoires ou au contraire l'importance de leur fonctionnement propre. De ce fait l'analyse du rapport entre les déplacements internes et les échanges permet une approche de la part d'autonomie, d'interdépendance ou de dépendance des territoires analysés.

XVI.1. POIDS DES DEPLACEMENTS INTERNES ET D'ECHANGES

Forte autonomie de fonctionnement du territoire des SCoT littoraux, comme du Haut Pays



Les déplacements internes *(en bleu)* sont très largement majoritaires, à la seule exception des Paillons, une particularité qui s'explique facilement par la nature du territoire *(cf. plus loin XVII.2 sur le fonctionnement des Paillons).*

Rappel : La fiche de premiers résultats présentait le département des Alpes Maritimes, et non l'ensemble de l'aire d'enquête, d'où le très léger écart de pourcentage du SCoT Ouest.

L'importance du fonctionnement interne des 4 SCoT littoraux met en évidence la cohérence propre à chacun de ces territoires. Ce sont en effet plus de 8 déplacements sur 10 qui restent internes à NCA ou au SCoT Ouest, et si on prend en compte le fait que Monaco est géographiquement enclavée dans la CARF, là aussi plus de 8 déplacements sur 10 (presque 9) sont internes.

Lorsque ce pourcentage de déplacements internes est plus faible et que donc la part des échanges vus par le territoire est plus importante, cela peut résulter de deux phénomènes opposés :

- ✓ l'attractivité du territoire est très importante, c'est l'explication principale de la place des échanges dans les déplacements vus par la CASA : son attractivité économique ;
- ✓ la forte dépendance à un ou plusieurs territoires voisins, c'est l'explication principale de la place des échanges dans les déplacements vus par le Pays des Paillons qui est très fortement dépendant de l'offre d'emplois, mais aussi de services (commerces, grands équipements…) de Nice Côte d'Azur.

Ensuite, quelque soit le SCoT, les échanges se font beaucoup plus fortement avec son (ses) SCoT voisins.

Nous avions déjà vu en XV.1.1 que le territoire des SCoT des Alpes-Maritimes *(l'EMD face-à-face)* est très autonome, voire autocentré. Ses liens avec le Haut-Pays sont très faibles, seulement 1% des déplacements le concernant sur les 3% de déplacements extérieurs.

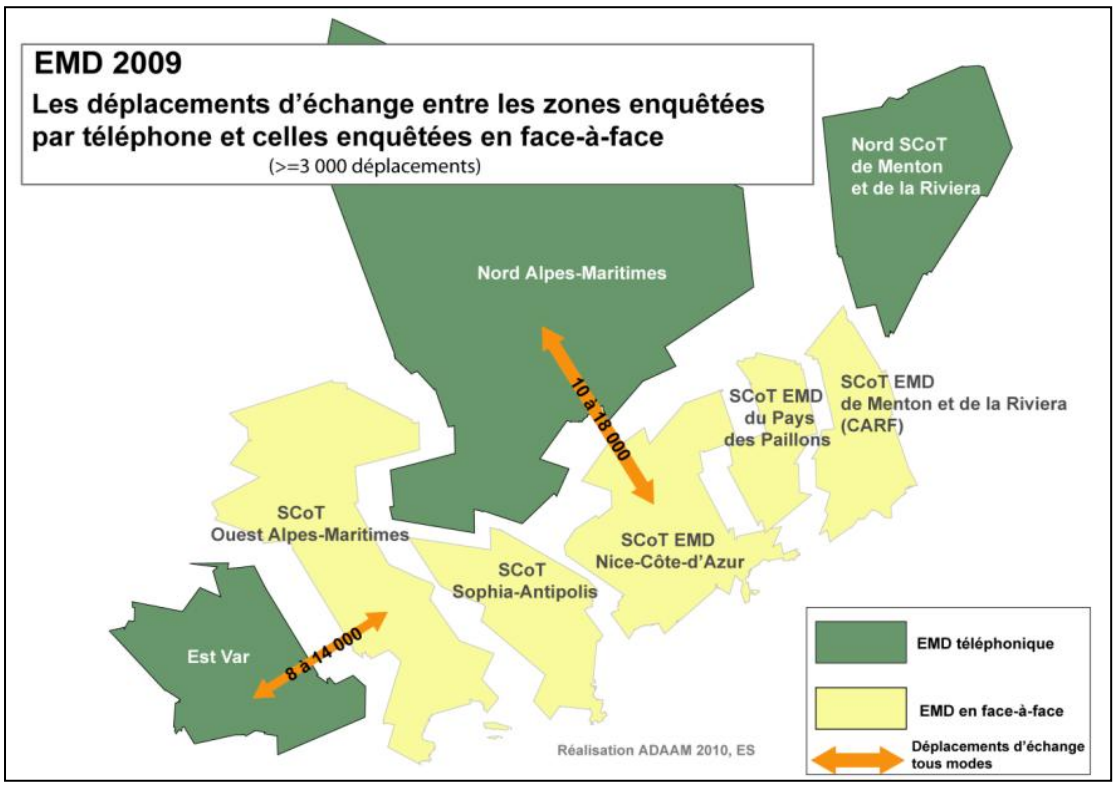
Enquête	***Territoire***	***Déplacements****
EMD face-à-face	SCoT NCA	1 885 000
	SCoT Ouest	890 000
	SCoT CASA	723 000
	CARF	238 000
	SCoT Pays des Paillons	63 000
EMD téléphonique	Nord des Alpes-Maritimes	65 000
	Nord du SCoT de Menton et de la Riviera	16 000
	Est du Var	74 000

**les données et graphiques présentées le sont après avoir agrégé les données des deux enquêtes, malgré la différence sur les enfants. De ce fait, la part de l'interne aux territoires enquêtés par téléphone doit être un peu sous-estimée.*
Les volumes de déplacements du tableau ne sont pas cumulables : les échanges entre deux SCoT étant comptabilisés dans les échanges de chacun d'eux.

Des liens de type bassin versant entre la zone téléphonique et la bande littorale

Les seuls volumes significatifs d'échange se font

- ✓ entre le Nord des Alpes-Maritimes et le SCoT Nice-Côte-d'Azur, et
- ✓ entre l'Est du Var et le SCoT Ouest Alpes-Maritimes.



C'est ce que montre la carte ci-dessus qui représentent les flux d'échanges supérieurs à 3 000 déplacements entre un des secteurs de l'enquête téléphonique, et un des territoires de SCoT.

Les échanges de l'Est-Var sont deux fois plus importants avec les Alpes-Maritimes qu'avec le reste du Var. Cela conforte le choix de son rattachement à cette enquête, même si leur poids relatif est faible, vu depuis le territoire départemental.

En particulier la carte ci-contre ne montre des flux significatifs qu'avec le SCoT Ouest, et de plus, à un niveau assez peu important.

Le Haut-Pays et l'Est du Var apparaissent ainsi clairement comme des zones d'arrière-pays, de NCA pour le Nord des Alpes Maritimes et du SCoT ouest pour l'Est Var.

Précision méthodologique : « 8 à 14 000 » déplacements est une fourchette, (un « intervalle de confiance »). Une enquête ménages déplacements, réalisée par sondage, restitue le nombre exact des déplacements faits par les personnes enquêtées. Mais celles-ci ne sont qu'un échantillon de la population totale, est ces données doivent donc être redressées. Comme dans toute enquête par sondage, l'échantillon est plus ou moins représentatif de la population réelle. L'intervalle de confiance évalue la fourchette de valeurs à l'intérieur de laquelle on est sûr à 95% que se situe le nombre de déplacements entre les secteurs x et y

De manière plus détaillée, le territoire du Nord des Alpes-Maritimes est le plus lié au reste des Alpes-Maritimes, avec plus d'un déplacement sur quatre d'échange essentiellement avec le SCoT de Nice-Côte-d'Azur. Il n'a pas de lien significatif avec les autres SCoT des Alpes-Maritimes.

A l'ouest, les flux entre l'Est du Var et le SCoT Ouest ne sont pas aussi importants que ce que l'on pourrait supposer. Toutefois, l'Est du Var réalise plus d'échanges avec le SCoT Ouest qu'avec le reste du Var (cf. carte : 17% contre 8%). Néanmoins, la part de ses échanges avec le reste du Var n'est pas non plus négligeable.

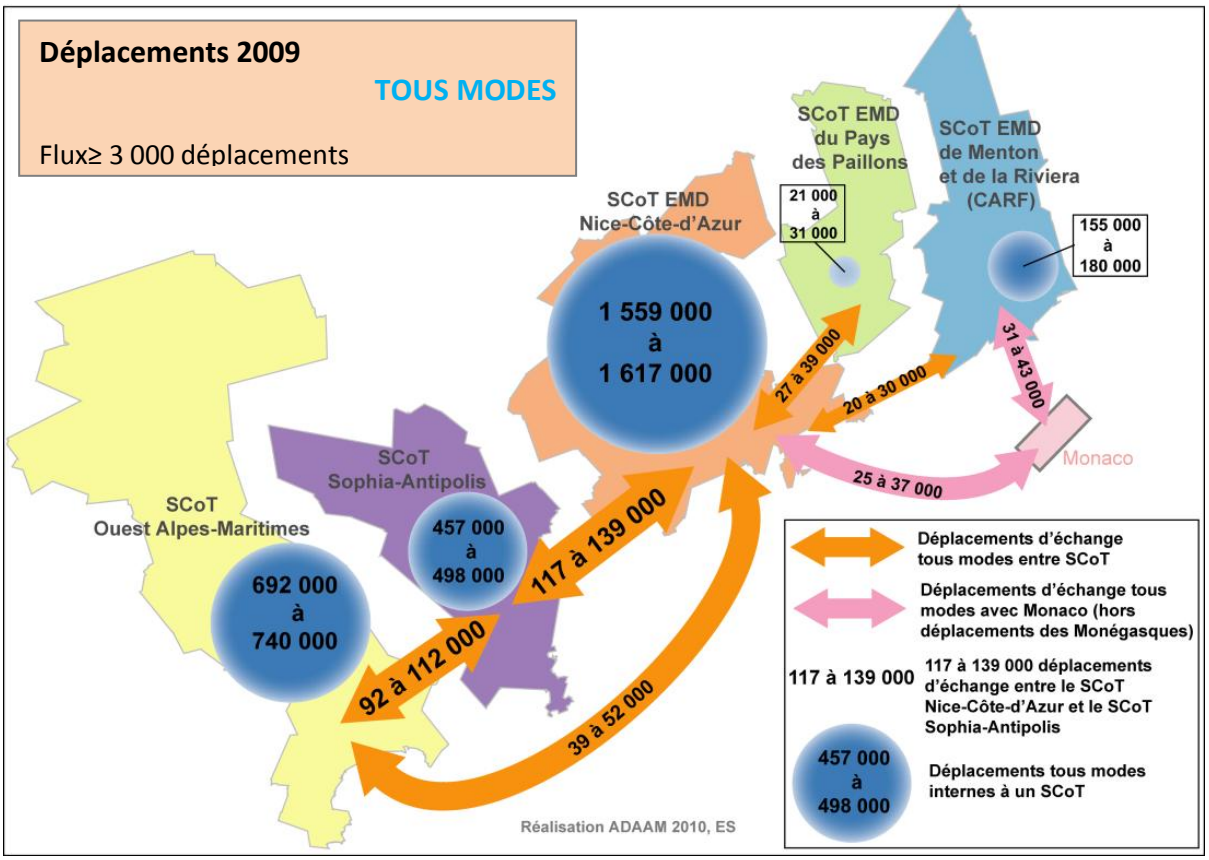
Il n'y a pas de flux significatifs entre le nord du SCoT de Menton et la CARF, ce qui s'explique par des liaisons routières avec le nord du SCoT de Menton moins attractives que celles vers l'Italie, un territoire montagneux, et la présence de bourgs-centres.

L'évolution par rapport à 1998 des territoires enquêtés au téléphone n'est pas connue. En outre, s'agissant de territoires en grande partie de montagne et d'arrière-pays, leur évolution ne suit pas forcément celle de la grande conurbation littorale, il n'est donc pas souhaitable d'extrapoler.

XVI.2. POIDS INTERNES/ECHANGES ET FLUX ENTRE SCOT

XVI.2.1. FLUX 2009 ET EVOLUTIONS EN NOMBRE DE DEPLACEMENTS

Pour les 4 SCoT littoraux, poids majeur des déplacements internes
NCA central dans les échanges et CASA en très fort lien avec ses voisins



** les échanges entre la CASA et Monaco, bien que légèrement supérieurs à 3 000 n'ont pas été représentés du fait de leur très faible poids au regard des volumes globaux représentés ici.*

Nombre de déplacements EMD 2009 *(flux ≥ 3000)* *jour de semaine*	SCoT Ouest	SCoT CASA	SCoT NCA	SCoT Paillons	CARF	Monaco
SCoT Ouest	715 800					
SCoT CASA	102 200	477 800				
SCoT NCA	44 900	127 700	1 588 100			
SCoT Paillons			33 000	25 800		
CARF		*< 3 000*	24 800		167 600	
Monaco	*< 3 000*	3600 (*)	31 000	*< 3 000*	37 300	

Cette carte *(page précédente)* **traduit en volume** les parts internes et échanges vues en XVI.A :

- ✓ **NCA** est le seul SCoT à avoir des échanges significatifs avec chacun des 4 SCoT dont 3 sont limitrophes, on peut dire qu'il constitue une polarité pour le département.

- ✓ **La CASA** échange très fortement avec ses deux SCoT voisins, le poids des flux d'échanges en lien avec la CASA est quasiment au même niveau que l'ensemble des échanges de NCA.
- ✓ **Le SCoT-Ouest** échange prioritairement avec la CASA, plus de deux fois plus qu'avec NCA.

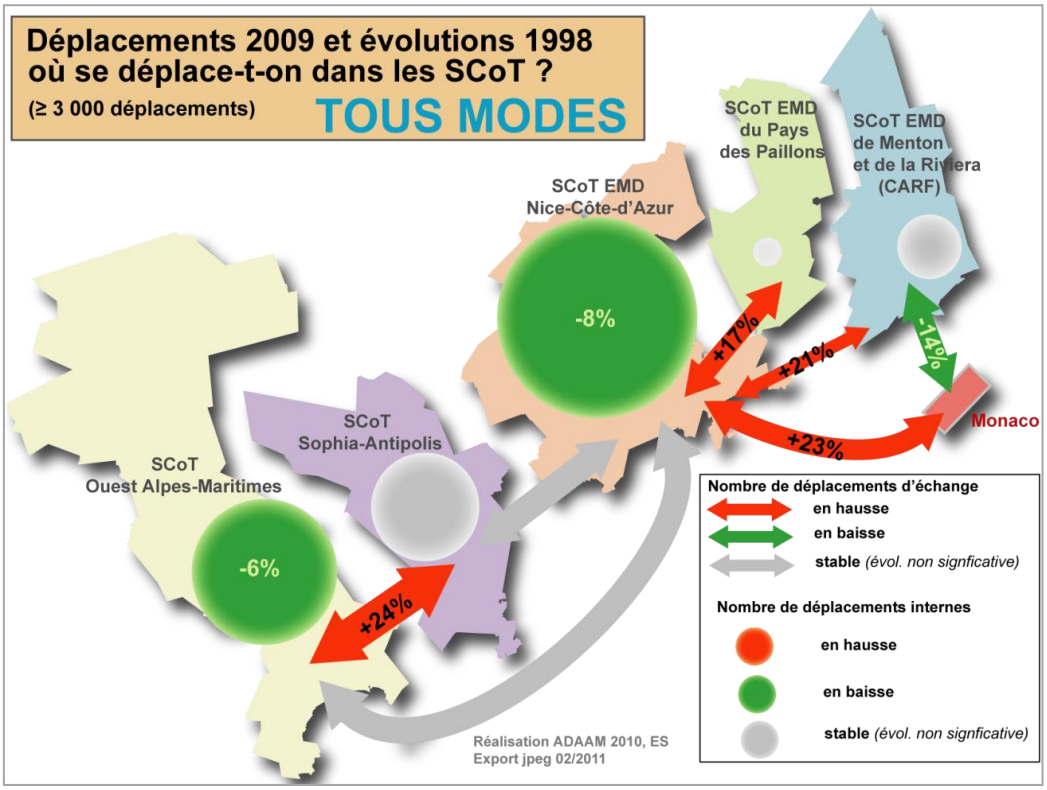
  Les 2 SCoT de l'Ouest n'ont pas de flux notables avec ceux de l'Est, ni avec Monaco.

- ✓ **Le Pays des Paillons** a plus d'échanges avec NCA que de déplacements internes, c'est un signe de dépendance au SCoT central et à la ville-centre;
- ✓ **La CARF** a de très forts échanges avec Monaco, plus importants qu'avec NCA

Des évolutions inverses entre déplacements d'échanges et internes aux SCoT

On constate des diminutions marquées du nombre de déplacements internes à NCA et au SCoT Ouest, et des augmentations de flux d'échanges, à la seule exception des échanges CARF ↔ Monaco qui diminuent comme de l'interne. *Le tableau page suivante détaille pour chaque flux les valeurs 1998 et 2009*

La polarisation par le SCoT de Nice Côte d'Azur s'est renforcée depuis 1998, surtout sur l'Est, de même que les échanges se sont renforcés entre les deux SCoT de l'Ouest. Deux entités renforcent leurs liens entre elles, à l'Est d'une part, à l'ouest d'autre part.



Nombre de déplacements EMD 1998 (flux≥3 000)

	SCoT Ouest	SCoT CASA	SCoT NCA	SCoT Paillons	CARF	Monaco
SCoT Ouest	759 600					
SCoT CASA	82 600	476 900				
SCoT NCA	42 800	128 900	1 716 900			
SCoT Paillons			28 100	28 100		
CARF		*< 3 000*	20 500		173 500	
Monaco	*< 3 000*	*< 3 000 (*)*	25 200	*< 3 000*	43 400	

Les flux de déplacements présentés dans les tableaux précédents donnent les valeurs médianes des flux reconstitués par l'enquête ménages déplacement. Ceux-ci sont représentés plus justement, comme sur les cartes, par les fourchettes issues des intervalles de confiance. C'est pourquoi les évolutions ne sont significatives que lorsque ces « fourchettes » sont suffisamment décalées. Le tableau ci-dessous présente les fourchettes 1998 et 2009.

Intervalles de confiance tous modes		**1998**		**2009**	
Origine	**Destination**	**Borne inférieure**	**Borne supérieure**	**Borne inférieure**	**Borne supérieure**
SCoT Ouest	SCoT Ouest	731 300	787 800	692 000	739 600
SCoT CASA	SCoT CASA	453 400	500 300	457 500	498 000
SCoT NCA	SCoT NCA	1 682 400	1 751 400	1 558 900	1 617 300
SCoT Paillons	SCoT Paillons	22 000	34 200	20 800	30 900
CARF	CARF	158 600	188 300	154 900	180 200
SCoT Ouest	SCoT CASA	72 200	92 900	92 200	112 100
SCoT Ouest	SCoT NCA	35 300	50 400	38 300	51 600
SCoT CASA	SCoT NCA	116 000	141 700	116 700	138 800
SCoT CASA	Monaco	-	2 400	1 700	5 500
SCoT NCA	SCoT Paillons	22 000	34 200	27 300	38 700
SCoT NCA	CARF	15 300	25 700	19 900	29 800
SCoT NCA	Monaco	19 400	31 000	25 500	36 600
CARF	Monaco	35 800	50 900	31 200	43 400

Les cases en rose présentent des augmentations significatives, celles en vert des diminutions significatives. Dans les autres cas, les évolutions sont non significatives au vu de l'importance du recouvrement des intervalles de confiance.

XVI.2.2. REPARTITION PAR PORTEE DES DEPLACEMENTS INTERNES ET D'ECHANGES

Les portées vues précédemment vont dans ce chapitre être distinguées entre interne et échange

Un poids des échanges plus important en distances parcourues

Déplacements 5 ans et plus sur le territoire des SCoT en 2009

Nombre	Internes	2 975 000	90%
	Echanges	337 000	10%
Distance parcourue (km)	Internes	10 218 052	63%
	Echanges	6 027 281	37%

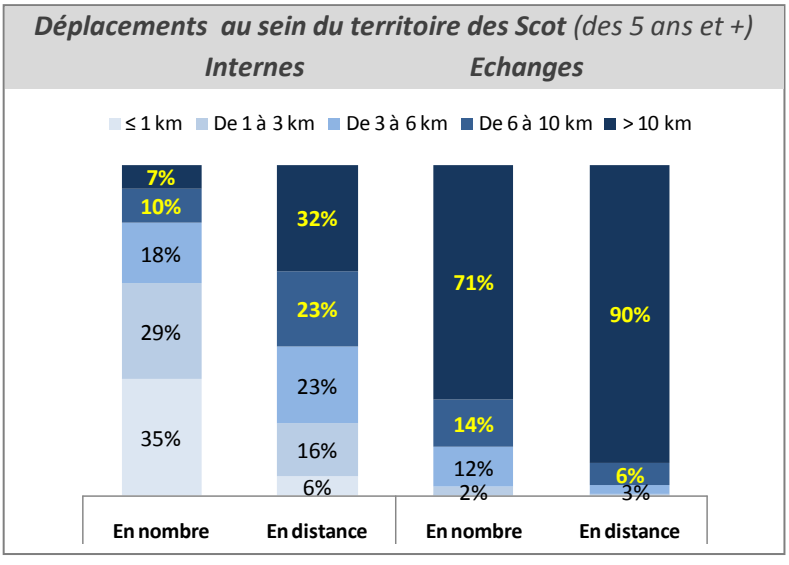
Les habitants sortent assez peu de leur territoire de SCoT : 90% de leurs déplacements se réalisent à l'intérieur des SCoT, par contre ces mêmes déplacements ne réalisent qu'un peu moins des deux-tiers des distances parcourues.

La répartition par portée des déplacements (cf. graphique), explique largement ce décalage :

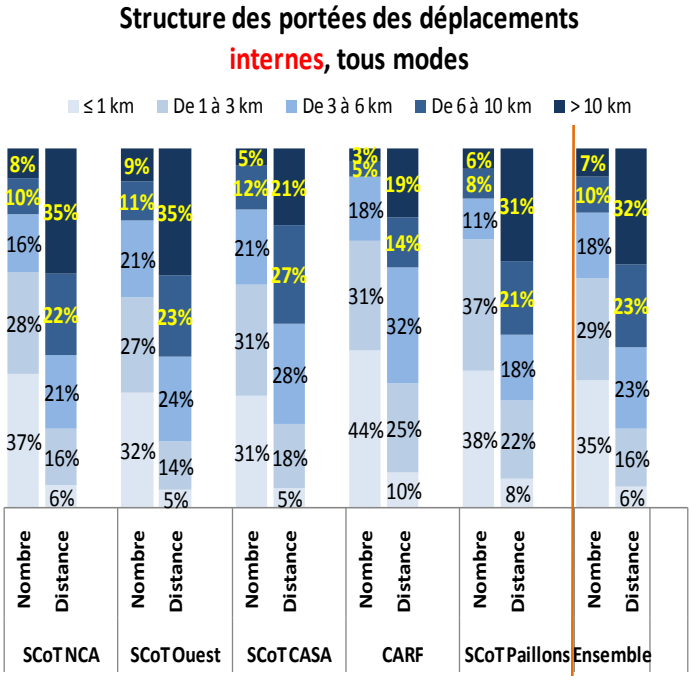
- ✓ plus des deux tiers des déplacements d'échanges se font sur des distances de plus de 10km, une proportion dix fois plus importante qu'au sein des déplacements internes ;
- ✓ à l'inverse, près des deux-tiers *(64%)* des déplacements internes sont de relative proximité (<3km), dont plus d'un tiers de portée inférieure ou égale à1km.

Peu d'effets de bord du découpage en SCoT

La très faible proportion de déplacements d'échanges à très faible portée montre la faiblesse des « effets des bords » des découpages, et confirme la cohérence des périmètres mis en évidence par le poids des déplacements internes.



En interne aux SCoT, la proximité constatée n'empêche pas des trafics notables dus aux trajets longs



Les déplacements internes couvrent tout le spectre des portées de déplacements avec une part majoritaire de petits déplacements.

Les SCoT se distinguent d'est en ouest du département, par une importance décroissante des petits déplacements :

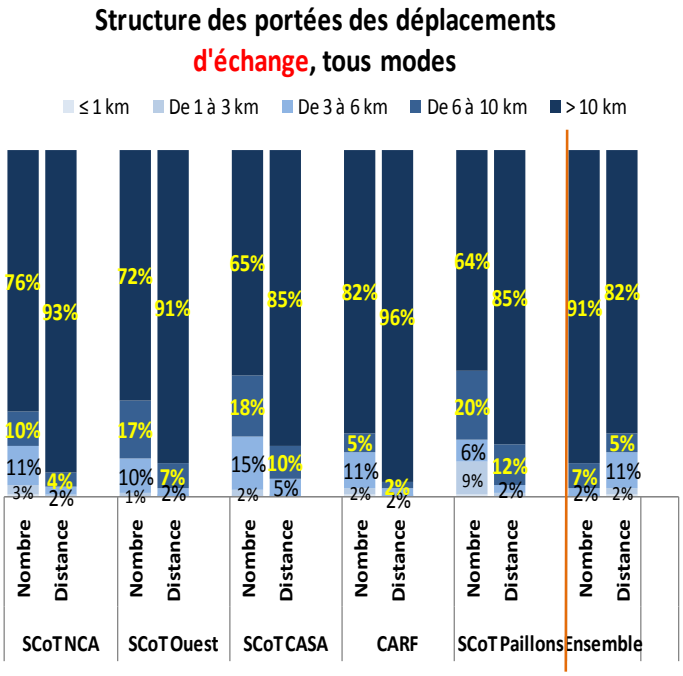
- ✓ près des trois quarts *(73%)* de déplacements de moins de 3km en interne à la CARF ou au Pays des Paillons ;
- ✓ près de deux sur trois *(65 %)* dans NCA ;
- ✓ et autour de 60% *(61 & 59 %)* dans la CASA et le SCoT Ouest.

L'importance des déplacements de faible portée montre la réalité d'un fonctionnement de proximité, dans chacun des SCoT sans exceptions.

Cependant les déplacements d'assez longue portée *(> 6 km)* sont également bien présents en interne. Ces déplacements plus longs assurent au moins la moitié des distances parcourues, à la seule exception de la CARF.

L'importance constatée du fonctionnement de proximité ne doit donc pas faire oublier les trafics générés pour une large part par ces déplacements de moyenne et longue portée : par exemple dans NCA ou dans le SCoT Ouest moins de 10% des déplacements parcourent plus du tiers des distances. C'est une conséquence logique de la typologie des territoires de SCoT des Alpes-Maritimes qui associent des secteurs très urbains, à leurs zones périurbaines, voire de Haut Pays.

L'essentiel des distances parcourues en échanges dues à des déplacements > 10km



Entre les deux tiers et les trois quarts des déplacements d'échange liés à chacun des SCoT ont une portée supérieure ou égale à 10 km. Ces déplacements assurent l'essentiel des distances parcourues.

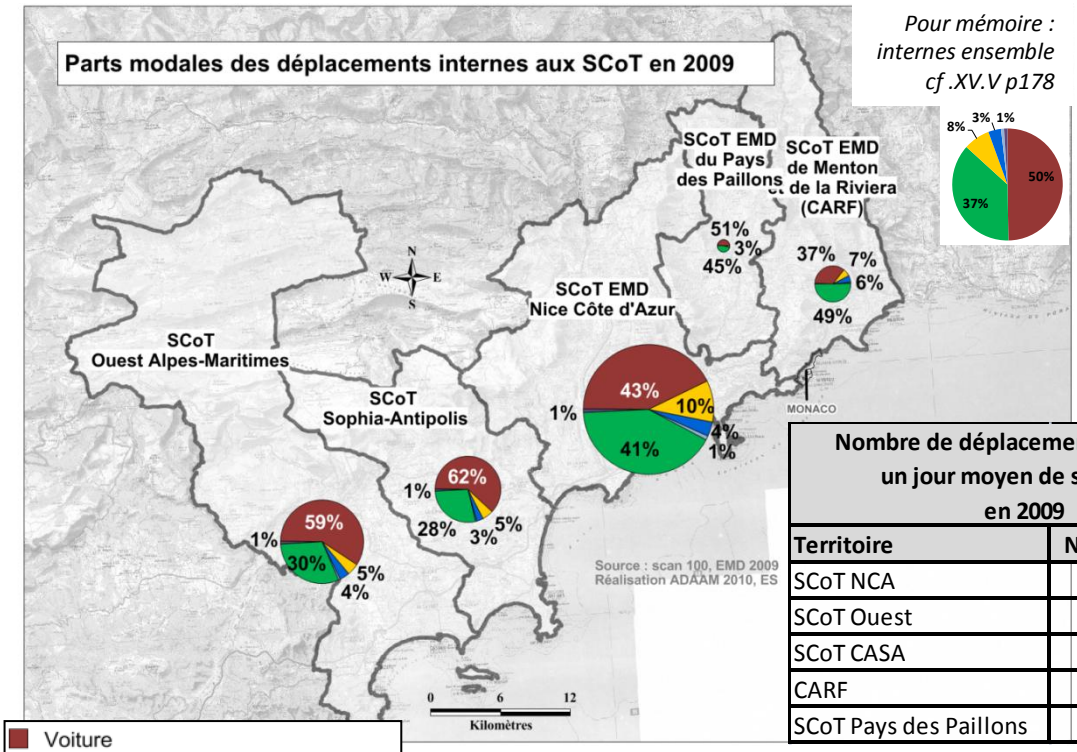
A l'inverse, la quasi - inexistence de déplacements d'échanges de faible portée vus par chacun des SCoT confirme la faiblesse des effets de bords repérée sur la donnée globale *(par exemple les 3% de déplacements d'échanges entre 1 et 3 km représentent moins de 7 000 déplacements)*.

Pour les flux d'échanges, les analyses classiques en nombre de déplacements ne seront donc pas bouleversées par leur relecture en distances parcourues.

XVI.3. EVOLUTION DES PARTS MODALES DES DEPLACEMENTS VUS PAR LES SCOT

XVI.3.1. PARTS MODALES DES DEPLACEMENTS INTERNES

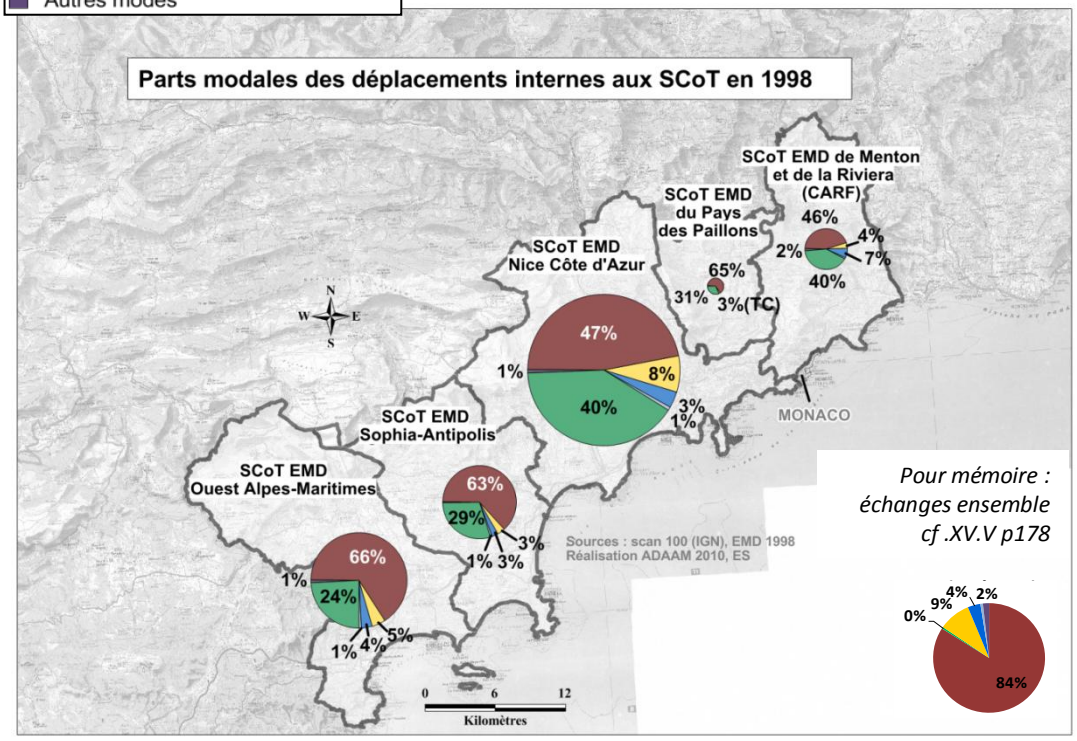
La marche à pied toujours très fortement présente en interne



Pour mémoire : internes ensemble cf .XV.V p178

Nombre de déplacements internes, un jour moyen de semaine, en 2009	
Territoire	**Nb déplacements**
SCoT NCA	1 588 000
SCoT Ouest	715 000
SCoT CASA	478 000
CARF	168 000
SCoT Pays des Paillons	26 000

- Voiture
- TC (TCU + autres TC)
- Deux-roues motorisés
- Vélo (non significatif statistiquement)
- Marche à pied
- Autres modes



Pour mémoire : échanges ensemble cf .XV.V p178

A l'est on se déplace plus à pied qu'à l'ouest. **Dans le SCoT Nice-Côte-d'Azur, quasiment un déplacement sur deux est fait à pied**. De manière encore plus significative, il y a **autant de déplacements à pied qu'en voiture**. La situation est la même dans le SCoT du Pays des Paillons. Dans la CARF, la marche domine.

Cette place notable des déplacements à pied est en cohérence avec l'importance des déplacements de courte portée dans l'est des Alpes Maritimes.

A l'ouest moins d'un déplacement sur trois est fait à pied. La moindre densité, et une plus faible part du territoire bénéficiant d'une mixité fonctionnelle constituent des premiers éléments d'explication. De plus le parti d'aménagement du parc de Sophia Antipolis a été dès l'origine clairement défavorable à la marche à pied, et les efforts de ces dernières années en faveur des modes alternatifs à la voiture ne peuvent totalement faire contrepoids à la forme urbaine et aux distances à parcourir qu'elles imposent.

De même, l'importance de l'habitat individuel du SCoT Ouest, notamment dans son moyen pays n'est pas favorable à la proximité, et donc à la marche.

En 1998, La distinction est-ouest était globalement similaire. Toutefois, de fortes évolutions sont constatées : à l'est du territoire, comme dans le SCoT Ouest : on marche plus, et on se déplace moins en voiture qu'il y a 10 ans.

La part modale des TC progresse en interne aux SCoT

Les parts de marché des transports collectifs sont en augmentation partout, même si elles sont encore faibles. Seul le SCoT de Nice-Côte-d'Azur a une part modale TC plus forte (10%) même si ce chiffre peut encore être amélioré au vu d'agglomérations de taille comparable.

La voiture n'est pas pour autant absente. Dans les SCoT à l'ouest nettement plus d'un déplacement interne sur deux *(59 et 62%)* est fait en voiture. A l'est quasiment un déplacement sur deux est fait en voiture, sauf pour le SCoT de Menton et de la Riviera (partie face-à-face), avec seulement un peu plus d'un déplacement sur trois, cas particulier qui nécessitera des analyses fines pour en comprendre la raison.

La part modale de la voiture baisse nettement en interne aux SCoT, sauf dans la CASA

Dans tous les SCoT, **la part modale de la voiture a fortement diminué,** sauf celui de Sophia-Antipolis *(baisse de seulement 1 point)***.**

Les baisses sont fortes dans les SCoT à l'est du territoire : - 15 points pour le Pays des Paillons, - 8 points pour la CARF. Elles sont non négligeables pour le SCoT Ouest *(- 6 points).*

A l'est parmi les raisons à affiner : le renforcement des liens avec la métropole azuréenne et avec Monaco, la congestion automobile à l'arrivée dans les villes de Nice et de Monaco, les politiques de stationnement et de partage de la voirie en faveur des transports collectifs…

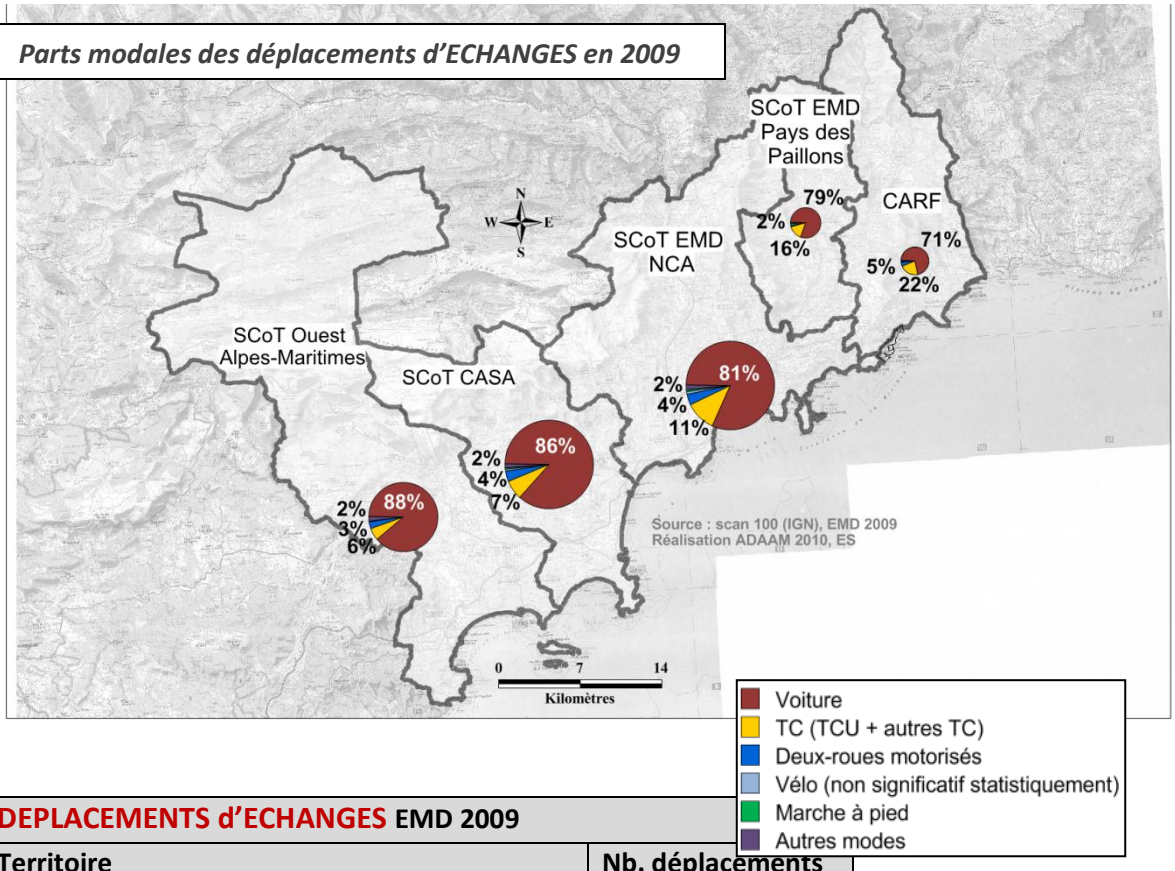
Par ailleurs l'évolution de l'image de la voiture dans la société, voire son coût, et les efforts des AOTU, font partie des facteurs explicatifs de la baisse généralisée de la part modale de la voiture.

La quasi stabilité observée dans le SCoT de Sophia-Antipolis s'explique vraisemblablement par la relative dépendance automobile créée par le parti d'aménagement du parc d'activités.

La marche à pied atteint manifestement un seuil pour le SCoT de Nice-Côte-d'Azur. En revanche pour les SCoT à l'est on identifie un report modal encore possible de la voiture vers la marche à pied.

XVI.3.2. PARTS MODALES DES DEPLACEMENTS D'ECHANGE

Des déplacements d'échange surtout en voiture, mais aussi en transport collectif



DEPLACEMENTS d'ECHANGES EMD 2009	
Territoire	**Nb. déplacements**
SCoT NCA	230 000
SCoT Ouest	148 000
SCoT CASA	231 000
CARF	29 000
SCoT Pays des Paillons	35 000
Rappel : données non cumulables	

Comme le montre le tableau ci-dessus, NCA et CASA voient autant d'échanges, le SCOT Ouest en voit environ un tiers de moins, les deux autres SCoT sont beaucoup moins concernés : 6 fois moins pour les Paillons et 8 fois moins pour la CARF.

La voiture domine largement les échanges. Il y a néanmoins, comme précédemment, une distinction entre l'Est et l'Ouest du territoire, ou plus précisément entre les 3 SCoT les plus peuplés, et offrant beaucoup d'emplois, et les 2 SCoT de l'est *(CARF & Paillons).*

A l'ouest, les parts modales montrent un usage quasi exclusif de la voiture et les parts de transports collectifs sont faibles. Ces dernières sont néanmoins similaires aux parts internes, ce qui est remarquable.

La voiture est moins utilisée dans les déplacements liés à la CARF. Une explication tient à la forte part du lien à Monaco dans ces échanges : la proximité géographique et l'urbanisation dense continue cumulées aux difficultés d'utilisation de la voiture dans le secteur de Monaco (circulation et stationnement) les rapprochent d'une typologie urbaine, et favorise l'usage des autres modes :

- ✓ la part modale TC des échanges de ce SCoT est particulièrement élevée : 22% ;
- ✓ **la part des deux-roues motorisés : 5%**, dans un rôle de substitution à l'automobile.

La part automobile sur le SCoT du Pays des Paillons est légèrement plus faible que sur le SCoT de Nice Côte d'Azur, en faveur d'une part modale TC plus forte. Cela traduit probablement la bonne desserte, depuis ce territoire, de l'agglomération de Nice dont il dépend.

Des évolutions de parts modales différentes entre est et ouest du département

En 1998, la voiture était partout d'un usage quasi exclusif, avec plus de 8 déplacements sur 10, souvent proche de 9 sur 10.

L'est et l'ouest du territoire ont évolué de manière contrastée :

***Evolution des parts modales des déplacements d'échange** ('EMD 1998 - EMD 2009), en points un jour moyen de semaine*

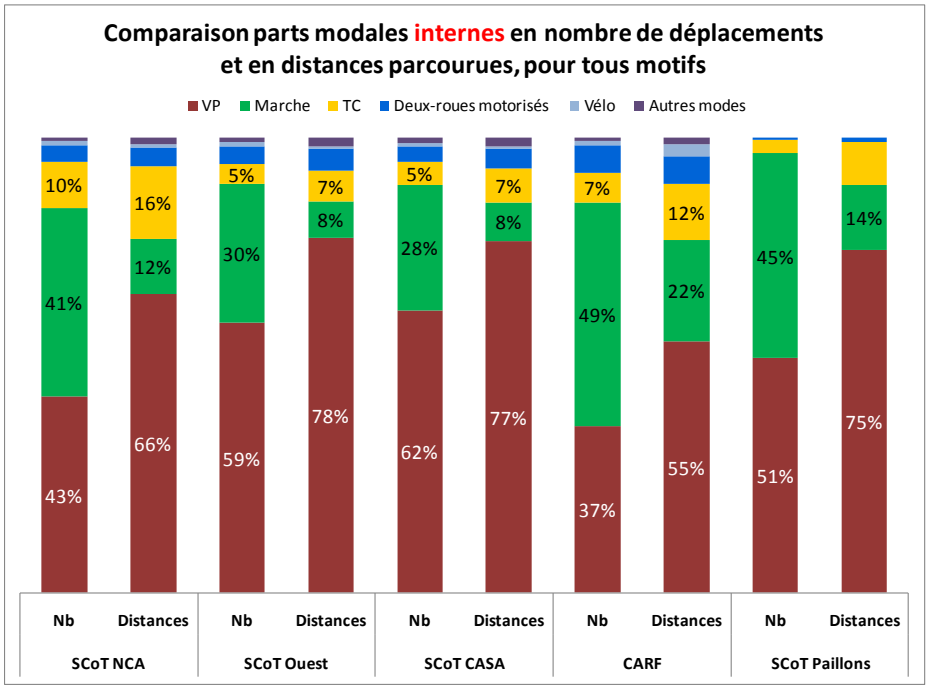
Territoire	*VP*	*TC*	*2RM*
SCoT NCA	*-6*	*2*	*1*
SCoT Ouest	*0*	*0*	*0*
SCoT CASA	*-3*	*1*	*2*
CARF	*-10*	*11*	*0*
SCoT Pays des Paillons	*-7*	*6*	*0*

- ✓ à l'ouest, les parts modales automobiles d'échanges en 2009 sont quasi identiques à celles de 1998 *(baisse de 3 points pour le SCoT de Sophia-Antipolis)* ;
- ✓ à l'est en revanche, les parts automobiles ont véritablement baissé, particulièrement la CARF qui baisse de 10 points, mais aussi NCA qui baisse de 6 points.

Le renforcement de l'offre de transport collectif à l'est, dont l'apport majeur du tram, le renforcement de la dépendance du SCoT du Pays des Paillons dont l'essentiel des déplacements d'échanges se font avec Nice, et des liens de la CARF avec l'agglomération de Nice, la congestion automobile, la politique de stationnement de la ville centre sont des explications probables de cette évolution positive.

XVI.3.3. REPARTITION MODALE DES DISTANCES PARCOURUES, INTERNES ET ECHANGES

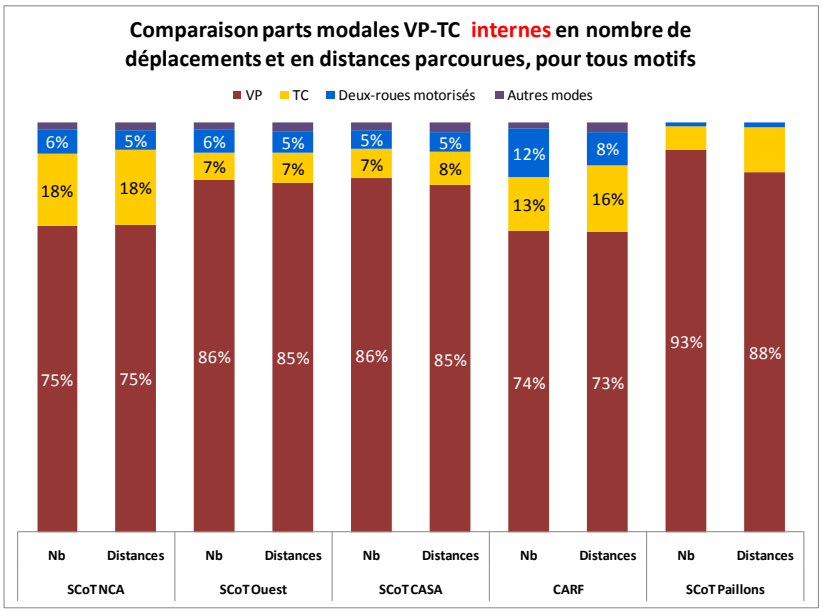
Seule l'importance de la marche différencie les parts modales en nombre et en distances



Les déplacements internes en TC dans les Paillons sont trop faibles pour être significatifs.

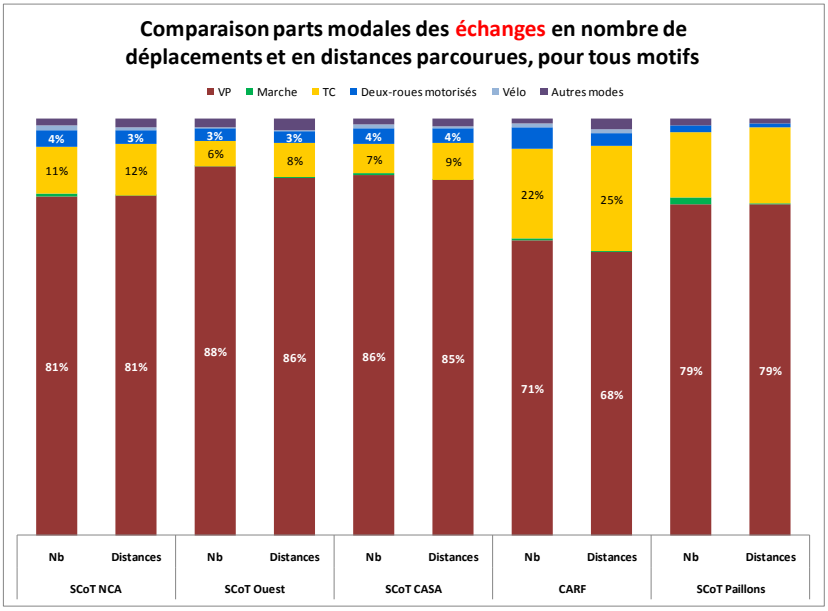
Sans surprise la part de la marche est partout nettement plus faible en distances parcourues par rapport aux parts modales classiques en nombre de déplacements, entraînant à l'inverse des parts modales plus fortes des autres modes.

A noter cependant que dans la CARF, plus d'un cinquième *(22%),* des distances sont parcourues à pied, et s'agissant de déplacements internes, c'est sans lien direct avec la proximité à Monaco.



Les parts modales internes, évaluées sur les seuls modes motorisés, sont similaires en nombre de déplacements et en distance, en cohérence avec le fait que les distances moyennes par déplacement sont similaires en voiture et en transport collectif.

L'essentiel des distances parcourues en échange entre SCoT le sont en voiture

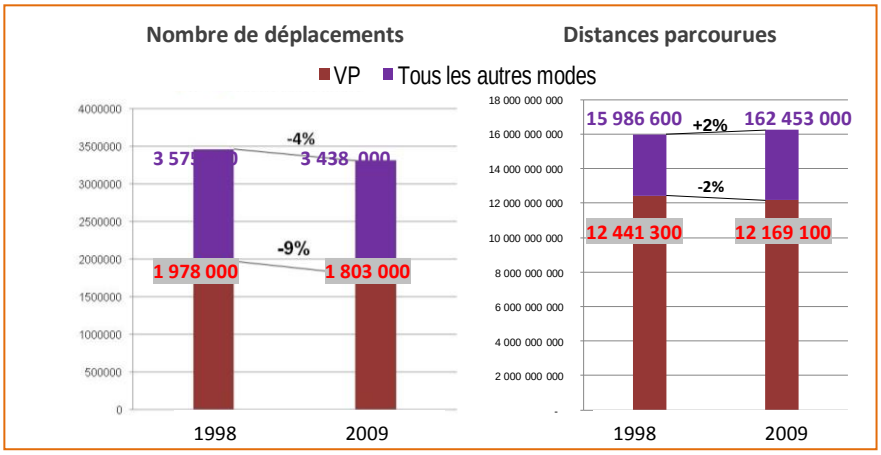


L'importance de la voiture dans les échanges a pour conséquence que les répartitions en nombre et en distances sont assez similaires. De plus, l'autre mode des échanges est le transport collectif, qui est utilisé pour des déplacements de portées comparables à celles de la voiture.

Donc concernant les flux d'échanges les analyses classiques appuyées sur les nombres de déplacements sont peu différentes d'une analyse des distances.

Une quasi-stabilité des distances parcourues en voiture, donc du trafic global

Il résulte de ces répartitions différenciées que si le nombre de déplacements en voiture baisse notablement, les distances parcourues ne baissent quant à elles que très peu.



Les échanges en voiture entre SCoT ne représentent que 16% de l'ensemble des déplacements mais ils contribuent pour 41% aux distances parcourues par les habitants du territoire, et cette contribution a augmenté de 4 points par rapport à 1998.

Ens. territoire des SCoT	déplacements en voiture en 2009			
	Nombre		Distance	
interne à l'un des SCoT	1 479 552	**84%**	7 189 693	**59%**
échanges entre SCoT	280 099	**16%**	4 897 764	**41%**

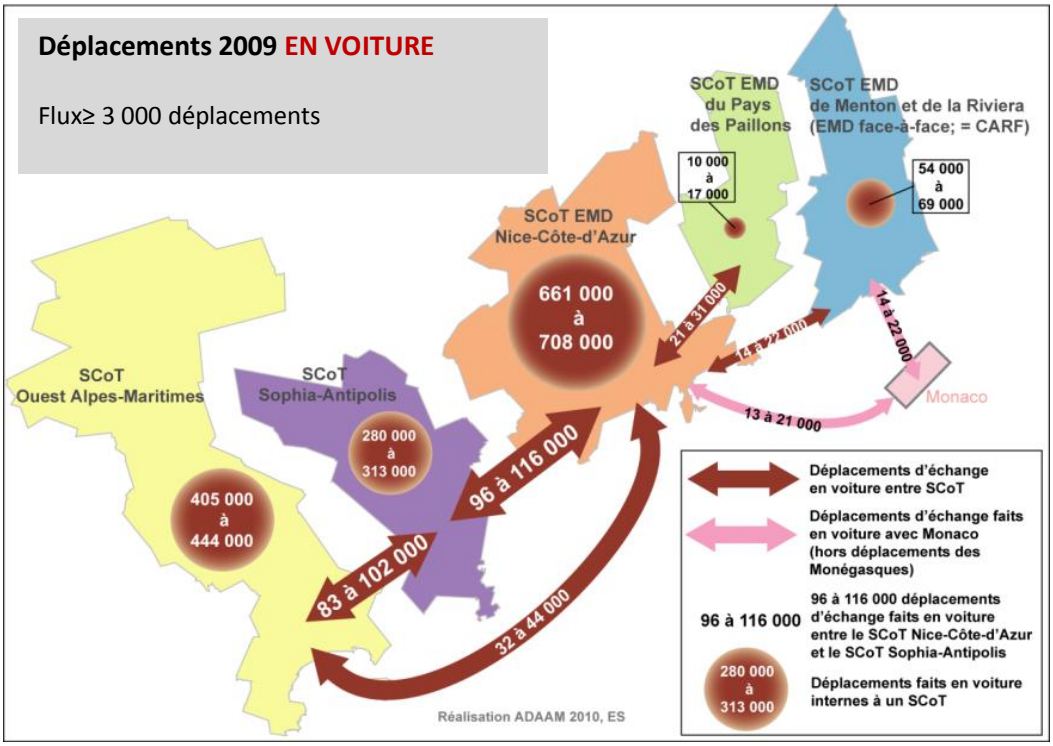
XVI.4. FLUX PAR MODES ET EVOLUTIONS

Des flux différemment répartis selon les modes de déplacements

XVI.4.1. FLUX 2009 EN VOITURE

En volume on retrouve de manière plus spectaculaire ce qui a été dit précédemment des parts modales : la voiture domine largement dans les échanges, et reste importante dans les déplacements internes, à tel point que le schéma des flux automobiles est assez similaire au schéma des flux tous modes, sauf pour les flux à destination ou en provenance de Monaco *(cf. schéma ci-dessous)*.

NCA polarise les flux d'échanges automobiles



Malgré l'importance en parts modales de la marche pour Nice-Côte-d'Azur, les déplacements automobiles sont concentrés sur ce SCoT, à la fois flux internes et flux d'échange. Le SCoT de Nice Côte d'Azur polarise effectivement les flux d'échange faits en voiture.

La CASA voit cependant des flux très importants au regard de sa taille.

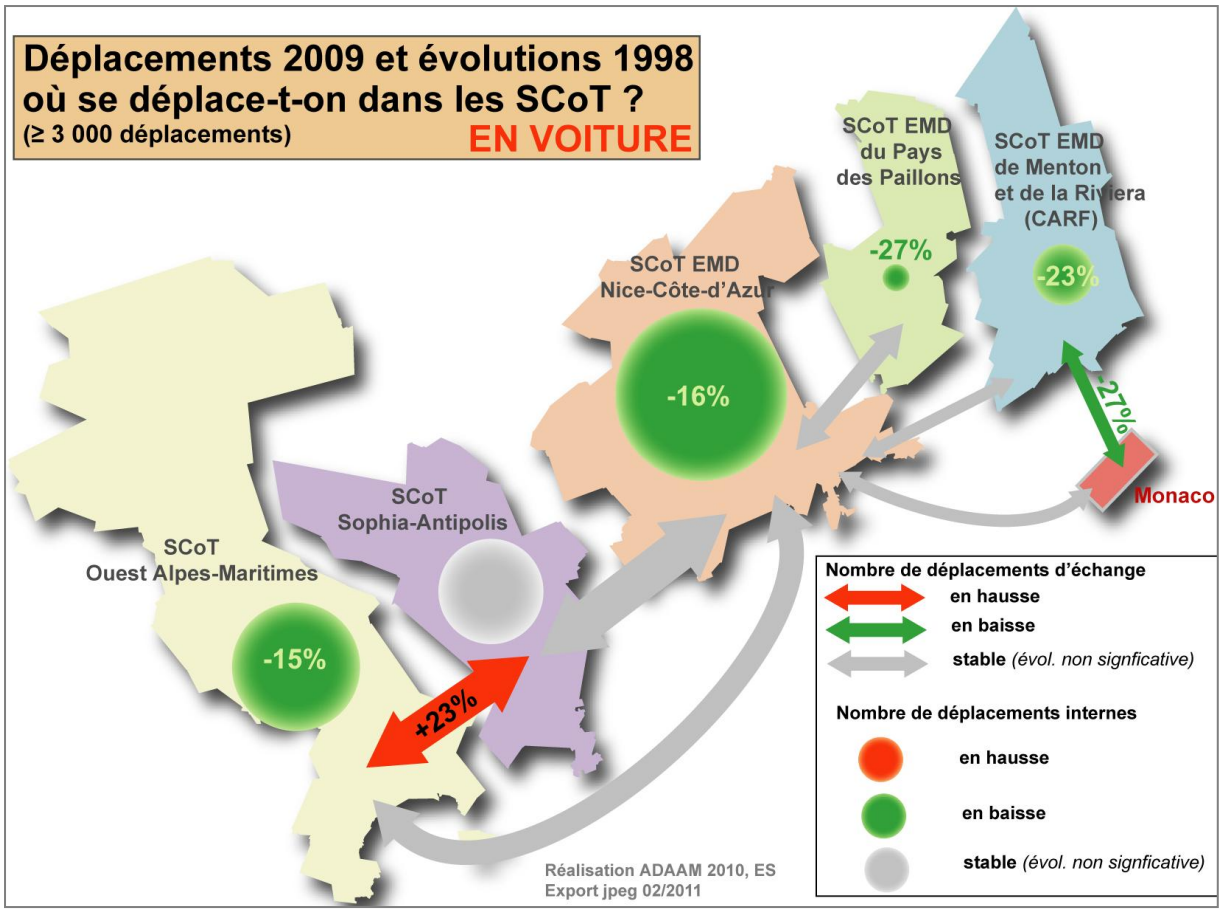
Les flux automobiles d'échange les plus importants sont entre le SCoT de Nice Côte d'Azur et le SCoT de Sophia-Antipolis, et entre le SCoT Ouest et le SCoT de Sophia-Antipolis. Et NCA est le seul SCoT à avoir des échanges significatifs avec tous les SCoT.

Les distinctions entre l'est et l'ouest du territoire, décrites pour les flux tous modes se retrouvent en flux automobiles. L'absence de flèche traversant NCA entre un des SCoT de l'Ouest et un de ceux de l'Est signifie que les flux reconstitués sont inférieurs à 3 000 déplacements, et donc non significatifs dans l'enquête.

Comme pour les flux d'échange tous modes, les principaux flux sont naturellement entre SCoT voisins.

XVI.4.2. EVOLUTION 1998 / 2009 DES FLUX VOITURE

L'évolution des flux en voiture est assez proche de celle vue en tous modes *(cf. XVI.B1 p36)*.

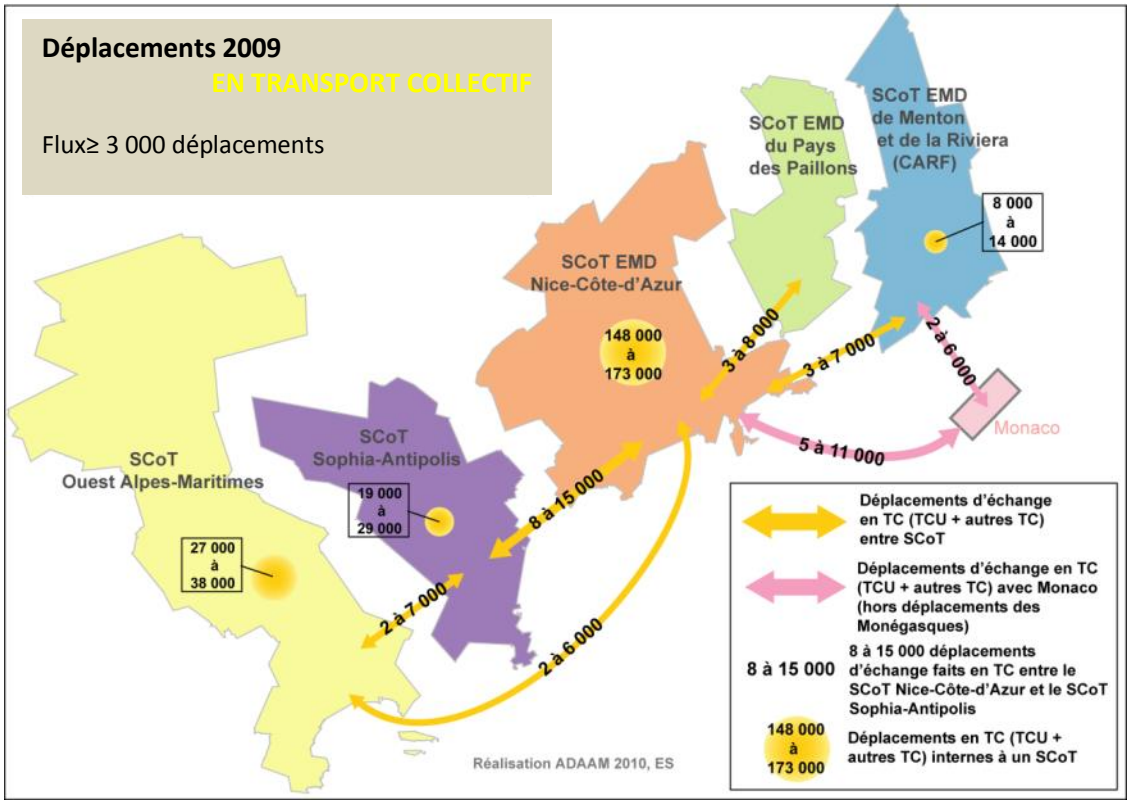


Les diminutions des volumes de déplacements internes sont cependant nettement plus marquées et généralisées.

Par contre les augmentations des flux d'échanges, sauf entre CASA et SCoT Ouest sont moins marquées, au point d'être peu significatives. En effet les augmentations visibles en tous modes entre les SCoT de l'est, cumulent des augmentations en VP et en TC, voire en 2Rmotorisé, mais chacune prise séparément est peu significative.

A noter là encore, qu'en voiture le lien CARF ↔ Monaco baisse, comme pour les déplacements internes.

XVI.4.3. FLUX 2009 EN TRANSPORT COLLECTIF

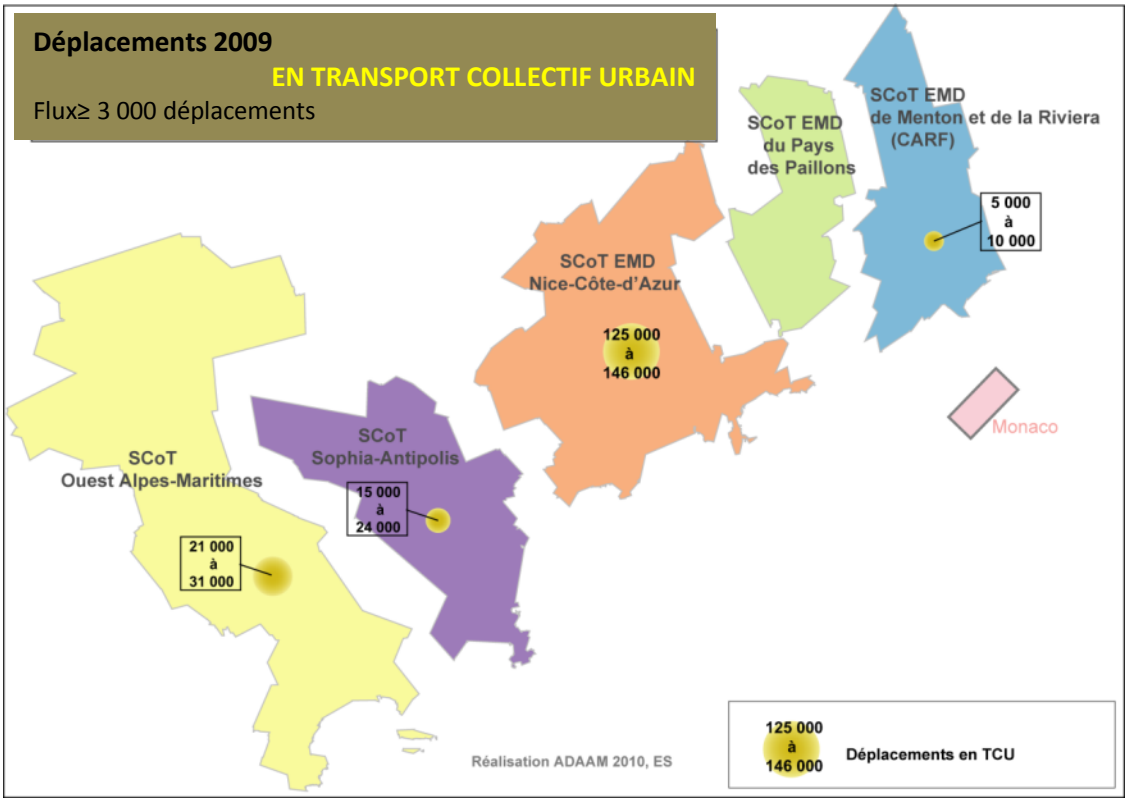


Les parts modales TC étant assez proches entre internes et échanges, comme pour les déplacements tous modes, les volumes les plus significatifs sont sur les volumes internes, et le premier d'entre eux : NCA.

Les flux d'échanges en transport collectif sont faibles *(l'échelle des flèches est la même que celle des cartes précédentes)*. Mais les flux TC sont moins différenciés entre les territoires, que les flux automobiles. La plupart des flux d'échanges sont compris entre 2 000 et 10 000 déplacements.

Les flux TC entre le SCoT de Nice Côte d'Azur et celui de Sophia-Antipolis sont les plus importants, mais ceux entre NCA et Monaco sont quasiment au même niveau. C'est dire l'importance des liens TC avec Monaco, et la relative faiblesse des liens TC avec l'ouest du territoire.

L'importance plus grande des fourchettes de validité des flux TC interurbains est liée au petit nombre de déplacements enquêtés *(en TC et en échange)*. Pour autant, les intervalles fournis sont significatifs et permettent ainsi d'identifier des différences d'échelle, par exemple de 1 à 3 entre un flux évalué entre 2 à 6 000 et un autre évalué entre 8 et 15 000.



Les déplacements en TCU représentent l'essentiel des flux tous TC (TCU + autres TC) faits en interne de chacun des SCoT.

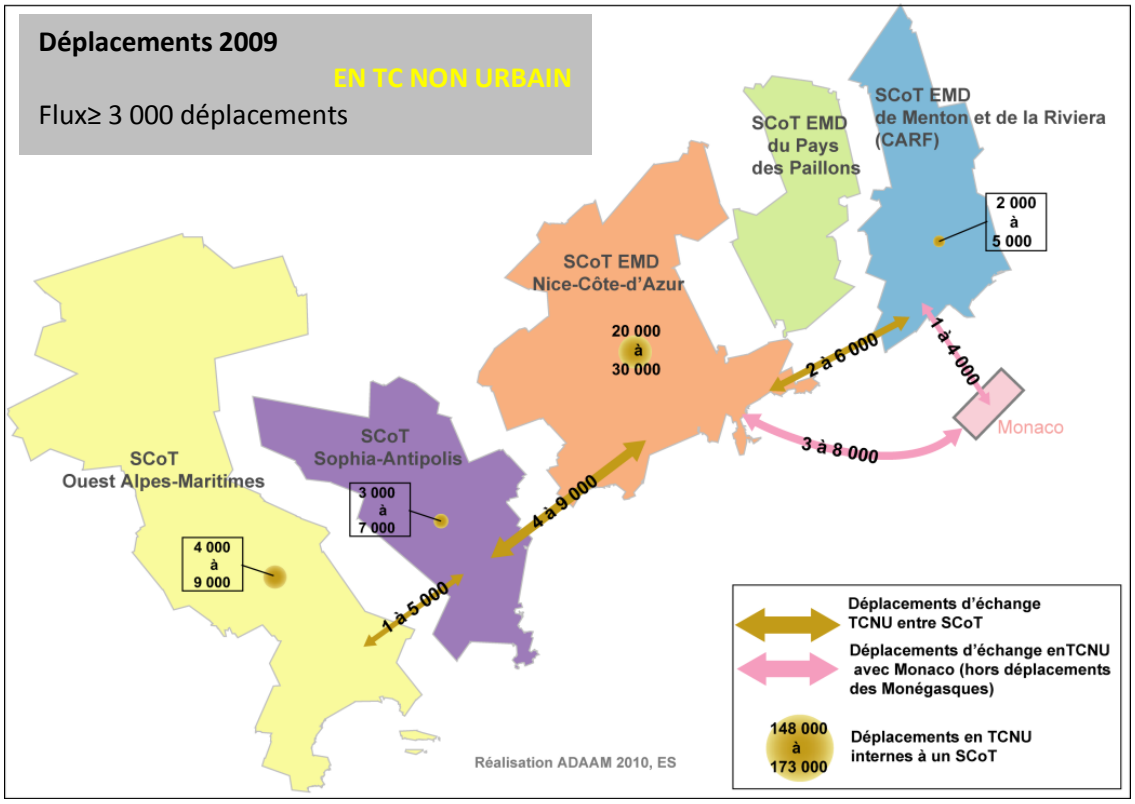
Malgré des parts modales non négligeables, les flux internes sont très différents selon les SCoT. Le nombre de déplacements en TCU est particulièrement faible dans le SCoT de Sophia-Antipolis, et dans le SCoT Ouest, que ce soit au regard de la population, ou en comparaison avec NCA :

- ✓ Il y a 8 fois plus de déplacements en TCU dans NCA que dans la CASA, alors que la population du SCoT de Nice n'est que trois fois supérieure, et qu'il n'y a qu'une faible proportion de déplacements internes effectués par des habitants d'autres SCoT des Alpes-Maritimes *(par contre ne pas oublier que d'autres personnes non résidentes ne sont pas enquêtées : les touristes et autres personnes hébergées).*
- ✓ De même, il y a 6 fois moins de déplacements en TCU dans le SCoT Ouest que dans NCA, alors que la population du SCoT Ouest n'est que deux fois inférieure.

La structure urbaine, la répartition des populations qui en découlent, les époques de fort développement et la densité d'offre TCU font naturellement partie des éléments d'explication qui mériteraient d'être affinés.

Pour les flux des autres TC, les réseaux interurbains ressortent, et les flux internes sont logiquement beaucoup plus faibles.

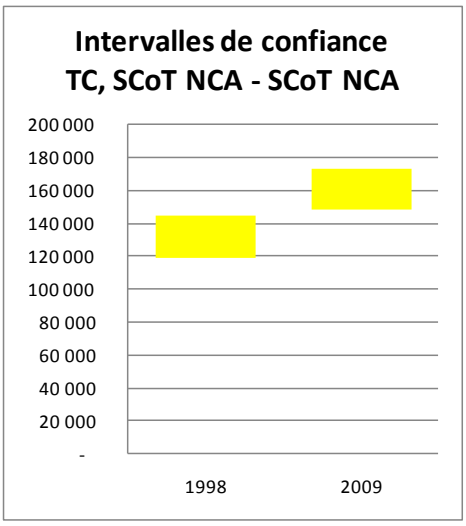
Les autres TC regroupent les TCNU routiers publics, les TC scolaires et employeurs, et les TC ferroviaires.

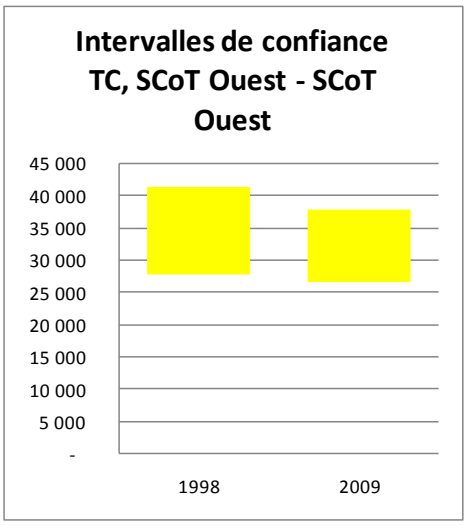


XVI.4.4. EVOLUTION 1998 2009 DES FLUX TC

Transports collectifs		Nombre de déplacements (arrondis) un jour moyen de semaine, tous motifs			
Origine-Destination *deux sens cumulés*		1998	2009	Evolution en volume	*Evolution en pourcentage*
SCoT NCA	SCoT NCA	132 000	161 000	29 000	22%
SCoT Ouest	SCoT Ouest	35 000	32 000	-3 000	
SCoT CASA	SCoT CASA	15 000	24 000	9 000	64%
SCoT CASA	SCoT NCA	9 000	12 000	3 000	
CARF	CARF	7 000	11 000	4 000	47%
SCoT NCA	Monaco	7 000	8 000	1 000	
SCoT NCA	SCoT Paillons	3 000	5 000	2 000	92%
SCoT NCA	CARF	2 000	5 000	3 000	
SCoT Ouest	SCoT CASA	3 000	5 000	2 000	57%
CARF	Monaco	4 000	4 000	0	
SCoT Ouest	SCoT NCA	5 000	4 000	1 000	

Les déplacements internes sont en marron, les cases grisées indiquent que l'évolution ou le volume 1998 est non significatif (sur données non arrondies).
Données arrondies au millier. % évolutions calculés sur données non arrondies.





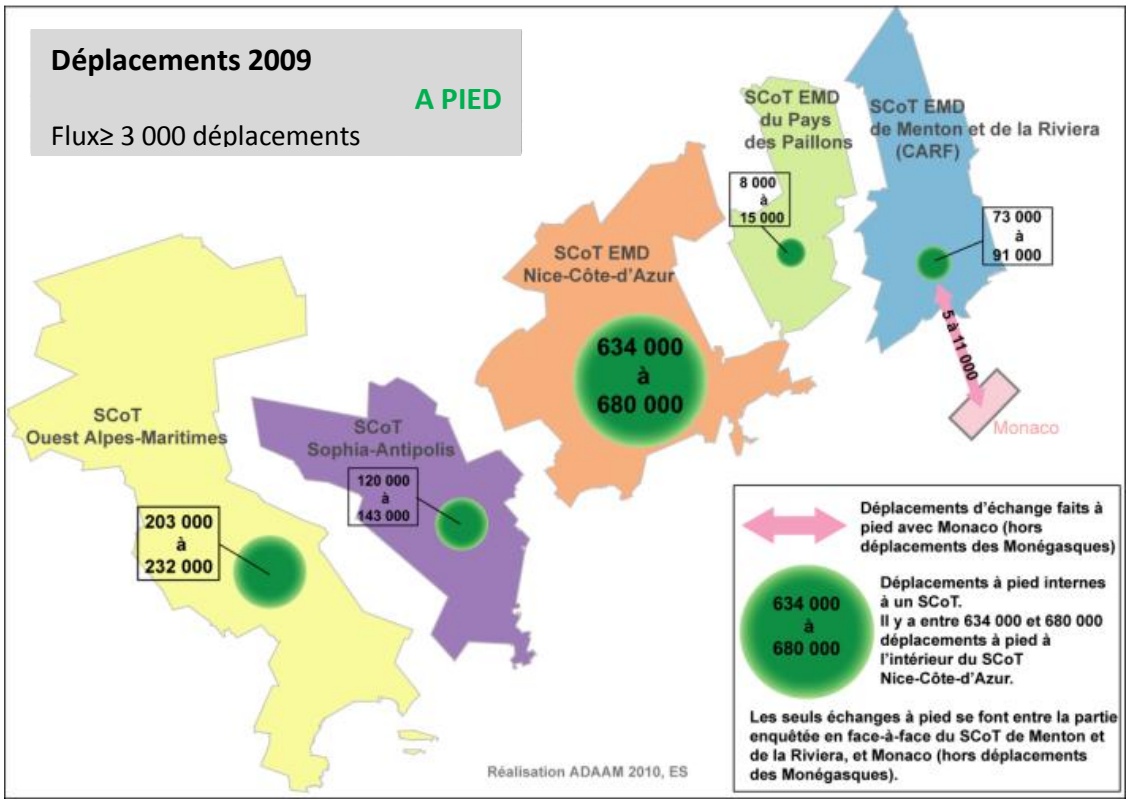
L'augmentation des déplacements en transport collectif à l'intérieur de NCA est d'autant plus remarquable qu'ils partaient d'un niveau relativement élevé pour les Alpes-Maritimes.

XVI.4.5. FLUX PIETONS 2009

Logiquement, les déplacements à pied sont quasi uniquement internes, en effet la proximité, domaine théorique de la marche est confirmée par l'enquête avec une distance moyenne par déplacement à pied de 700m, et les trois quarts des déplacements à pied font moins de 1km.

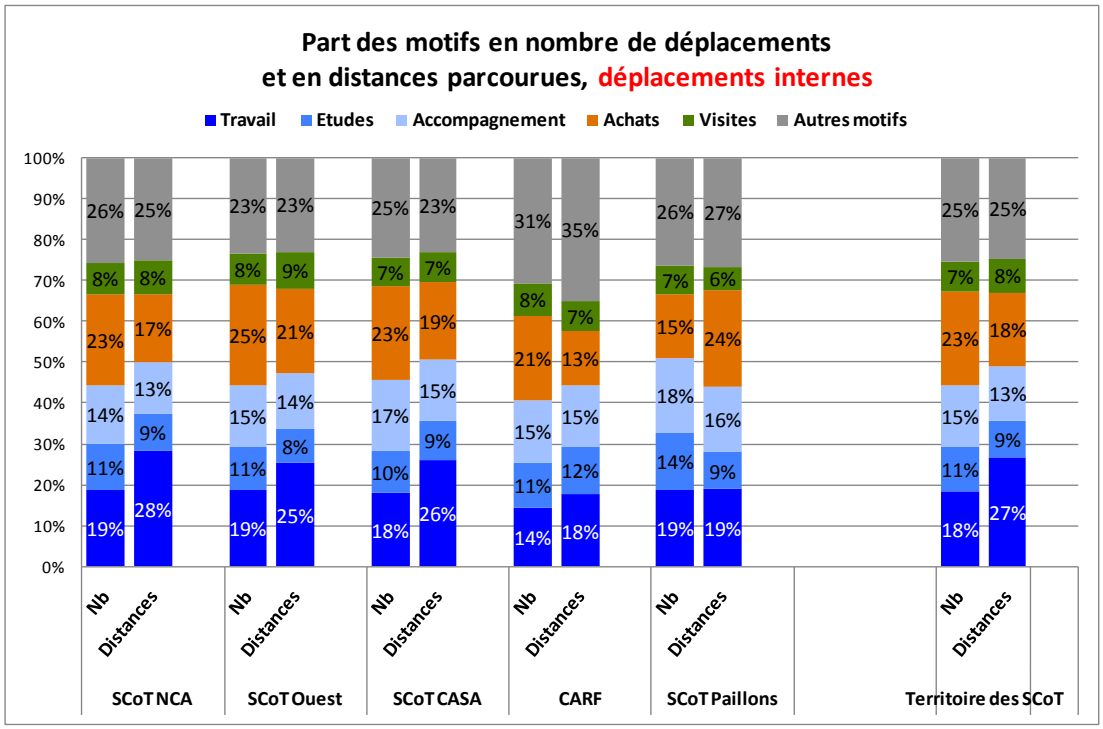
Le seul flux d'échange à pied notable statistiquement a lieu entre la CARF et Monaco. Cela illustre la force de leurs liens forts, ainsi que la continuité urbaine avec Cap d'Ail et Beausoleil.

Dans les flux à pied internes, le poids de NCA est prépondérant par effet cumulé de son poids de population et de la pratique importante de la marche par ses habitants.



XVI.5. LES MOTIFS DES DEPLACEMENTS VUS PAR CHAQUE SCOT

XVI.5.1. LA REPARTITION DES MOTIFS DE DEPLACEMENTS



- ✓ *Pour le territoire des SCoT, tous les déplacements internes à ce territoire sont pris en compte. Certains de ces déplacements sont donc des déplacements d'échange entre deux SCoT.*
- ✓ *Dans ces comparaisons l'ensemble des déplacements internes enquêtés sont pris en compte (y.c. ceux pour motifs promenades)*

***Précision méthodologique** :*
Les graphiques ci-dessus traitent des motifs regroupés de type « SESAME » : sont regroupés les allers-retours domicile vers le motif et les allers vers ce motifs, sans partir du domicile, donc précisément ; motif à destination + si cette destination est le domicile de la personne, le motif à l'origine du déplacement.
Exemple : Travail = domicile → travail+ travail → domicile + achats → travail = travail mais pas travail → achats.
Cette manière de regrouper est plus proche de la notion intuitive de la raison d'un déplacement, elle permet de plus d'éliminer la catégorie très hétérogène des motifs « secondaires ».

DEPLACEMENTS INTERNES EMD 2009		
Territoire	Nombre de déplacements	Distance parcourue en km
SCoT NCA	1 588 000	5 405 628
SCoT Ouest	716 000	2 750 637
SCoT CASA	478 000	1 572 075
CARF	168 000	412 806
SCoT Pays des Paillons	26 000	76 905
Territoire des SCoT	2 975 000	10 218 052

De grandes similitudes dans les motifs des déplacements internes aux SCoT

La place du travail au sein des motifs des déplacements internes vus par chacun des territoires de SCoT est assez similaire d'un SCoT à l'autre *(18 ou 19%)* à la seule exception de la CARF.

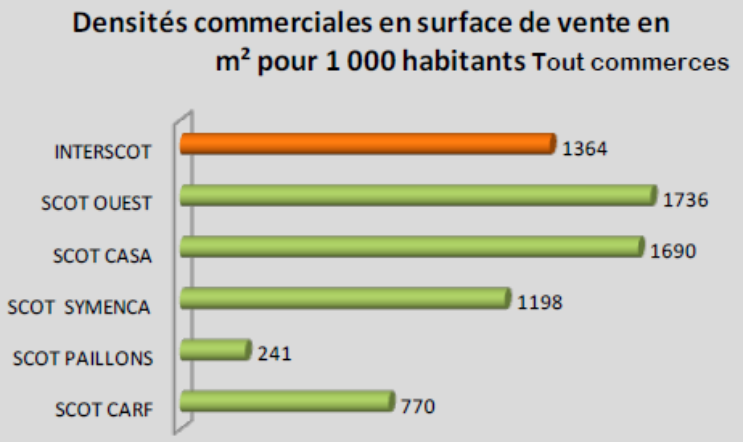
Pour ce territoire, en contrepartie, les autres motifs, regroupant essentiellement loisirs, démarches et santé, sont nettement plus importants que dans la moyenne. Le poids de ses actifs résidents se situe dans la moyenne des SCoT, ce n'est donc pas l'explication de cet écart. Par contre la proportion d'employés est assez élevée, par rapport aux autres territoires, la nature des emplois offerts peut être avec une source d'explication.

La Pays des Paillons se distingue aussi avec un poids moins important des achats et plus des études.

Dans les trois grands SCoT, le travail pèse plus en distances parcourues qu'en nombre de déplacements. Les deux où ce n'est pas le cas, sont la CARF et les Paillons, qui comprennent une proportion plus importante d'ouvriers et d'employés dans leur population ; or les cadres parcourent plus de distance pour leurs déplacements de travail.

Le motif achat est un peu plus faible dans les SCoT à l'est de Nice-Côte-d'Azur. Selon le diagnostic pour l'InterSCoT volet Commerces 2011 des Alpes-Maritimes, effectué par l'ADAAM *(en cours de réalisation au moment de la rédaction de ce rapport)*, les densités commerciales par habitant sont plus importantes sur la partie Ouest que sur les SCoT à l'Est.

Par ailleurs, et contrairement aux déplacements pour le travail, les déplacements pour achats vus par chacun des 4 SCoT littoraux, pèsent moins en distances parcourues qu'en nombre. On retrouve là la plus grande part de ces motifs dans les déplacements internes, en général moins longs, que dans ceux d'échanges.

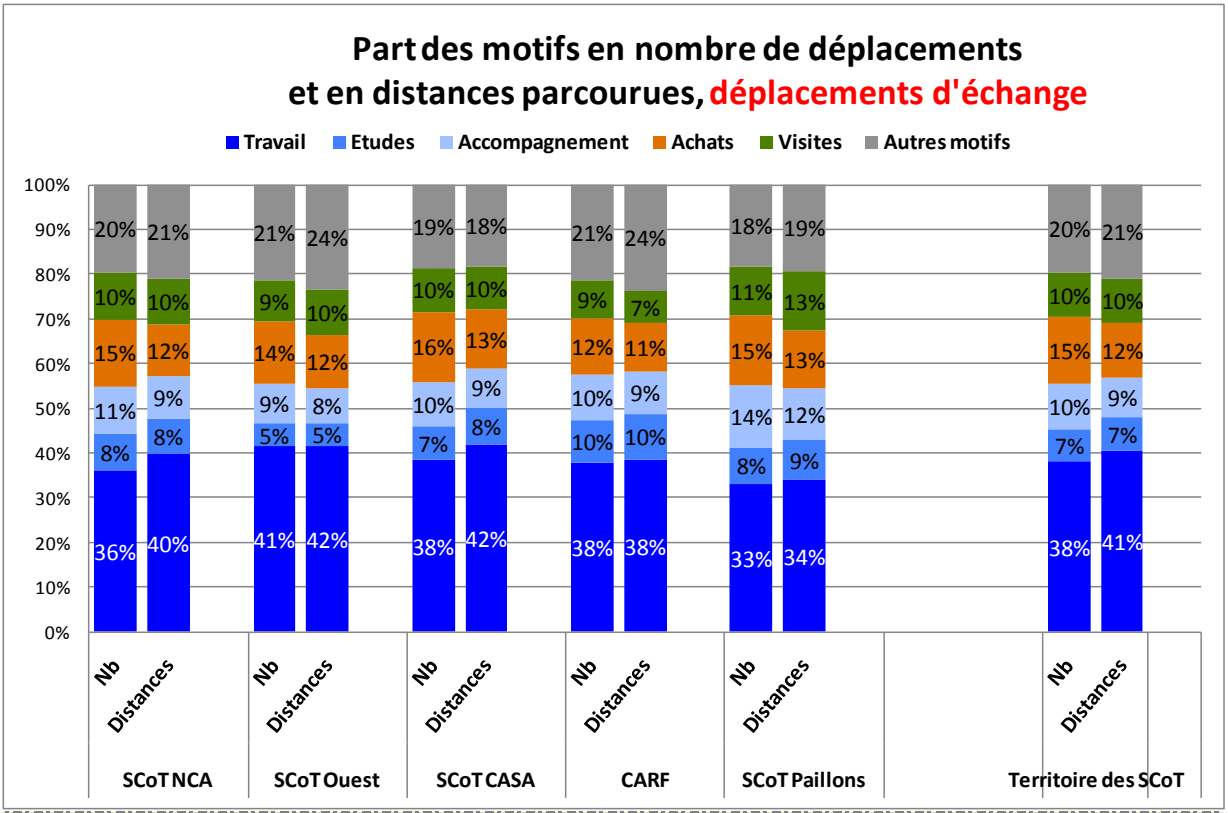


Source : diagnostic InterSCoT Commerces 2011, ADAAM 2011 (en cours de réalisation)

Le travail, premier motif pour se déplacer d'un SCoT à l'autre

La part du travail est nettement plus importante dans les déplacements d'échanges qu'en interne aux SCoT pour chacun des SCoT sans exception.

Par contre, comme déjà vu pour l'ensemble du territoire, les répartitions en nombre et en distances sont moins différenciées pour les déplacements d'échanges.



** Pour le territoire des SCoT, tous les déplacements internes à ce territoire sont pris en compte. Certains de ces déplacements sont donc des déplacements internes à un des SCoT.*

DEPLACEMENTS d'ECHANGES - EMD 2009		
Territoire	*Nombre de déplacements*	*Distances parcourues en km*
SCoT NCA	*230 000*	*4 624 354*
SCoT Ouest	*148 000*	*2 882 383*
SCoT CASA	*231 000*	*3 370 617*
CARF	*29 000*	*676 989*
SCoT Pays des Paillons	*35 000*	*500 219*
Territoire des SCoT	*337 000*	*6 027 281*

Rappel : données non cumulables

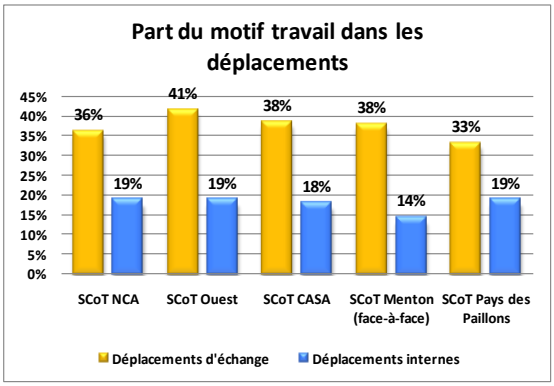
Les parties suivantes détaillent pour chacun des trois premiers motifs, travail, achats et accompagnement, les enseignements qui peuvent être tirés par SCoT

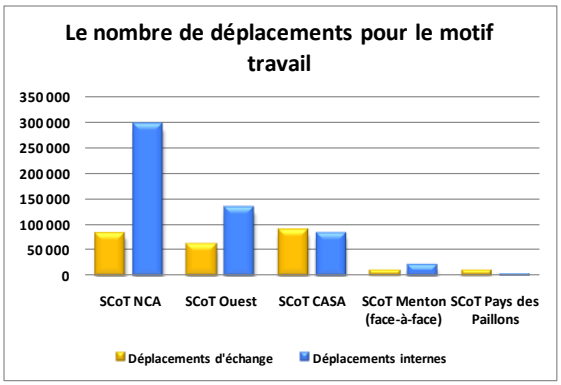
XVI.5.2. LE MOTIF TRAVAIL

Nous avons vu précédemment, que le travail est beaucoup plus important en échanges qu'en interne, et nous venons de voir que ceci était vrai quelque soit le SCoT.

On reconnaît à travers cette prégnance du travail dans les déplacements d'échanges le fait que l'on est prêt à s'éloigner de chez soi pour exercer une activité professionnelle, mais aussi que le volet économique de la métropolisation se traduit par une atténuation des frontières territoriales des villes et de leurs aires traditionnelles d'influence.

Le travail plus important dans les échanges du SCoT Ouest, mais en volume NCA domine





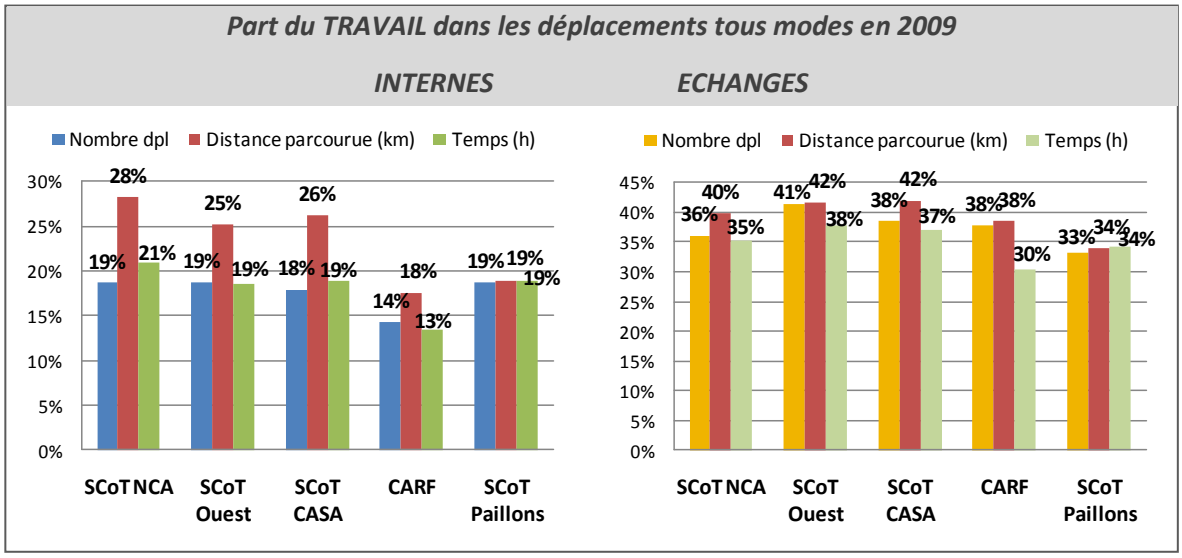
Il y a une certaine homogénéité de structure entre les SCoT : la part des déplacements d'échange pour le travail est quasiment pour tous les SCoT deux fois plus importante que sa part interne. La place plus grande dans les échanges de ce motif, en général contraint, souligne que les échanges entre territoire peuvent résulter plus de contraintes que de choix.

Vu du SCoT Ouest, la part des déplacements d'échange pour le motif travail est plus importante que vus des autres SCoT. La présence de deux pôles urbains, un dynamisme économique, la proximité, en termes de distance, de la CASA, important pôle d'emploi, en sont vraisemblablement la cause.

Vu par NCA, le volume d'échanges pour le motif travail est relativement bas, comparativement à la CASA, voire même au SCoT Ouest.
Alors que les volumes de déplacements internes pour aller travailler correspondent assez au nombre d'habitants pour chacun des SCoT, les volumes d'échange au motif travail enregistrés depuis NCA, la CASA, et le SCoT Ouest sont quasiment similaires.
Pourtant, au regard du nombre d'habitants et des fonctions centrales de NCA, le volume d'échanges devrait être plus important pour ce SCoT. La métropolisation, qui s'est traduite notamment par l'urbanisation continue du littoral, ne se traduit donc pas par un effet massif d'attractivité du travail à Nice. L'organisation multipolaire du territoire, une économie avec une forte composante présentielle*, et peu de très grandes implantations industrielles constituent des explications.
De plus un effet du découpage peut jouer : Carros étant dans NCA les déplacements entre Nice et Carros sont internes à NCA

La CARF et le Pays des Paillons voient un volume très faible de déplacements pour le motif travail.

** L'expression **économie présentielle** est un néologisme pour décrire une économie basée sur la population réellement présente sur un territoire qui peut varier rapidement, et qui à la fois produit et consomme.*



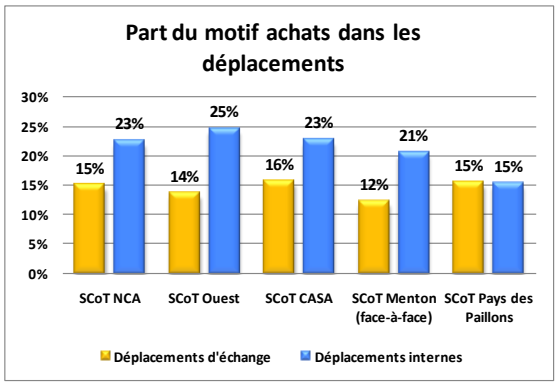
La part des déplacements internes pour le travail est quasi identique en nombre et en temps pour chaque SCoT.

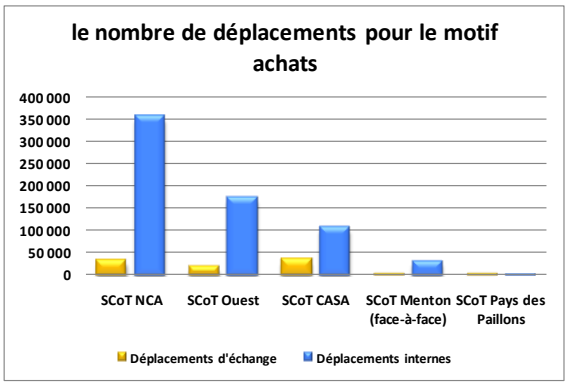
La part de la distance parcourue des déplacements internes pour le travail a un poids plus important dans les déplacements tous modes tous motifs du SCoT NCA, du SCoT Ouest, du SCoT de la CASA, et dans une moindre mesure de la CARF. Les déplacements pour le travail sont donc bien des déplacements contraints, car les habitants des territoires de SCoT *(hormis du Pays des Paillon)* doivent parcourir une distance proportionnellement plus importante au nombre de déplacements que pour leurs autres motifs de déplacements.

Les parts en nombre, distance, temps sont quasi identiques pour les déplacements d'échange pour chaque SCoT. D'un SCoT à l'autre, hormis le Pays des Paillons, on retrouve même des valeurs identiques : autour de 40% du nombre/distance/temps des déplacements tous modes tous motifs.

XVI.5.3. LE MOTIF ACHATS

Plus d'achats dans les déplacements internes à l'Ouest.





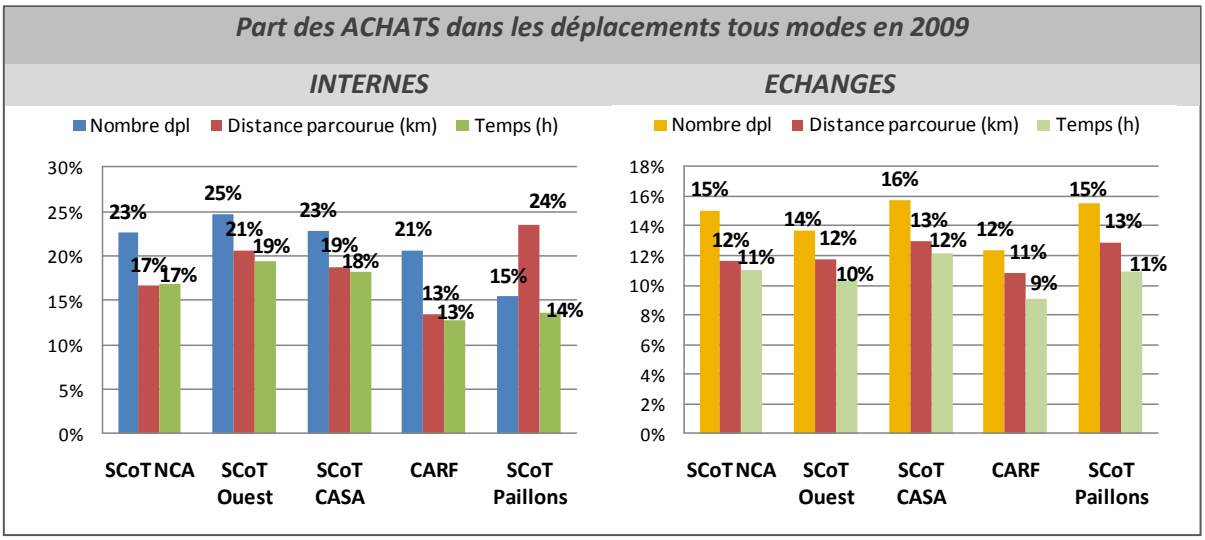
Les achats génèrent une part plus importante des déplacements interne que d'échange.
Cela se retrouve aussi en volume. Seul les Paillons ont une part d'échanges forts pour les achats, l'absence de ville sur le territoire, mais aussi la localisation des activités commerciales, notamment dans NCA en limite des deux SCoT sont des explications de ce résultat atypique,

Le faible volume général des déplacements d'échanges pour achat tempère la relative importance dans la répartition en pourcentage. Il ne faut cependant pas oublier que, pour ce motif particulier, l'exclusion du samedi modifie vraisemblablement la répartition entre échanges et internes.

La part des achats dans les déplacements internes au SCoT Ouest est la plus élevée *(1 déplacement sur 4)*, et creuse du coup un écart plus important que dans les autres SCoT avec la part du motif achats pour les déplacements d'échange. On voit ici l'importance de l'équipement commercial du Bassin cannois et de Grasse, par rapport à la CASA, ou à la CARF.
Le volume de déplacements internes pour le motif achat est aussi, logiquement, plus important dans NCA que dans les autres SCoT. Néanmoins, cet écart est rigoureusement identique à celui trouvé pour les autres motifs : deux fois plus faible pour le SCoT Ouest que pour NCA.

La part des déplacements d'échange pour achats de la CARF est nettement plus faible que dans les autres SCoT. La part interne est quasi aussi élevée que dans NCA.
La densité commerciale *(des commerces ≥ 300 m²)* plus faible dans la CARF que dans l'agglomération de Nice, ou que dans les agglomérations à l'ouest des Alpes-Maritimes, explique en partie cette part plus faible des déplacements d'échange pour achats.

Par contre, avec une densité de 394 m² pour 1 000 habitants, elle constitue une offre suffisante pour permettre aux habitants de la CARF d'effectuer une part notable de leurs achats en interne, contrairement aux habitants du Pays des Paillons qui bénéficie d'une offre locale plus faible, et avec un grand centre commercial à leur porte, mais dans le SCoT voisin *(à La Trinité).*
En effet, vu du SCoT du Pays des Paillons la part des déplacements pour achats est la même en interne et en échange.



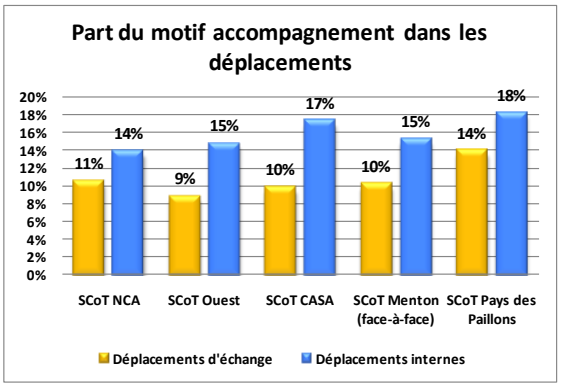
Les graphiques montrent que la part du nombre de déplacements pour les achats au sein de l'ensemble des déplacements est supérieure à la part de la distance parcourue et à celle du temps passé à se déplacer, pour les déplacements internes et d'échange. Ce constat est valable pour tous les SCoT, à la seule exception des déplacements internes au Pays des Paillons.

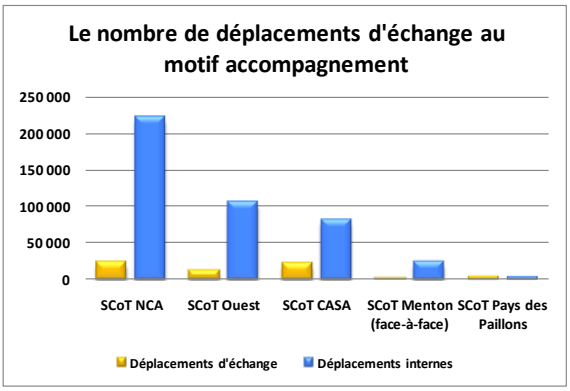
Cela traduit la recherche de proximité faite par les habitants des territoires de SCoT pour leurs achats. De plus ces déplacements pour achats étant réalisés en semaine, ils sont plus fortement réalisés par les personnes âgées et celles ne travaillant pas, ce qui peut avoir un impact sur les arbitrages de proximité.

La part de la distance parcourue et du temps pour les déplacements internes est sensiblement équivalente pour chaque SCoT.

XVI.5.4. LE MOTIF ACCOMPAGNEMENT

L'accompagnement plus pratiqué en interne qu'en échange



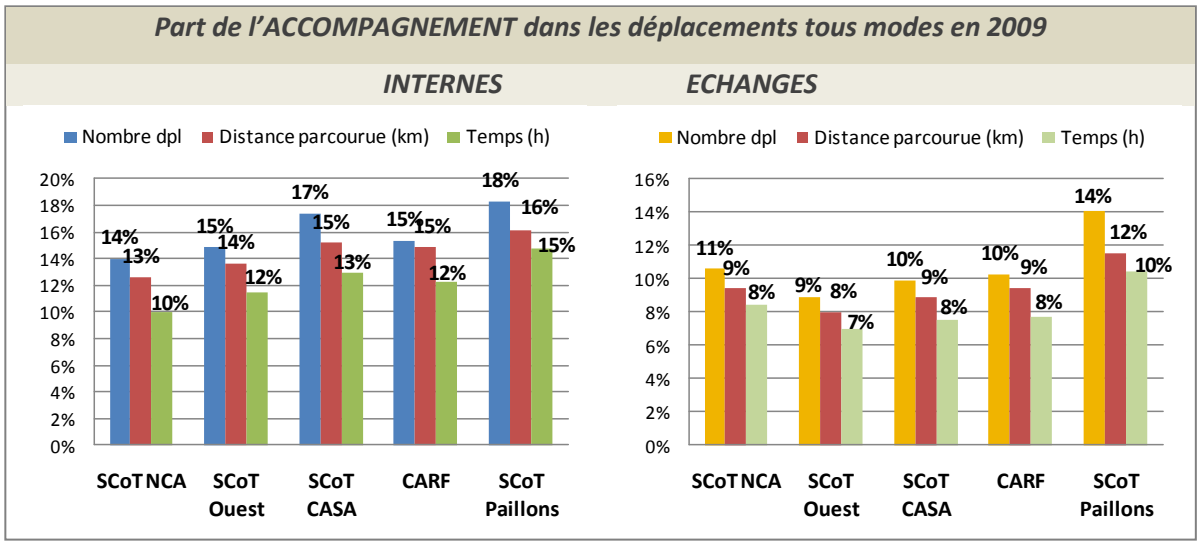


La part du motif accompagnement est plus importante pour les déplacements internes que pour les déplacements d'échange, ce qui est particulièrement net en volume. Cela reflète le poids de l'accompagnement des enfants, notamment à l'école, relevant essentiellement de déplacements internes, les écoles, collèges et lycées étant pour la plupart à proximité de chez-soi, ou du moins dans une répartition géographique en lien avec la population résidente.

Néanmoins la part de ces motifs en échange est loin d'être négligeable. Il pourra être intéressant d'approfondir pour tenter d'identifier l'accompagnement contraint, de celui choisi, par exemple un choix d'établissement proche du travail d'un des parents, permettant cette pratique, ou encore du covoiturage.

Le SCoT de NCA domine à nouveau dans les volumes internes, en cohérence avec son poids démographique. Mais son volume d'échange reste aussi faible pour ce motif que dans les autres SCoT. Les habitants de Nice ont moins besoin d'accompagner quelqu'un dans un autre SCoT.
De plus, le volume de déplacements internes est fait en majorité par des habitants de NCA, et le volume d'échange est fait en majorité par des non-résidents de NCA *(cf. plus loin, chap. XVII sur le fonctionnement du SCoT)*.

Le SCoT Ouest apparaît bien dans sa position de « deuxième SCoT » du point de vue des emplois et des équipements.
En effet, le volume interne de déplacements d'accompagnement est bien supérieur aux autres SCoT, mais inférieur à celui de NCA. Néanmoins, l'accompagnement est moins présent dans les déplacements d'échange en lien avec le SCoT Ouest, que dans le SCoT de Nice ou celui de Sophia.

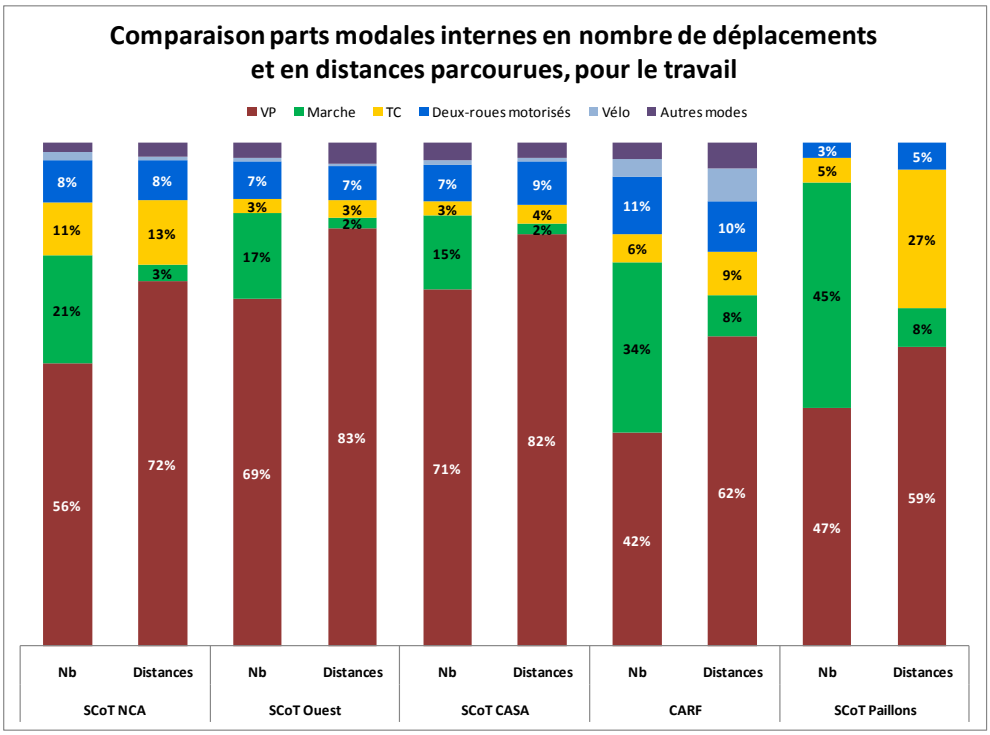


Systématiquement, la part du temps à se déplacer est inférieure à la part de la distance parcourue, qui est elle-même inférieure à la part du nombre de déplacements, qu'il s'agisse de déplacements internes ou de déplacements d'échange.

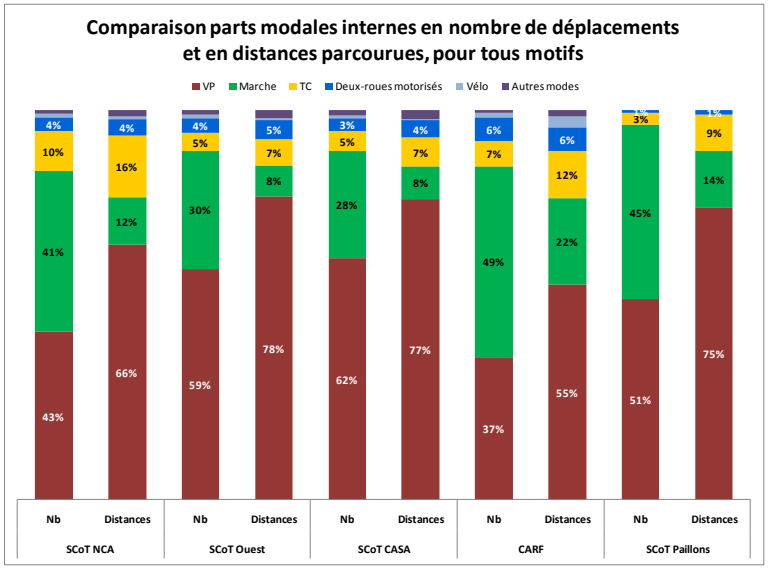
L'accompagnement s'illustre donc par des déplacements plus courts que la moyenne à la fois en distance et dans le temps. C'est une conséquence logique de la part notable d'accompagnement d'enfants à l'école, dans une relative proximité.

XVI.5.5. L'UTILISATION DES MODES POUR LES MOTIFS TRAVAIL ET ACHATS

On utilise plus la voiture qu'on ne marche pour le travail



Pour mémoire : Parts modales tous motifs

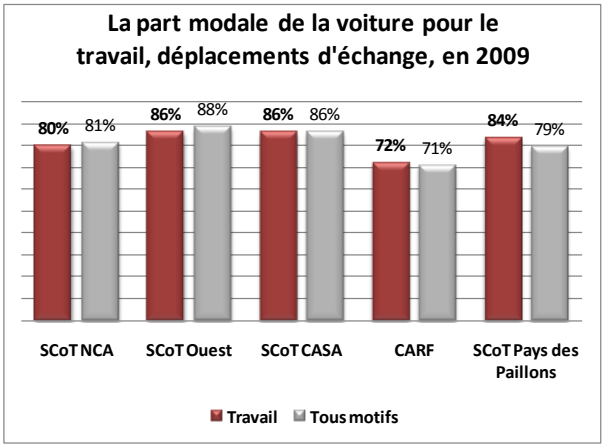


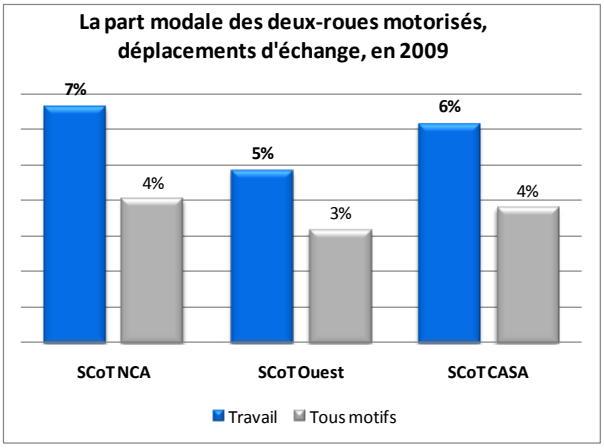
En interne aux SCoT, la part modale de la voiture pour le travail est partout supérieure à celle de la voiture tous motifs. C'est également vrai en distances parcourues. La voiture est beaucoup plus utilisée que la marche pour le travail. On est aussi prêt à parcourir une distance plus grande en voiture pour le travail.

Les Paillons font exception, cela s'explique d'une part par la desserte en TC de Nice, principal pôle d'emploi, et d'autre part par les catégories d'actifs, plus fortement ouvriers et employés que dans les autres SCoT

Un usage du deux-roues motorisé aussi pour le travail

En interne aux SCoT, les deux-roues motorisés sont plus utilisés pour le travail que pour tous motifs. La part de la distance parcourue en deux-roues motorisés pour le travail est équivalente à sa part en nombre. On parcourt donc moins de distance en deux-roues motorisés qu'en voiture. Il est en cela un mode plus urbain, que la voiture qui, elle, permet d'atteindre des zones plus éloignées.





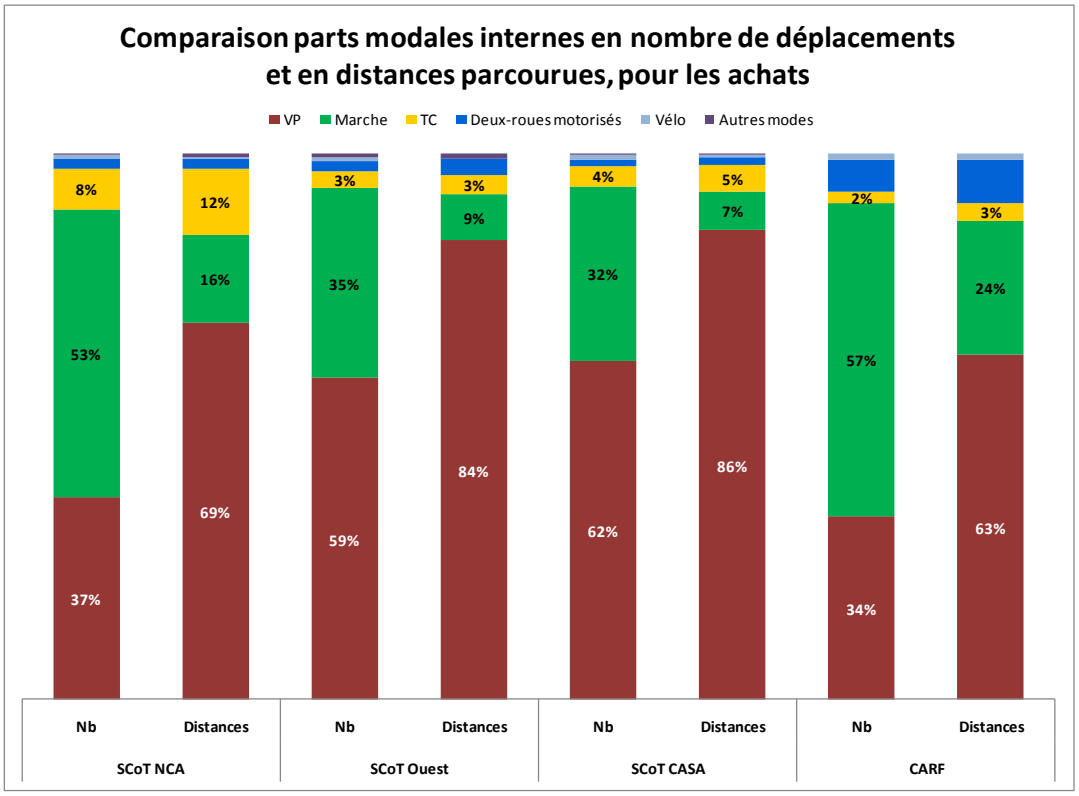
Pour les autres SCoT non représentés : insuffisamment de déplacements enquêtés en deux-roues motorisés.

Pour les échanges, les parts modales du motif travail sont assez similaires à celles trouvées pour les échanges quelque soit le motif, avec notamment plus de 8 déplacements sur 10 en voiture *(cf. XV.5)* Cependant, **vu du Pays des Paillons**, la part modale de la voiture est plus élevée pour les échanges dus au travail qu'en tous motifs.
A l'inverse **vu du SCoT Ouest**, la part modale de la voiture est un peu moins élevée pour le travail pour les échanges sans distinction de motif.

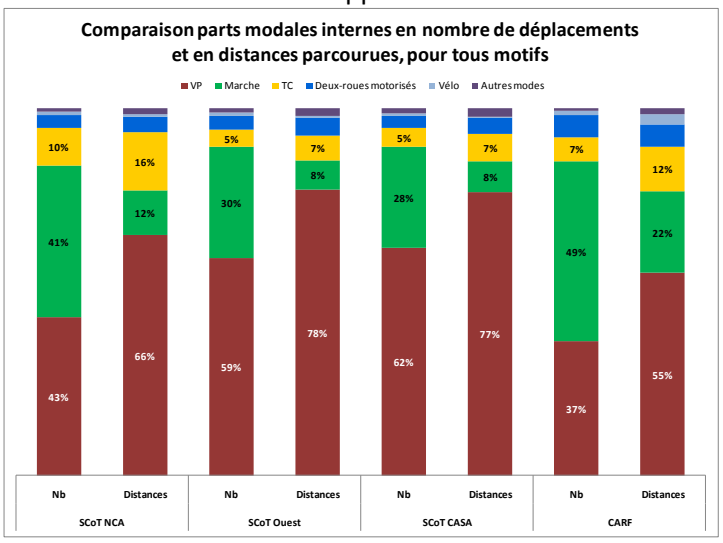
Les deux-roues motorisés sont un peu plus utilisés pour les déplacements entre SCoT pour le travail.

Echanges pour le travail vus par	Voiture	Deux-roues motorisé
SCoT NCA	66 500	5 500
SCoT Ouest	53 200	3 000
SCoT CASA	76 500	5 500
CARF	7 800	*non significatif*
SCoT Paillons	9 800	

Pour ses achats, on marche plus, mais l'essentiel des distances est parcouru en voiture et des parts modales très différentes selon les territoires



Pour mémoire rappel du tous motifs



On marche plus pour aller faire ses courses que pour l'ensemble des motifs. La voiture est moins utilisée en nombre de déplacements, mais assure toujours deux tiers ou plus de la distance parcourue. Si l'on doit aller plus loin qu'un commerce situé à proximité, on choisit donc de prendre sa voiture.

Les TC sont un peu moins utilisés pour se rendre sur un lieu d'achats, que pour les autres motifs.

XVII. LES FONCTIONNEMENTS INTERNES AUX TERRITOIRES

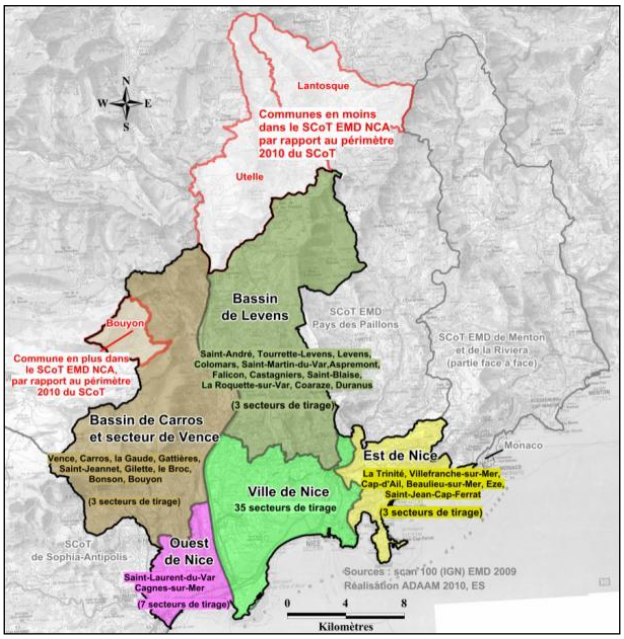
XVII.1. LE SCOT DE NICE-COTE-D'AZUR

XVII.1.1. LE DECOUPAGE DU SCOT POUR L'ANALYSE DE SON FONCTIONNEMENT

La carte ci-dessous présente d'une part les secteurs utilisés pour l'analyse des résultats, et d'autre part, les quelques différences entre le périmètre institutionnel de NCA et le périmètre dans l'EMD *(pour cette raison souvent nommé NCA-EMD)*

Pour NCA, le découpage en secteurs a été réalisé de la manière suivante :

- ✓ la ville de Nice seule, de manière à repérer les effets de centralité d'une part, et l'impact de l'offre TCU, notamment de tramway, d'autre part ;
- ✓ distinguer les villes littorales, à l'est et à l'ouest de Nice ;
- ✓ distinguer le Moyen Pays, et en son sein les deux rives du Var.

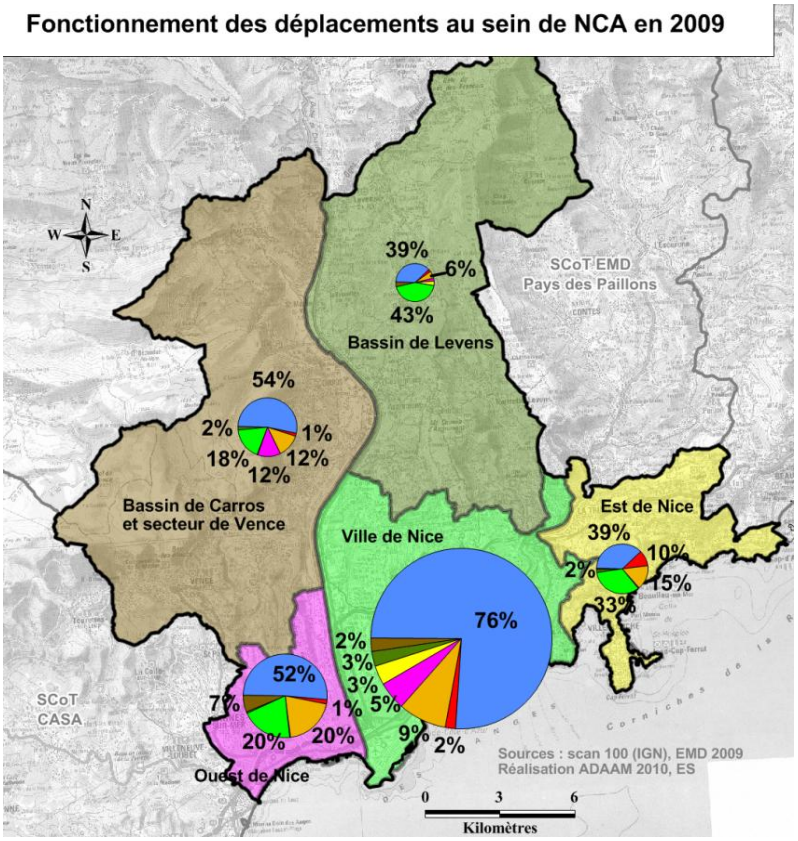


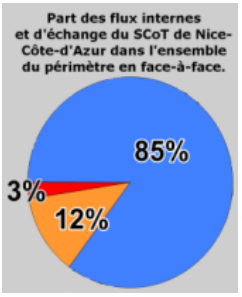
C'est ainsi que nous avons abouti au découpage suivant de NCA en **5 secteurs**:

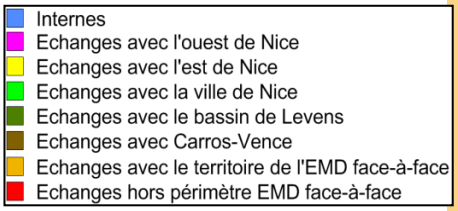
- ✓ **La ville de Nice** ;
- ✓ **l'Ouest de Nice** comprenant Saint-Laurent du Var et Cagnes-sur-Mer ;
- ✓ **l'Est de Nice** comprenant La Trinité, Villefranche-sur-Mer, Saint-Jean-Cap-Ferrat, Cap d'Ail, Beaulieu-sur-Mer et Eze ;
- ✓ **Le bassin de Carros-et secteur de Vence**, en rive droite du Var, comprenant en versant direct du Var : La Gaude, Gattières, Carros, le Broc, Bouyon, Gilette, Bonson, et aussi, au-delà de ce versant direct, Saint Jeannet et Vence ;
- ✓ **Le bassin de Levens** comprenant en versant direct du Var : Colomars, Aspremont, Castagniers, Saint-Martin du Var, La Roquette sur Var, mais aussi plus à l'intérieur, Saint-André de La Roche, Falicon, Tourrette-Levens, Saint-Blaise, Levens.

XVII.1.2. DEPLACEMENTS INTERNES ET D'ECHANGES VUS PAR LES SECTEURS DE NCA

La ville de Nice, centrale dans le fonctionnement du SCoT







La carte ci-contre présente pour chaque secteur, au sein des déplacements qu'il voit :

✓ la part des internes (en bleu), c'est-à-dire ayant leur origine et leur destination dans le secteur ;

✓ la part des échanges (de la couleur du secteur avec lequel il échange) c'est-à-dire n'ayant que l'origine ou que la destination dans le secteur

Déplacements un jour moyen de semaine en 2009	
Secteur d'origine et/ou de destination	Nombre de déplacements
Ville de Nice	1 332 000
Ouest de Nice	343 000
Bassin de Carros et secteur de Vence	138 000
Est de Nice	183 000
Bassin de Levens	85 000
Pour mémoire, le nombre total de déplacements vus par NCA est 1 867 000 (cf. XV.4), mais les nombres ci-dessus ne sont pas cumulables, les déplacements d »échanges étant comptabilisés deux fois.	

Trois types de secteurs en ressortent clairement:

- ✓ **La ville de Nice, très autonome et centrale**, avec plus des trois quarts des déplacements internes, et des échanges en lien avec chacun des secteurs du SCoT de Nice-Côte d'Azur ;
- ✓ **La rive droite du Var**, avec une certaine autonomie de fonctionnement et des échanges assez équilibrés mais décroissants : échanges d'abord avec la ville de Nice, puis avec l'autre secteur de la rive droite *(l'ouest ou le bassin de Carros)* et enfin avec le reste du territoire EMD, largement devant les deux autres secteurs de la rive gauche *(Levens et l'est de Nice)*.
- ✓ **La rive gauche** *(bassin de Levens)* enfin beaucoup plus étroitement lié à la ville centre, avec seulement. 39% de déplacements internes et presque autant en lien avec la ville de Nice. Elle échange fort peu avec la rive droite du Var. L'est de Nice et le bassin de Levens apparaissent comme relativement dépendants de Nice dans leur fonctionnement quotidien.

On peut également noter que l'est de Nice d'une part, le bassin de Carros d'autre part ont une pat d'échanges notable avec l'extérieur du territoire d'enquête.

Les quatre secteurs hors Nice échangent peu entre eux : ils sont surtout en lien avec la ville-centre, ce qui fait bien ressortir son rôle de pôle majeur à la fois centre économique, administratif, et urbain, et le pivot joué par la ville au sein de la communauté urbaine.

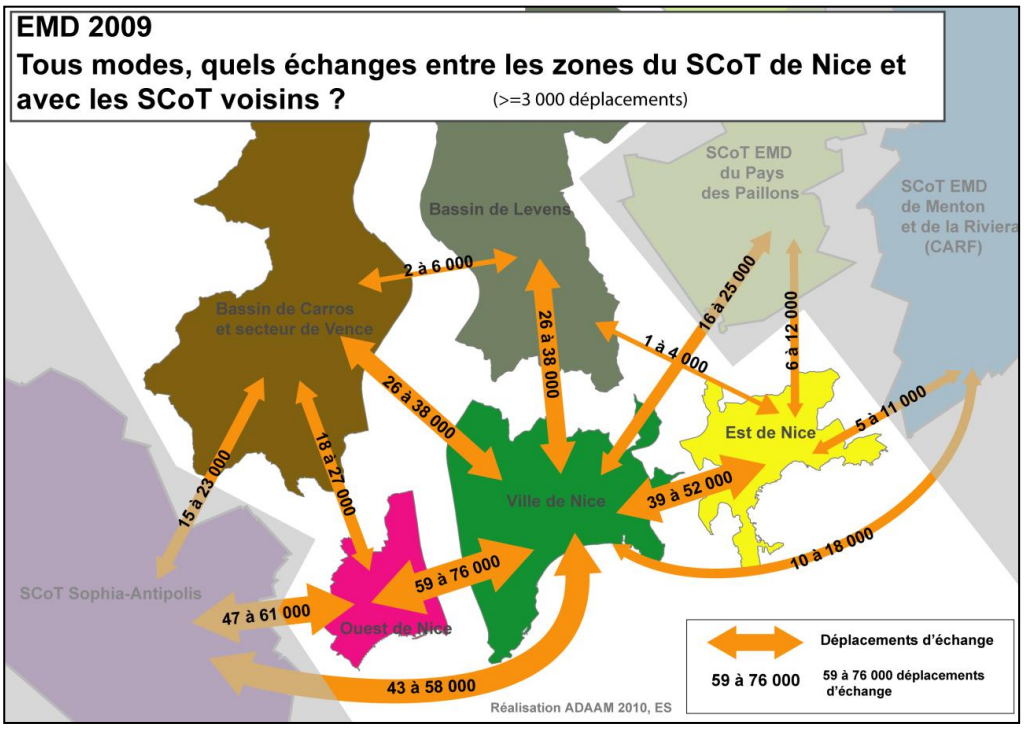
Nice, pour sa part, échange plus avec chacun des quatre autres secteurs du SCoT, qu'avec les territoires des SCoT voisins, ce qui est une conséquence du caractère polycentrique de l'urbanisation littorale, qui, malgré la désormais continuité urbaine, n'a pas fait perdre leur rôle de pôle aux villes principales des autres territoires face à la capitale azuréenne.

Cependant cela confirme les analyses de la partie précédente : les relations de proximité l'emportent encore sur les liaisons entre grandes villes (Nice, Cannes,…) et limite les effets de la métropolisation.

Métropolisation : concentration des fonctions et de la population dans les plus grandes villes. Ce phénomène passe par la mise en réseau des principales agglomérations, qui l'emporte sur les relations de proximité. La métropolisation contredit le modèle classique « centre-périphérie ».

XVII.1.3. LES FLUX EN LIEN AVEC LES SECTEURS DE NCA

Des flux entre secteurs de NCA polarisés par Nice

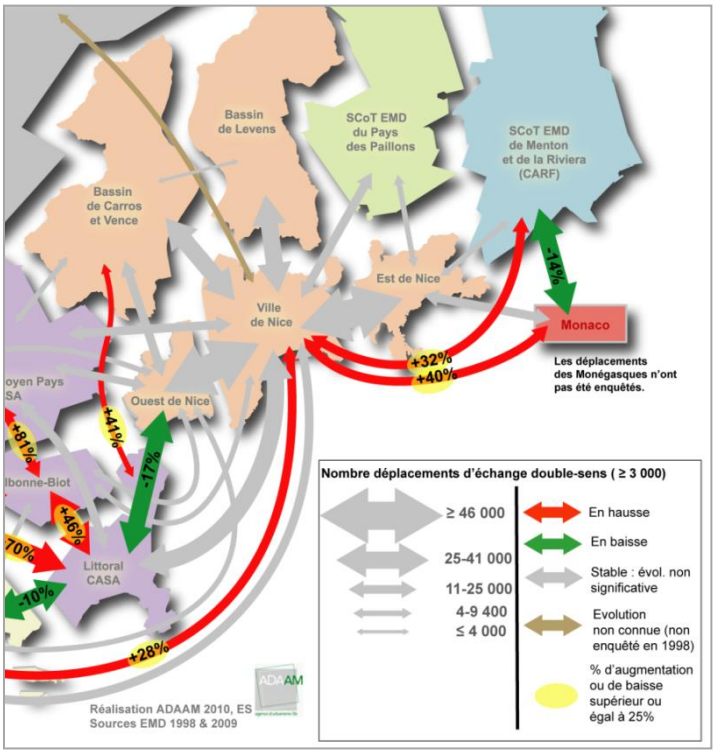


Pour tous les secteurs, les principaux échanges *(en nombre de déplacements)* sont avec Nice. Le seul lien notable entre deux secteurs autres que Nice est celui entre l'Ouest de Nice et le Bassin de Carros-secteur de Vence, donc au sein de la rive droite du Var.

Les liens les plus importants sont sur le littoral entre Nice et les deux secteurs « Est de Nice » et « Ouest de Nice ». Mais ces deux derniers n'échangent quasiment pas entre eux *(trop faiblement pour apparaître significativement dans l'enquête)*.

De même, les échanges entre rive droite et rive gauche du Var restent très faibles dans le moyen pays *(<10 000)*.

Peu d'évolution des liens internes à NCA



Le tableau ci-dessous détaille les volumes de déplacements pour 1998 et pour 2009 :

- ✓ Les évolutions des liens internes à NCA sont pour la plupart trop peu marquées pour être significatives à l'échelle de l'enquête ;
- ✓ Les déplacements internes à chaque secteur sont nettement à la baisse *(sauf Levens stable, qui est aussi le secteur qui a la plus forte augmentation de population enquêtée : +21%, cf. annexe II.2).*

TOUS MODES		***Nombre de déplacements*** *un jour moyen de semaine, tous motifs*			
Origine-Destination *(2 sens cumulés)*		**1998**	**2009**	*Evolution*	
Ville de Nice	Ville de Nice	1 126 000	1 011 000	*-115 000*	*-10%*
Ouest de Nice	Ouest de Nice	180 000	177 000	*-3 000*	*non significatif*
Carros - Vence	Carros - Vence	105 000	98 000	*-7 000*	*non significatif*
Ville de Nice	Ouest de Nice	71 000	68 000	*-3 000*	*non significatif*
Est de Nice	Est de Nice	57 000	53 000	*-4 000*	*-7%*
Ville de Nice	Est de Nice	48 000	46 000	*-2 000*	*non significatif*
Ville de Nice	Bassin de Levens	34 000	37 000	*3 000*	*non significatif*
Bassin de Levens	Bassin de Levens	33 000	33 000	*0*	
Ville de Nice	Carros Vence	30 000	32 000	*2 000*	*non significatif*
Ouest de Nice	Carros Vence	24 000	23 000	*-1 000*	*non significatif*
Bassin de Levens	Carros Vence	4 000	4 000	*0*	

Les déplacements internes sont en marron

Les échanges avec les autres SCoT sont présentés au chapitre suivant dans la géographie générale des flux.

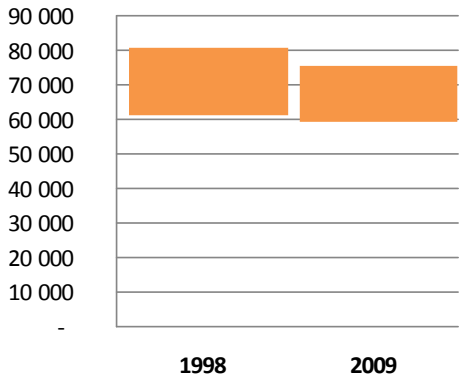
Précision méthodologique *sur le caractère significatif d'évolutions portant sur des volumes significatifs, voire importants :*
Les flux affichés, comme vu précédemment, sont reconstitués à partir des données enquêtées, et les intervalles de confiance permettent de déterminer les fourchettes, autour de la valeur médiane affichée, à l'intérieur desquelles se situent les flux.
Les évolutions sont significatives lorsque ces intervalles sont disjoints, ou au moins, dans une certaine mesure, lorsque la part de recouvrement met en évidence la médiane en dehors (ou presque) de l'intervalle de confiance autour du flux auquel on se compare.

Exemples ci-dessous :

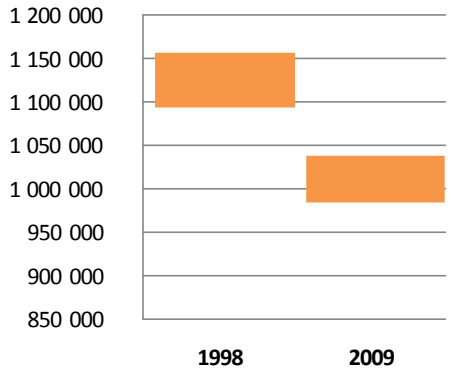
- ✓ *Le lien pourtant important entre la ville de Nice et l'Ouest de Nice n'a pas évolué suffisamment fortement, car les barres des intervalles de confiance de 1998 et de 2009 se superposent, comme le montre le graphique ci-dessous à gauche.*
- ✓ *A l'inverse, le graphique ci-dessous à droite montre une baisse significative des déplacements internes à la ville de Nice, car les deux barres représentant les intervalles de confiance 1998 et 2009 sont très nettement séparées.*

Intervalles de confiance tous modes

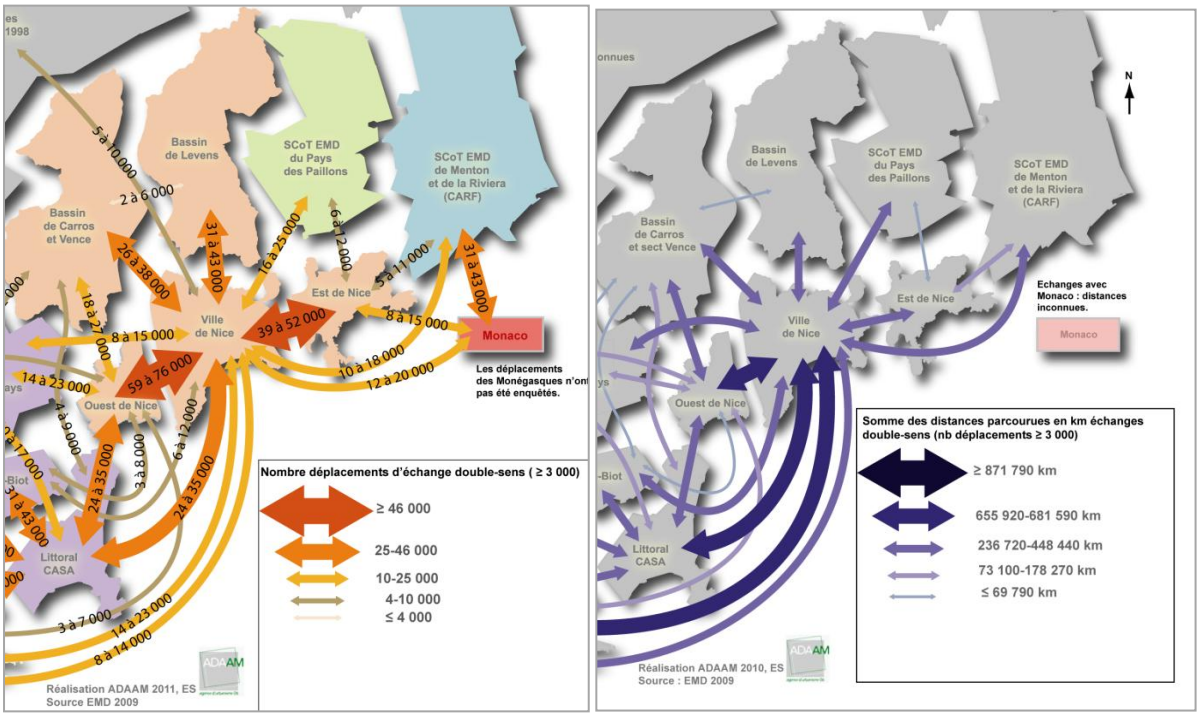
Ville de Nice/Ouest Nice



Ville de Nice/Ville de Nice



Effets de bord sur le littoral



Entre l'Ouest de Nice et la ville de Nice, et surtout entre l'Est de Nice et la ville de Nice, le nombre de déplacements est élevé, notamment du fait d'une désormais relative continuité urbaine, limitée par le Var et l'aéroport, mais de moins en moins perçue.

Les distances de ces déplacements sont modérées, de ce fait dans la carte en volumes *(en orange à gauche*) ces échanges sont dans une tranche élevée, mais dans la carte en distances parcourues *(en violet à droite)* ils apparaissent dans une tranche moyenne, voire faible à l'Est.

Ce sont donc des déplacements de relative proximité, bien qu'ils soient de type liens d'échange entre deux zones bien distinctes. En cela on peut considérer qu'il y a une part d'effets de bord dans les analyses.

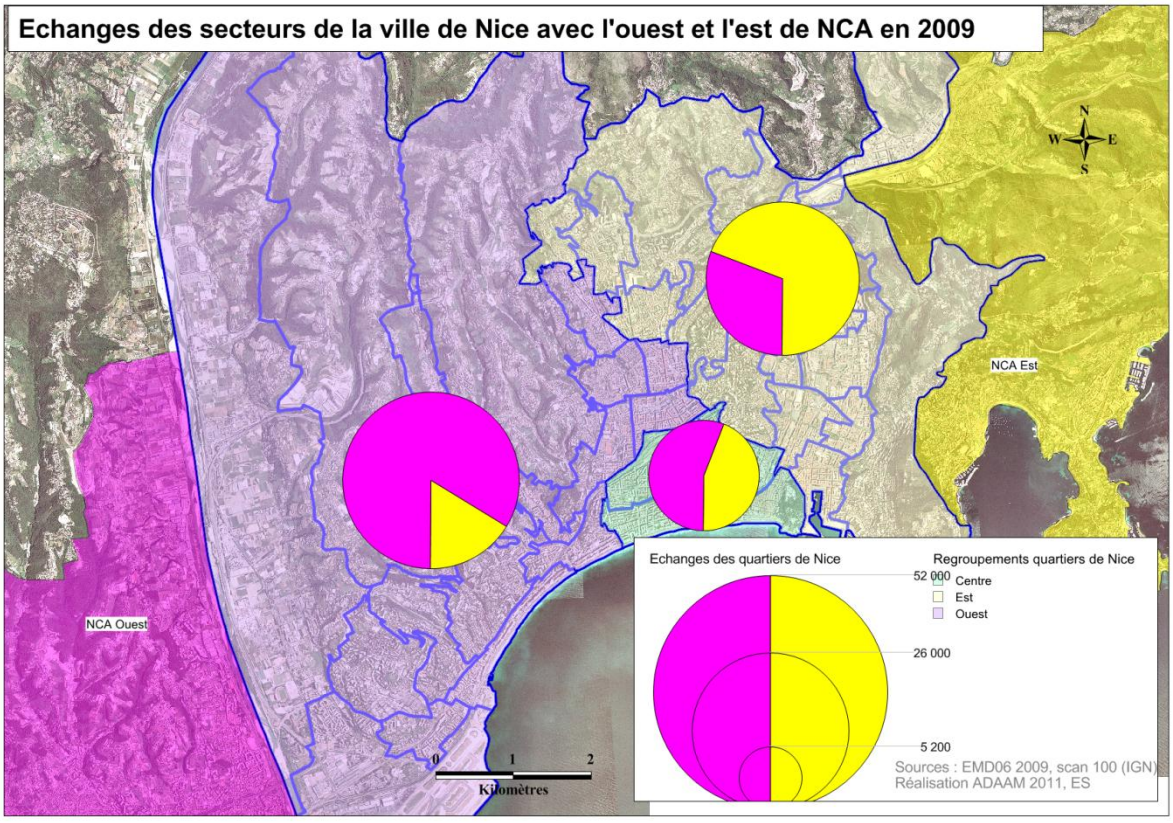
Une séparation entre l'Est et l'Ouest de Nice dans le fonctionnement littoral

L'importance des liens de Nice avec chacun des deux secteurs littoraux, et à l'inverse la faiblesse des liens entre ces deux secteurs de l'Est et de l'Ouest de NCA a conduit à nous interroger sur la localisation des échanges dans Nice.

Il en ressort, comme le montre la carte ci-après, que :

- ✓ seul l'hypercentre de Nice a des échanges en nombre équilibré avec les communes du littoral est et ouest de NCA ;
- ✓ chacun des secteurs de tirage de l'enquête situés à l'est de la ville ont des échanges prioritairement avec l'est de NCA, et sont moins en liens avec les communes de l'ouest ;
- ✓ de la même manière, l'ouest de la ville est prioritairement en lien avec les villes de l'ouest.

Le centre-ville de la ville centre, adossé à un relief relativement marqué ayant conduit, malgré l'urbanisation à une traverse dissuasive explique ce phénomène qui se retrouve dans d'autres villes contraintes par leur topographie. Il y a bien adaptation réciproque entre son lieu de vie et ses lieux d'activités.



<u>Précision méthodologique</u> : le découpage à l'intérieur de Nice résulte d'une démarche exploratoire sur chacun des secteurs de tirage de la ville, qui ont ensuite été agrégés en fonction de leurs échanges prioritaires avec l'Est ou l'Ouest littoral, en laissant à part ceux qui présentaient un relatif équilibre entre les deux flux, qui ont à leur tour été agrégé.
C'est donc bien le fruit de l'analyse qui redessine le centre-ville et les quartiers ouest et est de Nice.

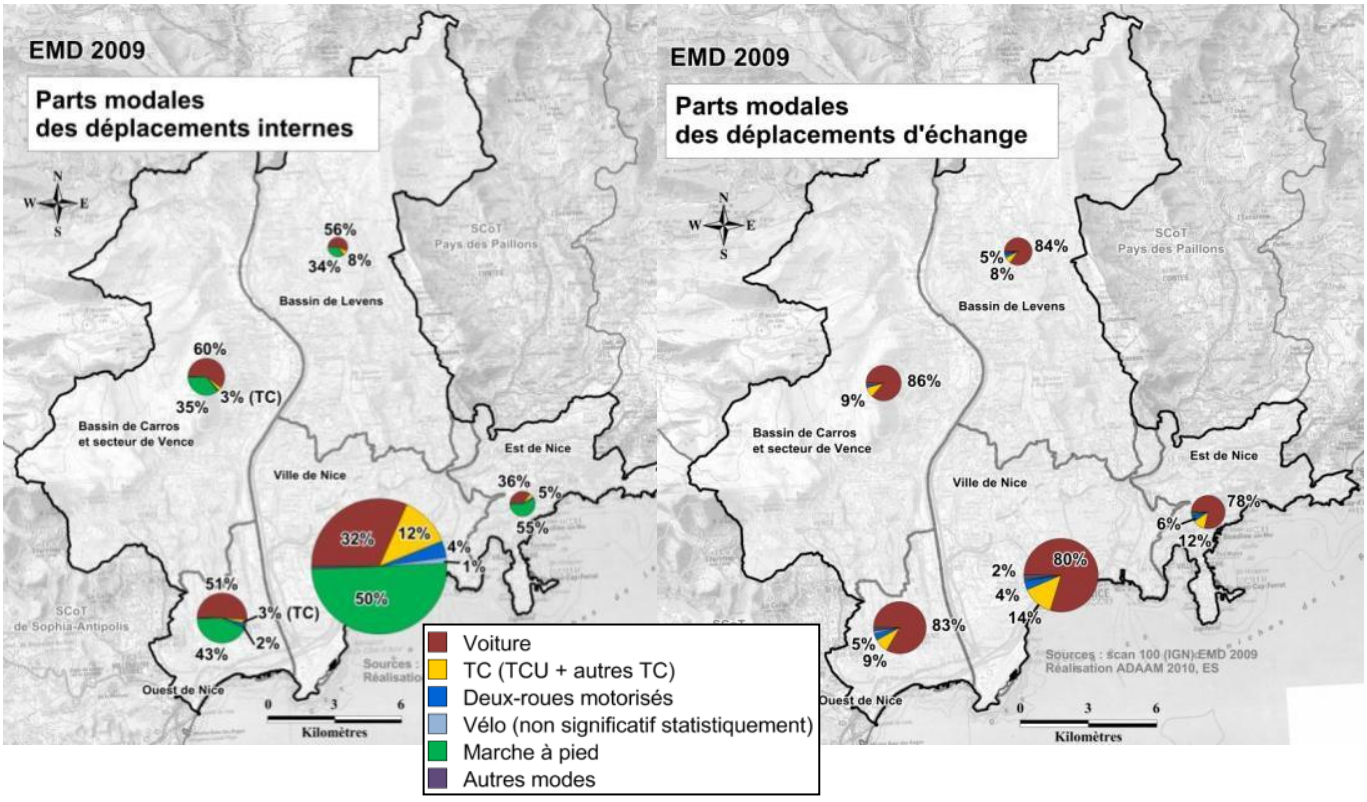
XVII.1.4. LES PARTS MODALES DES SECTEURS DE NCA

Des parts modales très différentes selon les secteurs de NCA

On a vu que pour l'ensemble de NCA *(cf.XVI. C)* la voiture et la marche à pied faisaient quasiment jeu égal *(43 et 41%)* pour les déplacements internes, et que les TC atteignaient 10%. Pour les échanges, la voiture domine *(81%)* mais les TC atteignent néanmoins 11%.

Les cartes ci-dessous présentent ces mêmes analyses de parts modales différenciées entre interne et échanges, mais pour les secteurs de SCoT,

Précision méthodologique : les déplacements d'échanges d'un secteur cumulent des déplacements en lien avec un autre secteur du même SCoT, et des déplacements d'changes avec des secteurs d'un autre SCoT.



De grandes différences d'usage des modes apparaissent pour les déplacements internes selon que le secteur appartient au littoral ou au moyen-pays :

- ✓ **sur le littoral la marche à pied** est extrêmement importante, elle est même majoritaire à Nice, et dans le secteur de l'est de Nice ;
- ✓ **dans le moyen pays, c'est la voiture** qui est majoritaire, même si la marche à pied assure un peu plus du tiers des déplacements ;
- ✓ **les transports collectifs** n'ont une place importance que pour les déplacements **de la ville de Nice. En interne, l'effet tramway** est venu renforcer un réseau TCU déjà étoffé en desserte, équipé désormais de voies réservées aux bus dans les parties les plus denses.
  En outre, la politique de stationnement, limitant les places, incite à prendre un transport en commun, ou à aller à pied.

Le poids de ces déplacements est tel *(cf. tableau ci-après)* que quasiment à eux seuls ces déplacements génèrent la part modale notable des TC de NCA.

- ✓ La pratique du **deux-roues motorisé est importante,** plus que dans des agglomérations métropolitaines similaires. Elle est plus présente dans la ville de Nice pour les déplacements internes, que dans les autres territoires de ce SCoT. Les deux-roues sont vus comme un substitut de l'automobile, dans une ville dense, où il a toujours été difficile de circuler comme de se garer. En outre, la clémence du climat limite moins qu'ailleurs le recours aux deux-roues.

Par contre, en échange, les secteurs se ressemblent quant à la pratique des modes : la voiture assure 8 déplacements sur 10. La part modale des transports collectifs y est cependant notable, en particulier les échanges avec Nice.

Nombre de déplacements un jour moyen de semaine en 2009

Origine et/ou destination	Déplacements internes	Déplacements d'échange
Ville de Nice	**1 011 000**	**297 000**
Ouest de Nice	177 000	160 000
Bassin de Carros & secteur de Vence	98 000	82 000
Est de Nice	53 000	71 000
Bassin de Levens	33 000	51 000

Evolution contrastées des parts modales internes entre littoral et moyen-pays

Evolution en points des parts modales déplacements internes aux secteurs de NCA, entre les deux enquêtes (en 10 ans)

Territoire	*VP*	*Marche*	*TC*	*Deux-roues motorisés*
Ville de Nice	*-6*	*+3*	*+3*	*=*
Ouest de Nice	*-4*	*+6*	*=*	*-1*
Carros - Vence	***+8***	*-7*	*=*	*-1*
Est de Nice	***-10***	*+5*	*+4*	*+2*
Bassin de Levens	*+6*	*-10*	*3*	*+1*

La part modale de la voiture a nettement baissé pour les déplacements internes à chacun des trois secteurs du littoral de NCA *(entre -4 et -10 points)*. Elle a par contre augmenté dans les secteurs de moyen pays.

Un « effet tram » visible à Nice

La mobilité en TC des habitants desservis par le tramway a augmenté de 43%, celle des niçois de 23% et celle des habitants de NCA de 16%. C'est un des premiers indicateurs de l'« effet tram. » mis en lumière par l'enquête.

Mais concernant le tramway, il est encore plus parlant de regarder les déplacements ayant un lien avec les secteurs desservis par le tramway, quelque soit le lieu de résidence. En effet, le tramway dessert une part notable du centre-ville de Nice, donc de la ville centre du territoire, même s'il ne s'y limite pas, loin de là.

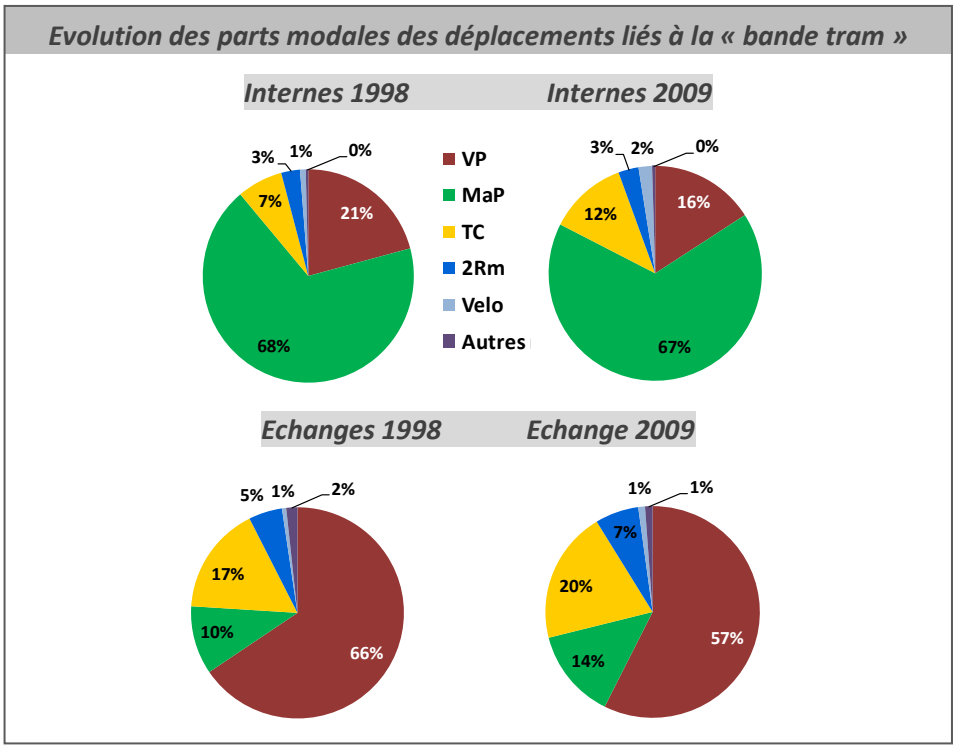
La « bande tram »

Les graphiques ci-dessous présentent les répartitions modales des déplacements liés à la **« bande tram »** : ceux internes, et ceux ayant soit leur origine, soit leur destination dans la bande. Ces secteurs étant aussi des secteurs urbains très denses, les mêmes indicateurs ont été regardés en 1998, donc avant mise en service du tramway, pour pouvoir distinguer entre effet de la typologie urbaine, et effet tram. Le rapport VP/TC a très fortement évolué en faveur des TC :

- ✓ les transports collectifs gagnent cinq points de part modale pour les déplacements internes à la bande tram ;
- ✓ et trois points pour les déplacements d'échanges avec la bande tram.

Alors que nous avons vu *(cf. XIII 1)* que dans l'ensemble de NCA, ils ne gagnaient que 2 points.

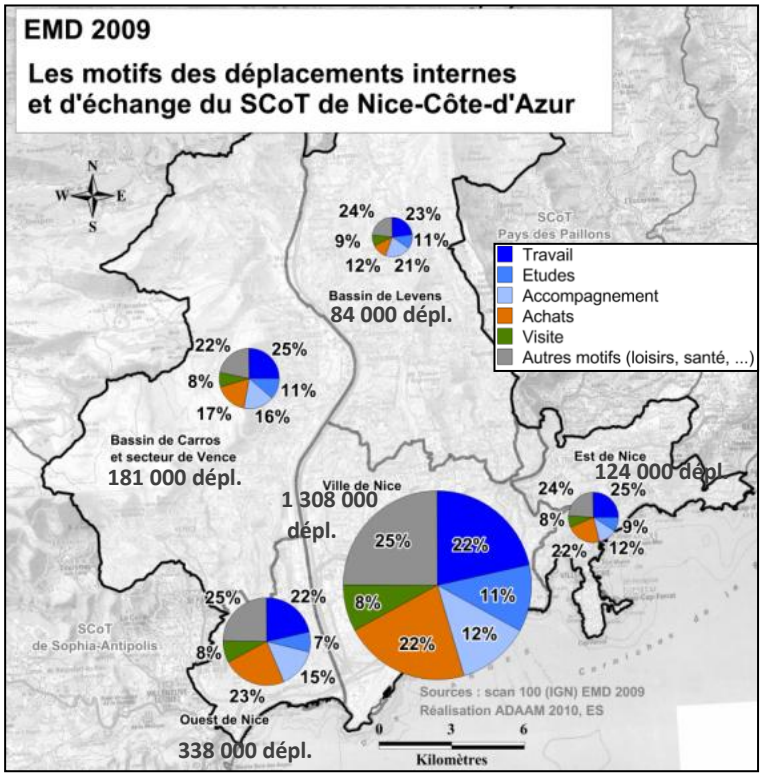
Evolution des parts modales des déplacements liés à la « bande tram »

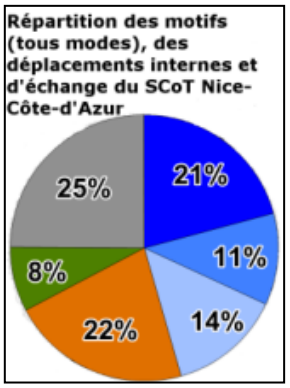


XVII.1.5. LES MOTIFS DES DEPLACEMENTS

XVII.1.5.a. LA REPARTITION DES MOTIFS VUS PAR NCA

Dans NCA, de légères différences de motifs entre Littoral et Moyen Pays





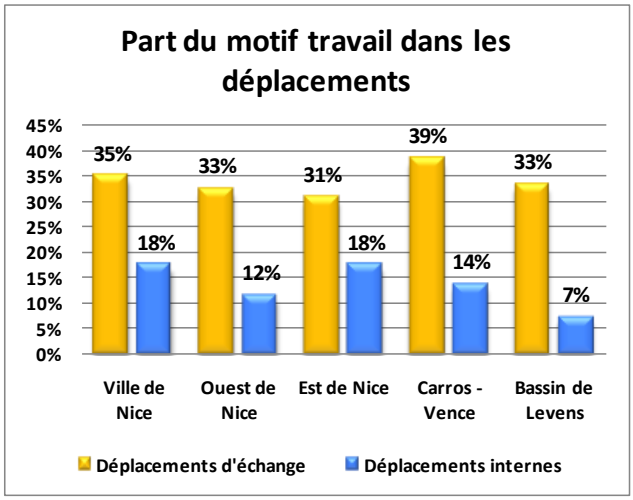
Les répartitions par motifs de déplacements ont une structure similaire, seul un examen attentif permet de percevoir les différences. C'est le premier enseignement : **les activités réalisées sur les secteurs se ressemblent.**

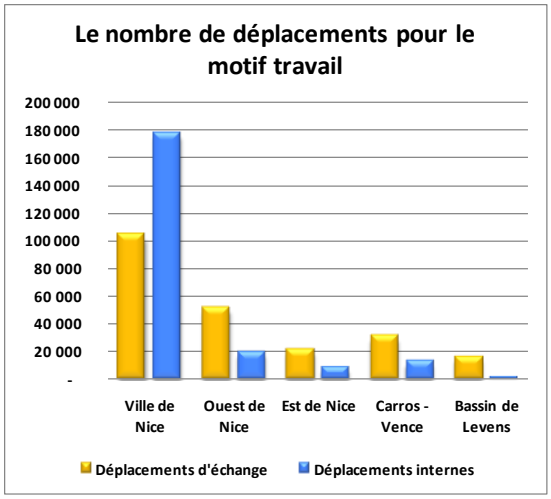
- ✓ **Les motifs « contraints »** *(travail, études, accompagnement)* concernent **environ la moitié des déplacements**, mais avec des écarts de 10 points : aux alentours de 45% dans les 3 secteurs du littoral, et autour de 55% pour le Moyen-Pays.
- ✓ A l'inverse **le motif achats** est plus élevé pour le littoral *(22 à 23%)* que dans le Moyen-Pays *(12 et 17%)*, traduisant la concentration sur le littoral de l'offre commerciale.
- ✓ **Le motif accompagnement** est moins important dans la ville de Nice et à l'Est de Nice que dans les trois autres secteurs. Il est particulièrement présent dans le bassin de Levens, résultant vraisemblablement de l'éloignement aux fonctions centrales.

Pour approfondir l'analyse et mieux identifier les similitudes et les différences, les parties suivantes distinguent, pour les 3 principaux motifs, et pour chacun des secteurs, les déplacements internes et ceux d'échanges.

XVII.1.5.b. LE TRAVAIL SUR NCA

Le travail beaucoup plus présent dans les échanges qu'en interne





L'importance de la ville-centre apparaît par les volumes de déplacements pour le motif travail ayant une origine ou destination dans la ville. Il est sans aucune mesure avec ceux des autres secteurs. Cela s'explique en grande partie par l'importance des emplois offerts, mais aussi par un poids de population beaucoup plus important, et des déplacements internes faits en majorité par des habitants de Nice *(cf. ci-après).*

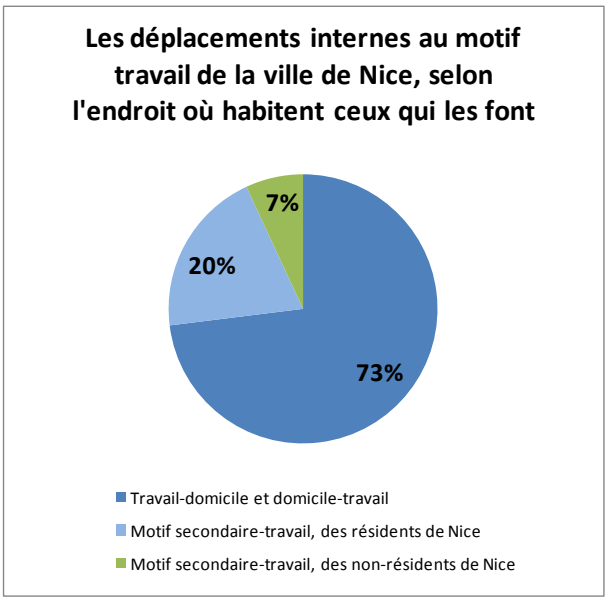
Pour les autres secteurs, le volume de déplacements pour le travail est nettement moins important. En outre, sur ces derniers, les échanges sont plus importants en nombre que les déplacements internes. Cela traduit une dépendance à l'égard de la ville de Nice. Elle confirme le fait que 21 à 51% des actifs habitant ces secteurs de NCA vont travailler sur Nice, alors que proportionnellement, peu de Niçois vont travailler dans les autres secteurs de NCA *(cf. annexe II D.6).*

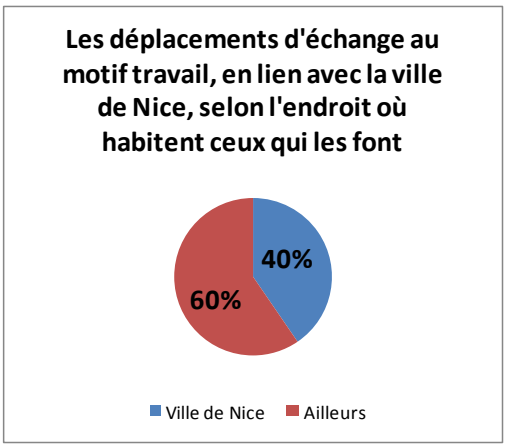
Le rapport entre les parts du motif travail dans les déplacements internes et d'échanges est très déséquilibré, avec une part au moins deux fois plus importante dans les échanges que dans l'interne. De manière encore plus nette, pour le bassin de Levens, l'essentiel des déplacements de travail sont des échanges marquant le caractère totalement dépendant pour les activités des communes de ce secteur**.**

Toutefois, le bassin de Carros-Vence comprenant une zone d'emploi, cela apparaît clairement avec une plus forte part du motif travail pour les déplacements d'échange par rapport aux autres secteurs. A l'inverse, le bassin de Levens est bien une périphérie, puisque la part du motif travail pour les déplacements internes est la plus faible du SCoT, et que la part de ce motif dans les déplacements d'échange est très élevée.

Ces parts qui permettent de repérer autonomie et dépendance des secteurs ne doivent pas faire oublier que les volumes auxquels elles s'appliquent *(graphique de droite)* sont très différents, et par exemple les 39% des échanges du bassin de Carros Vence, représentent moins en nombre de déplacements que les 33% de l'ouest de Nice.

Les déplacements de travail internes à Nice sont essentiellement le fait des Niçois.



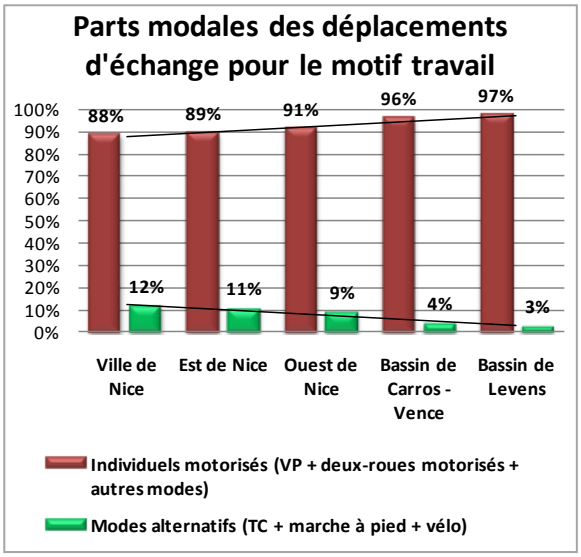


Dans la ville de Nice, le volume des déplacements internes pour le motif travail est presque deux fois supérieur au volume des échanges pour ce même motif. Il concerne essentiellement des déplacements de Niçois : en effet, **les non-résidents de Nice n'effectuent que 7% des déplacements internes de travail.** C'est un peu moins que dans le Bassin cannois *(cf. XVII 3 sur le SCoT Ouest).*

Par contre**, les Niçois réalisent nettement moins de la moitié des échanges pour le travail** *(40%)* ayant une origine ou destination dans Nice, même si l'essentiel de ces échanges *(82%)* se fait en lien avec le domicile : il y a donc plus d'habitants de l'extérieur qui viennent travailler à Nice, que de niçois qui vont travailler hors de Nice.

Les déplacements d'**échange pour le travail en lien avec la ville de Nice** sont principalement générés **par des habitants de l'ouest du SCoT de Nice, du SCoT de Sophia-Antipolis**, et une somme de petits volumes émanant du bassin de Levens, du SCoT du Pays des Paillons, de l'Est de Nice, la zone de Carros-Vence.

Dans tous les secteurs, l'usage de la voiture domine les échanges de travail



Les modes individuels motorisés assurent de manière quasi-exclusive les déplacements d'échange pour le motif travail.

Néanmoins, les modes alternatifs ressortent sur la bande littorale. C'est assez logique, en effet, la ville attirant la plupart des flux d'échange des autres zones du SCoT, ses déplacements d'échange en mode alternatifs correspondent au cumul partiel des faibles volumes en modes alternatifs enregistrés dans les zones autres que Nice.

Dans le détail de ces modes, dans le cas de la ville de Nice, il s'agit quasi exclusivement de déplacements en transports en commun *(11 600 déplacements)*.

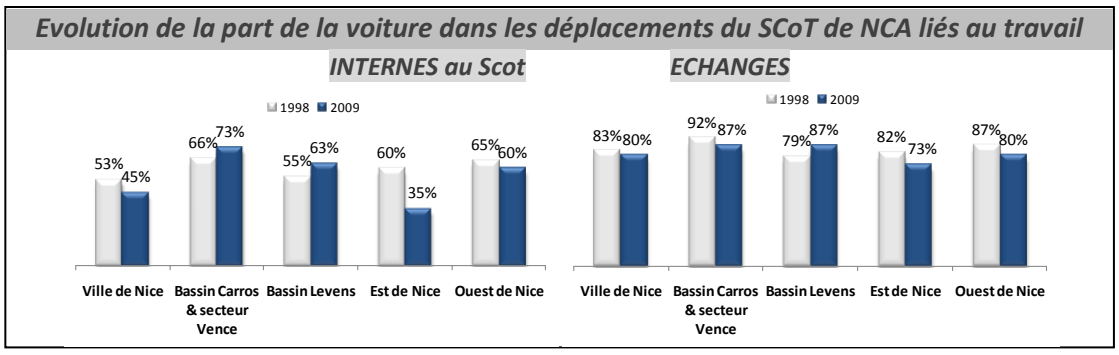
Dans l'Ouest de Nice, les transports en commun sont un peu utilisés *(3 600 déplacements)*.
Ailleurs, les volumes des modes alternatifs sont peu significatifs.

Les modes individuels motorisés sont d'un usage quasi-exclusif dans le Bassin de Levens et de Carros-Vence.

Précision méthodologique *: pour permettre une analyse des modes utilisés pour le motif travail au sein du SCoT de Nice, et pour garder une pertinence statistique, des regroupements de mode ont été nécessaires. Pour tenir compte de la spécificité des Alpes-Maritimes de l'importance de l'usage des deux-roues motorisés comme mode individuel complémentaire à la voiture, la classification désormais classique voiture individuelle/modes alternatifs a été ainsi modifiée :*
Modes motorisés individuels *: voiture + deux-roues motorisés + autres modes (essentiellement des camionnettes et petits utilitaires)*
Modes alternatifs *: TC (TCU + autres TC) + marche à pied + vélo.*

Malgré son importance, l'usage de la voiture pour le travail diminue presque partout

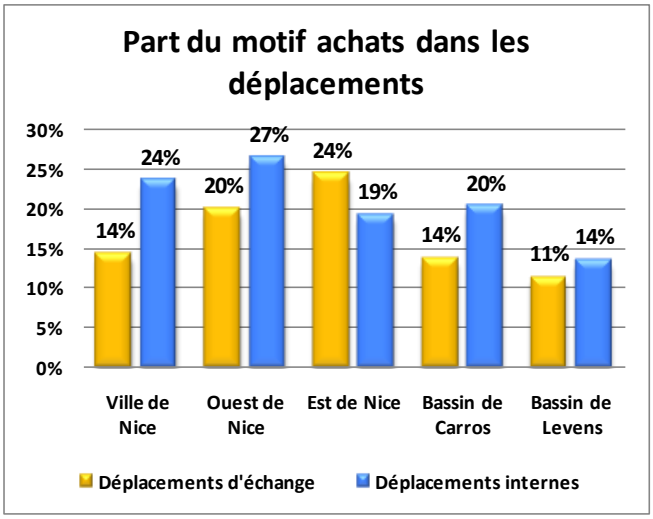
C'est un constat intéressant : même dans son usage le plus évident, et pour les personnes ayant le plus accès à la voiture, les actifs, la part de leurs déplacements de travail effectués en voiture diminue, y compris pour les échanges.

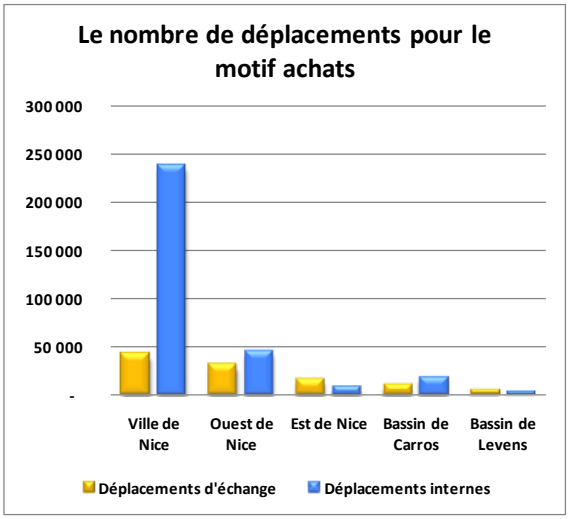


Les seules exceptions concernent le moyen pays : pour leurs déplacements internes, et pour le seul bassin de Levens pour ses déplacements d'échanges *(essentiellement avec Nice)*.

XVII.1.5.c. LES ACHATS VUS PAR NCA

Nice et la rive droite du Var attirent pour les achats





Le poids écrasant de la ville-centre apparaît à nouveau dans les volumes de déplacements internes pour achats. C'est encore une fois lié au poids de la population de Nice par rapport aux autres secteurs du SCoT.
Le nombre de déplacements d'échange est 5 fois inférieur au volume interne, et quasiment au même niveau que celui de l'ouest de Nice.

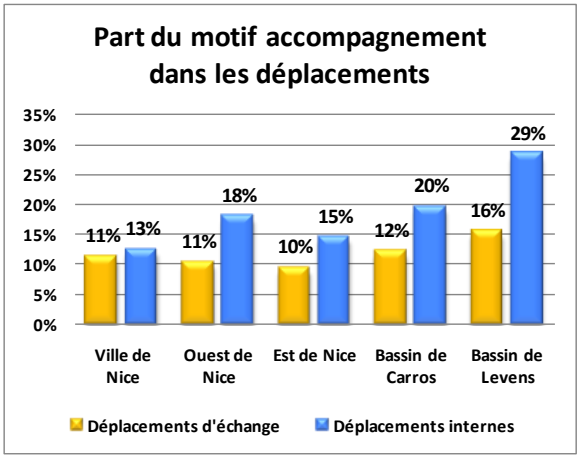
En effet, en structure *(pourcentages)*, l'Ouest de Nice et la zone de Carros-Vence voient, comme la ville de Nice, plus de déplacements internes pour des achats sur leur territoire, que des échanges pour ce motif.

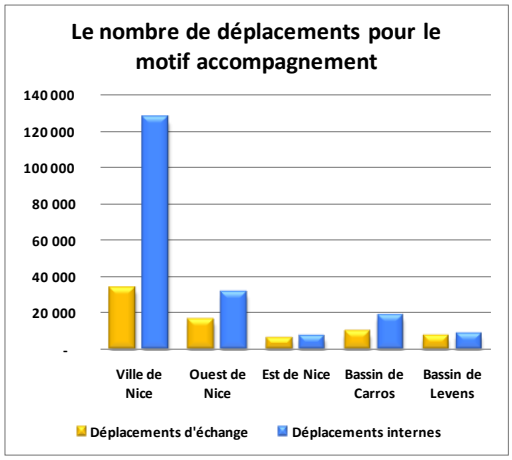
La part des déplacements dans l'Ouest de Nice pour des achats est la plus importante. Cela s'explique par le plus grand nombre de magasins d'équipement de la maison, de la personne, de loisirs dans le secteur Ouest avec notamment le complexe commercial autour de Cap 3000 *(et aussi dans le secteur Carros-Vence)* que dans le secteur Est de Nice. L'Ouest de Nice, et Carros-Vence ne sont donc pas aussi liés à Nice pour les achats que pour le travail.

Le secteur de Levens voit peu de déplacements pour achats : c'est bien un fonctionnement de secteur périurbain, dépendant de Nice: on va travailler à Nice, on y fait ses courses, voire sur le trajet *(par exemple au centre commercial de Lingostière)*. Si l'est de Nice ressemble en volume d'achats, il garde cependant une part plus importante d'achats dans les déplacements internes, que dans ses déplacements d'échanges.

XVII.1.5.d. L'ACCOMPAGNEMENT SUR NCA

Une pratique plus présente dans le Moyen-Pays



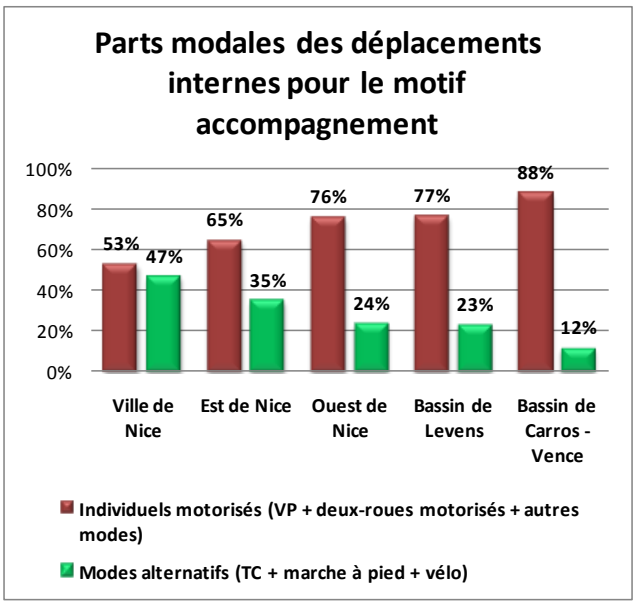


La part de l'accompagnement dans les déplacements internes est plus élevée dans le Moyen-Pays, surtout dans le bassin de Levens. On se déplace plus pour accompagner les enfants, etc., à cause d'une densité plus faible, de zones peu accessibles aux piétons.

Cependant, le volume des déplacements internes de Nice pour le motif accompagnement est très largement supérieur à ceux des autres zones de Nice Côte d'Azur. Cela s'explique à nouveau par l'importance de sa population.

L'ouest de Nice est un peu à part, avec une part du motif « accompagnement » plus importante pour les déplacements internes qu'ailleurs sur le littoral du SCoT de Nice.

Prédominance de la voiture dans les déplacements internes pour l'accompagnement



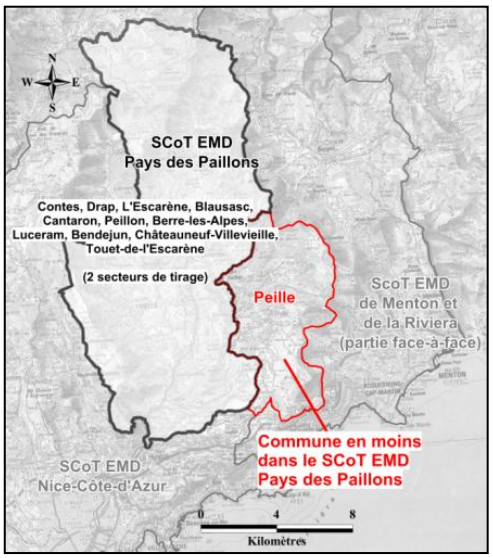
Plus on s'éloigne du littoral, plus on utilise un transport individuel motorisé *(principalement la voiture)* pour accompagner quelqu'un.
Et en cohérence, plus on est dans le Moyen-Pays, moins on se déplace alternativement *(TC, marche, vélo)* pour accompagner une personne.

La densité et la mixité urbaine, associées à la crédibilité des alternatives aux modes individuels motorisés – *importance du réseau TC urbain, trottoirs et passages piétons, pistes cyclables* – expliquent cette différence.
Il est plus aisé d'accompagner en bus son enfant à l'école dans la ville de Nice que dans le bassin de Carros-Vence

XVII.2. LE PAYS DES PAILLONS

Un SCoT dépendant de celui de Nice Côte d'Azur du point de vue des déplacements

Rappel du périmètre du SCoT-EMD du Pays des Paillons



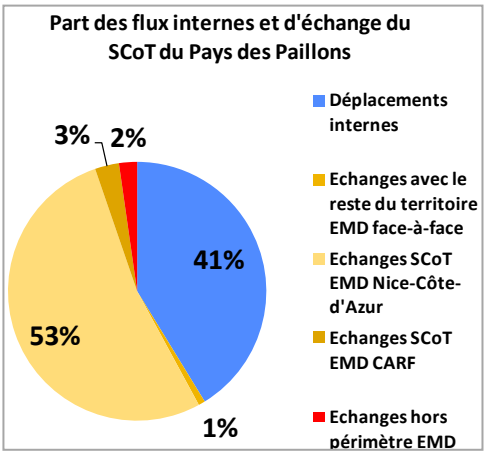
Le débouché naturel du Pays des Paillons, est celui du fleuve : la ville de Nice. Cependant, l'organisation du territoire en Pays, et en SCoT conduit à l'identifier dans l'analyse.

Nous avons vu qu'il était effectivement fortement lié à NCA. De plus, son unité géographique et la faiblesse de sa population, et par conséquence du nombre de secteurs de tirage dans l'enquête, ne justifient pas, contrairement aux autres SCoT, un sous-découpage en secteurs.

Par contre du fait de la force de ses liens avec Nice les flux sont également présentés regroupés avec NCA.

Enfin il est également rappelé *(cf. XVI 2* la forte dépendance de ce territoire à NCA, identifiée par des déplacements plus importants en échange qu'en interne, et presqu'uniquement avec NCA.

Même ses échanges avec le SCoT de Menton (CARF) ne représentent qu'un faible volume. Un fonctionnement interne existe, mais avec seulement deux déplacements sur cinq.



Nombre de déplacements *(un jour moyen de semaine) en 2009 entre le Pays des Paillons et :*	
NCA	33 000
Internes	26 000
CARF	2 000
Hors territoire des SCoT	1 400
Autre SCoT du territoire des SCoT	500

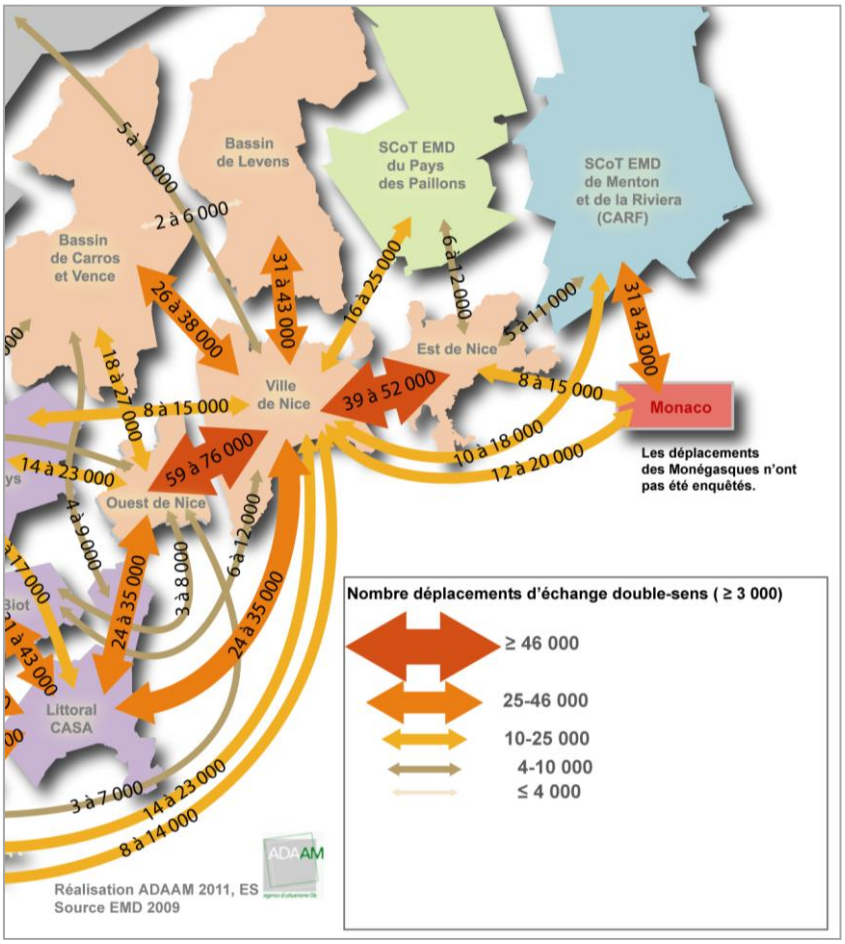
En marron internes,
cases grisées : peu ou non significatif
(< 3 000 déplacements)

Des flux du Pays des Paillons fortement en lien avec la ville de Nice

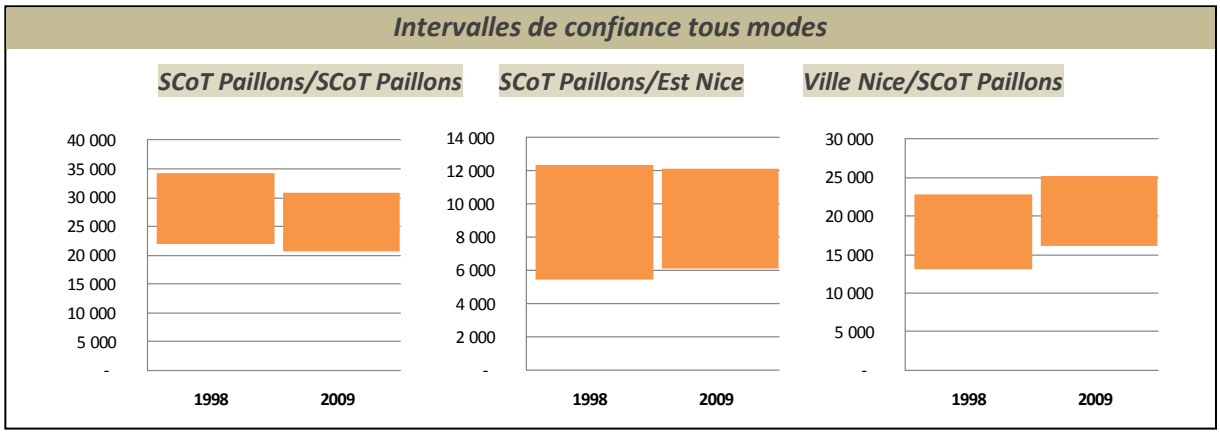
Le Pays des Paillons échange fortement avec la ville de Nice, mais reste néanmoins à un niveau inférieur aux deux secteurs de moyen pays de NCA.

Ses échanges avec l'est de Nice sont nettement moins importants mais néanmoins non négligeables, ils concernent pour l'essentiel des échanges avec La Trinité, au débouché naturel de la vallée du Paillon. En effet, pour pouvoir isoler Nice dans l'analyse, et ne pas multiplier les secteurs, l'Est de Nice regroupe non seulement l'Est proprement dit *(Villefranche, Beaulieu)*, mais aussi La Trinité qui, d'une part est dans la vallée des Paillons, et de ce fait le point d'entrée dans l'agglomération de Nice, et qui d'autre part offre une zone commerciale avec hypermarché.

Il n'y a pas d'échange significatif avec le Moyen-Pays du SCoT de NCA.



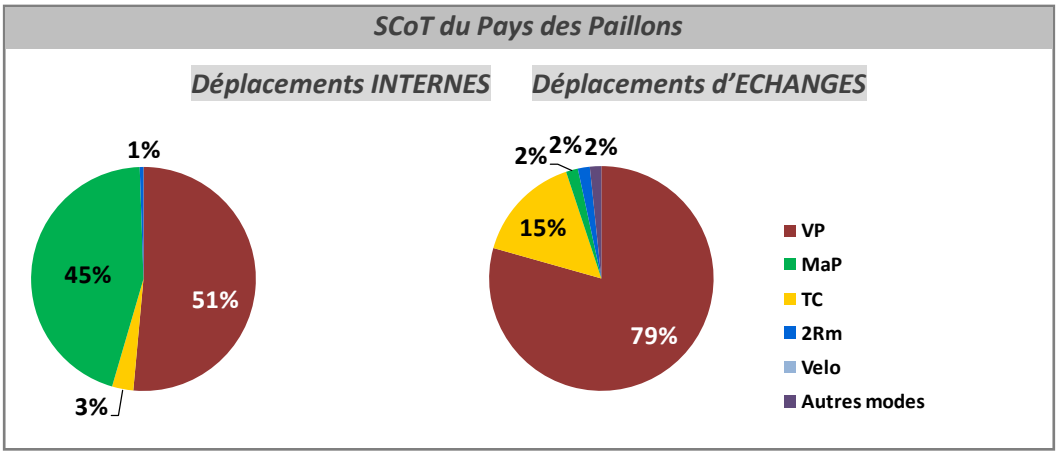
Enfin, concernant ce territoire, aucune des évolutions du nombre des déplacements ne sont significatives : ni entre le Pays des Paillons et la ville de Nice, ni en interne au Pays des Paillons, ni entre le Pays des Paillons et l'Est de Nice entre 1998 et 2009, comme le montrent les barres d'intervalles de confiance représentées ci-dessous.



TOUS MODES		***Nombre de déplacements (arrondis)*** *un jour moyen de semaine, tous motifs*		
Origine-Destination *deux sens cumulés*		**1998**	**2009**	*Evolution*
Pays des Paillons	Pays des Paillons	28 000	26 000	*-2 000*
Pays des Paillons	Ville de Nice	18 000	21 000	*3 000*
Pays des Paillons	Est de Nice	9 000	9 000	*0*

Déplacements internes en marron, & cases grisées évolution non significative.

Part modale élevée de la marche pour l'interne, et forte des TC pour les échanges



La marche à pied est particulièrement utilisée pour les déplacements internes. Cela illustre le fait que dans ce Moyen-Pays en partie en montagne, l'on peut facilement marcher dans les petites villes ou villages peu étendus *(Contes, Drap, L'Escarène, le village médiéval du Peillon, …).*

Pour les échanges, la part modale élevée des TC s'explique notamment par l'existence d'une desserte de la vallée organisée vers la ville-centre, Nice, d'autant plus que l'essentiel des flux d'échanges sont avec cette ville.

Un report modal fort de la voiture vers la marche

Evolution en points des parts modales déplacements internes au SCoT du Pays des Paillons *entre les deux enquêtes (en 10 ans)*

Territoire	VP	Marche	TC	Deux-roues motorisés
Pays des Paillons	- 14	14	0	0

La part modale de la voiture a fortement baissé pour les déplacements internes au Pays des Paillons.

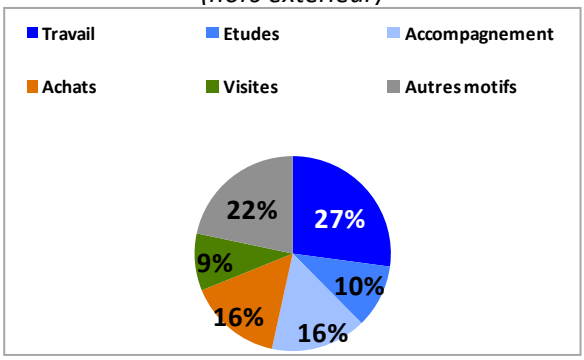
La marche a augmenté dans une même proportion que cette baisse. Il y a donc eu un report modal fort de la voiture vers la marche pour les déplacements internes au SCoT.

La plus grande prégnance des motifs contraints

Les motifs de déplacements ont été présentés en première partie avec l'analyse des territoires de SCoT dans leur ensemble.

Pour mémoire : Un territoire avec une répartition en motifs similaire, mais avec une plus grande prégnance des motifs contraints (travail, étude et accompagnement) et une place nettement moindre aux achats.

Motifs Echanges et Internes
(hors extérieur)



XVII.3. LE SCOT OUEST ALPES-MARITIMES

XVII.3.1. LES DECOUPAGES D'ETUDE DU FONCTIONNEMENT INTERNE AU SCOT

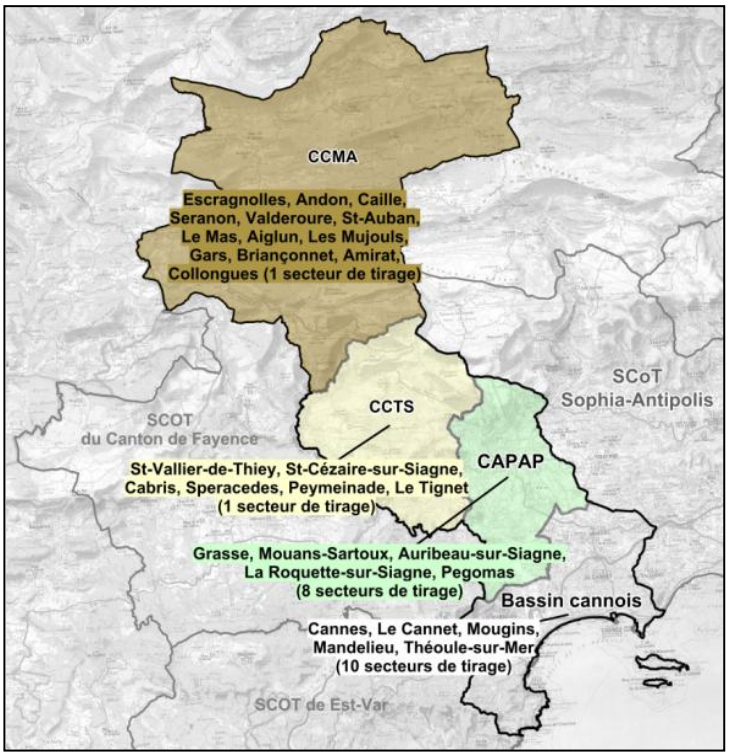
Les premières analyses internes à chaque SCoT, avaient découpé les secteurs en se basant sur les EPCI compétents en matière d'aménagement du territoire, de PLH….

Le syndicat mixte du SCoT Ouest a au cours du travail partenarial d'élaboration demandé de privilégier le découpage en secteur du SCoT en cours d'élaboration. De plus, pour des questions de déplacements, celui-ci avait le mérite de mieux respecter les périmètres des AOTU existantes. Ces deux découpages de travail sont décrits ci-après.

Le découpage en EPCI

3 EPCI, 2 communautés de communes et une communauté d'agglomération composent ce territoire, complété du bassin cannois.

Le Bassin cannois : sans être constitué en intercommunalité, ce regroupement se justifie par la cohérence urbaine de ce territoire littoral, mais aussi par sa desserte et ses activités. En outre, des démarches utilisent déjà ce périmètre, comme la DTA, le diagnostic du PLH de Cannes… Groupé autour de la deuxième ville du département en termes d'attractivité économique, il joue un rôle central pour le SCoT ouest, et un rôle majeur pour le département.

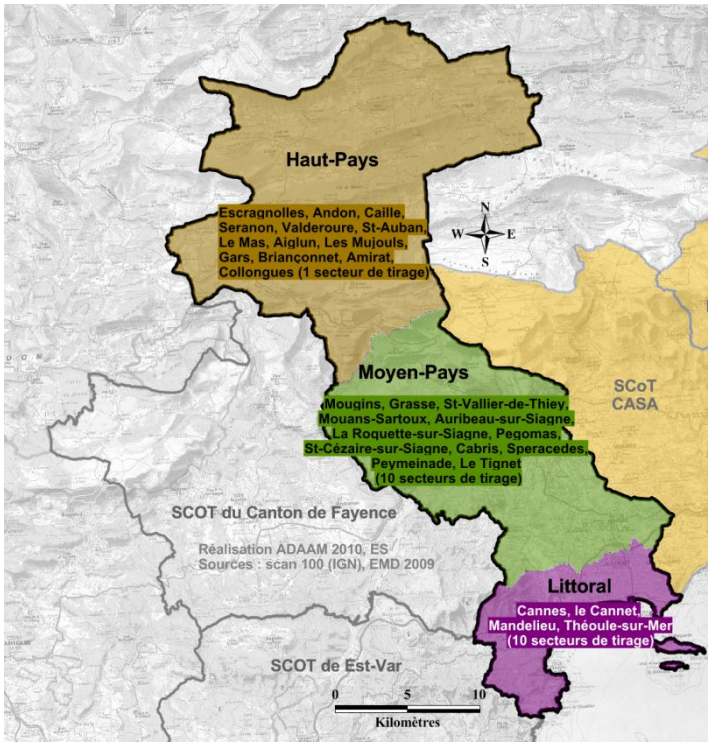


La Communauté d'agglomération Pôle-Azur-Provence (CAPAP) : il s'agit de la communauté d'agglomération de Grasse et de l'est de Grasse. Grasse étant le deuxième pôle urbain de ce territoire, à l'urbanisme moyennement dense (le centre-ville de Grasse est cependant assez dense), caractérisé par des reliefs marqués, et, sur le plan économique, par la présence d'industrie du secteur de la parfumerie, et d'un équipement commercial notable.

La Communauté de Communes des Terres de Siagne (CCTS) : regroupant l'ouest de Grasse et Saint-Vallier-de-Thiey. Ce territoire de Moyen-Haut Pays se caractérise par un urbanisme diffus, de petits hameaux, et de l'étalement urbain, où l'habitat individuel est plus présent que dans le reste des Alpes-Maritimes, et pour lequel Grasse est a priori la ville référence.

La Communauté de communes des Monts-Azur (CCMA) : territoire de Haut-Pays montagneux, avec de nombreux villages séparés les uns des autres, et très concerné par le parc naturel régional en cours de constitution. De plus il faut noter qu'elle n'a pas été enquêtée en 1998.

Le découpage utilisé dans le diagnostic du SCoT Ouest



Les principales différences avec le découpage en EPCI sont :

✓ **Le littoral** diffère du bassin cannois par le fait qu'il n'inclut pas la commune de Mougins. De fait cela renforce la cohérence de forme urbaine et de desserte en TCU, puisqu'ainsi seule Théoule n'appartient pas à l'AOTU SITP. Par contre *(cf. page suivante)*, en termes de déplacements, Mougins a près de 3 fois plus d'échanges avec le littoral qu'avec le Moyen Pays du SCoT Ouest, et ce découpage, pour l'analyse de l'enquête renforce le poids des échanges à l'intérieur du SCoT.

✓ **Le Moyen Pays** regroupe les deux communautés de communes de Pôle-Azur-Provence et de Terres de Siagne, ainsi que la commune de Mougins. Il renforce la cohérence en regroupant l'ensemble des communes de Moyen Pays, et surtout l'ensemble des communes du pays grassois, mais sort de l'organisation des compétences territoriales telles qu'organisées au moment de l'enquête. Cependant Mougins appartenant à l'AOTU Sillages, l'offre de TCU devient pour elle, interne au secteur.

Pour Mougins, Il est clair que chacun des deux regroupements a un sens.

La Communauté de communes des Monts-Azur *(CCMA)*, comme dans le découpage en EPCI, reste identifiée en tant que telle.

Mougins, entre littoral et Moyen Pays

Le tableau ci-dessous présente la **force des liens entre Mougins et les territoires voisins.**

TOUS MODES	***Nombre de déplacements*** *et intervalles de confiance*		
Origine-Destination, *2 sens cumulés* échanges de **Mougins avec :**	**2009**	Borne inférieure	Borne supérieure
Littoral SCoT Ouest *(sans Mougins)*	35 000	29 000	41 000
Moyen-Pays SCoT Ouest *(sans Mougins)*	13 000	9 000	16 000
SCoT CASA :	18 000	14 000	22 000
dont littoral CASA	12 000	8 000	15 000
dont Valbonne-Biot	5 000	3 000	7 000
dont Haut-Pays CASA	2 000	300	3 000
cases grisées : valeurs non significatives.			

Les liens les plus forts de Mougins sous l'angle des déplacements sont avec le littoral : 2,7 fois plus importants. De ce fait intégrer Mougins au littoral ou au Moyen Pays modifie les équilibres internes à ces secteurs, comme les volumes d'échanges avec l'extérieur.

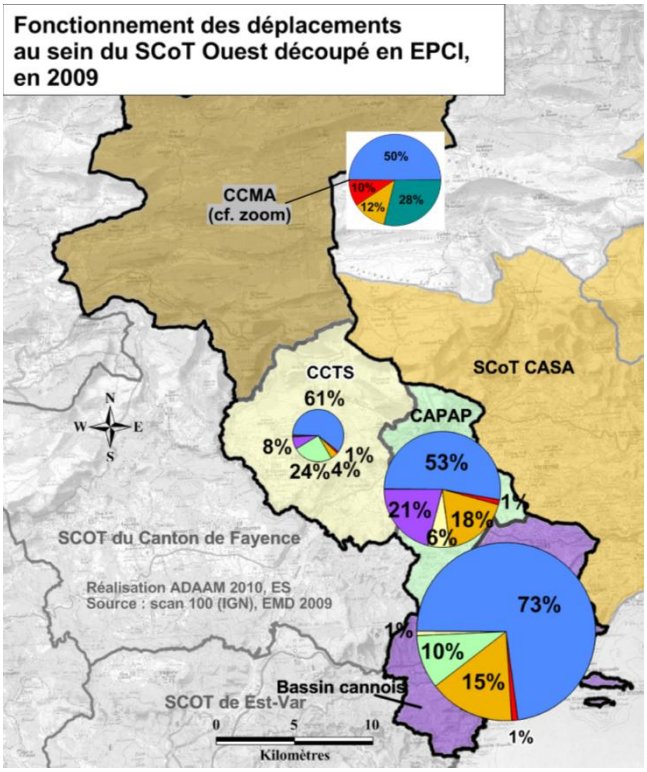
Ceux avec le Moyen Pays sont cependant importants.

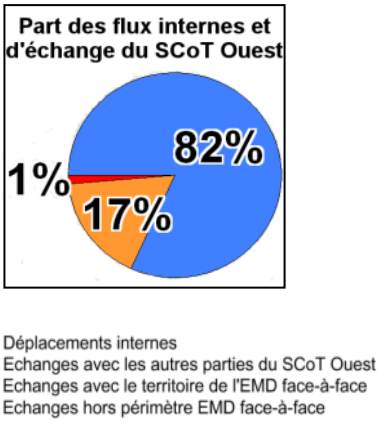
De plus au sein de la CASA, le littoral apparaît comme un troisième secteur en lien fort avec Mougins, avec un volume d'échange comparable à celui avec le Moyen Pays.

On est donc bien en présence d'une commune multipolarisée,

XVII.3.2. DEPLACEMENTS INTERNES ET D'ECHANGE VUS PAR LES SECTEURS DU SCOT OUEST

Fonctionnement en EPCI





Précision méthodologique : pour la CCMA, Le faible nombre de déplacements nous a conduit à regrouper ceux à destination du reste du SCoT Ouest.

Déplacements un jour moyen de semaine en 2009	
Origine et/ou destination	Nombre de déplacements
Bassin cannois	601 000
CAPAP	282 000
CCTS	70 000
CCMA	7 000

Nous avons vu pour l'ensemble du SCoT *(cf.XVI 2)*, qu'avec 82 % des déplacements internes ce territoire de SCoT a un fonctionnement très autonome, et que, par ailleurs, malgré sa situation à l'ouest du département, la quasi-totalité de ses échanges restent tournés vers les Alpes-Maritimes.

Concernant ces trois secteurs on repère à la fois un réel fonctionnement propre à chacun, et une hiérarchisation de leurs liens.

Le Bassin cannois a le fonctionnement propre le plus autonome par rapport aux autres secteurs, tout en l'étant légèrement moins que la ville de Nice.

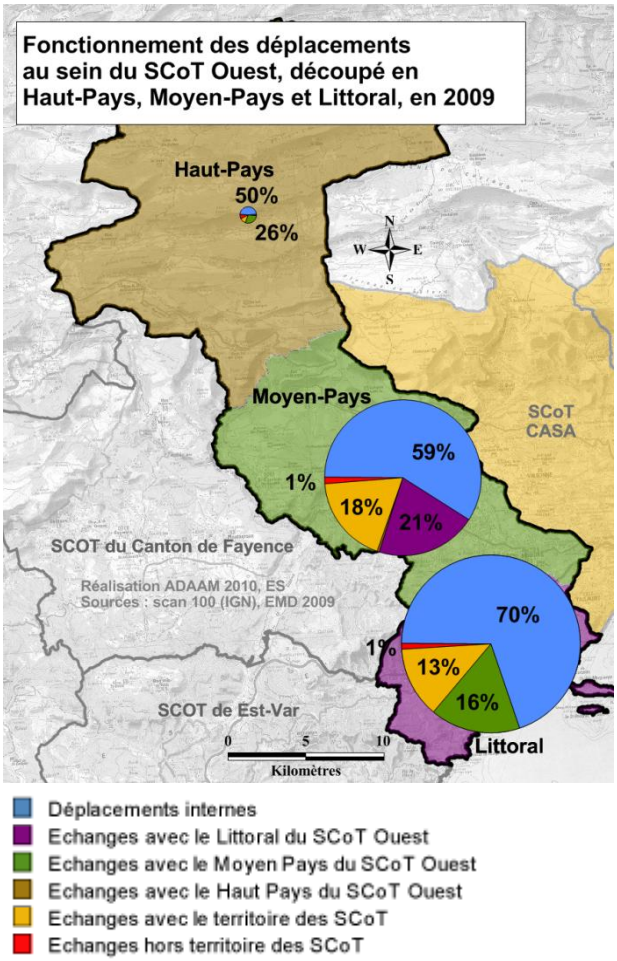
La hiérarchisation se repère dans le fait qu'en descendant du Moyen Pays vers le littoral, les principaux échanges sont avec le voisin :

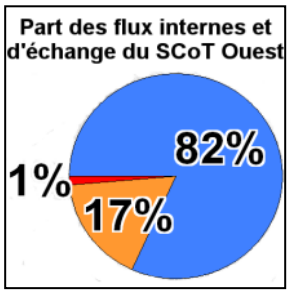
- ✓ **Terres de Siagne** *(CCTS)* a ses principaux échanges avec la CAPAP, loin devant le bassin cannois *(24% contre 8%)* et très peu avec le reste du périmètre d'enquête auquel pourtant appartient l'est Var ;
- ✓ **Pôle Azur Provence** *(CAPAP)* a ses principaux échanges avec le bassin cannois, loin devant la CCTS (21% contre 6%), par contre ses échanges avec le reste du territoire d'enquête sont non négligeables avec 18%.
- ✓ **Le bassin cannois** enfin voit plus d'échanges avec le reste du territoire d'enquête qu'avec Pôle Azur Provence, mais avec une part notable avec celui-ci *(15% contre 10%)*.

Le poids pour ses deux derniers de leurs échanges, montre la réalité du bipôle Cannes-Grasse au sein de ce territoire, très différent en cela de NCA, la ville de Nice n'ayant pas d'échanges supérieurs à 5% avec l'un de ses secteurs.

Dernier point notable sur les échanges : une part majeure des échanges avec le reste de l'EMD est en fait avec la CASA, dénotant un fonctionnement triangulaire avec ce territoire voisin. En particulier, le Bassin Cannois est plus lié à la CASA qu'au reste du SCoT Ouest.

Fonctionnement en secteurs de SCoT





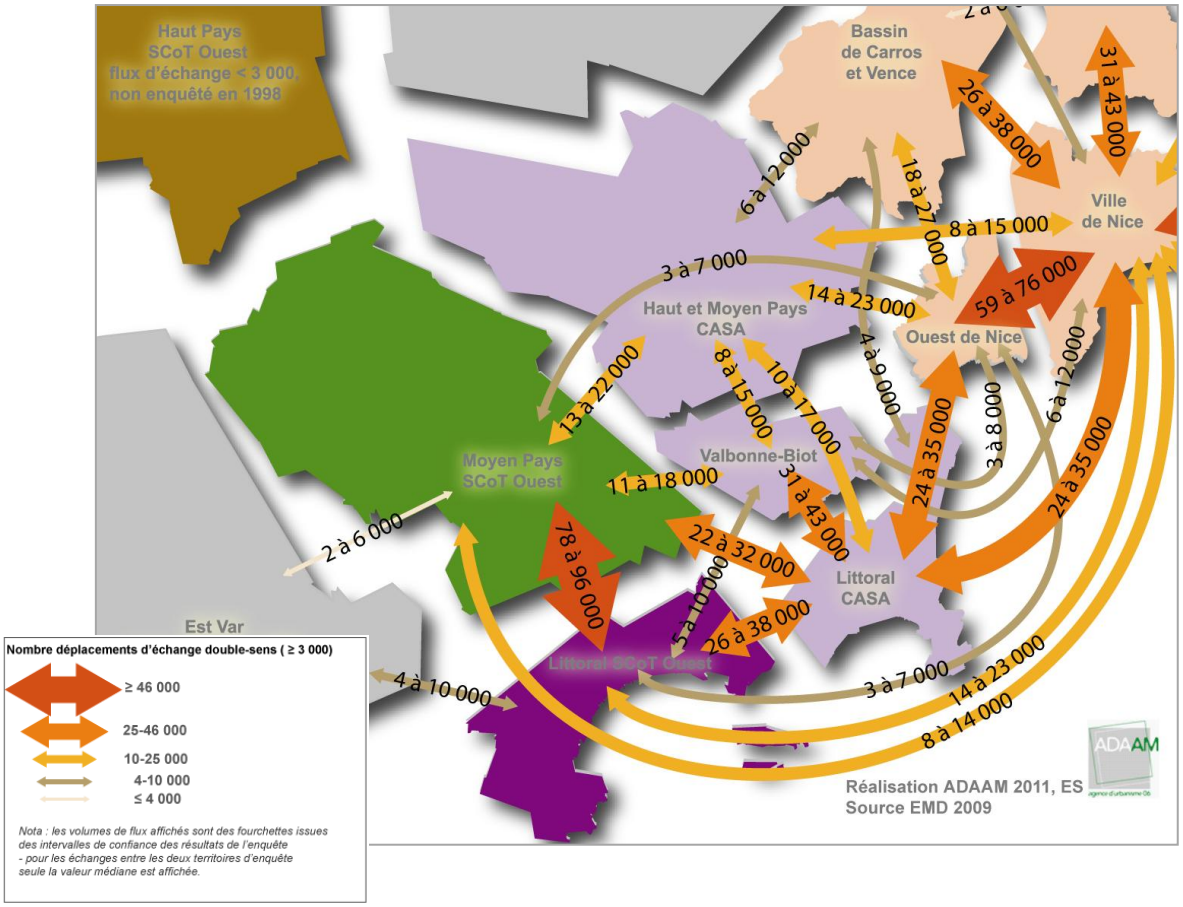
Déplacements un jour moyen de semaine en 2009	
Origine et/ou destination	
Haut-Pays	537 000
Moyen-Pays	422 000
Littoral	7 000

Ce nouveau découpage modifie pour partie la lecture par les EPCI :

- ✓ **L'autonomie de fonctionnement du littoral** paraît moins marquée *(70% de 73%)*, mais surtout **ses échanges avec la SCoT Ouest** sont, dans ce découpage, **plus importants qu'avec le reste** du territoire des SCoT *(16% contre 10%)*.
  En effet par rapport au bassin cannois, les échanges Mougins Littoral, très nombreux sont réintégrés en échanges avec un secteur de SCoT, et à l'inverse, les échanges de Mougins avec le littoral CASA « disparaissent » des échanges du littoral cannois pour être affectés à ceux du Moyen Pays.
- ✓ **L'autonomie du Moyen Pays** est à l'inverse plus marquée que celle de Pôle Azur Provence puisque les communes de Terres de Siagne, liées à Grasse sont intégrées au secteur.
  Pour les poids relatifs des échanges, dans cette même comparaison entre PAP et Moyen Pays, l'arrivée de Mougins très liée au littoral des 2 SCoT Ouest, compense l'arrivée de terres de Siagne, à l'inverse très peu liée à ces territoires.

XVII.3.3. LES FLUX ET LEURS EVOLUTIONS EN LIEN AVEC LES SECTEURS DU SCOT OUEST

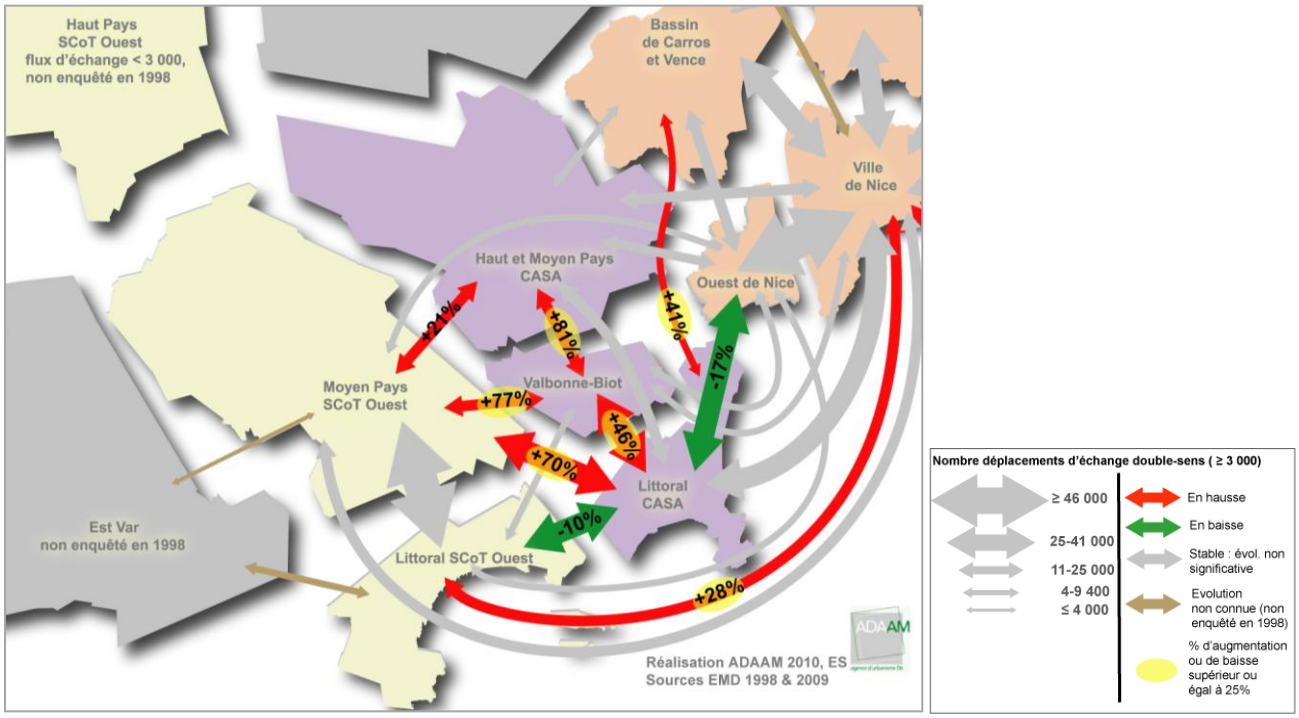
Les plus forts liens : entre littoral et Moyen pays du SCoT Ouest, loin devant les échanges



TOUS MODES & TOUS MOTIFS		*Nombre de déplacements*			
Origine-Destination *2 sens cumulés*		**1998**	**2009**		***Evolution***
SCoT O Littoral	SCoT O Littoral	433 000	**375 000**	*-58 000*	*-13%*
SCoT O Moyen-Pays	SCoT O Moyen-Pays	235 000	**249 000**	*14 000*	
SCoT O Moyen-Pays	SCoT O Littoral	91 000	**87 000**	*-4 000*	
SCoT O Littoral	SCoT CASA Littoral	36 000	**32 000**	*- 4 000*	*-10%*
SCoT O Moyen-Pays	SCoT CASA Littoral	16 000	**27 000**	*11 000*	*70%*
SCoT O Littoral	Ville de Nice	14 000	**19 000**	*4 000*	*28%*
SCoT O Moyen-Pays	SCoT CASA Nord	14 000	**17 000**	*3 000*	*21%*
SCoT O Moyen-Pays	SCoT CASA Valbonne-Biot	8 000	**14 000**	*6 000*	*77%*
SCoT O Moyen-Pays	Ville de Nice	13 000	**11 000**	*-2 000*	
SCoT O Littoral	SCoT CASA Valbonne-Biot	7 000	**7 000**	*0*	
SCoT O Moyen-Pays	Ouest de Nice	5 000	**5 000**	*0*	
SCoT O Littoral	Ouest de Nice	6 000	**5 000**	*-1 000*	

déplacements internes en marron *cases grisées : évolution non significative.*

Mais les fortes augmentations : entre Moyen Pays du SCoT Ouest et CASA



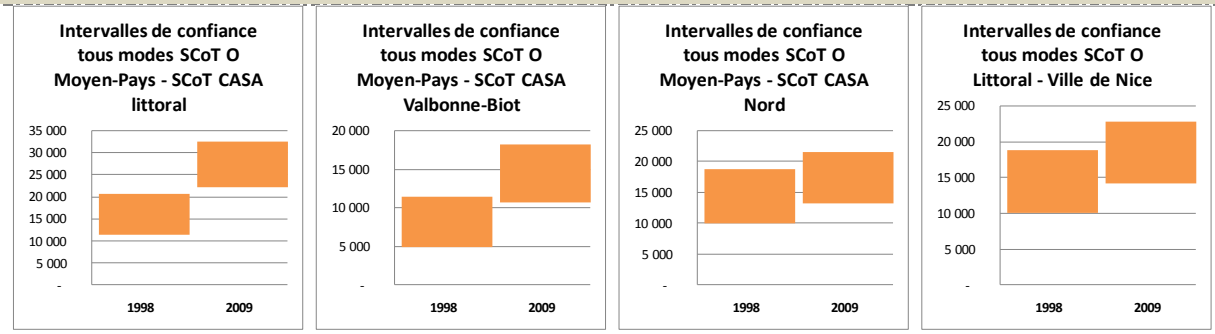
Les échanges principaux sont bien entre le Moyen-Pays et le Littoral, et dans le découpage en EPCI, également entre le Pays grassois et le Bassin cannois.

Les deux cartes, la photo 2009, et les évolutions 1998-2009, mettent néanmoins clairement en évidence de forts liens d'échange avec la CASA, et ceci, avec chacun de ses trois secteurs. Les liens les plus forts avec la CASA relient le moyen-pays du SCoT Ouest au littoral de la CASA.

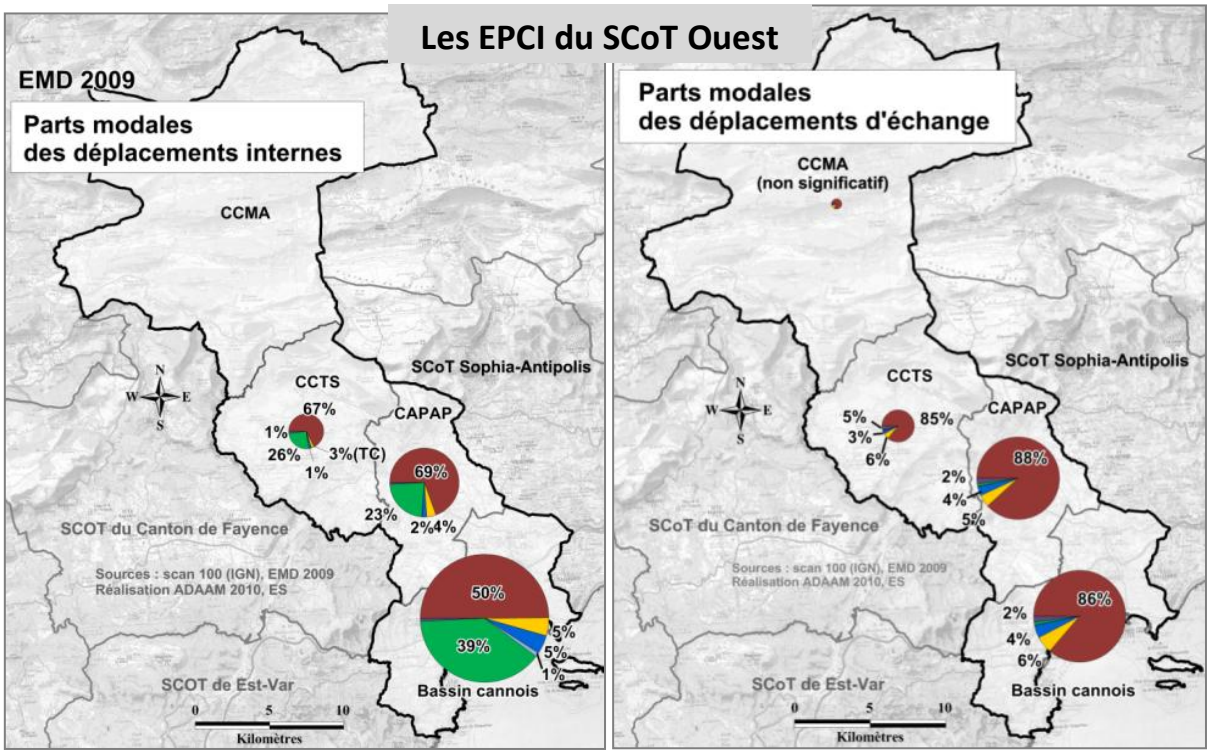
Les flux en lien avec la CASA ont très fortement évolué entre 1998 et 2009 :

- ✓ une forte augmentation des liens du Moyen-Pays du SCoT Ouest avec tous les secteurs de la CASA, et en particulier avec le secteur Biot Valbonne et le littoral ;
- ✓ en revanche, le nombre de déplacements entre le littoral du SCoT Ouest et le littoral de la CASA diminue, et de manière générale, les flux entre secteurs du littoral sont soit stables, soit en baisse à la seule exception des liens entre le littoral cannois et la ville de Nice ;
- ✓ Le Haut Pays du SCoT Ouest a des liens d'échange trop peu importants en volume pour qu'ils puissent être qualifiés par les analyses directes de l'enquête.

Intervalles de confiance permettant de déterminer si les évolutions de flux sont significatives :



XVII.3.4. LES PARTS MODALES DES DEPLACEMENTS DES SECTEURS DU SCOT OUEST



Déplacements un jour moyen de semaine en 2009		
Origine et/ou destination	Interne	Echange
Bassin cannois	437 000	157 000
CAPAP	149 000	129 000
CCTS	43 000	27 000
CCMA	3 000	3 000

- Voiture
- TC (TCU + autres TC)
- Deux-roues motorisés
- Vélo (non significatif statistiquement)
- Marche à pied
- Autres modes

✓ *Les volumes ci-dessus sont ceux sur lesquels sont calculés les parts présentées.*

✓ *CCMA : Les volumes globaux de déplacements internes ou d'échanges sont significatifs, par contre ils sont trop peu nombreux pour permettre une distinction des modes plus fine que voiture/autres modes*

Le rapport marche / voiture en interne distingue le littoral du Moyen-Pays

Le Bassin cannois, très urbain laisse en interne une place importante à la marche à pied, dans un fonctionnement proche des autres villes du littoral. La voiture, ainsi n'assure qu'un déplacement sur deux en interne, nettement moins que dans les autres secteurs du SCoT Ouest. La densité et la mixité urbaine de Cannes contribuent forcément à ce résultat.

L'intérêt de la part relativement limitée de la voiture doit cependant être tempéré par le constat de l'importance du deux-roues motorisé.

La part du transport collectif y est assez faible comparativement à Nice, mais la densité du réseau, la desserte intégralement par bus, encore sans TCSP, limitent le développement de son usage.

En interne à Pôle Azur Provence, et à Terres de Siagne, l'utilisation de la voiture, même pour des déplacements internes, est très importante, avec des parts modales encore un peu plus élevées que dans le Moyen-Pays de NCA. Dans ces deux EPCI, il y a deux déplacements en voiture pour un déplacement à pied. La topographie, et l'importance de l'habitat individuel en zone peu ou très moyennement dense l'explique, néanmoins cela traduit la limite des fonctionnements de proximité.

L'usage des transports collectifs apparaît dans la CAPAP, mais très faiblement.

Près de 9 déplacements d'échanges sur 10 en mode individuel motorisé

Comme dans les autres SCoT les parts modales des déplacements d'échange sont dominées quasi-exclusivement par la voiture.

Là encore les parts modales des TC en échange sont similaires à celles des déplacements internes, elles sont cependant assez faibles. La topographie, le mode d'urbanisation, la moindre dominance de la ville principale sont certes des freins à l'usage des transports collectifs, néanmoins, en s'attachant à mieux articuler urbanisation et offre de service et de transport, des marges de progrès devraient pouvoir permettre d'améliorer ces parts modales en favorisant la possibilité d'un fonctionnement de proximité.

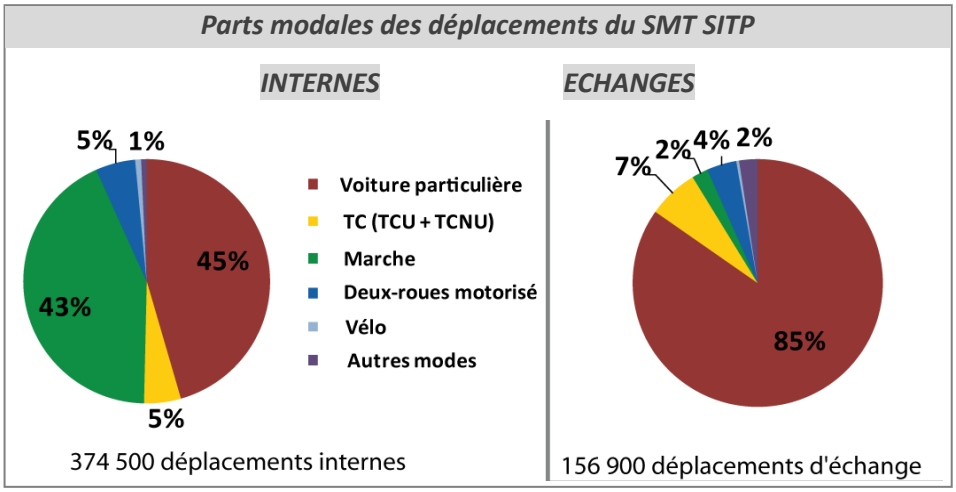
Evolution contrastée des parts modales internes entre littoral et moyen-pays

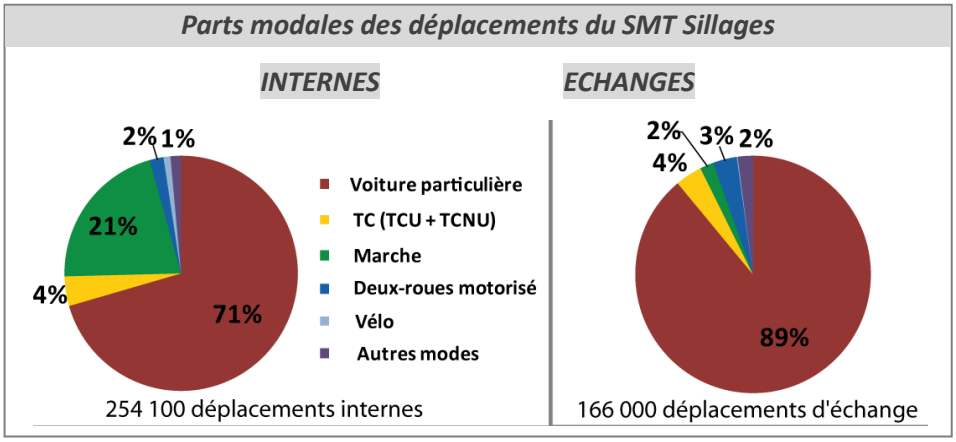
Evolution en points des parts modales déplacements internes aux secteurs du SCoT Ouest, *entre les deux enquêtes (en 10 ans)*

Territoire	VP	Marche	TC	Deux-roues motorisés
Bassin cannois	-11	10	=	1
CAPAP	-1	3	-1	-1
CCTS	-5	3	1	-2
CCMA	*Non enquêté en 1998*			

La part modale de la voiture a fortement baissé pour les déplacements internes au bassin cannois, au sein duquel la marche a fait une spectaculaire progression. Ces évolutions peuvent être traduites en termes de transfert modal.

Parts modales des AOTU





Pour les AOTU, en charge de l'organisation des transports, les parts modales sont un des indicateurs de l'efficience de leur politique de déplacement, et d'évaluation de leurs PDU.

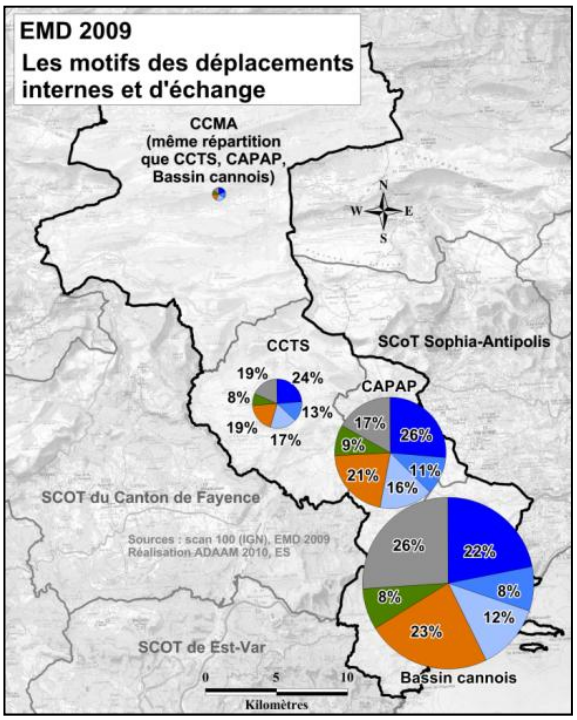
Les parts modales des TC restent très modestes même en interne.

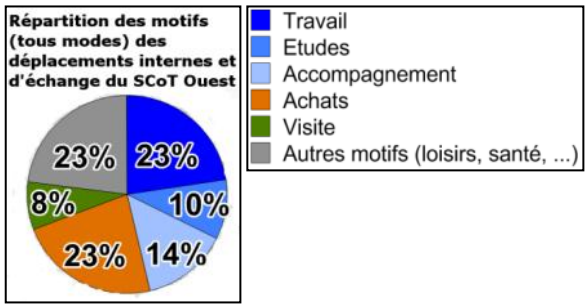
Par contre la part de la marche à pied différencie encore plus les AOTU que les secteurs, et en leur sein, l'interne de l'échange.

XVII.3.5. LES MOTIFS DE DEPLACEMENTS VUS PAR LE SCOT OUEST

XVII.3.5.a. LA REPARTITION DES MOTIFS DU SCOT OUEST

Des motifs de se déplacer peu différents d'un EPCI à l'autre





Origine ou destination dans	Déplacements 2009 internes et échanges
Bassin cannois	594 000
Pôle Azur Provence	278 000
Terres de Siagne	69 000
Monts d'Azur	6 100

Les volumes ci-dessus sont ceux sur lesquels sont calculés les parts présentées.

Les différences de répartition des motifs sont peu marquées d'un secteur à l'autre.

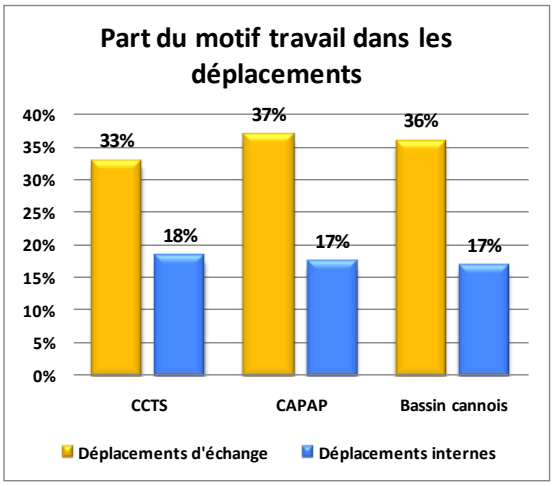
Néanmoins, on retrouve **la hiérarchie de fonctionnement des secteurs de ce SCoT, de la mer vers l'intérieur :** plus on s'éloigne du Bassin cannois, plus les motifs études et accompagnement ont une part importante et, à l'inverse, moins les achats ne tiennent de place relative au sein des différents motifs. On retrouvait le même phénomène dans NCA, en remontant du littoral vers l'intérieur.

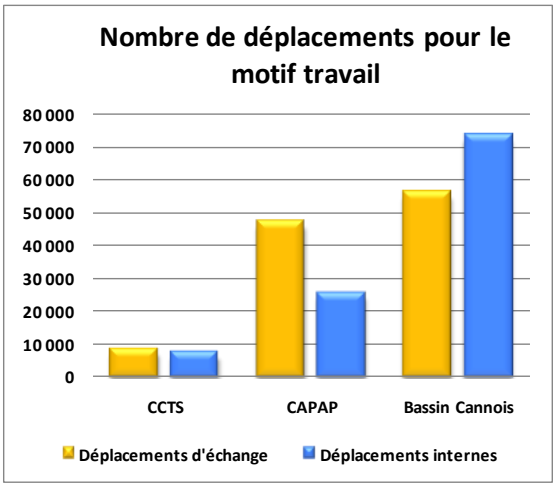
Le motif travail est plus présent sur la CAPAP, en contrepartie ce sont les motifs « autres » qui pèsent moins que sur les déplacements vus par le bassin cannois. Une explication provient de la structure de la population, comprenant plus d'actifs que dans le bassin cannois qui abrite plus de retraités.

Comme précédemment nous allons approfondir sur les trois motifs travail, achats et accompagnement.

XVII.3.5.b. LES DEPLACEMENTS DE TRAVAIL VUS PAR LE SCOT OUEST

Une place similaire pour des volumes très différents des déplacements de travail





CCMA absente des graphiques car les données brutes sont non significatives : trop peu d'actifs enquêtés pour ce type d'analyse.

Comme vu précédemment pour NCA, le motif travail est nettement plus important au sein des déplacements d'échanges *(33 à 37%)* qu'en interne *(17 à 18%) :* d'une importance double. Sur ce point les trois secteurs se distinguent peu entre eux.

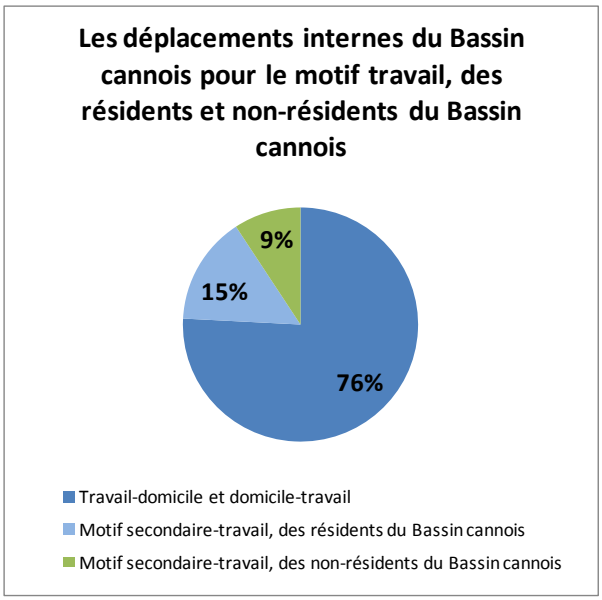
Par contre, le rapport des volumes échanges/internes est très différent, révélant les dépendances entre territoires pour le travail.

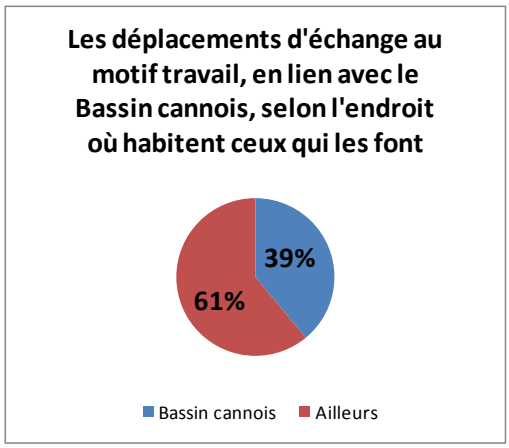
Pôle Azur Provence dépend d'autres territoires pour ce qui est du travail. En effet, dans la CAPAP, le nombre de déplacements d'échange pour le motif travail est deux fois supérieur au nombre de déplacements internes. Ces échanges sont pour partie une attractivité des emplois du secteur, mais pour beaucoup la nécessité pour les actifs de travailler dans le bassin cannois ou la CASA.

La force du Bassin cannois sur le plan du travail se voit à travers le volume de déplacements internes au regard de celui d'échange. Néanmoins, les volumes de déplacements d'échange importants doivent refléter l'attractivité pour le travail de ce secteur.

Terres de Siagne a un profil particulier, avec un volume équivalent de déplacements internes et d'échange pour le travail, mais très faible, en rapport avec son poids de population.

Les déplacements de travail du bassin cannois essentiellement dus à ses habitants

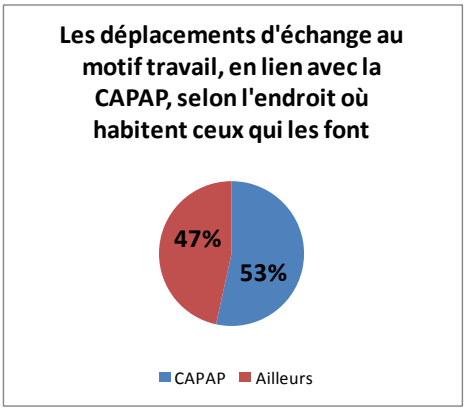




Dans le bassin cannois, le volume des déplacements internes pour le motif travail est supérieur au volume des déplacements d'échange. Ce volume est le plus important de l'ensemble du SCoT Ouest. Il concerne bien des déplacements des habitants du Bassin cannois : seuls 9% de ces déplacements internes au motif travail sont le fait de personnes résidant hors du bassin cannois.

Les habitants du Bassin cannois ne réalisent que 39% des déplacements d'échange pour le motif travail en lien avec le Bassin cannois. **Le Bassin cannois attire donc plus d'actifs habitant ailleurs qu'il n'en « émet ».** Ce sont principalement des habitants du SCoT de Sophia-Antipolis et de la CAPAP qui viennent travailler dans le Bassin cannois.

Un relatif équilibre des échanges de travail vus par Pôle Azur Provence



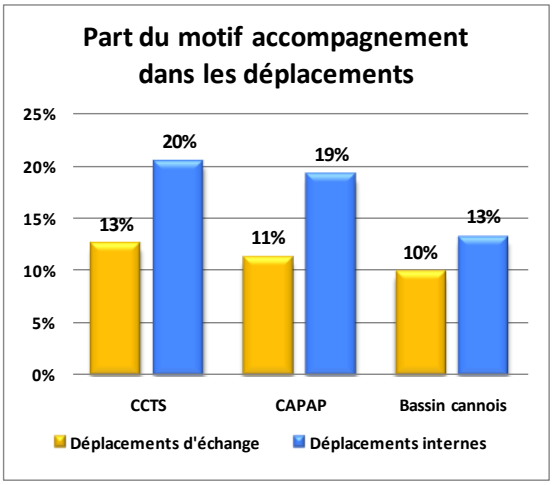
Un peu plus de la moitié des déplacements d'échange sont faits par des habitants de la communauté d'agglomération : elle attire autant d'actifs de l'extérieur, qu'elle n'envoie d'actifs de son territoire travailler hors de la communauté.

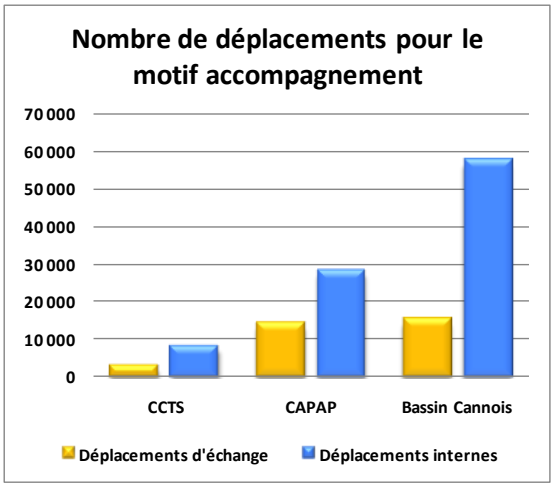
Les personnes qui viennent y travailler, habitent principalement la CASA et le Bassin cannois. Il y aurait donc plutôt interdépendance de ces territoires sur le plan du travail.

La CAPAP est un territoire qui supporte un chassé-croisé d'actifs, les uns partant travailler à Sophia Antipolis, à Cannes et autour, les autres venant travailler à Grasse et alentours, notamment dans les industries de la parfumerie. La CAPAP, bien que moins polarisante que le Bassin cannois, du point de vue du travail, est néanmoins attractive.

XVII.3.5.c. LE MOTIF ACCOMPAGNEMENT SUR LE SCOT OUEST

L'accompagnement, un poids notable dans les déplacements internes



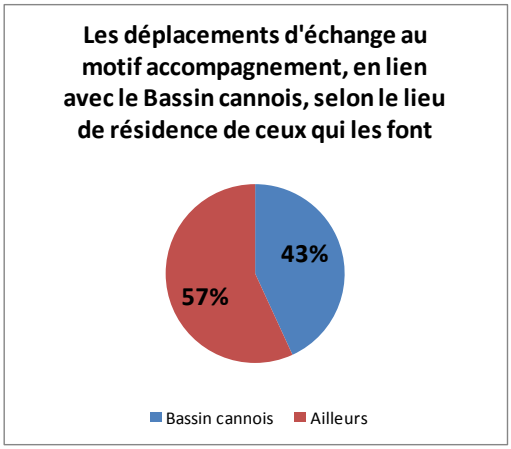


Les territoires de Moyen-Pays du SCoT Ouest, un peu comme dans le SCoT de Nice-Côte-d'Azur, ont une part des déplacements internes ou d'échange pour le motif accompagnement plus élevée. C'est particulièrement caractéristique pour les déplacements internes. Mais, comme pour le travail, la similitude porte sur les structures, et non sur les volumes.

Le Bassin cannois, en volume de déplacements, domine les autres territoires pour les déplacements internes pour accompagnement.

En revanche, le volume de déplacements d'échange pour accompagner quelqu'un est équivalent entre Pôle Azur Provence et le Bassin cannois.

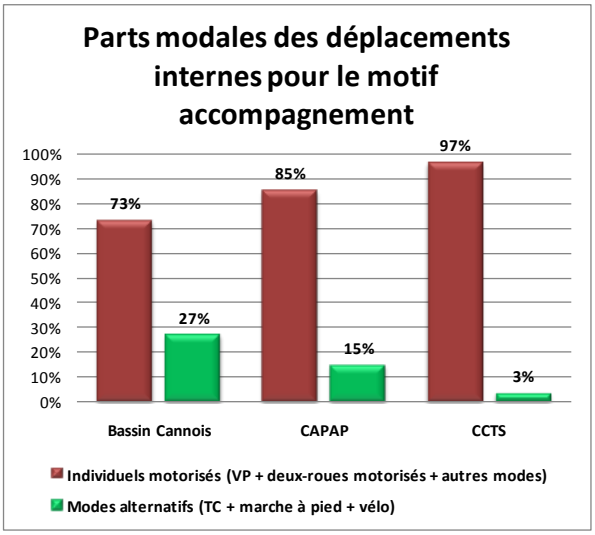
Le Bassin Cannois attire un peu plus d'accompagnants qu'il n'en émet

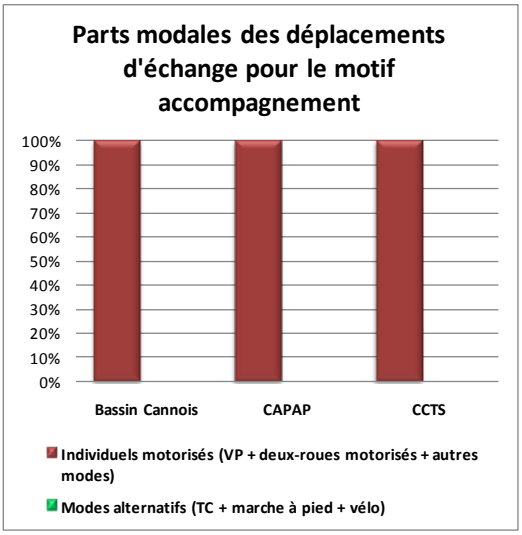


Il y a plus de déplacements d'échange pour accompagnement en lien avec le Bassin cannois faits par des personnes qui n'y résident pas, que par ses habitants.

Le poids des déplacements non liés au domicile pour les déplacements d'échange pour ce motif, en lien avec le Bassin cannois, est assez faible, 30%, donc plus des deux tiers des accompagnements réalisés par les non résidents le sont à l'occasion d'un autre déplacement.

On accompagne en voiture : toujours pour les échanges, et le plus souvent en interne





Plus on se situe vers le littoral et les zones très denses du SCoT Ouest plus on va accompagner une autre personne avec un mode alternatif à la voiture, même si l'usage d'un mode motorisé individuel reste la règle trois fois sur quatre.

Les chiffres sont sans appel dans la CCTS. Il n'y a quasiment aucun déplacement en mode alternatif pour accompagner quelqu'un *(donc y compris pour amener à l'école)*.

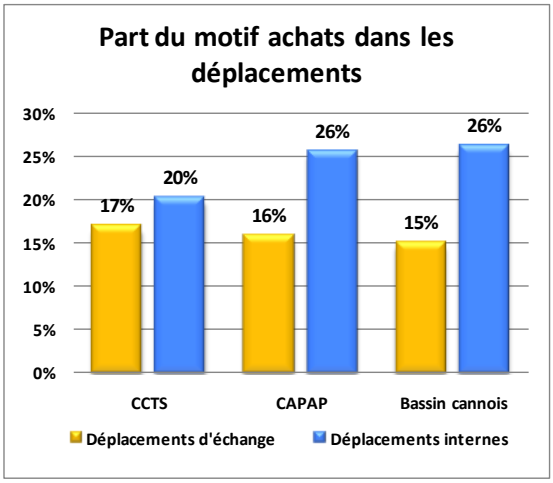
Plusieurs causes peuvent être identifiées :

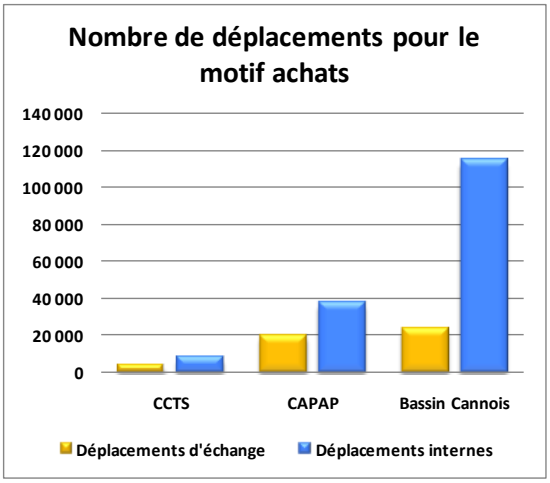
- ✓ d'une part la typologie urbaine, et la topographie font de la voiture le mode privilégié, et les ménages en disposent largement,
- ✓ d'autre part dans une urbanisation peu dense il est plus difficile d'avoir des transports collectifs efficaces, ou alors en scolaire ils sont spécifiques, et dans ces cas l'accompagnement est économisé.

La voiture est d'usage exclusif pour les déplacements d'échange pour le motif accompagnement.

XVII.3.5.d. LE MOTIF ACHATS VU PAR LE SCOT OUEST

Les déplacements d'achats du Bassin cannois dominent en volume

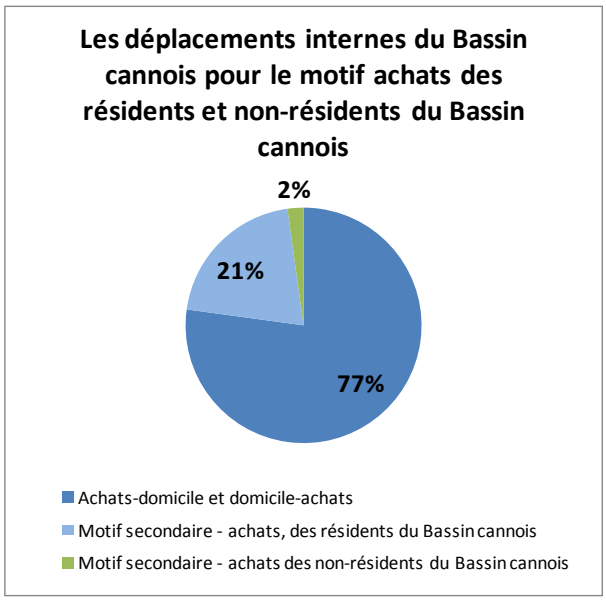




Dans les secteurs de Cannes et de Grasse, les déplacements pour achats sont pour une part plus importante réalisés en internes à leur secteur. La place des échanges est proche entre les 3 secteurs.

Les déplacements pour achats concernant Terres de Siagne sont presqu'équilibrés entre internes et échanges, ce qui suggère une relative faiblesse de l'offre locale au regard de la population.

et ils sont réalisés par les habitants

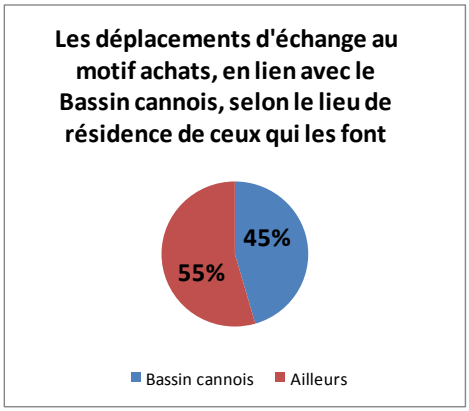


98% des déplacements internes pour le motif achats du Bassin cannois sont réalisés par des habitants de ce bassin.

Les déplacements des non-résidents ne représentent que 2% des déplacements internes au motif achats. Ceux qui se déplacent de la CAPAP, de la CCTS, ou d'un autre SCoT dans le Bassin cannois pour leur travail, leurs études, accompagner quelqu'un n'y restent donc que très peu pour y faire des courses.

La majorité des déplacements internes du Bassin cannois pour le motif achats se font à partir du domicile (ou en direction du domicile), résultat en cohérence avec la diminution des chaînes de déplacements.

Le bassin cannois assez attractif au plan commercial



Les déplacements d'échange pour achats en lien avec le Bassin cannois, sont faits par un peu plus de la moitié par des personnes n'habitant pas le Bassin cannois. Il y a donc une réelle attractivité commerciale de ce bassin.

Toutefois une petite moitié de déplacements d'échange au motif achats sont faits par des habitants du Bassin cannois, qui en sortent pour leurs achats.

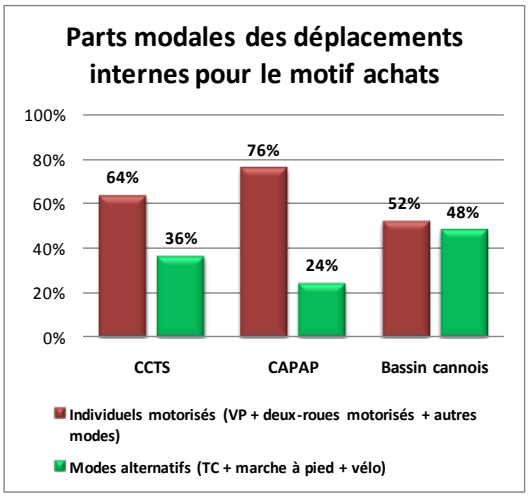
Les déplacements secondaires *(non liés au domicile)* au motif achats, effectués par des résidents du Bassin cannois représentent 12% des déplacements d'échange pour ce motif. Ces personnes reviennent par exemple de leur lieu de travail, et en arrivant dans le Bassin cannois font leurs courses. Elles peuvent aussi, par exemple, avoir accompagné quelqu'un dans le Bassin cannois, puis aller faire des courses dans un autre territoire.

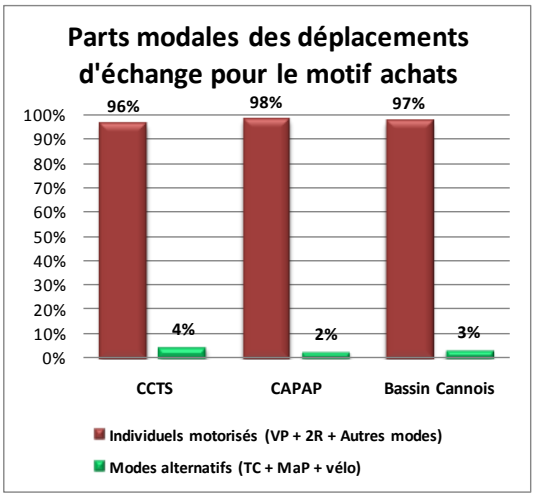
Le tableau ci-dessous détaille selon les lieux de résidence, pour ces déplacements d'échanges, la part des déplacements secondaires, et de ceux motivés uniquement par les achats.

Déplacements d'échange pour le motif achats	
Habitants du Bassin cannois qui en sortent pour achats	45%
dont domicile achats et retour	*33%*
dont secondaire à destination achats	*12%*
Habitants autres secteurs de l'enquête qui viennent pour achats dans le bassin cannois	55%
dont domicile achats et retour	*34%*
dont secondaire à destination achats	*21%*
Total	**100%**
dont domicile achats et retour	***67%***
dont secondaire à destination achats	***33%***

Il en ressort que globalement seul un sur trois est secondaire, correspondant donc à « faire des courses en passant » et que deux fois sur trois, même pour les déplacements d'échanges ce sont des déplacements directs pour achats, donc la marque d'une attractivité commerciale propre.

Les modes alternatifs bien présents pour les déplacements internes d'achats





Pour les déplacements internes :

Dans le Bassin cannois la part des modes alternatifs est équivalente à la part des modes motorisés individuels pour les déplacements internes d'achats, vraisemblablement la traduction d'une pratique de proximité.

Dans Pôle Azur Provence et Terres de Siagne la part des modes motorisés individuels pour les déplacements internes d'achat est nettement plus forte que dans le Bassin cannois, et surtout plus importante que les modes alternatifs. Ce qui signifie que faire des courses à l'intérieur du secteur n'empêche pas d'avoir recours à la voiture : l'urbanisation du moyen pays, beaucoup plus sous forme de juxtaposition de zones monofonctionnels génère vraisemblablement ces pratiques.

La part des modes alternatifs est quasiment deux fois plus faible dans Pôle Azur Provence que dans le bassin cannois. Le relief l'explique pour partie, mais également la localisation des équipements commerciaux.

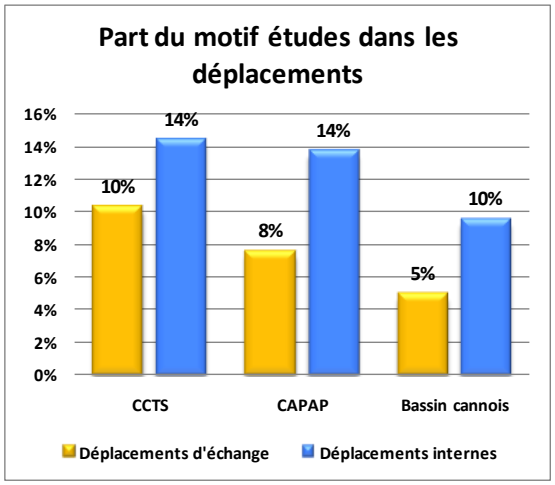
Pour les déplacements d'échange :

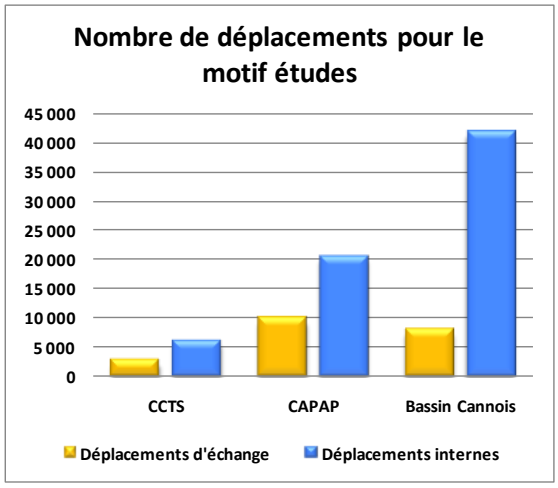
Pour les déplacements d'échange pour achats, la voiture est utilisée exclusivement.

Cela s'explique en partie par l'importance de la part des déplacements non liés au domicile *(34%)*. Une autre explication est que si l'on va de son domicile dans une autre ville pour faire des achats, on aura plutôt tendance à prendre sa voiture.

XVII.3.5.e. LE MOTIF ETUDES VU PAR LE SCOT OUEST

Une part plus importante du motif études dans le Moyen-Pays



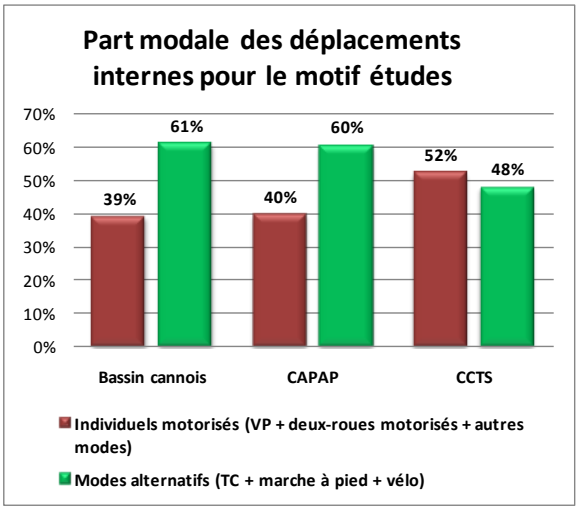


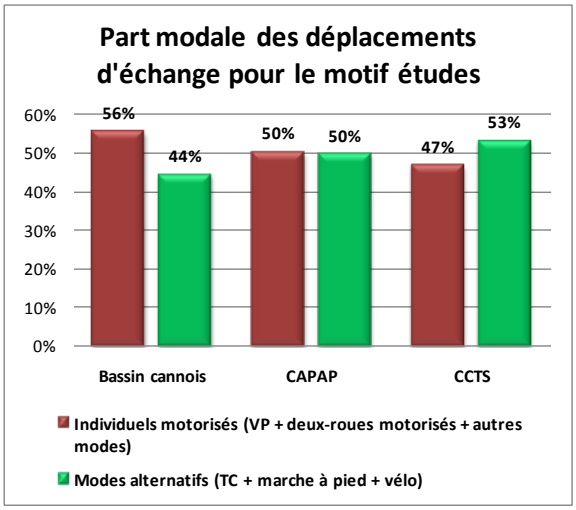
On constate que la part du motif études pour les déplacements internes est assez similaire entre les zones, sauf pour le Bassin cannois, où elle est plus faible, en corrélation avec sa structure de population, comprenant moins de scolaires et étudiants.

En revanche, pour les déplacements d'échange, plus on s'éloigne du Bassin cannois, plus la part du motif études pour les déplacements d'échange augmente : dans ces territoires, on a plus besoin de sortir pour étudier.

En reliant cela à ce qui a été dit précédemment sur les autres motifs contraints *(accompagnement et travail)*, plus on s'éloigne du Bassin cannois plus le motif contraint prend une part importante, qu'il s'agisse de déplacements internes ou de déplacements d'échange. C'est un peu moins vrai pour motif le travail.

Les modes alternatifs très utilisés pour les études

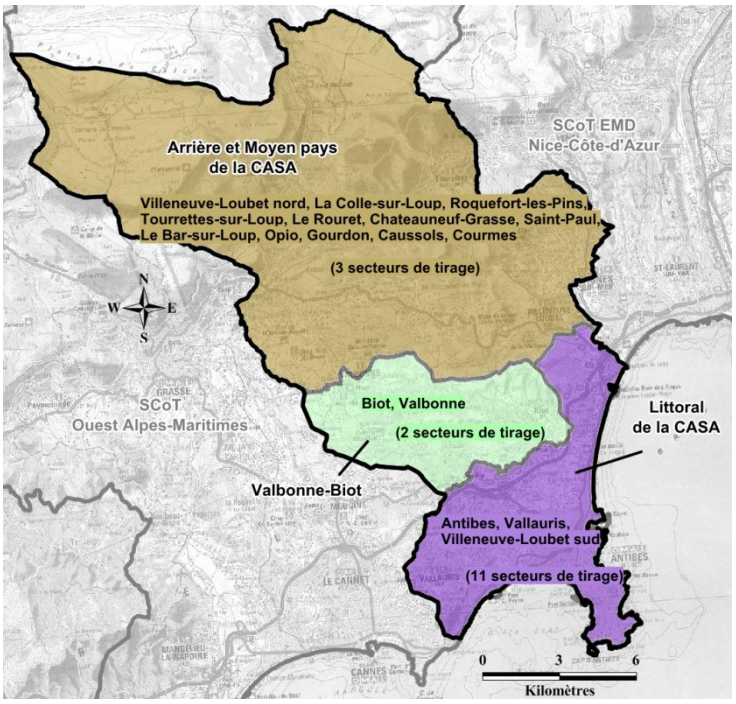




Les études sont le seul motif pour lesquels les modes alternatifs font jeu égal avec les modes individuels motorisés dans les échanges, et même sont nettement plus important pour les déplacements internes. Le motif étude inclut les déplacements des scolaires et ceux des étudiants.

XVII.4. LE SCOT DE SOPHIA-ANTIPOLIS

XVII.4.1. LE DECOUPAGE DU SCOT POUR L'ANALYSE DE SON FONCTIONNEMENT



Comme pour NCA, le SCoT et l'EPCI coïncidant, les sous-découpages en secteurs pour l'analyse l'ont été à partir des logiques urbaines, socio-économiques, géographiques, et des secteurs de tirage :

- ✓ **Le secteur littoral** : Antibes, Vallauris, le sud de Villeneuve-Loubet.
  Il s'agit de la zone dense urbaine de ce SCoT. Sa limite nord est l'A8. Antibes est la deuxième ville du département en termes de population. Cette ville est dynamique par son tourisme balnéaire, culturel, et sportif, ses commerces. Son dynamisme économique vient aussi des liens qu'elle a avec le parc d'activités de Sophia-Antipolis.

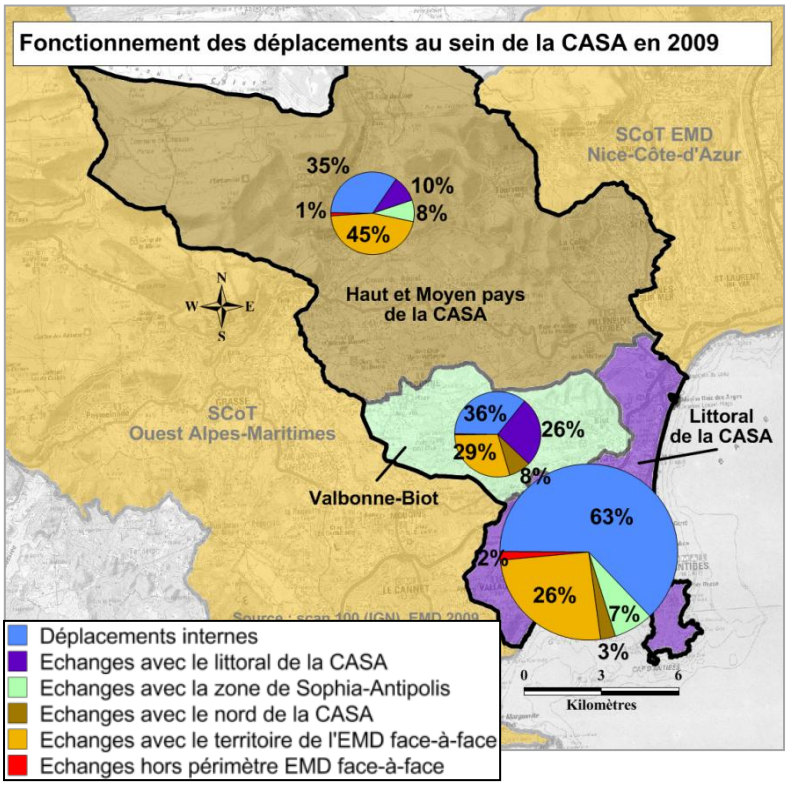
- ✓ **Le secteur de Biot Valbonne** le plus proche du parc d'activités de Sophia-Antipolis permis par le découpage en secteur de tirage : il regroupe les deux communes de Biot et de Valbonne, y compris les villages et lotissements, mais pas les parties du parc d'activités situées sur d'autres communes. Cette zone est très attractive, non seulement par l'emploi, mais on y constate aussi une forte augmentation de sa population ces dernières années. Elle se caractérise par un urbanisme très contrasté composé de deux villages aux centres médiévaux (Biot et Valbonne), d'un urbanisme diffus (zones pavillonnaires à faible densité), et du parc d'activités de Sophia-Antipolis avec un parti d'aménagement fortement affirmé dès sa création de parc paysager au fonctionnement automobile.

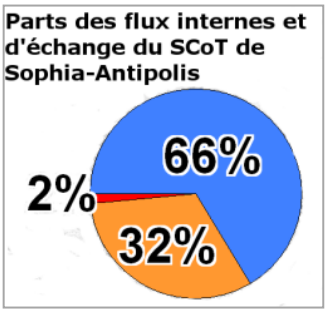
- ✓ **Le Haut-Pays et le Moyen-Pays** : zones à la fois périurbaine et de montagne.

XVII.4.2. DEPLACEMENTS INTERNES ET D'ECHANGE SUR LES SECTEURS DE LA CASA

Des liens forts avec les SCoT voisins

Nous avons vu que, parmi les déplacements ayant une origine ou une destination dans la CASA, seulement 2 sur 3 (66%) restent à l'intérieur du territoire, c'est la plus faible proportion des 4 territoires de SCoT du littoral *(le Pays des Paillons n'est pas comparable).* Le découpage proposé pour l'analyse met en évidence des fonctionnements nettement différenciés entre les secteurs.





Nombre de déplacements un jour moyen de semaine en 2009	
Origine et/ou destination	Nombre déplacements
Littoral de la CASA	506 000
Valbonne-Biot	141 000
Haut et Moyen-pays de la CASA	134 000

Les volumes ci-dessus sont ceux sur lesquels sont calculés les parts.

- ✓ **Seul le secteur littoral a une certaine autonomie de fonctionnement**, confirmant l'importance de la présence de la ville d'Antibes, avec cependant une part de l'interne plus faible qu'à Nice ou dans le bassin cannois. **Le littoral est peu lié au reste de la CASA** puisqu'il échange nettement plus avec les SCoT voisins qu'avec le secteur de Valbonne-Biot ou qu'avec le Haut et Moyen-Pays.
- ✓ **Les échanges du secteur Biot-Valbonne sont aussi importants avec les SCoT voisins, qu'avec le littoral,** et pour les voisins autant avec le SCoT Nice-Côte-d'Azur, qu'avec le SCoT Ouest. C'est la **traduction du rayonnement départemental du parc d'activités**, dont seulement un déplacement sur trois (36%) qui le concerne est interne. Mais les échanges hors Alpes-Maritimes sont faibles.
- ✓ **Le Haut et Moyen-Pays sont beaucoup plus liés aux SCoT voisins** qu'au secteur de Biot-Valbonne, ou avec le littoral. La proximité, et l'appartenance à la même communauté ne sont pas forcément synonymes d'échanges majeurs.

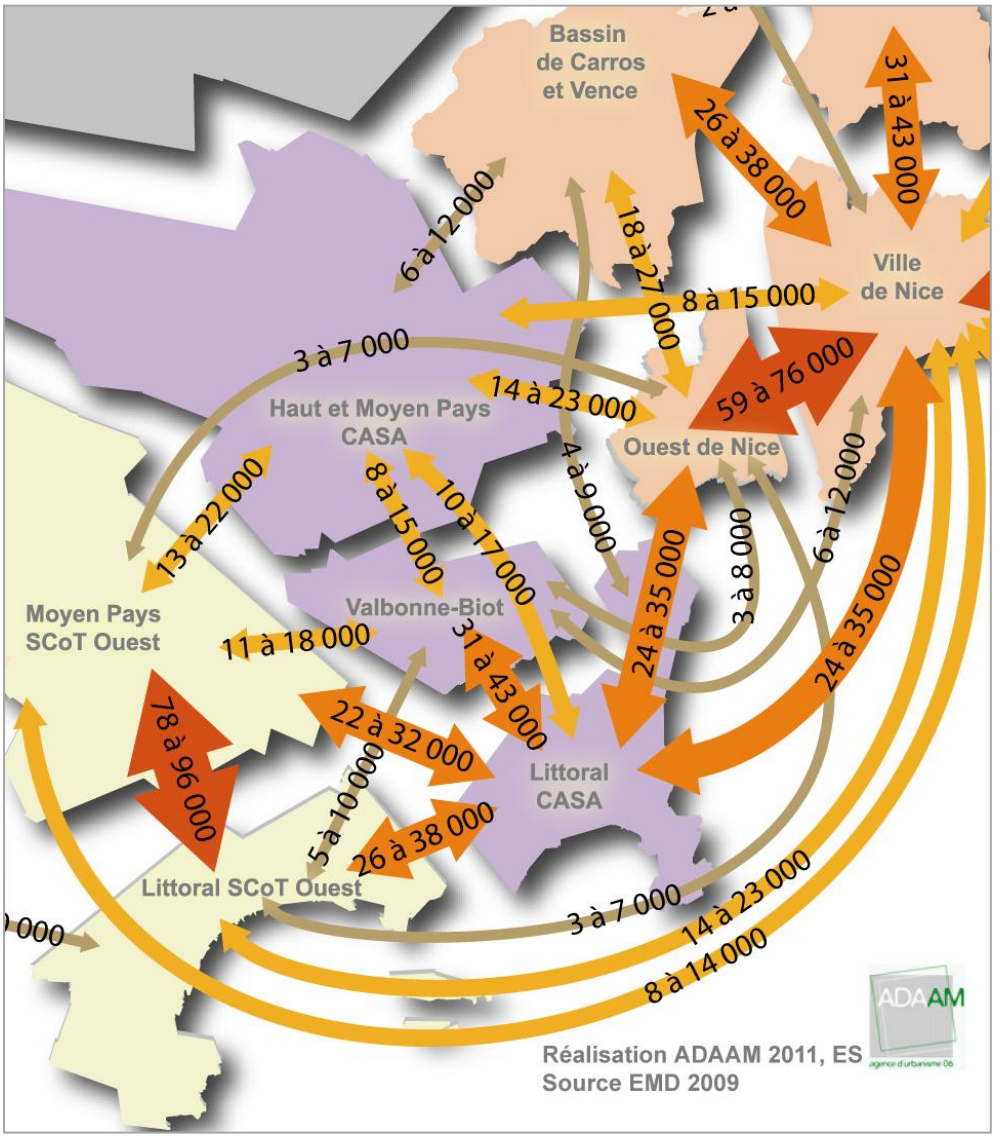
XVII.4.3. LES FLUX EN LIEN AVEC LES SECTEURS DE LA CASA

La photo 2009 : des flux est-ouest, Valbonne-Biot un « aspirateur » à déplacements

Une particularité de la CASA, qui différencie son fonctionnement de ceux du SCoT Ouest et de NCA : ses principaux flux sont orientés est ↔ ouest, et non pas littoral ↔ moyen ↔ haut pays, malgré des liens non négligeables entre Biot Valbonne et le littoral.

De plus la relative symétrie des échanges avec le SCoT Ouest d'un côté et NCA de l'autre *(seul le Haut Pays est un peu plus tourné côté NCA)* fait apparaître la CASA comme un espace charnière.

Enfin, au sein de la CASA, le secteur littoral polarise les échanges, plus que le secteur de Biot Valbonne

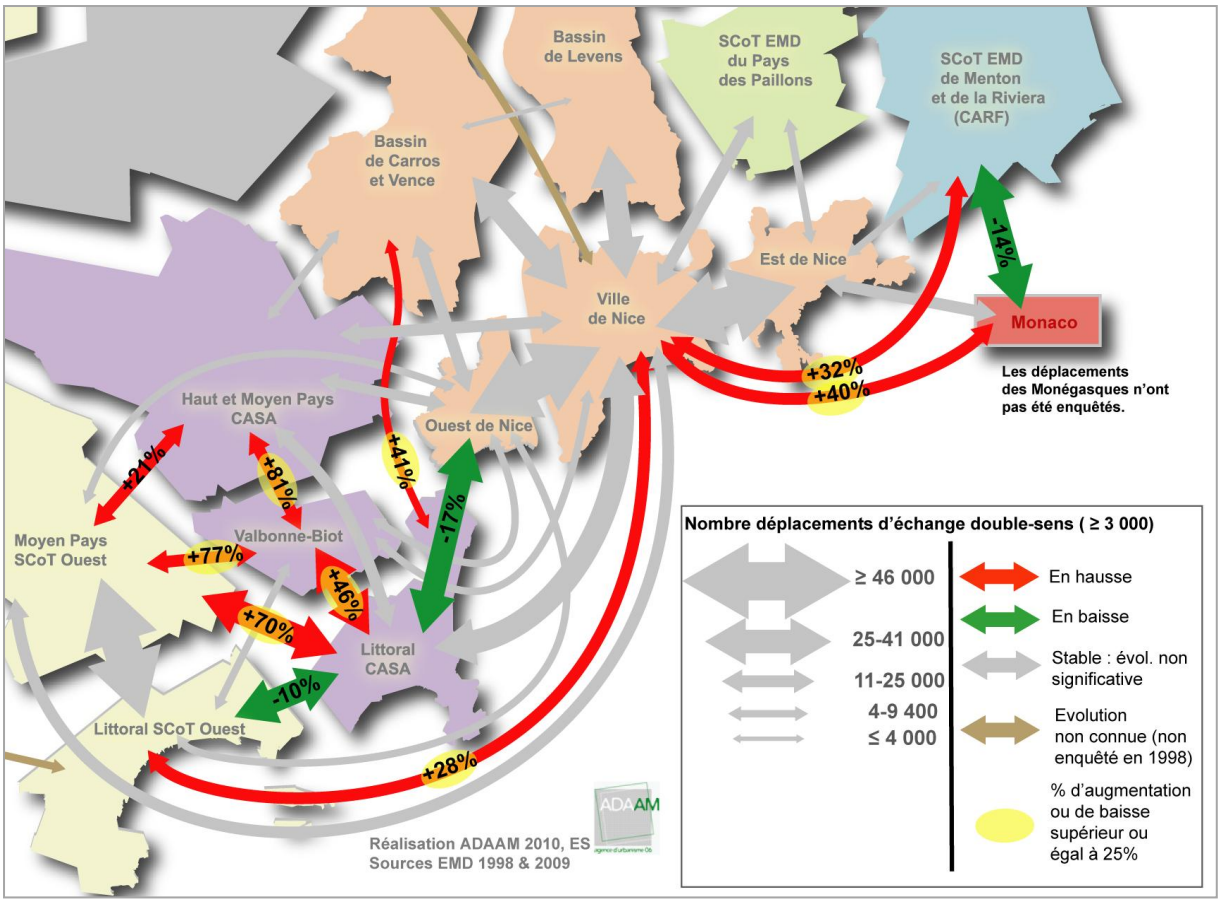


En pages suivantes : la carte et Le tableau détaillent les évolutions de chacun des flux présentés ici en 2009.

TOUS MODES		***Nombre de déplacements (arrondis)*** *un jour moyen de semaine, tous motifs*			
Origine-Destination deux sens cumulés		**1998**	**2009**	**Evolution**	
Littoral CASA	Littoral CASA	335 000	318 000	-17 000	-5%
Valbonne-Biot	Valbonne-Biot	45 000	51 000	6 000	14%
Haut et Moyen-Pays CASA	Haut et Moyen-Pays CASA	53 000	47 000	-6 000	-12%
Valbonne-Biot	CASA Littoral	25 000	37 000	12 000	46%
Littoral SCoT Ouest	Littoral CASA	36 000	32 000	-4 000	-10%
Ville de Nice	Littoral CASA	31 000	30 000		
Littoral CASA	Ouest de Nice	36 000	30 000	-6 000	-17%
Moyen Pays SCoT Ouest	Littoral CASA	16 000	27 000	11 000	70%
Haut et Moyen-Pays CASA	Ouest de Nice	20 000	19 000		
Moyen Pays SCoT Ouest	Valbonne-Biot	8 000	14 000	6 000	77%
Haut et Moyen-Pays CASA	Littoral CASA	12 000	14 000		
Valbonne-Biot	Haut et Moyen-Pays CASA	6 000	11 000	5 000	81%
Ville de Nice	Haut et Moyen-Pays CASA	13 000	11 000		
Ville de Nice	Valbonne-Biot	8 000	9 000		
Haut et Moyen-Pays CASA	Bassin Carros et secteur de Vence	8 000	9 000		
Littoral SCoT Ouest	Valbonne-Biot	7 000	7 000		
Littoral CASA	Bassin Carros et secteur de Vence	5 000	7 000	2 000	41%
Valbonne-Biot	Ouest de Nice	5 000	5 000		

Déplacements internes en marron *cases grisées évolution non significative.*

Fond rose : augmentation *Fond vert : diminution*



Forte augmentation de la plupart des flux liés à la CASA

Les flux entre secteurs de la CASA d'une part, et entre ceux-ci et les secteurs de moyen pays des deux SCoT voisins d'autre part sont en très forte augmentation, et ceci est d'autant plus remarquable qu'une grande partie des flux entre secteurs des autres SCoT des Alpes-Maritimes, ont des évolutions trop peu marquées pour apparaître de manière significative dans une enquête de type EMD.

Augmentation corrélée à l'accroissement de la part des actifs

Ces augmentations de flux semblent corrélées plus à l'augmentation des actifs que des habitants des secteurs. Ils le sont aussi vraisemblablement des emplois, même si nous n'avons pas, pour des raisons techniques d'éléments complets sur ces évolutions.

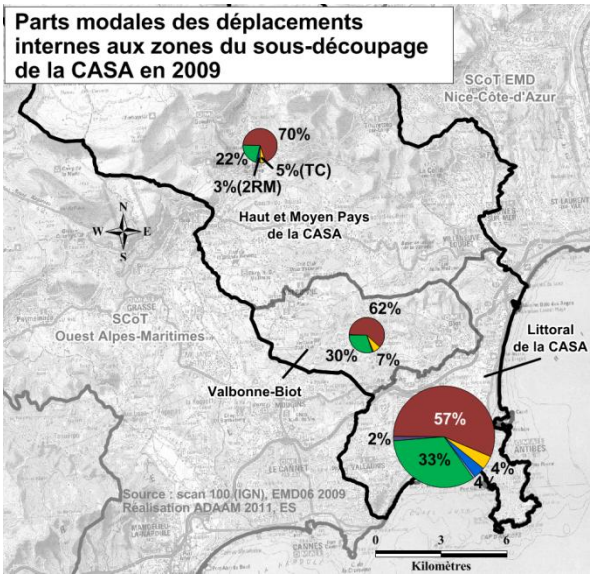
Diminution des flux entre les zones littorales

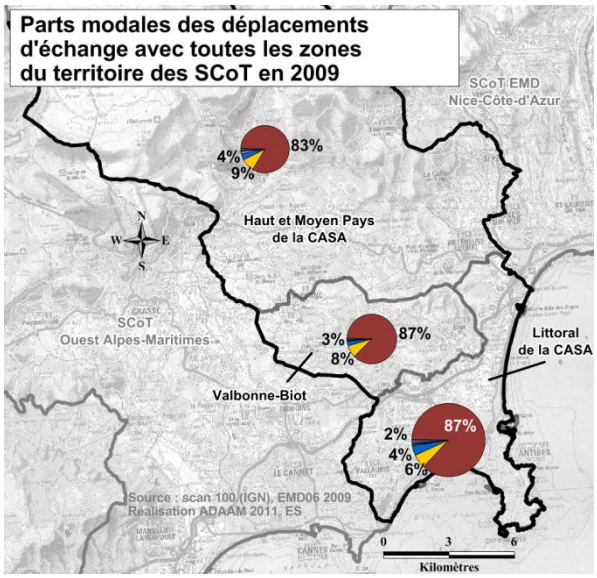
L'autre évolution marquante est une diminution forte des liens entre le secteur littoral et ses deux voisins.

Enfin les flux internes des deux secteurs de Moyen et Haut Pays augmentent, alors que ceux du littoral diminuent.

Le rapprochement de ces évolutions donne le sentiment d'une remontée du centre de gravité des déplacements vers le secteur Biot-Valbonne, qui reste cependant relative : ces forts pourcentages d'évolution s'appliquent à des flux de moyenne importance, les flux internes au littoral restent extrêmement dominants en nombre *(cf. tableau page précédente).*

La voiture très fortement utilisée, aussi en interne aux secteurs de la CASA





Origine ou destination dans	Déplacements internes en semaine
Littoral	318 200
Sophia-Antipolis	50 730
Arrière et moyen pays	46 900

VP
TC
Deux-roues motorisés
Vélo
Marche
Autres modes

Origine ou destination dans	Déplacements d'échange en semaine
Littoral	179 900
Sophia-Antipolis	89 200
Arrière et moyen pays	86 600

La voiture est non seulement, comme ailleurs le mode dominant des échanges, mais c'est aussi le mode majoritaire des déplacements internes, et ceci y compris sur le littoral malgré la présence d'une ville comme Antibes.

La part modale des deux-roues motorisés est relativement élevée pour les déplacements d'échange dans l'ensemble du SCoT, et pour les déplacements internes sur le littoral. Il se confirme ainsi que l'utilisation notable de ce mode, spécificité des Alpes-Maritimes concerne bien l'ensemble de ses territoires.

La marche à pied est la plus importante sur le littoral, mais moins qu'à Cannes et beaucoup moins qu'à Nice. Plus on remonte vers l'intérieur, et moins on se déplace à pied.

Une part modale des TC plus forte en échange qu'en interne

Les transports collectifs sont très faiblement utilisés pour les déplacements internes au littoral, malgré la présence de la ville d'Antibes, ils sont par contre d'usage plus marqué pour les déplacements en lien avec le secteur de Biot Valbonne, que ce soit en interne ou en échanges.

A noter, qu'en échanges, les TC sont plus importants en remontant vers l'intérieur que sur le littoral. Enfin, la part modale des TC est supérieure pour les déplacements d'échange que pour les internes, et cela pour tous les territoires du SCoT.

Différences d'évolution des parts modales selon les secteurs de la CASA

Evolution en points des parts modales déplacements internes aux secteurs de la CASA, *entre les deux enquêtes (en 10 ans)*

Territoire	VP	Marche	TC	Deux-roues motorisés
SCoT CASA littoral	- 2	- 1	1	1
SCoT CASA Valbonne-Biot	2	-5	4	0
SCoT CASA Nord	- 6	4	3	1

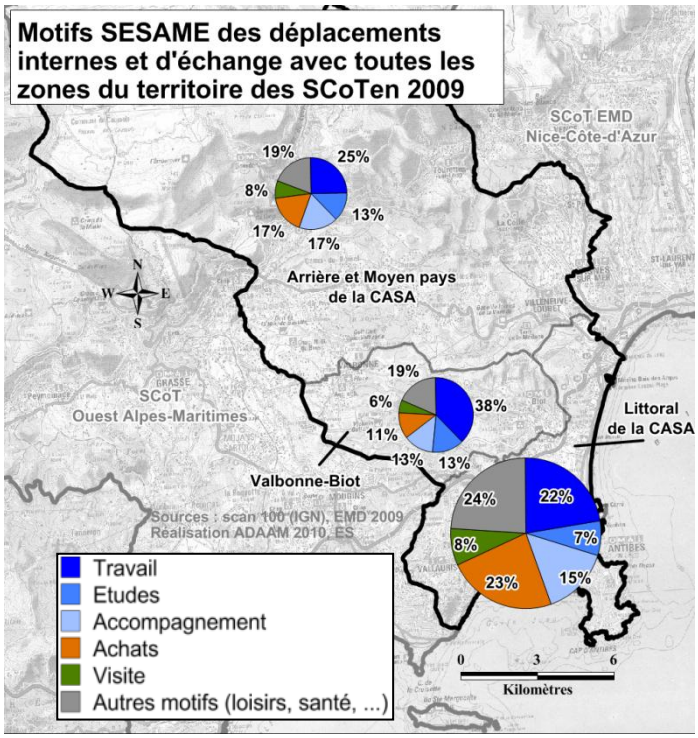
Les parts modales des déplacements internes au littoral de la CASA ont peu évolué, par contre celles internes au secteur de Valbonne-Biot, et à celui du Nord de la CASA ont changé de manière plus marquée.

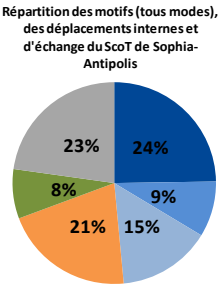
La part de marché de la voiture baisse nettement dans le secteur Nord de la CASA, mais a augmenté modérément dans le secteur de Valbonne-Biot. La marche a évolué selon un schéma identique : hausse nette dans le Nord de la CASA, baisse nette dans le secteur de Valbonne-Biot. En revanche les TC ont eu une hausse nette similaire sur ces deux secteurs.

XVII.4.4. LES MOTIFS DE DEPLACEMENTS VUS PAR LA CASA

XVII.4.4.a. LA REPARTITION DES MOTIFS VUE PAR LA CASA

Des motifs de déplacements différents selon les secteurs du SCoT





Origine ou destination dans	Déplacements en semaine qui restent dans les territoires de SCoT (EMD face-à-face)
Littoral	498 000
Sophia-Antipolis	140 000
Arrière et moyen pays	132 500

Le littoral voit une répartition des motifs analogue à celles rencontrées dans les autres SCoT des Alpes-Maritimes, avec un peu moins de la moitié des déplacements dus aux trois motifs contraints et près d'un déplacement sur quatre pour achats. Néanmoins, l'accompagnement y apparaît plus marqué qu'à Nice ou dans le bassin cannois.

Les déplacements vus par Sophia Antipolis très fortement liés au travail

En revanche **le secteur de Biot-Valbonne**, comprenant l'essentiel du parc de Sophia-Antipolis **; apparaît bien comme une zone spécialisée de travail :** la place du travail dans les motifs de déplacements y est aussi importante qu'ailleurs dans les seuls échanges, et près des deux tiers des déplacements vus par ce secteur sont dus aux motifs contraints *(travail, études, accompagnement).* Le motif travail est supérieur de 16 points au motif travail des déplacements ayant une origine et/ou destination dans le littoral de la CASA.
Si la présence du parc d'activités explique cette répartition, nous montrons *(page suivante)* qu'elle n'est pas la seule. Le motif achats y est particulièrement peu important, confirmant le caractère relativement monofonctionnel de ce territoire.

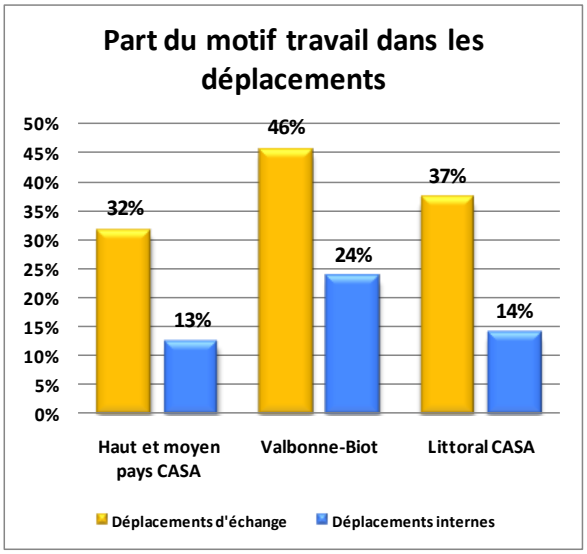
Le Haut et Moyen-Pays présente un profil intermédiaire, avec comme pour les autres secteurs de moyen pays des SCoT un peu plus de déplacements contraints et un peu moins de déplacements pour achats. La multi-polarisation de ce secteur repérée dans ses flux, suggère une complexité de

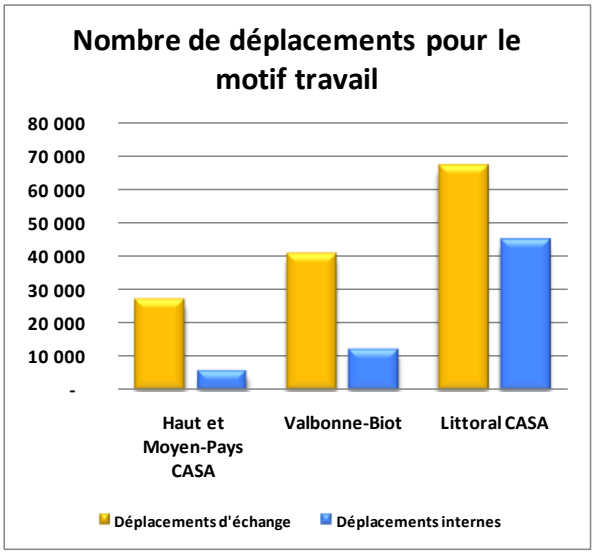
fonctionnement qu'un indicateur synthétique ne suffit pas à analyser.
La part plus grande des ménages de trois personnes ou plus dans la zone de Sophia et dans le Haut et le Moyen-Pays que dans le littoral explique partiellement les différences de répartition de motifs entre le littoral et le reste du SCoT de la CASA.

XVII.4.4.b. LES DEPLACEMENTS DE TRAVAIL VUS PAR LA CASA

Le travail plus important dans les échanges qu'en interne aux secteurs

Ce territoire, contrairement aux deux précédemment étudiés, NCA et SCoT Ouest, présente un volume de déplacements d'échanges plus important que d'interne pour le travail. C'est une spécificité qui dénote tout à la fois la moindre importance économique d'Antibes par rapport à Nice et Cannes, et le fort niveau d'attractivité, surtout au regard de sa propre population, du secteur de Valbonne-Biot.



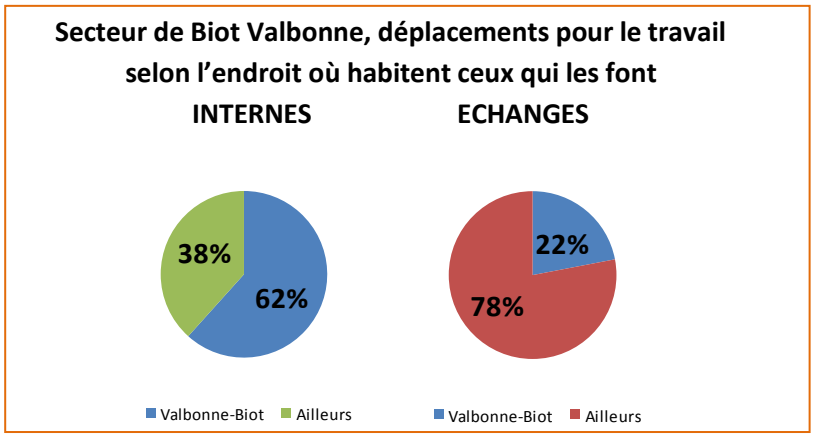


Près de la moitié des déplacements d'échanges vus par Biot Valbonne bien dus au travail

Le secteur de Biot Valbonne a la part de déplacements d'échange pour le travail de loin la plus importante : au moins 9 points de plus que pour le littoral, et le Haut et Moyen-Pays.
Le poids important en volume, malgré une moindre population, reflète sa forte attractivité pour le travail. Logiquement, l'écart entre le volume interne et d'échange est beaucoup plus important dans le secteur comprenant Sophia-Antipolis, que sur le littoral *(3,4 déplacements d'échange pour un déplacement interne pour le motif travail, contre 1,5 sur le littoral).*

Le Haut et Moyen-Pays a des parts proches de celles du littoral, mais l'importance de ses échanges confirme **un fonctionnement très différent quant au motif travail**. En effet, dans le Haut et Moyen-Pays, le volume d'échange représente 4,6 fois le volume des déplacements internes. Le Haut et Moyen-Pays est le plus dépendant pour le motif travail.

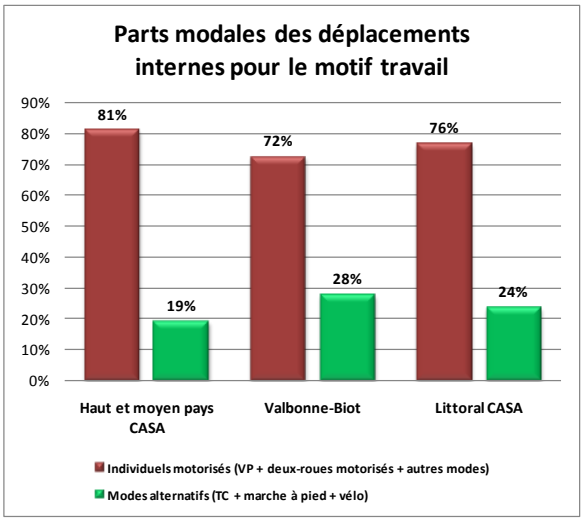
Pour mieux comprendre d'où viennent les actifs qui travaillent dans le secteur de Biot-Valbonne, comprenant l'essentiel du parc de Sophia Antipolis, les graphiques ci-dessous présentent la part relative des habitants de la zone et des navetteurs dans les déplacements des actifs.

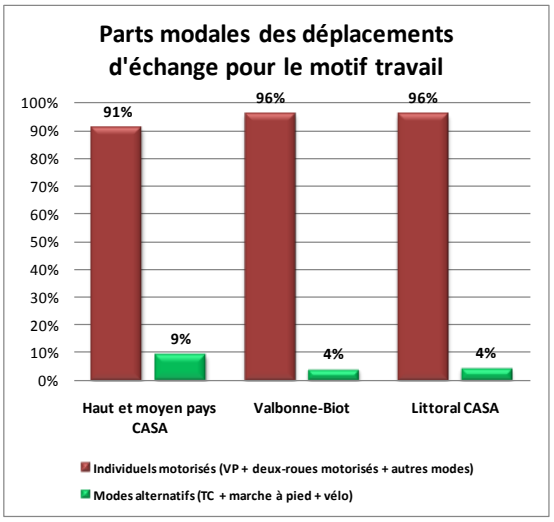


Dans le secteur de Biot Valbonne, 3 déplacements internes sur 5 (62%) sont réalisés par des habitants de la zone, ce qui est beaucoup plus faible que dans les autres SCoT**.** Les non-résidents font un peu plus d'un tiers des déplacements internes. Le secteur de Biot Valbonne, qui comprend le territoire complet des deux communes, n'est donc pas seulement un parc d'activités, un territoire d'échange, mais il est aussi un lieu d'habitat avec fonctionnement propre interne. Toutefois, **la part des non-résidents dans les déplacements internes reste quatre fois plus élevée que dans le Bassin cannois** *(cf. XVII.3.5b SCoT Ouest)*, montrant un fonctionnement interne très différent de celui des territoires urbains.

Les déplacements d'échanges en lien avec le secteur de Biot Valbonne sont pour les trois quarts le fait de non-résidents du SCoT. Le parc d'activités est donc bien **un fort attracteur pour le travail**. Néanmoins, un peu plus d'un déplacement d'échange sur cinq *(22%)* est effectué par un habitant de Valbonne ou de Biot, ce qui confirme que ce secteur n'est pas uniquement une destination pour le travail, mais aussi une origine pour aller travailler dans une autre zone.

La voiture domine les déplacements de travail dans tout le SCoT, même en interne



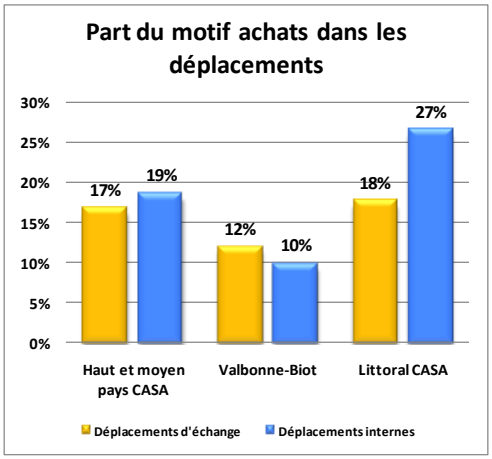


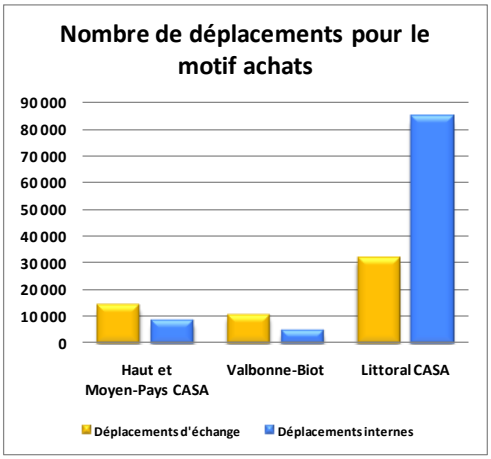
Les modes motorisés individuels dominent les déplacements de travail, même pour l'interne.
A noter cependant que c'est en interne au secteur de Biot Valbonne, malgré le parti d'aménagement du parc de Sophia-Antipolis, que la place des modes alternatifs est la moins faible, avec plus d'un déplacement sur quatre *(28%)* utilisant un mode alternatif aux modes motorisés individuels.

Les modes alternatifs par contre ne trouvent pas leur place dans les échanges, à la seule exception du secteur de moyen et haut pays.

XVII.4.4.c. LES DEPLACEMENTS D'ACHATS VUS PAR LA CASA

Les déplacements d'achats prépondérants sur le littoral



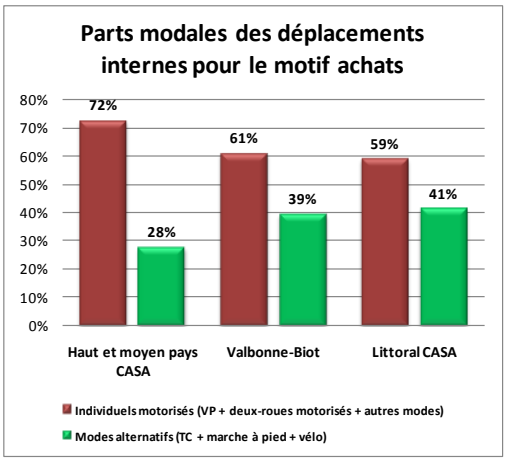


La part du motif achats pour les déplacements internes est beaucoup plus élevée dans le littoral que dans les autres secteurs. Elle est supérieure de quasiment 10 points à sa part dans les échanges du littoral. Le nombre de déplacements internes est également plus élevé.

La différence de niveau d'équipement commercial l'explique pour partie : le secteur de Biot Valbonne et le Haut Moyen-Pays ont une densité commerciale faible. Au contraire, la zone littorale, notamment Antibes, a une densité commerciale forte pour tous les types de commerces.

En revanche, la part du motif achats pour les déplacements d'échange est quasi équivalente à la part de ce même motif pour les déplacements internes dans le Haut et Moyen-Pays, et dans le secteur de Biot Valbonne. Cela illustre leur relative dépendance à l'extérieur de leur secteur pour les achats. Ces échanges pour achats ne se font pas qu'en lien avec le littoral, mais aussi pour partie avec les SCoT voisins.

Les achats surtout en voiture, même sur le littoral

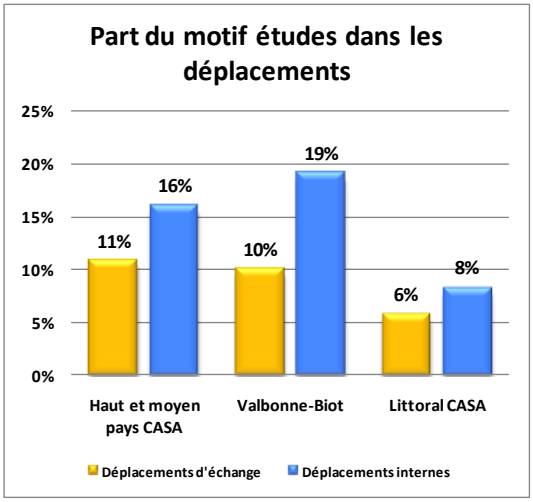


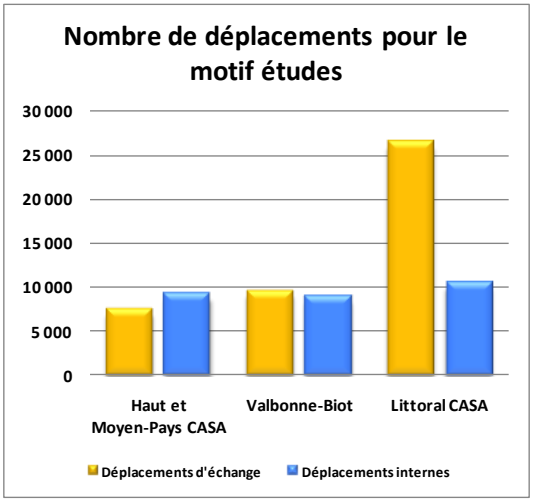
Les parts modales d'achats du littoral et du secteur de Biot Valbonne (Sophia) sont quasiment similaires, et très élevées pour les modes motorisés individuels.
La zone du Haut et Moyen-Pays se caractérise par une part modale d'achats très forte des modes motorisés individuels (72%).

La part des modes alternatifs du secteur de Valbonne Biot est surtout due à la marche : il n'y a pas, pour les achats, de déplacements internes au secteur de Valbonne-Biot en transports collectifs, ni en vélo.
De même, les transports collectifs sont également absents des déplacements internes d'achats dans le Haut et Moyen-Pays. Ces données traduisent donc des achats de proximité réalisés à pied.

XVII.4.4.d. LE MOTIF ETUDES VU PAR LA CASA

Une part plus importante du motif études dans le Moyen-Pays

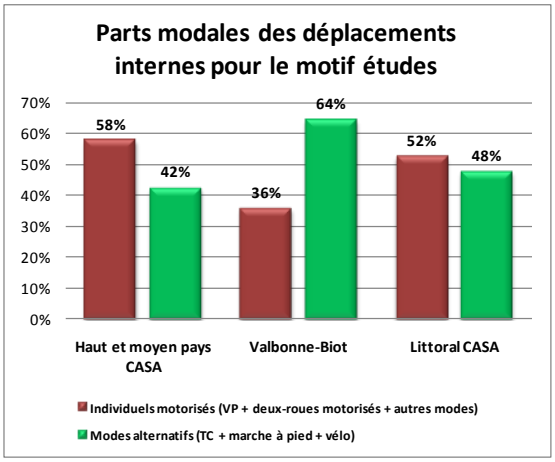




Le poids relatif des déplacements d'études est nettement plus faible sur le littoral que dans le reste du SCoT, néanmoins c'est le secteur qui en accueille le plus en volume et notamment de déplacements d'échanges pour étudier.

Les volumes internes sont équivalents dans les 3 secteurs, ce qui se traduit par une part interne pour études bien plus élevée dans le secteur de Biot-Valbonne *(Sophia)*, et dans l'arrière et moyen pays que sur le littoral. La présence d'établissements secondaires et universitaires à Sophia Antipolis explique ces différences.

Les modes alternatifs à la voiture très utilisés pour les études



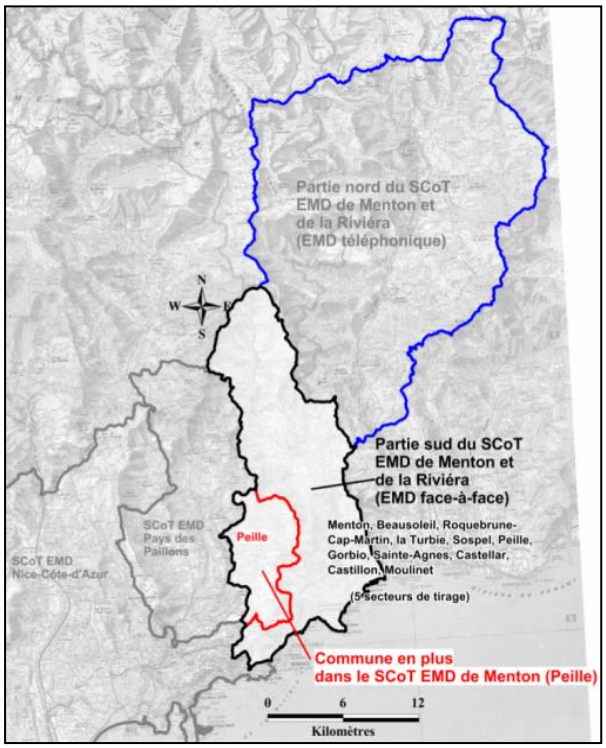
La part des modes alternatifs pour les déplacements internes d'études est élevée, et tout particulièrement dans le secteur de Biot Valbonne. Cette part est constituée à moitié par des déplacements à pied et à moitié en transport collectif, marquant l'importance de ce mode pour les scolaires et étudiants.

Ces parts modales sont très différentes – beaucoup plus tournées vers les modes alternatifs – que celles observées pour les autres motifs de déplacements vus par la CASA.

XVII.5. LE SCOT DE MENTON ET DE LA RIVIERA

XVII.5.1. LE DECOUPAGE DU AU DEUX TYPES D'ENQUETE

Le SCoT de Menton, qui déjà en 1998 n'avait été enquêté que sur sa partie littorale, correspondant à la CARF, a, en 2009, été coupé entre les deux méthodologies d'enquête :



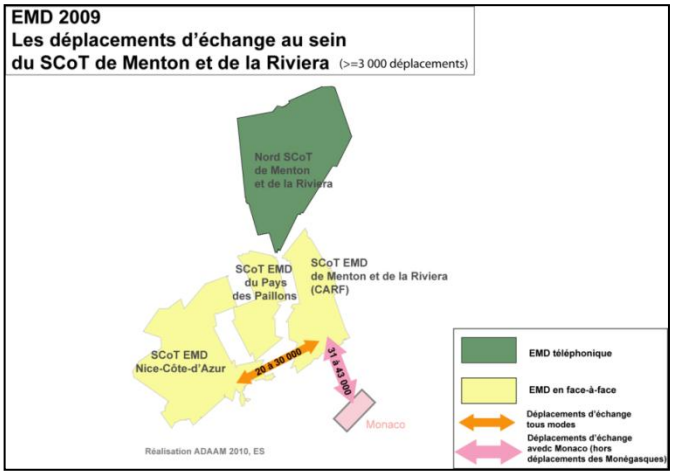
✓ **La CARF**, comme tous les territoires enquêtés en 1998, est incluse dans l'enquête conduite sur la bande littorale, en face-à-face, auprès de toutes les personnes de 5 ans et plus du ménage. Sur cette partie littorale, les évolutions sont donc désormais connues.

✓ **Le Nord du SCoT**, a été enquêté pour la première fois, avec la méthodologie appliquée à l'ensemble de l'extension : par téléphone d'une personne *(ou 2 pour les grands ménages*) de 11 ans et plus, tirée au sort dans le ménage.

La mise en regard des résultats permet néanmoins de mesurer les liens entre ces deux territoires.

De plus la commune de Peille, lors de la réalisation de l'enquête, appartenait à ce SCoT, elle a depuis rejoint le Pays des Paillons.

La CARF échange plus avec Monaco et NCA qu'avec le secteur Nord de son propre SCoT



La carte des flux montre la faiblesse des liens entre le nord du SCoT et la CARF, puisque les flux d'échanges sont trop faibles entre ces deux zones pour être significatifs dans l'EMD.

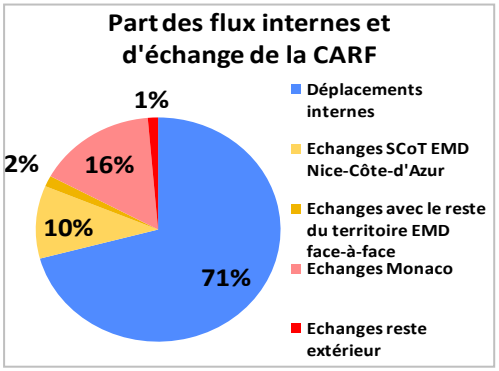
Cela limite l'inconvénient de l'utilisation de deux méthodologies différentes sur ce SCoT.

Par contre, la CARF échange avec NCA et avec Monaco, plus avec cette dernière.

La force du lien avec Monaco, premier territoire d'échanges exprime le rôle de polarité centrale joué par la principauté.

XVII.5.2. LA CARF

La CARF, un fonctionnement propre, et des liens externes très forts avec Monaco

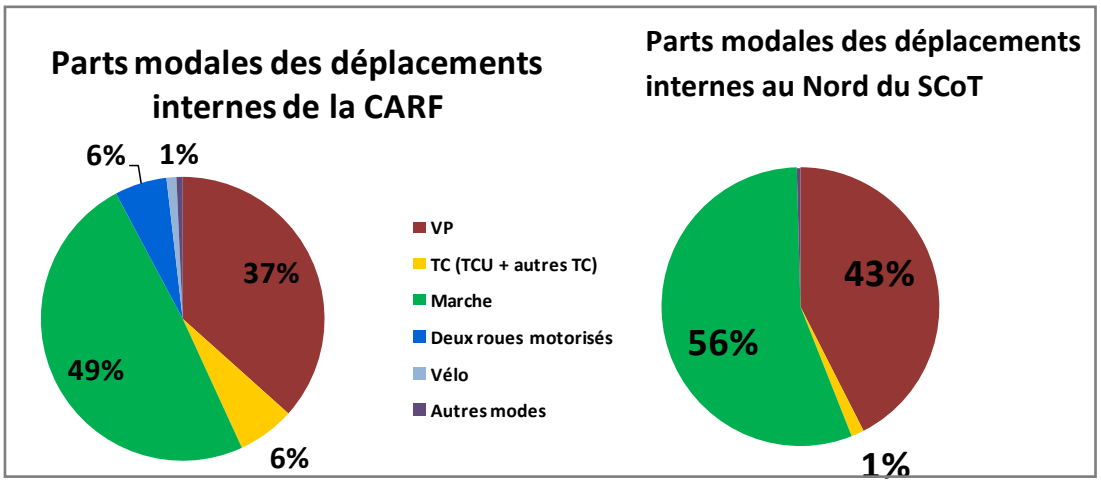


Plus des deux tiers *(71 %)* des déplacements ayant une origine ou une destination dans la CARF, sont internes à celle-ci : la CARF a donc une réelle autonomie dans son fonctionnement.

Cependant l'importance des liens avec Monaco, nettement plus forts qu'avec NCA, uniquement dus aux habitants* de la CARF, montrent une relative dépendance aux activités *(emplois ou services)* de la principauté, confirmant l'attractivité de ce territoire au moins pour l'est des Alpes-Maritimes.

Précision méthodologique : Monaco n'ayant pas été intégrée dans le périmètre d'enquête, et l'enquête ménages interrogeant les habitants, les déplacements d'échanges enquêtés ne peuvent l'être que par des résidents des Alpes-Maritimes.

Les modes alternatifs plus utilisés que les modes motorisés individuels



La marche à pied est très fortement pratiquée dans l'ensemble du SCoT pour les déplacements internes au territoire. Ce sont les parts de marche à pied les plus élevées de toutes les Alpes-Maritimes. Un fonctionnement de proximité est donc une réalité, puisque, comme ailleurs, la longueur moyenne d'un déplacement à pied ne dépasse pas le kilomètre.

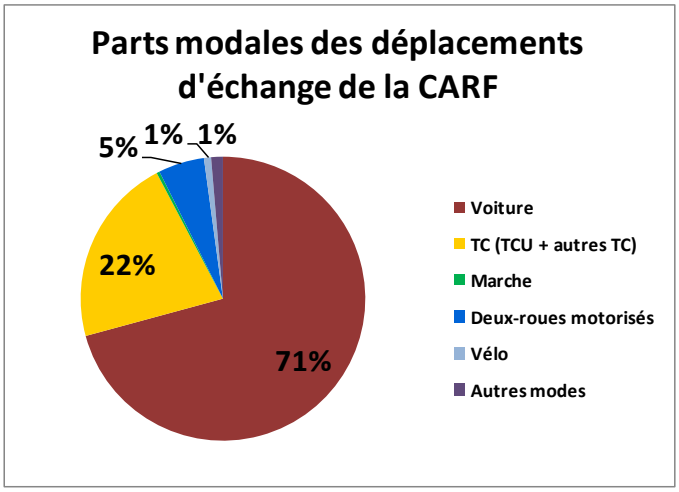
Cette forte pratique piétonne s'explique dans la CARF par la présence de la ville de Menton, la densité urbaine des communes limitrophes de Monaco, et la faible extension du périmètre urbanisé. Par contre dans le Nord du territoire cela signifie que la localisation des services nécessaires aux habitants permet également un tel fonctionnement malgré le relief. La présence des deux bourgs centres y contribue vraisemblablement.

Dans cette partie nord par contre, le seul choix semble être entre marcher ou utiliser une voiture : très peu de déplacements en transport collectif, et aucun en deux-roues motorisés n'y ont été enregistrés.

Alors que dans la CARF la part modale des TC dénote une réelle utilisation en interne malgré la faible taille de la partie agglomérée.

Enfin, la part des deux-roues motorisés est forte dans le secteur de la CARF. C'est une des plus fortes parts du deux-roues motorisés des Alpes-Maritimes. Les difficultés de circulation dans ce secteur, voisin de Monaco et de Nice, poussent des automobilistes à se reporter vers un deux-roues motorisé, qu'ils utilisent comme une voiture : en mode motorisé individuel, les deux secteurs sont à 43% de part modale.

Les transports collectifs très utilisés pour les échanges de la CARF avec ses voisins



Comme dans les autres SCoT la voiture domine les échanges, cependant la part modale extrêmement importante des transports collectifs est à nouveau une spécificité de la CARF.

Le fait que l'essentiel des échanges soient avec Monaco et Nice, deux villes très denses avec des contraintes réelles sur la voiture et bien desservies en transport collectif, sont des explications de ce résultat.

En 10 ans pour la CARF, une évolution très favorable aux modes alternatifs à la voiture

Entre 1998 et 2009, **la part des transports collectifs a doublé***, qu'il s'agisse des déplacements internes ou des déplacements d'échange.

Dans le même temps, **la part modale de la voiture a fortement diminué** : passage de près d'un déplacement interne sur deux en voiture en 1998, à quasiment un déplacement interne sur trois en 2009. La baisse est aussi forte pour les déplacements d'échange : passage de huit déplacements sur dix effectués en voiture en 1998, à sept déplacements sur dix. Cela est loin d'être négligeable, même si la part du deux-roues motorisé tend à limiter la hausse.

Le vieillissement et la baisse du nombre d'actifs, peuvent être une explication à l'augmentation de la part des TC. Entre les deux enquêtes, la population de la CARF a vieilli : les plus de 50 ans ont augmenté dans la population, alors que les moins de 35 ans ont diminué. Le vieillissement pourrait expliquer une augmentation de l'utilisation de modes alternatifs à la voiture, dont les transports collectifs. La baisse légère du nombre d'actifs et la nette augmentation du nombre de retraités constituent une autre part d'explication à la moindre utilisation de la voiture.

**Rappel méthodologique : ces évolutions ne concernent que la CARF*
Les faibles flux, et le peu de secteurs de tirage interdisent une analyse en secteur.

XVII.6. LES SECTEURS DES TERRITOIRES NOUVELLEMENT ENQUETES

L'extension du périmètre d'enquête au-delà de la bande littorale regroupant l'ensemble de l'agglomération azuréenne et de ses zones périurbaines a conduit à utiliser une méthodologie plus adaptée à un territoire aussi étendu, et aussi peu peuplé, permettant notamment de réaliser cette partie de l'enquête par téléphone : c'est la méthodologie des enquêtes ménages standard des villes moyennes.

Les données globales sur les déplacements de cette partie téléphonique ont été présentées en regard des données globales de la partie enquêtée en face à face dans le chapitre XV. On peut cependant rappeler que :

- ✓ elles pèsent d'un poids relatif très faible : en cumulant les déplacements des deux enquêtes, les habitants de ce territoire ne génèrent que 5% de l'ensemble des déplacements ;
- ✓ les parts modales *(cf. XV 5)* présentent logiquement une part plus faible de marche à pied et de transport collectif que dans la bande littorale ;
- ✓ un quart *(27%)* des déplacements vus par ces secteurs sont en échanges avec l'extérieur, soit un ordre de grandeur comparable aux SCoT pris séparément, et que ces échanges ont un poids majeur dans les distances parcourues mais qu'ils se limitent pour l'essentiel à deux flux principaux : entre d'une part le Nord des Alpes-Maritimes et NCA et d'autre part entre l'Est-Var et le SCoT Ouest.

Non seulement ces 3 secteurs des territoires nouvellement enquêtés échangent peu entre eux mais surtout les déplacements qui les concernent ont des caractéristiques assez différentes notamment en termes de motifs et de parts modales.

XVII.6.1. LES PARTS MODALES

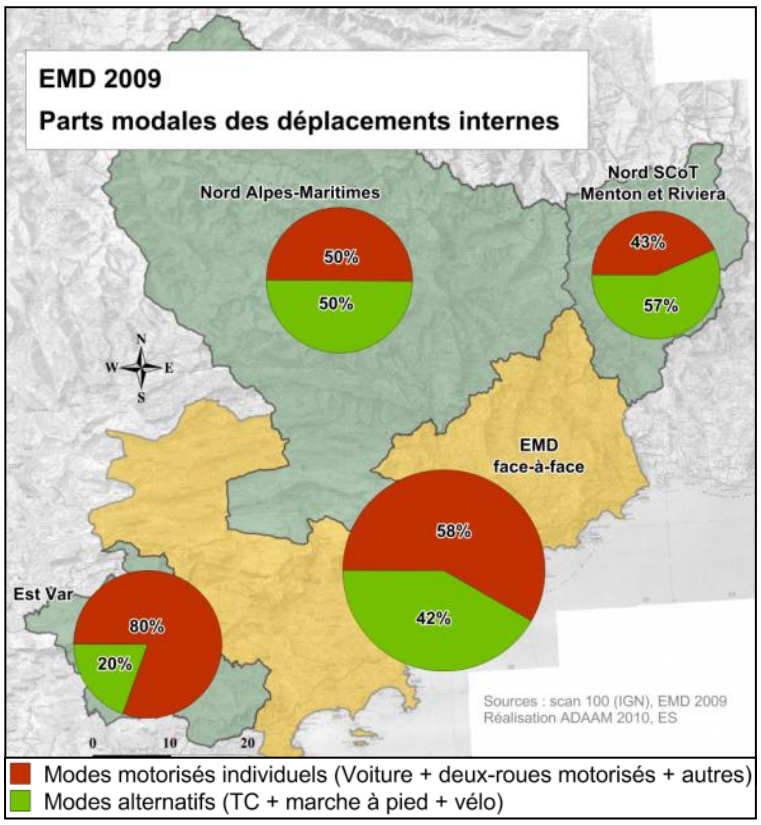
La marche très fortement utilisée en interne au Haut Pays

Le faible usage des transports collectifs, la quasi-inexistence du vélo, et par ailleurs la relative importance des 2 roues motorisés conduisent à réutiliser les mêmes regroupements que pour l'analyse de l'usage des modes par motifs dans les SCoT :

- ✓ modes motorisés individuels : voiture + deux-roues motorisés + autres modes
- ✓ modes alternatifs : TC + marche à pied + vélo.

En outre, seules les parts modales des déplacements internes peuvent être étudiées, les volumes d'échange étant trop faibles.

Le Haut-Pays des Alpes-Maritimes *(Nord des Alpes-Maritimes et Nord du SCoT de Menton)*, et l'Est du Var ont un usage très différent des modes.



Dans le Haut-Pays des Alpes-Maritimes, un déplacement interne sur deux est fait avec un mode alternatif, essentiellement la marche à pied, avec même plus de un sur deux dans le Nord du SCoT de Menton.

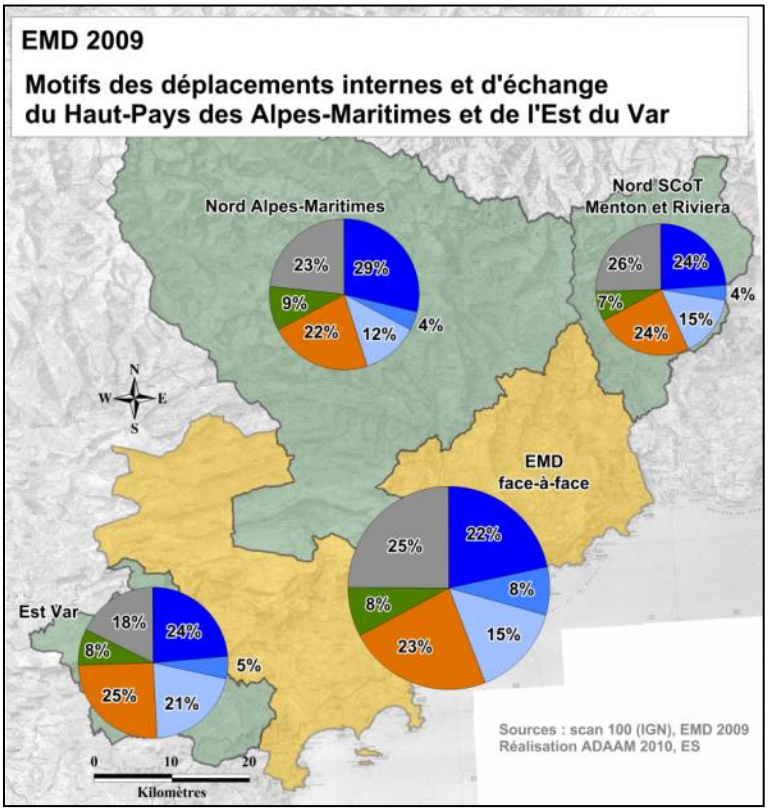
Au contraire, dans l'Est du Var, les modes individuels motorisés sont majoritairement utilisés, en cohérence avec son urbanisation récente, de type périurbain, incitant à l'usage des modes motorisés individuels

Le Nord du SCoT de Menton présente une similitude avec la partie sud (CARF) enquêtée en face-à-face, par sa plus forte part modale des déplacements alternatifs (57%), pour les déplacements internes, que dans les autres territoires présentés ici.

Précision méthodologique : pour disposer de données comparables, les parts modales présentées ici, comme les répartitions par motifs en page suivante, le sont pour les habitants de 11 ans et plus, y compris sur le périmètre de l'enquête en face à face.

XVII.6.2. LA REPARTITION PAR MOTIF

Motifs : travail et achats, une place similaire aux territoires de SCoT, mais moins d'études



Une origine ou destination dans	Déplacements en semaine qui restent dans les Alpes-Maritimes et l'Est du Var
Est du Var	68 400
Nord des Alpes-Maritimes	63 000
Nord du SCoT de Menton	15 700
EMD face-à-face	3 166 700

Les déplacements internes et d'échange sont ici additionnés. Mais les déplacements d'échange représentent une part faible de l'ensemble. De ce fait, l'analyse ci-dessous correspond surtout aux déplacements internes.

Comme dans le reste des Alpes-Maritimes *(EMD face-à-face)*, la répartition des motifs est assez proche dans chacun des territoires de Haut-Pays, et dans l'Est du Var. Néanmoins, un examen plus approfondi montre de légères différences.

Le travail est un motif de déplacements d'importance équivalente entre l'Est du Var et le Haut-Pays du SCoT de Menton, et la zone très urbanisée des Alpes-Maritimes (*EMD face-à-face).* Par contre il est nettement plus présent dans les déplacements du Nord des Alpes-Maritimes.

A l'inverse la part des déplacements pour le motif achats est un peu plus faible dans le Nord des Alpes-Maritimes que dans l'est du Var et le Haut Pays du SCoT de Menton.

L'accompagnement est un motif deux fois plus élevé dans l'Est du Var.

Les études sont un motif de même importance pour chacun des territoires enquêtés par téléphone, mais **deux fois plus faibles que dans le reste des Alpes-Maritimes**, territoire où se regroupent l'essentiel des établissements spécialisés, et l'ensemble des établissements d'enseignement secondaire ou professionnel, les déplacements pour le primaire ne figurant quasiment pas, les enfants jusqu'à 10 ans n'étant pas enquêtés.

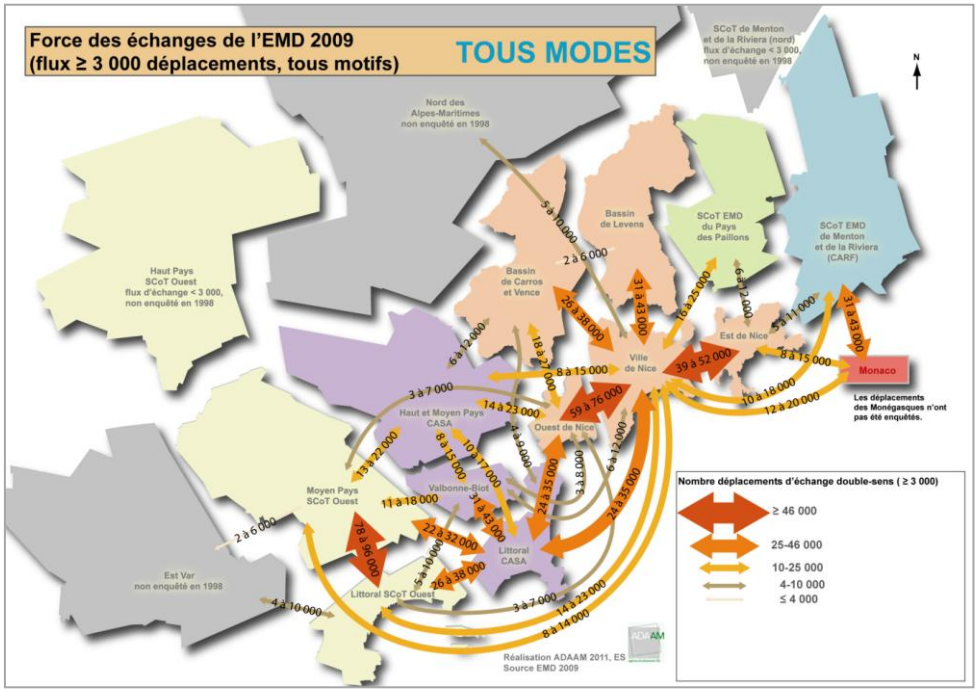
Les visites occupent la même place pour chacun des territoires étudiés.

XVIII. LA GEOGRAPHIE GENERALE DES FLUX

Les déplacements ont été, dans le chapitre précédent, analysés SCoT par SCoT. Dans ce dernier chapitre, ils sont présentés de manière regroupée sur le territoire d'enquête pour favoriser une vision globale du fonctionnement. Par contre les déplacements internes à chaque secteur ne sont pas repris.

XVIII.1. LES FLUX TOUS MOTIFS, EN TOUS MODES ET EN VOITURE

Les flux importants : toujours entre voisins et avec les villes



Nombre de déplacements tous modes EMD 2009 *(flux ≥ 3000)* *double-sens jour de semaine*	SCoT Ouest Moyen-Pays	SCoT Ouest Littoral	SCoT CASA Nord	SCoT CASA Biot Valbonne	SCoT CASA littoral	Bassin Carros & Sect Vence	Ouest Nice	Bassin Levens	Ville de Nice	Est Nice	SCoT Paillons	CARF	Monaco
SCoT O Moyen-Pays	249 000												
SCoT O Littoral	87 000	375 000											
SCoT CASA Nord	17 000	*< 3 000*	47 000										
SCoT CASA Valbonne-Biot	14 000	7 000	11 000	51 000									
SCoT CASA littoral	27 000	32 000	14 000	37 000	318 000								
Bassin Carros & Sect Vence	*< 3 000*		9 000	*< 3 000*	7 000	98 000							
Ouest Nice	5 000	5 000	19 000	5 000	30 000	23 000	177 000						
Bassin Levens	< 3 000					4 000	*< 3 000*	33 000					
Ville de Nice	11 000	19 000	11 000	9 000	30 000	32 000	68 000	37 000	1 011 000				
Est Nice	*< 3 000*								46 000	53 000			
SCoT Paillons									21 000	9 000	26 000		
CARF									14 000	8 000	*< 3 000*	168 000	
Monaco									16 000	12 000		37 000	

Sans surprise, et malgré l'extension des liens économiques, les volumes importants de déplacements sont toujours entre secteurs voisins d'une part et avec les secteurs littoraux abritant une ville importante.

Enfin les flux principaux sont d'une part de type Est ↔ Ouest sur le littoral, d'autre part de type Moyen-Pays ↔ Littoral : ceux entre secteurs de Moyen Pays sont d'importance bien moindre, y compris avec le secteur Moyen Pays du SCoT de l'Ouest qui, pourtant, comprend la Ville de Grasse.

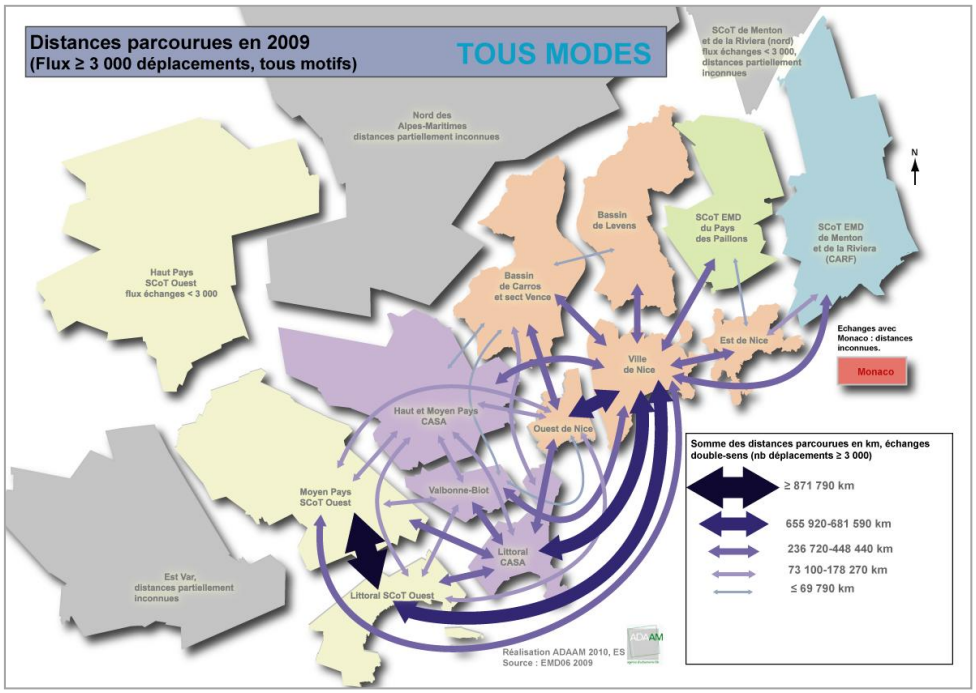
Nice, une place centrale indiscutable

Nous avons vu dans le fonctionnement de NCA que Nice était le seul secteur à être en relation forte avec chacun des autres.

Mais surtout, à l'échelle du territoire des SCoT, Nice est bien le seul secteur à être en relation forte avec tous les autres.

La force des liens présentée précédemment est trompeuse quant à l'importance des trafics : en effet ceux-ci sont mieux reflétés par les distances parcourues au cours de ces liaisons.

La carte ci-dessous a donc repris le principe de représentation des flux, mais les a classifiés en fonction non pas du nombre de déplacements, mais des distances parcourues à cette occasion.

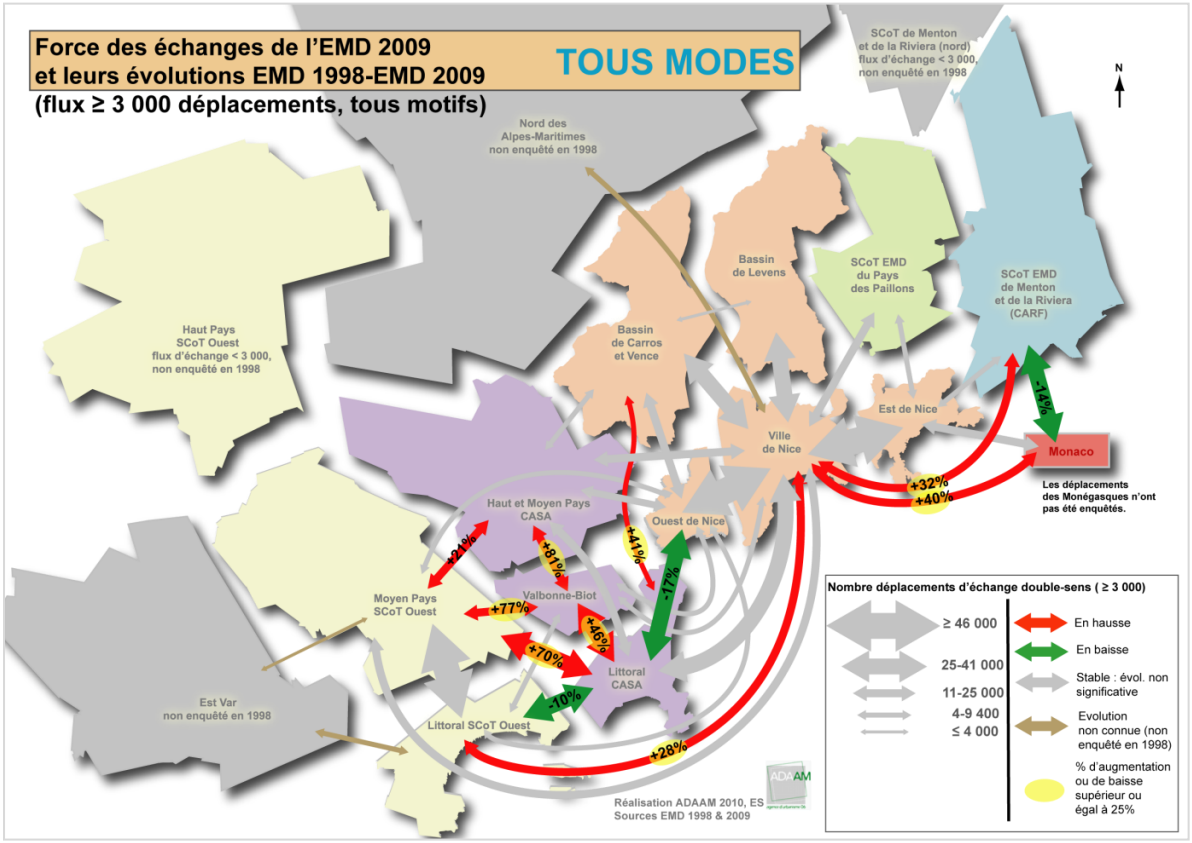


Les flux littoraux ressortent alors beaucoup plus nettement d'autant plus qu'ils empruntent a priori très majoritairement les mêmes axes.

A l'inverse les flux de Moyen Pays perdent de l'importance à l'exception notable de ceux reliant Nice : on est prêt à faire de la distance pour atteindre la capitale départementale.

La modification de hiérarchie entre les flèches lues en distances, par rapport à celles en flux évoque des « effets de bord » des découpages. Cependant ceux-ci restent limités puisque nous avons vus (cf.

Des évolutions très contrastées entre l'est et l'ouest du département



A l'est une relative stabilité des flux entre secteurs, à l'exception des échanges de ville à ville avec Nice, alors qu'à l'ouest on constate de très fortes augmentations de flux avec la CASA en général et le secteur de Biot Valbonne tout particulièrement.

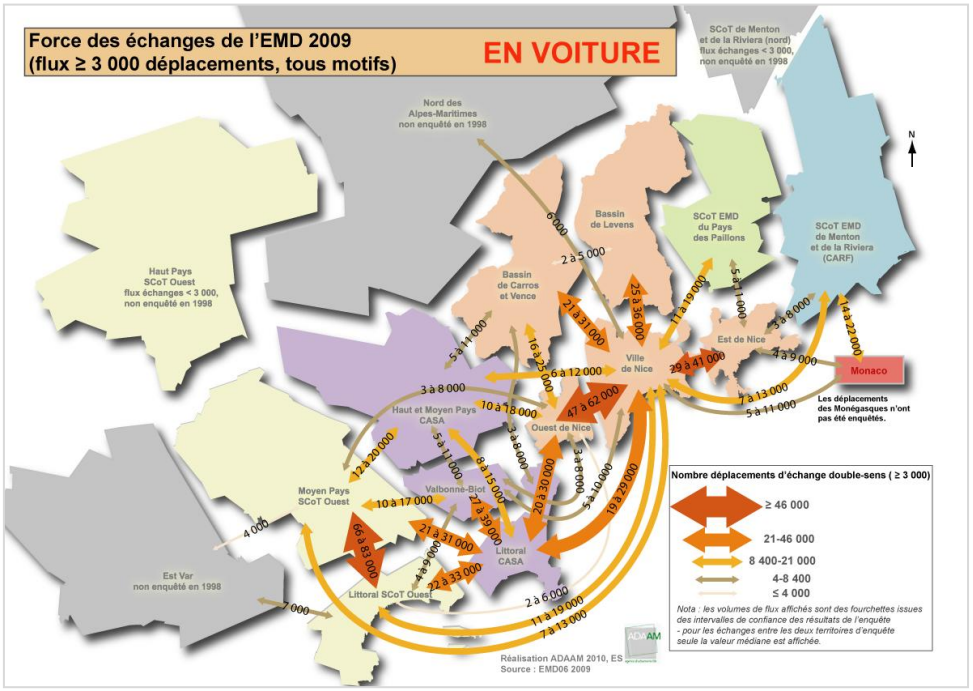
Le renforcement des liens de Nice avec Cannes d'une part et Monaco de l'autre fait penser à des relations de type métropolitain entre villes de la conurbation azuréenne.

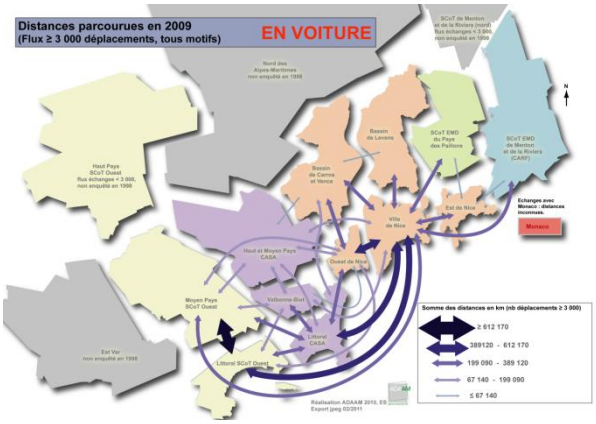
A noter la particularité du littoral de la CASA qui voit ses échanges littoraux diminuer.

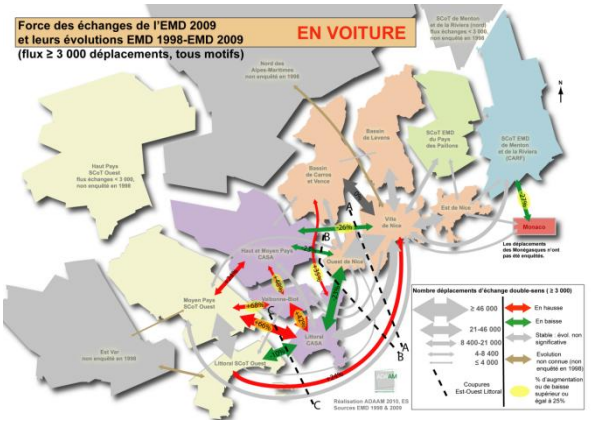
Le même tableau que précédemment mais pour 1998

Nombre de déplacements VP EMD 1998 *(flux ≥ 3000)* *double-sens jour de semaine*	SCoT Ouest Moyen-Pays	SCoT Ouest Littoral	SCoT CASA Nord	SCoT CASA Biot Valbonne	SCoT CASA littoral	Bassin Carros & Sect Vence	Ouest Nice	Bassin Levens	Ville de Nice	Est Nice	SCoT Paillons	CARF	Monaco
SCoT O Moyen-Pays	175 000												
SCoT O Littoral	75 000	171 000											
SCoT CASA Nord	16 000	*< 3 000*	33 000										
SCoT CASA Valbonne-Biot	13 000	6 000	8 000	31 000									
SCoT CASA littoral	26 000	28 000	11 000	33 000	180 000								
Bassin Carros & Sect Vence	*< 3 000*		8 000	*< 3 000*	6 000	59 000							
Ouest Nice	5 000	4 000	14 000	5 000	25 000	20 000	91 000						
Bassin Levens	< 3 000					3 000	*< 3 000*	19 000					
Ville de Nice	10 000	15 000	9 000	8 000	24 000	26 000	54 000	30 000	321 000				
Est Nice	*< 3 000*								35 000	19 000			
SCoT Paillons									15 000	8 000	13 000		
CARF									10 000	6 000	*< 3 000*	61 000	
Monaco									8 000	6 000		18 000	

Les cartes ci-dessous présentent les mêmes mises en regard que précédemment, mais avec les seuls flux en voiture







Les enseignements sont assez proches dans la mesure où les échanges sont en général assurés de manière massive par l'automobile.

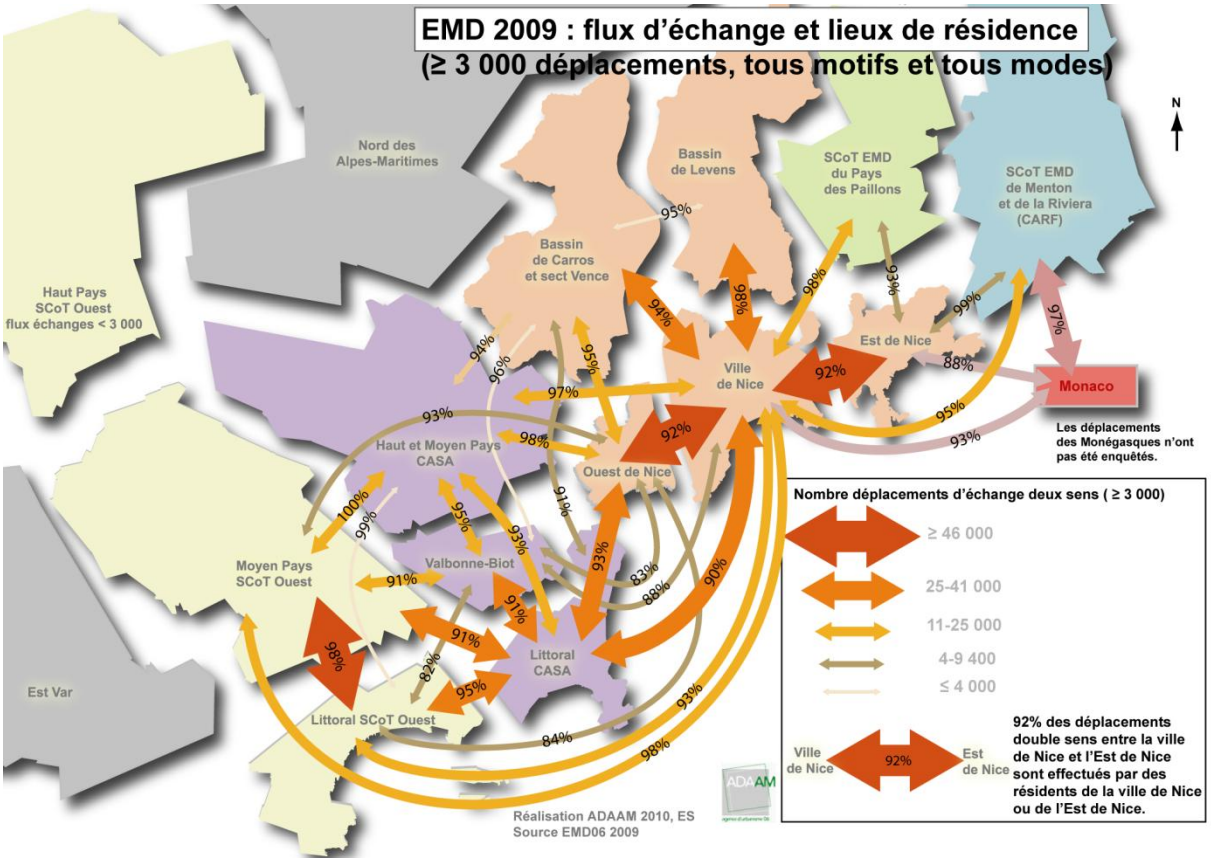
Les différences les plus marquantes

- ✓ Les liens entre Nice et la CARF d'une part, Monaco d'autre part, pour lesquels n'apparaissent plus d'augmentation notable : en effet celles en tous modes résultait d'une somme d'augmentation en voiture, en transport collectif et en deux roues, dont seul le cumul rendait l'évolution significative.
- ✓ La diminution des flux en voiture depuis le Moyen Pays de la CASA vers l'Est du département.

Nombre de déplacements VP EMD 2009 *(flux ≥ 3000)* *double-sens* *jour de semaine*	SCoT Ouest Moyen-Pays	SCoT Ouest Littoral	SCoT CASA Nord	SCoT CASA Biot Valbonne	SCoT CASA littoral	Bassin Carros & Sect Vence	Ouest Nice	Bassin Levens	Ville de Nice	Est Nice	SCoT Paillons	CARF	Monaco
SCoT O Moyen-Pays	175 000												
SCoT O Littoral	75 000	171 000											
SCoT CASA Nord	16 000	*< 3 000*	33 000										
SCoT CASA Valbonne-Biot	13 000	6 000	8 000	31 000									
SCoT CASA littoral	26 000	28 000	11 000	33 000	180 000								
Bassin Carros & Sect Vence	*< 3 000*		8 000	*< 3 000*	6 000	59 000							
Ouest Nice	5 000	4 000	14 000	5 000	25 000	20 000	91 000						
Bassin Levens	< 3 000					3 000	*< 3 000*	19 000					
Ville de Nice	10 000	15 000	9 000	8 000	24 000	26 000	54 000	30 000	321 000				
Est Nice	*< 3 000*								35 000	19 000			
SCoT Paillons									15 000	8 000	13 000		
CARF									10 000	6 000	*< 3 000*	61 000	
Monaco									8 000	6 000		18 000	

XVIII.2. ORIENTATION DES FLUX

Les déplacements entre deux secteurs sont essentiellement dus aux habitants de l'un des 2 secteurs

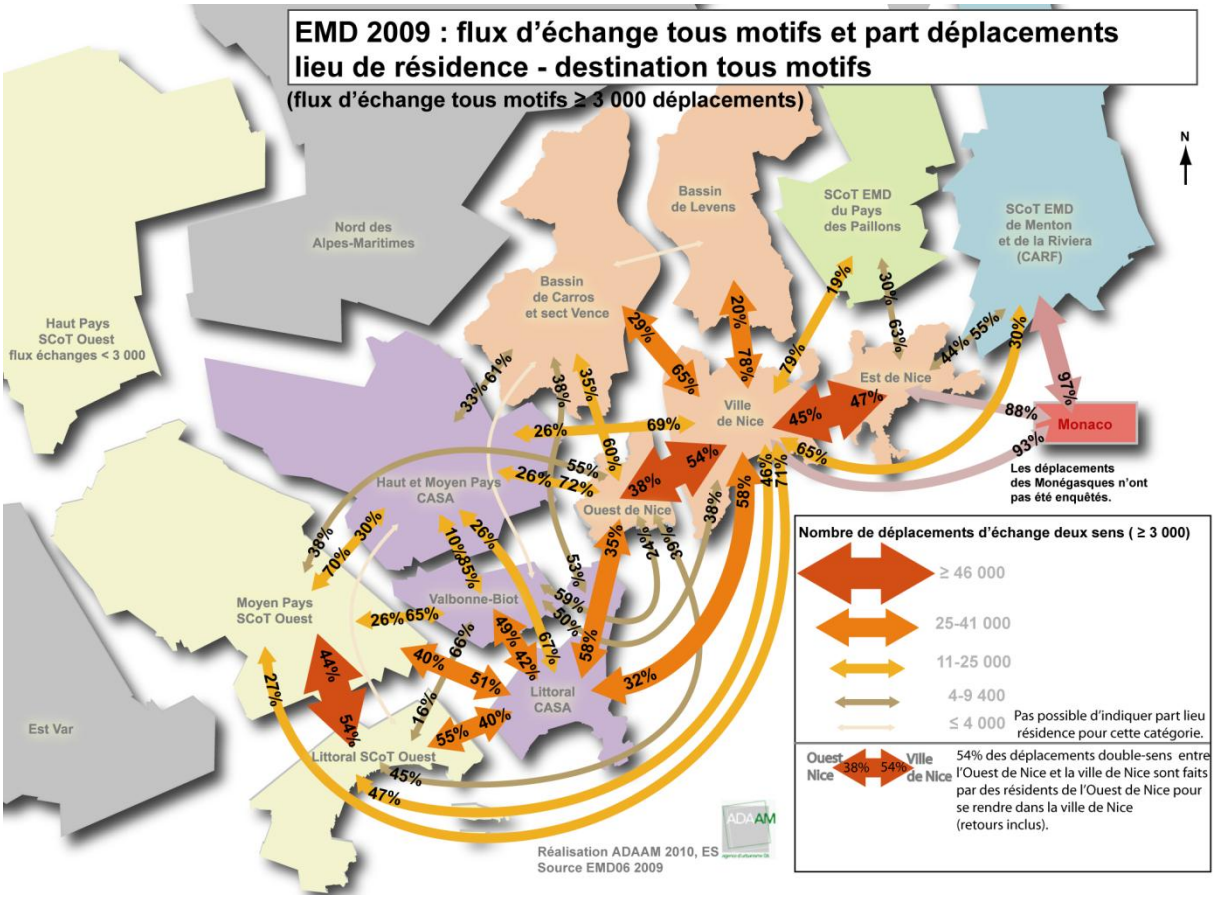


Pour la quasi-totalité des flux, dans plus de 90% des cas, ce sont les habitants de l'un ou l'autre des deux secteurs en échange qui réalisent ces déplacements. Un constat qui prolonge l'analyse des mobilités qui a montré une baisse de chaînes de déplacements, et de ce fait des motifs dits secondaires car non liés au domicile.

Les rares exceptions concernent Sophia Antipolis, dont certains flux ne sont réalisés qu'à plus de 80% par les habitants de l'un ou l'autre des secteurs. Les données d'échanges avec Monaco sont biaisées par le fait qu'elle n'intègre pas les Monégasques.

En page suivante est détaillée la part des habitants de chacun des deux secteurs en échange, pour identifier les équilibres et déséquilibres dans ces liens.

Des échanges assez équilibrés entre secteurs avec ville ; les autres échanges fort déséquilibrés



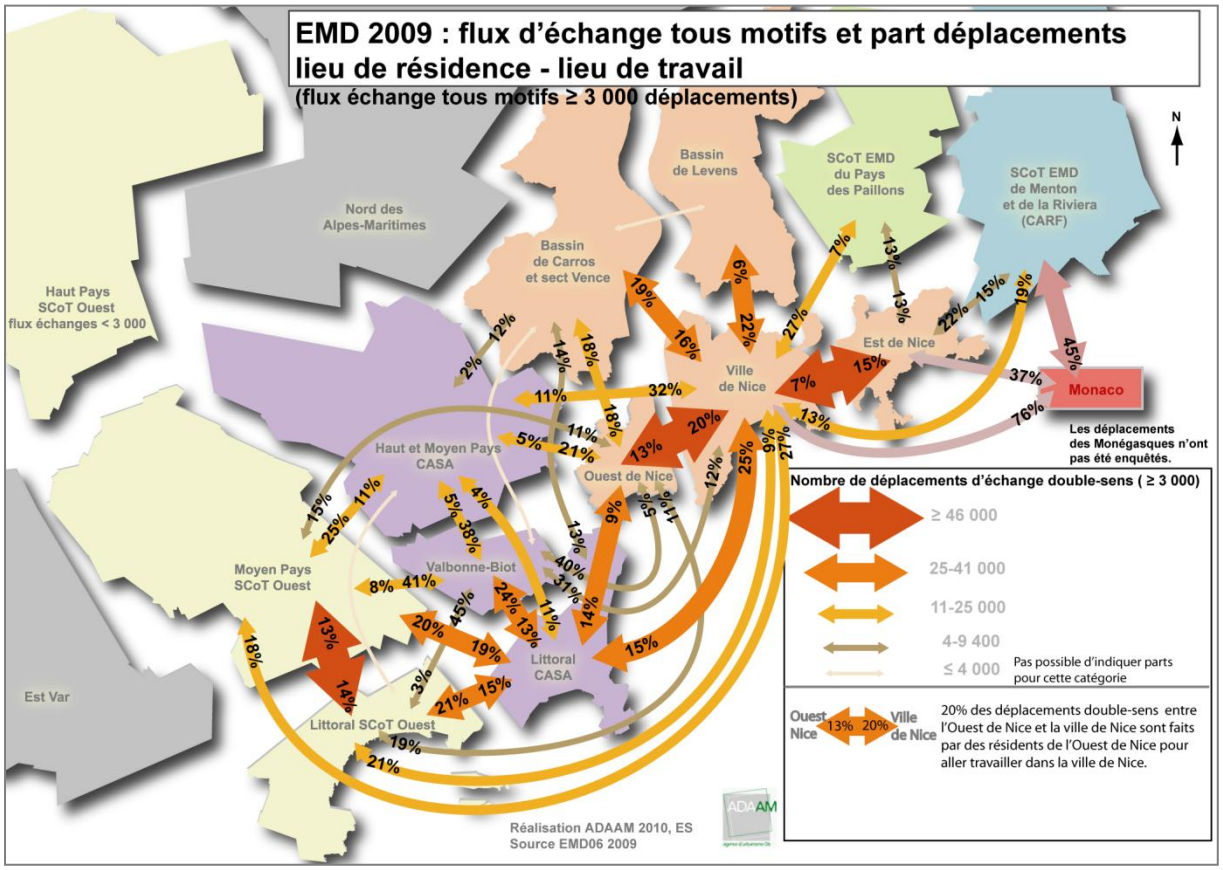
Les échanges les plus équilibrés sont entre les villes principales : Nice ↔ littoral SCoT-Ouest 45 & 46%, littoral, de même entre littoral et Moyen Pays du SCoT-Ouest.

Le littoral de la CASA a cependant des échanges un peu moins équilibrés : avec Nice, 58% viennent du littoral CASA, et ils ne sont que 32% à venir de Nice, de même avec son voisin cannois le rapport est 40-55 en défaveur du littoral CASA, dans un rapport assez similaire de celui qu'on trouve en isolant les villes de Cannes et de Grasse de leur secteur : 37-51 en faveur de Cannes.

Sans surprise, le secteur de Biot Valbonne attire toujours plus qu'il n'émet, y compris, mais de manière moins marquée avec le secteur d'Antibes.

Ailleurs, dans les liens de moyen pays (hors Grasse) vers les secteurs des villes, le rapport est plutôt de 30-70 à 25 65. Les deux secteurs les plus déséquilibrés étant le bassin de Levens et le Pays des Paillons dans leurs échanges avec Nice qui approchent les 20-80.

Domiciliation des flux d'échanges pour le travail

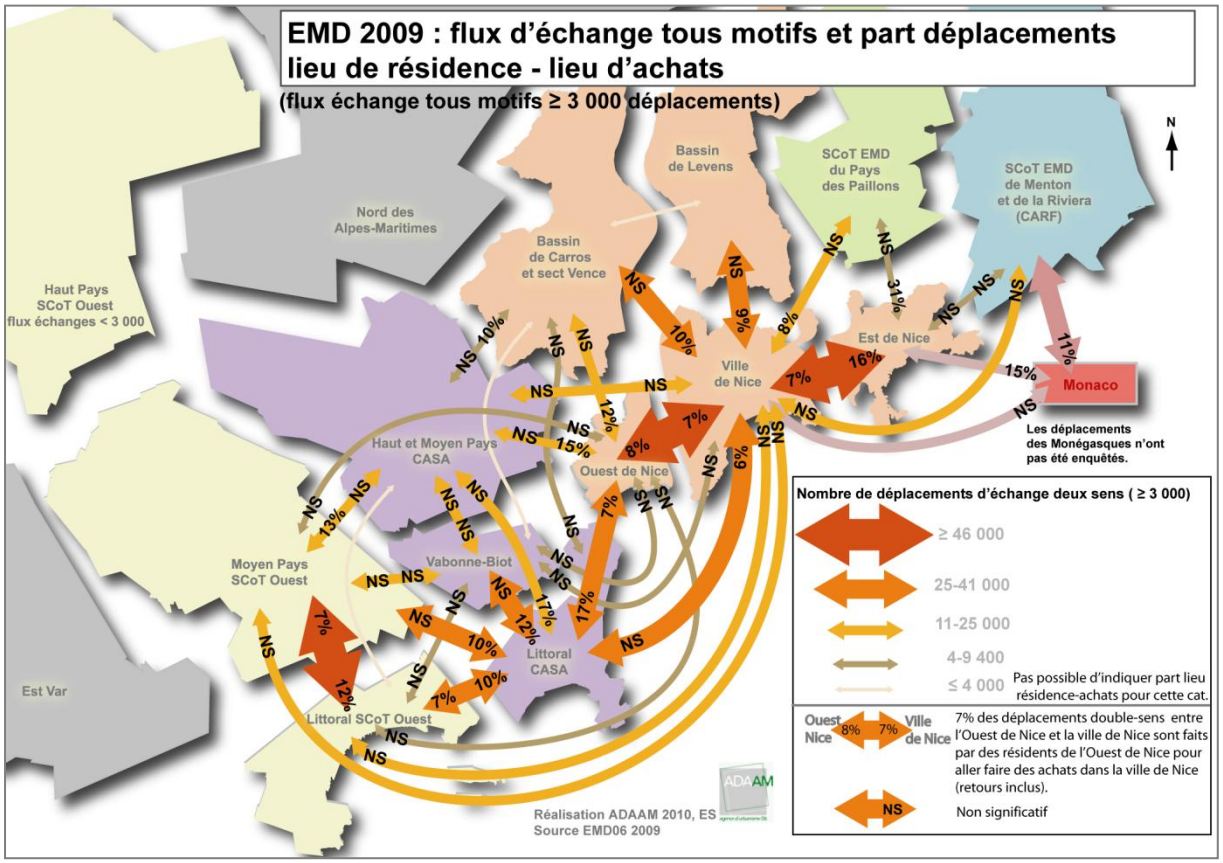


Dans le même esprit que précédemment a été identifiée au sein des flux d'échanges entre secteurs, la part de ceux à destination du travail effectués par les habitants de chacun des deux secteurs en lien.

Le premier constat est que les déséquilibres sont loin d'être généralisés, confirmant si c'était nécessaire que l'agglomération azuréenne n'a pas une géographie simple centre-périphérie-périurbain, mais que les pôles attractif pour le travail sont nombreux, que les échanges, au moins sur le littoral sont dans les deux sens et la plupart des déséquilibres assez relatifs. On note cependant qu'il y plus de Niçois qui travaillent dans le secteur cannois que l'inverse.

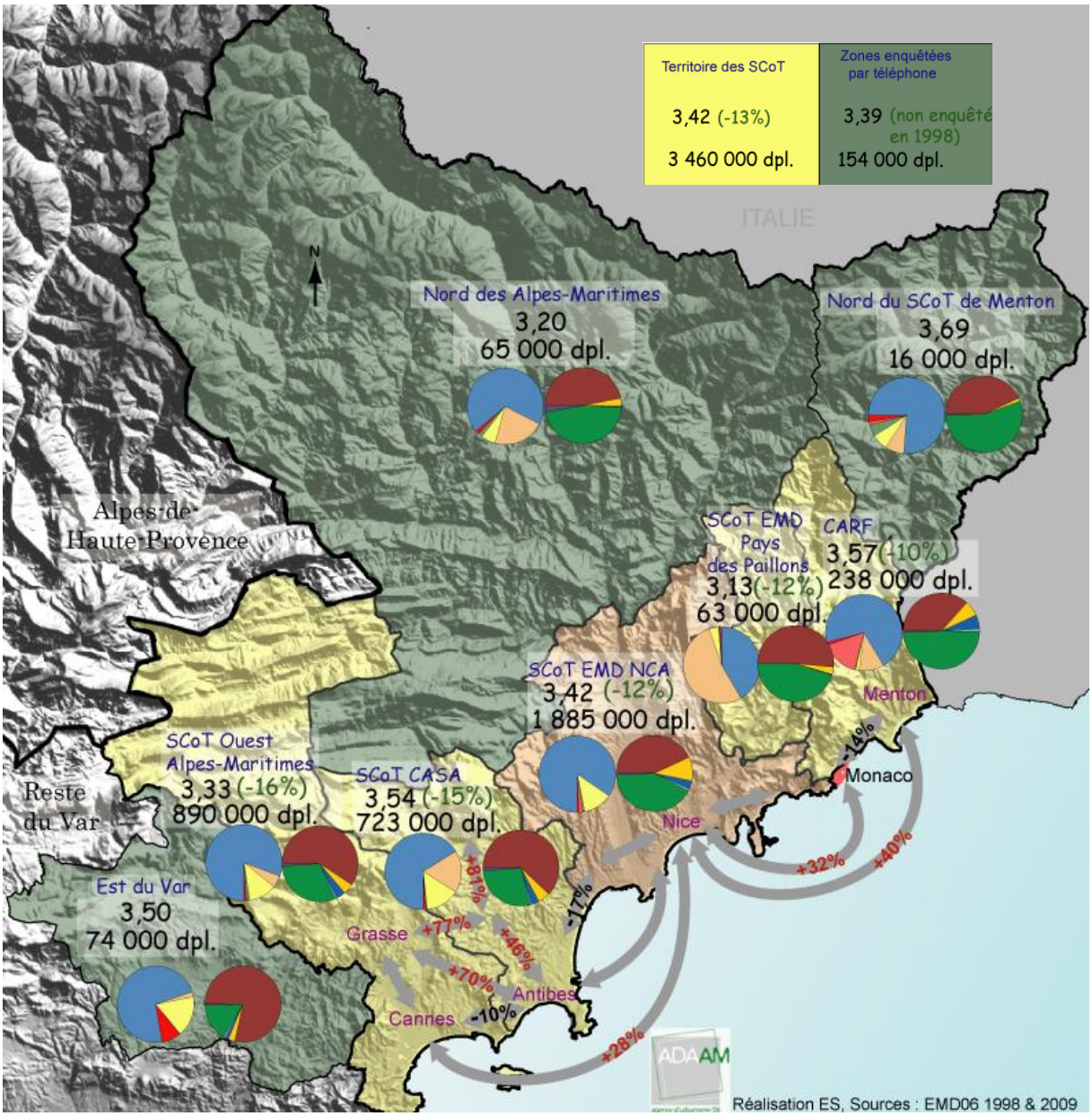
Il y a cependant de forts déséquilibres de secteurs de moyen pays vers Nice d'une part et vers Biot-Valbonne d'autre part. On trouverait vraisemblablement un déséquilibre des échanges avec Monaco, mais on ne peut pas l'affirmer puisque les monégasques n'ont pas été enquêtés. Mais le recensement monégasque montre bien une relation très déséquilibrée avec les Alpes-Maritimes.

Domiciliation des flux d'échanges pour les achats



Une démarche similaire a été tentée pour le motif achats, mais dans de nombreux cas un tel niveau de détail dans le découpage du territoire, des motifs, et des domiciliations aboutit une donnée brute trop faible, et donc un résultat non significatif.

XIX. CARTE DE SYNTHESE



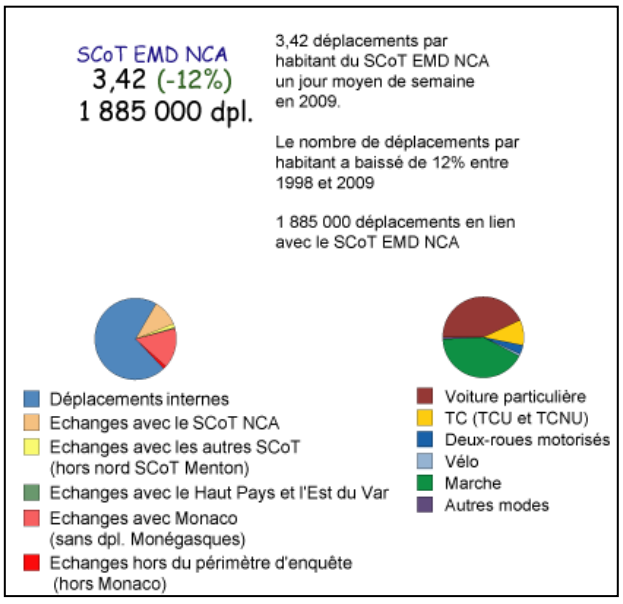


Table des matières détaillée globale

Sommaire général 2

PREAMBULE 3

La démarche partenariale de l'EGTD 4
L'enquête ménages déplacements 4
L'analyse générale de l'enquête ménages et le présent rapport 5
Des analyses novatrices: une relecture en distance et en temps des analyses de mobilité 5
Les autres travaux d'analyse de l'enquête ménages déplacements 6
L'aire d'enquête en 2009 6

LA MOBILITE DES HABITANTS 7

Fil de lecture 9
Table des matières détaillée 10
Les principaux enseignements 12
I. La mobilité générale des habitants 15
I.1. Définition : que mesure la mobilité ? 15
I.2. Combien de déplacements par personne et par jour ? 16
Une mobilité moyenne en baisse 16
et un peu plus faible dans le Nord des Alpes-Maritimes que dans le territoire des SCoT 16
Baisse confortée par une forte diminution de l'importance des hypermobiles 16
I.2.1. Comparaisons avec d'autres territoires 18
Une mobilité qui baisse ailleurs en France aussi 18
I.3. relecture des mobilités en temps et distance 19
Un budget-temps stable entre les deux enquêtes 20
Une légère diminution des distances parcourues par jour et par personne 20
I.3.1. Evolution de la portée des déplacements 21
Une légère augmentation des plus longs déplacements 21
Des portées très différentes entre Haut Pays et Bande Littorale 21
I.3.2. Evolution de la durée moyenne des déplacements, ... 22
Plus de longue durée et moins de courte durée, mais assez peu de très longs 22
Les habitants du Haut Pays consacrent plus de temps à de longs déplacements 23
I.4. Les modes de déplacements : comment se déplace-t-on ? 24
Un usage de la voiture particulière en nette baisse 24
La mobilité en transport collectif est la seule qui progresse, et le TC gagne en part modale 24
La marche toujours à un niveau très élevé 25
Un usage des modes proches entre le Haut Pays et le territoire des SCoT. 25
I.5. Les motifs : pourquoi se déplace-t-on ? 26
Des motifs de déplacements relativement stables dans le temps 26
Et une part équivalente pour le travail et les achats 26
Des modes utilisés différemment selon les motifs 28
Des transferts modaux vers les modes alternatifs à la voiture 28
I.6. Quand se déplace-t-on ? 29
Des pointes du matin et du soir très marquées 29
Des horaires de déplacement très contrastés selon les motifs 30
II. Les non-mobiles 33
Une légère augmentation de la part des personnes qui ne se sont pas déplacées 33
III. Mobilités selon les personnes 34
III.1. La mobilité par classe d'âge 34
La mobilité, repère du cycle de vie, avec des écarts entre génération qui se resserrent 34
Les adultes de moins de 50 ans restent les plus mobiles 35
La mobilité des personnes âgées diminue nettement moins que les autres 35

La proximité pour les jeunes et les personnes âgées, les longues distances aux âges actifs 36
Les jeunes adultes de déplacent plus sur de longues durées 38
La place de la voiture dans la mobilité diminue à tous les âges, sauf pour les plus âgés 40
III.2. Mobilité par statut d'occupation 41
L'activité professionnelle, déterminant fort de la mobilité 41
Les écarts de budget-temps se creusent entre actifs ou étudiants et les autres 42
Les actifs sont ceux qui se déplacent le plus sur de longues distances 43
L'occupation principale discrimine moins en durée qu'en portée de déplacement 45
En voiture, les actifs se déplacent un peu plus sur des temps longs à l'opposé des scolaires et étudiants 46
L'activité professionnelle très discriminante aussi dans l'usage des modes 47
Mais des transferts modaux nets de la voiture vers les TC, sauf pour les retraités 47
III.3. mobilité et niveau d'études atteint 48
Les plus diplômés restent les plus mobiles 48
Un usage de la voiture double entre les niveaux d'études extrêmes 49
Les déplacements de proximité diminuent avec le niveau d'études atteint 50
Mais le niveau d'études atteint discrimine peu la répartition des durées 51
III.4. Genre et mobilité 53
L'écart de mobilité entre femmes et hommes persiste, contrairement au plan national 53
Les femmes fonctionnent plus dans la proximité que les hommes 54
Les femmes font un peu plus que les hommes des déplacements de courte durée 55
Des évolutions similaires entre hommes et femmes dans l'usage des modes 56
IV. La mobilité des personnes selon les caractéristiques du ménage 57
IV.1. Mobilité individuelle et la motorisation du ménage 57
Une mobilité plus forte des personnes appartenant à des ménages motorisés 57
Mais un découplage confirmé entre usage et possession de l'automobile 57
IV.2. mobilité et type de logement 58
Une utilisation des modes toujours autant en lien avec son type d'habitat 58
IV.3. Mobilité et type d'urbanisation 59
Majoritairement à pied pour les habitants des centres-villes, par contre, en zone peu dense, 4 fois plus en voiture qu'à pied 59
V. Les motifs de déplacements selon les personnes 60
V.1. les motifs selon l'âge des personnes qui se déplacent 60
Trois grandes classes d'âge dessinent trois types de programmes d'activités quotidiennes 61
Pour le motif le plus contraint qu'est le travail, une personne accepte : 61
de passer plus de temps à se déplacer et, ... 61
de parcourir une distance plus importante que pour n'importe quel autre motif 61
V.2. Les motifs selon le statut d'occupation des personnes qui se déplacent 62
Des motifs très différents entre les actifs et les autres 62
Accompagnement et achats, motifs dominants pour ceux qui ne travaillent ni n'étudient 63
V.3. les motifs selon le niveau d'études atteint 64
Le niveau d'études différencie les motifs, mais il est moins clivant que sur la mobilité 64
Les 3 motifs contrains majoritaires uniquement chez les plus diplômés 65
V.4. Les motifs selon le genre des personnes qui se déplacent 66
Des motifs de déplacements entre hommes et femmes à peine moins différents en 10 ans 66

LES PRATIQUES MODALES DES HABITANTS 69
Fil de lecture 71
Table des matières détaillée 72
Les principaux enseignements 74
VI. la marche 76
VI.1. la mobilité a pied selon les personnes 76
La marche : mode le plus accessible et le plus homogène dans sa pratique 76
La marche plus pratiquée par les personnes pas ou peu actives 77
La marche à pied est un mode plutôt « féminin » mais les écarts de pratique se réduisent 77
VI.2. La mobilité a pied selon les motifs 78
La marche très utilisée pour les achats et peu pour le travail 78

VI.3. portée, durée et horaires des déplacements à pied ... 79
VII. Le Transport en Commun ... 80
Le transport en commun, le seul mode dont la mobilité progresse ... 80
VII.1. La mobilité en transport en commun selon les personnes ... 81
Les transports collectifs restent d'abord le mode des jeunes (moins de 25 ans) ... 81
Les actifs à temps partiels, deuxièmes utilisateurs des TC après les scolaires et étudiants ... 82
Les femmes continuent d'utiliser plus les TC que les hommes ... 82
VII.2. La mobilité en transport collectif selon les motifs ... 83
VII.3. Clientèle des transports collectifs ... 84
Plus d'un habitant sur quatre utilise désormais régulièrement un transport collectif ... 84
VII.3.1. Clientèle TCU *(transports en commun urbains)* ... 84
Un habitant sur trois utilise un TCU, bus ou tram, au moins chaque mois ... 84
VII.3.2. Clientèle TC non urbains ... 85
Un usage du car un peu moins rare, mais encore de grandes marges de progrès ... 85
VII.4. portée, durée et horaires des TC ... 86
Des pointes TC, sans surprise, aux horaires scolaires ... 86
VIII. Le vélo ... 87
Le vélo, une pratique toujours marginale ... 87
VIII.1. Mobilité en vélo selon les personnes ... 87
VIII.2. habitudes d'usage du vélo ... 88
IX. La mobilité en voiture particulière ... 89
IX.1. La mobilité en voiture selon les personnes ... 89
La voiture particulière, le mode privilégié des plus mobiles ... 89
Et en particulier le mode des actifs ... 89
La voiture est d'autant plus utilisée qu'on a poursuivi des études ... 90
La voiture particulière reste un mode plus masculin que féminin ... 90
IX.2. Mobilité en voiture particulière selon les motifs ... 91
IX.3. les habitudes d'usage de la voiture ... 92
IX.3.1. PASSAGER OU CONDUCTEUR ... 92
Une pratique toujours dominante, même si elle baisse, y compris pour les plus motorisés ... 92
IX.3.2. Clientèle VP conducteurs ... 93
IX.3.3. Clientèle VP PASSAGERS ... 93
IX.4. portée, durée et horaires de la voiture ... 94
Une distance moyenne comparable en VP et en TC ... 94
Des pointes importantes et marquées matin et soir, 5h de période de pointe par jour ... 94
X. Les deux-roues motorisés ... 95
Les deux-roues motorisés, une spécificité de la Côte d'Azur ... 95
X.1. Les deux-roues motorisés selon les personnes ... 95
Le deux-roues motorisé : en baisse chez les jeunes, en hausse chez les actifs ... 95
Les deux-tiers des utilisateurs du deux-roues motorisé sont des actifs ... 96
Baisse très forte de l'usage chez les personnes encore scolarisées ... 96
Les deux-roues motorisés, un mode toujours très masculin ... 97
X.2. Mobilité en deux-roues motorisé selon les motifs ... 97
X.3. habitudes d'usage des deux-roues motorisés ... 98
XI. Modes individuels motorisés et modes alternatifs à la voiture ... 99
Les modes motorisés individuels dominent chez les actifs ... 99
Par contre les modes alternatifs dominent chez les personnes en cours de scolarité ... 99
Les modes motorisés individuels d'autant plus utilisés qu'on a poursuivi ses études ... 100
Les femmes se rapprochent très nettement de l'équilibre entre modes motorisés et alternatifs ... 100
XII. Les exclusifs et les multimodaux ... 101
XII.1. Détermination des catégories ... 101
Moins d'exclusifs de la voiture et plus de multimodaux occasionnels ... 102
XII.2. mobilité selon les pratiques des modes ... 103
Les habitudes très discriminantes pour les mobilités par modes ... 103
XII.3. caractéristiques des personnes selon leurs pratiques ... 104
XII.3.1. Multimodalité et classe d'âge ... 104
Les multimodaux se trouvent surtout parmi les jeunes et les personnes âgées ... 104

Les multimodaux occasionnels, sensibles à l'offre, augmentent dans toutes les classes d'âges 105
XII.3.2. Multimodalité et niveau d'études atteint 106
L'usage exclusif de la voiture augmente très nettement avec le niveau d'études atteint... 106
...mais a fortement diminué, même chez les plus inconditionnels 107
XII.3.3. Multimodalité et occupation principale 108
XII.4. L'intermodalité 109
Une pratique qui reste très faible : 4% des habitants, et moins de 2% des déplacements 109
L'intermodalité est pour moitié une pratique entre transports collectifs 109
Un déplacement en transport collectif sur cinq utilise une correspondance 109

LA TERRITORIALISATION DES MOBILITES ET DES PRATIQUES DES HABITANTS 111
Fil de lecture 113
Table des matières détaillée 114
Les principaux enseignements 116
Avertissement 118
XIII. la mobilité des habitants des SCoT 120
La mobilité par habitant baisse quelque soit leur SCoT de résidence 120
XIII.1. Habitants de Nice Côte d'Azur 121
Une mobilité globale dans la moyenne, équilibrée entre voiture et modes alternatifs 121
Un transfert modal visible de la voiture vers le transport collectif 121
Un nombre de déplacements qui baisse plus fortement qu'ailleurs 122
Les habitants du SCoT NCA se déplacent quasi exclusivement en interne de leur SCoT 123
Un usage plutôt fréquent des TC, et moins qu'ailleurs de la voiture 124
Des motifs de déplacements similaires à la moyenne sur le territoire des SCoT 125
La voiture est le mode principal pour travail et accompagnement mais les modes alternatifs sont plus utilisés pour études et achats 125
XIII.2. habitants du SCoT Ouest 126
Une baisse marquée de la mobilité globale 126
Une mobilité en voiture encore majoritaire, malgré une diminution très importante 126
Un nombre de déplacements qui baisse comme dans l'ensemble du territoire des SCoT 127
Les habitants du SCoT Ouest se déplacent surtout en interne à leur SCoT 127
Des habitants très fortement automobilistes 128
Un peu plus de déplacements pour les achats qu'en moyenne sur le territoire des SCoT 129
Un poids majoritaire de la voiture pour tous les motifs sauf pour les études où la marche et les TC sont fortement pratiqués 129
XIII.3. habitants du SCoT de Sophia-Antipolis 130
Une baisse très forte de la mobilité 130
Une mobilité en voiture encore dominante, assurant 2 déplacements sur 3 130
Un nombre de déplacements globalement stable 131
Des déplacements notables vers les SCoT voisins, malgré une forte part en interne 131
Habiter la CASA signifie utiliser très régulièrement la voiture 132
Les usagers réguliers du transport collectif sont peu nombreux parmi les habitants de la CASA 132
Un peu plus de déplacements pour le travail et l'accompagnement qu'en moyenne sur le territoire des SCoT 133
Un poids majoritaire de la voiture pour tous les motifs, et un fort usage des TC pour les études 133
XIII.4. habitants de la CARF 134
Des habitants qui marchent de plus en plus 134
Un nombre de déplacements plutôt stable 135
Un fonctionnement interne réel, mais de très forts liens avec Monaco 135
Un usage régulier mais moins fréquent de la voiture 136
Pour autant un usage pas très fréquent des transports collectifs 136
Moins de déplacements pour les achats qu'en moyenne sur le territoire des SCoT 137
Un poids important de la marche pour tous les motifs 137
XIII.5. habitant du SCoT du Pays des Paillons 138
Une mobilité toujours un peu plus faible 138
Une part modale de la voiture importante, bien qu'en nette baisse 138
Une évolution non significative des déplacements, malgré une hausse forte de la population 138

Les habitants du Pays des Paillons se déplacent autant en interne qu'en échange avec NCA 139
Un usage très habituel de la voiture 140
Mais plus d'un habitant sur cinq utilise régulièrement les TC 140
Plus de déplacements pour le travail, moins pour les achats qu'en moyenne sur le territoire des SCoT 141
Un poids dominant de la voiture sauf pour les études pour lesquelles c'est la marche ou les TC 141
XIV. Cartographie des mobilités 142
Une mobilité plus importante en territoire plus urbain 143
L'Ouest du département et le Moyen Pays les plus automobilistes 144
Les modes alternatifs, très utilisés en ville et dans le Haut Pays 145

LES DEPLACEMENTS VUS PAR LES TERRITOIRES 147
Avertissement 148
Fil de lecture 149
Table des matières détaillée 150
Les principaux enseignements 154
XV. Importance des déplacements de l'aire d'enquête 156
XV.1. Volumes des déplacements enquêtés 156
XV.1.1. ensemble de l'aire d'enquête 156
3 400 000 déplacements réalisés par les habitants de 11 ans et plus 156
Les déplacements des habitants des territoires nouvellement enquêtés pèsent peu 156
Les échanges entre ces nouveaux territoires et ceux des SCoT pèsent assez peu au global 157
Un département toujours très autocentré 158
Mais un poids notable des échanges avec l'extérieur pour les nouveaux territoires 158
Le volume des déplacements vers l'extérieur n'a quasiment pas changé 159
Monaco représente désormais les deux tiers des échanges « extérieurs » 160
XV.2. déplacements 2009 en nombre/distance/temps 161
Les distances à parcourir pénalisent les échanges des territoires enquêtés par téléphone 162
Portées des déplacements : dans le Haut Pays, très courtes ou très longues, ... 163
dans la bande littorale, plus distribuées entre les portées petites, moyennes et grandes. 163
XV.3. Evolution globale des déplacements 164
Une très légère baisse des déplacements réalisés par les azuréens 164
Nettement plus de temps passé à se déplacer pour à peine plus de distances parcourues 164
L'augmentation des distances parcourues due à plus de déplacements de longue portée 165
Rappel : une augmentation des déplacements à plus longue portée 166
Déplacements de moins de 3km : moins en voiture et à pied, et plus en TC 167
Une augmentation plus marquée des déplacements de longue durée 168
Plus de déplacements de longue durée quelque soit le mode, ... 169
XV.4. Les déplacements vus par chacun des Scot 170
Un poids des déplacements fortement corrélé au poids de population de chaque SCoT 170
Des évolutions différenciées des distances parcourues en lien avec chacun des SCoT 172
Des temps cumulés de déplacements qui augmentent 173
XV.5. Parts modales des déplacements et évolution 174
Rappels 174
Des parts modales très contrastées entre déplacements internes et d'échange entre SCoT 176
XV.6. Motifs des déplacements 178
Le travail motive beaucoup plus les déplacements d'échanges que l'interne 178
A l'inverse pour les achats l'interne est nettement plus important. 178
XVI. Les flux entre grands territoires 179
XVI.1. Poids des déplacements internes et d'échanges 179
Forte autonomie de fonctionnement du territoire des SCoT littoraux, comme du Haut Pays 179
Des liens de type bassin versant entre la zone téléphonique et la bande littorale 181
XVI.2. Poids internes/échanges et flux entre SCoT 183
XVI.2.1. Flux 2009 et évolutions en nombre de déplacements 183
Pour les 4 SCoT littoraux, poids majeur des déplacements internes NCA central dans les échanges et CASA en très fort lien avec ses voisins 183
Des évolutions inverses entre échanges et internes aux SCoT 184

XVI.2.2. répartition par portée des déplacements internes et d'échanges 186
Peu d'effets de bord du découpage en SCoT 186
En interne aux SCoT, la proximité constatée n'empêche pas des trafics notables dus aux trajets longs 187
L'essentiel des distances parcourues en échanges dues à des déplacements > 10km 188
XVI.3. Evolution des parts modales des déplacements vus par les SCoT 189
XVI.3.1. Parts modales des déplacements internes 189
La marche à pied toujours très fortement présente en interne 189
La part modale des TC progresse en interne aux SCoT 190
La part modale de la voiture baisse nettement en interne aux SCoT, sauf dans la CASA 190
XVI.3.2. Parts modales des déplacements d'échange 191
Des déplacements d'échange surtout en voiture, mais aussi en transport collectif 191
Des évolutions de parts modales différentes entre est et ouest du département 192
XVI.3.3. Répartition modale des distances parcourues, internes et échanges 193
Seule l'importance de la marche différencie les parts modales en nombre et en distances 193
L'essentiel des distances parcourues en échange entre SCoT le sont en voiture 194
Une quasi-stabilité des distances parcourues en voiture, donc du trafic global 194
XVI.4. Flux par modes et évolutions 195
Des flux différemment répartis selon les modes de déplacements 195
XVI.4.1. Flux 2009 en voiture 195
NCA polarise les flux d'échanges automobiles 195
XVI.4.2. Evolution 1998 / 2009 des flux voiture 196
XVI.4.3. Flux 2009 en transport collectif 197
XVI.4.4. Evolution 1998 2009 des flux TC 200
XVI.4.5. Flux piétons 2009 201
XVI.5. Les motifs des déplacements vus par chaque SCoT 202
XVI.5.1. La répartition des motifs de déplacements 202
De grandes similitudes dans les motifs des déplacements internes aux SCoT 203
Le travail, premier motif pour se déplacer d'un SCoT à l'autre 204
XVI.5.2. Le motif travail 205
Le travail plus important dans les échanges du SCoT Ouest, mais en volume NCA domine 205
XVI.5.3. le motif achats 207
Plus d'achats dans les déplacements internes à l'Ouest. 207
XVI.5.4. Le motif accompagnement 209
L'accompagnement plus pratiqué en interne qu'en échange 209
XVI.5.5. L'utilisation des modes pour les motifs travail et achats 211
On utilise plus la voiture qu'on ne marche pour le travail 211
Un usage du deux-roues motorisé aussi pour le travail 212
Pour ses achats, on marche plus, mais l'essentiel des distances est parcouru en voiture 213
et des parts modales très différentes selon les territoires 213
XVII. Les fonctionnements internes aux territoires 214
XVII.1. Le SCoT de Nice-Côte-d'Azur 214
XVII.1.1. Le découpage du SCoT pour l'analyse de son fonctionnement 214
XVII.1.2. Déplacements internes et d'échanges vus par les secteurs de NCA 215
La ville de Nice, centrale dans le fonctionnement du SCoT 215
XVII.1.3. Les flux en lien avec les secteurs de NCA 217
Des flux entre secteurs de NCA polarisés par Nice 217
Peu d'évolution des liens internes à NCA 218
Effets de bord sur le littoral 220
Une séparation entre l'Est et l'Ouest de Nice dans le fonctionnement littoral 221
XVII.1.4. Les parts modales des secteurs de NCA 222
Des parts modales très différentes selon les secteurs de NCA 222
Evolution contrastées des parts modales internes entre littoral et moyen-pays 223
Un « effet tram » visible à Nice 224
XVII.1.5. Les motifs des déplacements 225
XVII.1.5.a. La répartition des motifs vus par NCA 225
Dans NCA, de légères différences de motifs entre Littoral et Moyen Pays 225
XVII.1.5.b. Le travail sur NCA 226
Le travail beaucoup plus présent dans les échanges qu'en interne 226

Les déplacements de travail internes à Nice sont essentiellement le fait des Niçois. 227
Dans tous les secteurs, l'usage de la voiture domine les échanges de travail 228
Malgré son importance, l'usage de la voiture pour le travail diminue presque partout 228
XVII.1.5.c. Les achats vus par NCA 229
Nice et la rive droite du Var attirent pour les achats 229
XVII.1.5.d. L'accompagnement sur NCA 230
Une pratique plus présente dans le Moyen-Pays 230
Prédominance de la voiture dans les déplacements internes pour l'accompagnement 230
XVII.2. Le Pays des Paillons 231
Un SCoT dépendant de celui de Nice Côte d'Azur du point de vue des déplacements 231
Des flux du Pays des Paillons fortement en lien avec la ville de Nice 232
Part modale élevée de la marche pour l'interne, et forte des TC pour les échanges 234
Un report modal fort de la voiture vers la marche 234
La plus grande prégnance des motifs contraints 234
XVII.3. Le SCoT Ouest Alpes-Maritimes 235
XVII.3.1. Les découpages d'étude du fonctionnement interne au SCoT 235
Le découpage en EPCI 235
Le découpage utilisé dans le diagnostic du SCoT Ouest 236
Mougins, entre littoral et Moyen Pays 237
XVII.3.2. Déplacements internes et d'échange vus par les secteurs du SCoT Ouest 238
Fonctionnement en EPCI 238
Fonctionnement en secteurs de SCoT 240
XVII.3.3. Les flux et leurs évolutions en lien avec les secteurs du SCoT Ouest 241
Les plus forts liens : entre littoral et Moyen pays du SCoT Ouest, loin devant les échanges 241
Mais les fortes augmentations : entre Moyen Pays du SCoT Ouest et CASA 242
XVII.3.4. Les parts modales des déplacements des secteurs du SCoT Ouest 243
Le rapport marche / voiture en interne distingue le littoral du Moyen-Pays 243
Près de 9 déplacements d'échanges sur 10 en mode individuel motorisé 244
Evolution contrastée des parts modales internes entre littoral et moyen-pays 244
Parts modales des AOTU 245
XVII.3.5. les motifs de déplacements vus par le SCoT ouest 246
XVII.3.5.a. La répartition des motifs du SCoT Ouest 246
Des motifs de se déplacer peu différents d'un EPCI à l'autre 246
XVII.3.5.b. les déplacements de travail vus par le SCoT Ouest 247
Une place similaire pour des volumes très différents des déplacements de travail 247
Les déplacements de travail du bassin cannois essentiellement dus à ses habitants 248
Un relatif équilibre des échanges de travail vus par Pôle Azur Provence 248
XVII.3.5.c. Le motif accompagnement sur le SCoT Ouest 249
L'accompagnement, un poids notable dans les déplacements internes 249
Le Bassin Cannois attire un peu plus d'accompagnants qu'il n'en émet 249
On accompagne en voiture : toujours pour les échanges, et le plus souvent en interne 250
XVII.3.5.d. Le motif achats vu par le SCoT Ouest 251
Les déplacements d'achats du Bassin cannois dominent en volume 251
et ils sont réalisés par les habitants 251
Le bassin cannois assez attractif au plan commercial 252
Les modes alternatifs bien présents pour les déplacements internes d'achats 253
XVII.3.5.e. Le motif études vu par le SCoT Ouest 254
Une part plus importante du motif études dans le Moyen-Pays 254
Les modes alternatifs très utilisés pour les études 254
XVII.4. Le SCoT de Sophia-Antipolis 255
XVII.4.1. Le découpage du SCoT pour l'analyse de son fonctionnement 255
XVII.4.2. Déplacements internes et d'échange sur les secteurs de la CASA 256
Des liens forts avec les SCoT voisins 256
XVII.4.3. Les flux en lien avec les secteurs de la CASA 257
La photo 2009 : des flux est-ouest, Valbonne-Biot un « aspirateur » à déplacements 257
Forte augmentation de la plupart des flux liés à la CASA 259

Augmentation corrélée à l'accroissement de la part des actifs 259
Diminution des flux entre les zones littorales 259
La voiture très fortement utilisée, aussi en interne aux secteurs de la CASA 260
Une part modale des TC plus forte en échange qu'en interne 261
Différences d'évolution des parts modales selon les secteurs de la CASA 261
XVII.4.4. Les motifs de déplacements vus par la CASA 262
XVII.4.4.a. La répartition des motifs vue par la CASA 262
Des motifs de déplacements différents selon les secteurs du SCoT 262
Les déplacements vus par Sophia Antipolis très fortement liés au travail 262
XVII.4.4.b. les déplacements de travail vus par la CASA 263
Le travail plus important dans les échanges qu'en interne aux secteurs 263
Près de la moitié des déplacements d'échanges vus par Biot Valbonne bien dus au travail 263
La voiture domine les déplacements de travail dans tout le SCoT, même en interne 265
XVII.4.4.c. Les déplacements d'achats vus par la CASA 266
Les déplacements d'achats prépondérants sur le littoral 266
Les achats surtout en voiture, même sur le littoral 266
XVII.4.4.d. Le motif études vu par la CASA 267
Une part plus importante du motif études dans le Moyen-Pays 267
Les modes alternatifs à la voiture très utilisés pour les études 267
XVII.5. Le SCoT de Menton et de la Riviera 268
XVII.5.1. Le découpage dû au deux types d'enquête 268
La CARF échange plus avec Monaco et NCA qu'avec le secteur Nord de son propre SCoT 268
XVII.5.2. La CARF 269
La CARF, un fonctionnement propre, et des liens externes très forts avec Monaco 269
Les modes alternatifs plus utilisés que les modes motorisés individuels 269
Les transports collectifs très utilisés pour les échanges de la CARF avec ses voisins 270
En 10 ans pour la CARF, une évolution très favorable aux modes alternatifs à la voiture 270
XVII.6. Les secteurs des territoires nouvellement enquêtés 271
XVII.6.1. Les parts modales 272
La marche très fortement utilisée en interne au Haut Pays 272
XVII.6.2. La répartition par motif 273
Motifs : travail et achats, une place similaire aux territoires de SCoT, mais moins d'études 273
L'accompagnement est un motif deux fois plus élevé dans l'Est du Var. 273
XVIII. La géographie générale des flux 274
XVIII.1. les flux tous motifs, en tous modes et en voiture 274
Les flux importants : toujours entre voisins et avec les villes 274
Nice, une place centrale indiscutable 275
Des évolutions très contrastées entre l'est et l'ouest du département 276
XVIII.2. Orientation des flux 279
Les déplacements entre deux secteurs sont essentiellement dus aux habitants de l'un des 2 secteurs 279
Des échanges assez équilibrés entre secteurs avec ville ; les autres échanges fort déséquilibrés 280
Domiciliation des flux d'échanges pour le travail 281
Domiciliation des flux d'échanges pour les achats 282
XIX. Carte de synthèse 283
Table des matières détaillée globale 284

les partenaires signataires de la convention :

- l'État (Préfecture et Direction Départementale des territoires et de la mer)
- le Conseil régional Provence Alpes Côte d'Azur
- le Conseil général des Alpes-Maritimes
- la Communauté Urbaine Nice Côte d'Azur
- la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis
- le Syndicat Mixte des Transports SILLAGES
- le Syndicat Intercommunal des Transports Publics de Cannes - le Cannet - Mandelieu la Napoule :
- la Communauté d'Agglomération de la Riviera Française

les partenaires associés :

- LA CCI Nice Côte d'Azur (Chambre de Commerce et d'Industrie)
- ADAAM (Agence de Déplacements et d'Aménagement des Alpes-Maritimes)
- SYMITAM (Syndicat Mixte de Transport des Alpes-Maritimes)
- le CRT (Comité Régional du Tourisme) Riviera Côte d'Azur
- la CAPAP (Communauté d'Agglomération Pôle Azur Provence)

Le rapport d'analyses est accessible à partir du site du Conseil général :

www.cg06.fr

Maître d'ouvrage : CG06

CONSEIL GÉNÉRAL ALPES-MARITIMES

Réalisation ADAAM

ADAAM agence d'urbanisme 06

Enquête Ménages Déplacements

des Alpes-Maritimes

2009

Annexe

au rapport d'analyses générales

Juin 2011

Sommaire de l'annexe

Sommaire de l'annexe 2

Le territoire enquêté en 2009 5

I. Le territoire général des enquêtes ménages 2008-2009 6

II. Les découpages pour fabriquer l'enquête 7

II.1. La méthodologie de découpage 7
II.2. Les découpages du territoire enquêté 8

III. Les regroupements d'exploitation standard 19

III.1. Les regroupements par AOTU, et niveau de desserte TC 19
III.2. Les regroupements par SCoT et typologie d'urbanisation 21
III.3. Les regroupements par bassin de déplacement 23
III.4. Les regroupements de l'enquête téléphonique 24

IV. Les regroupements pour l'analyse générale 25

IV.1. Les secteurs de Nice Côte d'Azur 25
IV.2. Les secteurs de la CASA 26
IV.3. Les secteurs du SCoT Ouest 27

IV.3.1. Le découpage basé sur les EPCI 27
IV.3.2. Le découpage basé sur les secteurs de SCoT 27

La population reconstituée par l'enquête 28

V. Rappel méthodologique 29

VI. Nombre d'habitants 30

VI.1. Population des SCoT et de leurs secteurs 30
VI.2. Population des territoires enquêtés par téléphone 31
VI.3. Population des AOTU 32

VII. les caractéristiques des ménages enquêtés 33

VII.1. une taille des ménages assez homogène 33
VII.2. Le type de logement des ménages enquêtés 34
VII.3. La motorisation des ménages enquêtés 35

VII.3.1. Ensemble du territoire 35
VII.3.2. Selon les SCoT 36
VII.3.3. Selon la typologie du territoire 37

VIII. LES CARACTERISTIQUES DE LA POPULATION ENQUETEE 38

VIII.1. La population enquêtée par classes d'âge 38
VIII.2. La possession du permis de conduire 40
VIII.3. La population selon le niveau d'études 41
VIII.4. Le statut d'occupation de la population 43
VIII.5. Les catégories socioprofessionnelles de la population enquêtée 45
VIII.6. La population selon son quartier d'habitation 46

IX. Les actifs et leur lieu de travail habituel 47

IX.1. Où travaillent les habitants de NCA ? 47
IX.2. Où travaillent les habitants du SCoT Ouest ? 48
IX.3. Les actifs de la CASA 49
IX.4. Carte de synthèse des populations et actifs par secteur de SCoT 50

Méthodologie 51

IX.5. Le volume de la population et le redressement de 1998 52

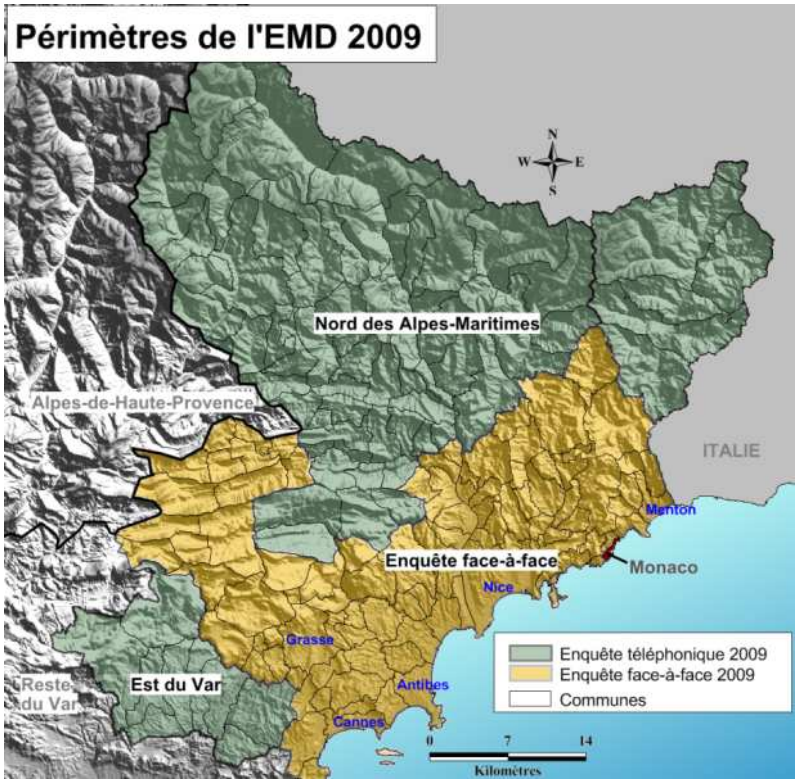
IX.5.1. Le redressement, définition et résultats 52
IX.5.2. la structure de la population 54

Le territoire

enquêté en 2009

I. LE TERRITOIRE GÉNÉRAL DES ENQUÊTES MÉNAGES 2008-2009

L'enquête a porté sur l'ensemble des Alpes Maritimes et une partie de l'Est du Var. L'Etat de Monaco n'a pas été enquêté dans le cadre de l'EGTD. Une enquête spécifique a, par contre, été conduite par la principauté, dont il pourra à terme être intéressant de rapprocher les résultats.



La moitié sud des Alpes-Maritimes, comprenant la bande littorale et l'essentiel du moyen pays a été enquêtée par la méthode standard classique CERTU, en « face-à-face », c'est-à-dire par un enquêteur qui s'est déplacé au domicile des personnes enquêtées, méthode similaire à celle conduite en 1998.

La moitié nord des Alpes-Maritimes, essentiellement le Haut Pays, et l'est du Var ont été enquêtés par la méthode CERTU adaptée aux villes moyennes. Les trois principales différences sont :

- ✓ une réalisation par téléphone ;
- ✓ une enquête limitée à une ou deux personnes de 11 ans et plus par ménage (selon le nombre de personnes du ménage), tirées au sort ;
- ✓ une enquête limitée aux questions du standard, sans questionnaires complémentaires.

II. LES DÉCOUPAGES POUR FABRIQUER L'ENQUÊTE

II.1. LA MÉTHODOLOGIE DE DÉCOUPAGE

Les secteurs de tirage sont des secteurs géographiques de l'aire d'enquête, dont ils constituent une partition, et dans lesquels sont tirées aléatoirement des adresses de logements, issues du fichier des abonnés au téléphone fixe.

Les secteurs sont découpés selon des critères de taille de population et d'homogénéité par rapport aux réseaux de transport. Depuis la mise en place du nouveau recensement Insee, ils doivent être compatibles avec le découpage Iris-2000 de l'Insee, afin de pouvoir effectuer à la fois un redressement correct, et des rapprochements avec le recensement général de la population.

Les découpages des EMD antérieures aux années 2000 étaient basés sur l'îlot Insee. C'est le cas de l'EMD 1998. Par conséquent, certains secteurs de l'enquête 1998 ont dû être modifiés dans l'enquête 2009 face-à-face pour être compatibles avec l'Iris-2000. Ces modifications de tracé ont été effectuées par le CETE Méditerranée, en accord avec les partenaires de l'EMD 2009 des Alpes-Maritimes.

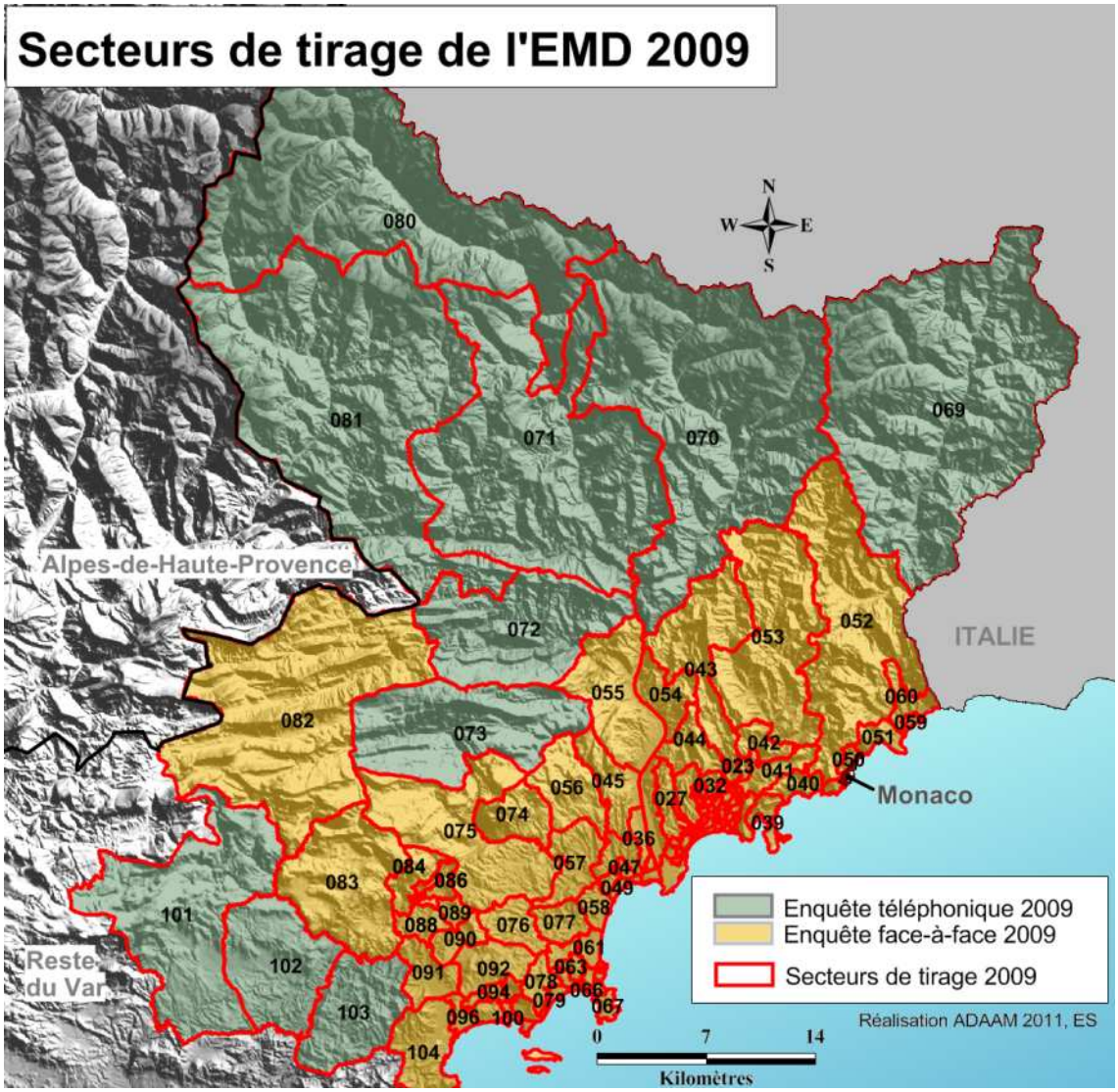
Les règles de découpage des secteurs dans les territoires nouvellement enquêtés, principalement ceux enquêtés par téléphone, sont les mêmes : critères de taille de population, d'homogénéité par rapport aux réseaux de transport, et de compatibilité avec l'iris-2000.

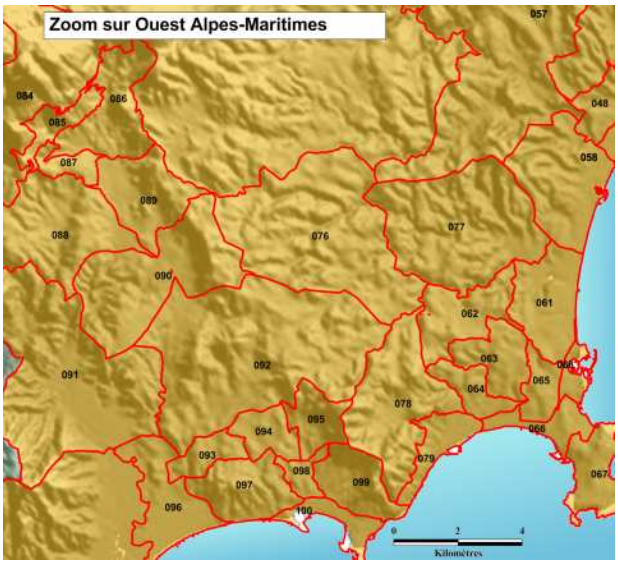
Les zones fines sont un découpage plus fin des secteurs de tirage, elles en constituent une partition. Elles permettent de décrire plus précisément les déplacements, c'est-à-dire d'où viennent et où vont les personnes enquêtées. Ces zones fines permettent également un repérage des lieux de résidence.

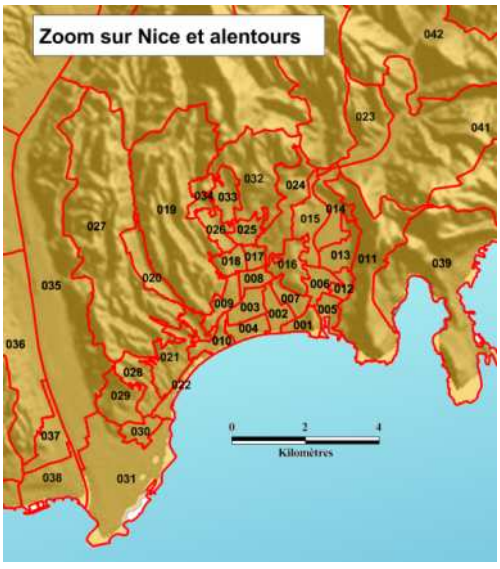
Les générateurs sont des lieux non résidentiels, a priori attractifs (centre commercial, équipements administratifs,…), définis lors de la fabrication de l'enquête, et considérés dans la codification de l'enquête comme des zones fines.

Zones fines et générateurs servent essentiellement au repérage géographique des déplacements enquêtés.

II.2. LES DÉCOUPAGES DU TERRITOIRE ENQUÊTÉ







Le territoire a été découpé en 104 secteurs de tirage :

- ✓ 94 pour la partie enquêtée en face à face,
- ✓ 10 pour celle enquêtée au téléphone.

Et pour la partie située dans les Alpes-Maritimes : 101 secteurs dont

- ✓ 94 en face à face et
- ✓ 7 au téléphone.

Ces secteurs de tirage regroupent une ou plusieurs communes, les seules exceptions concernent les communes les plus peuplées.

Secteurs et communes de la partie située dans les Alpes-Maritimes

Commune	Nombre de secteurs	Liste des secteurs
AIGLUN	1	082
AMIRAT	1	082
ANDON	1	082
ANTIBES	8	061;062;063;064;065;066;067;068
ASCROS	1	081
ASPREMONT	1	044
AURIBEAU-SUR-SIAGNE	1	091
AUVARE	1	081
BAIROLS	1	071
BEAULIEU-SUR-MER	1	039
BEAUSOLEIL	1	050
BELVEDERE	1	070
BENDEJUN	1	053
BERRE-LES-ALPES	1	053
BEUIL	1	081
BEZAUDUN-LES-ALPES	1	073
BIOT	1	077
BLAUSASC	1	053
BONSON	1	055
BOUYON	1	055
BREIL-SUR-ROYA	1	069
BRIANCONNET	1	082
CABRIS	1	083
CAGNES-SUR-MER	4	046;047;048;049
CAILLE	1	082
CANNES	5	096;097;098;099;100
CANTARON	1	042

CAP-D'AIL	1	040
CARROS	1	055
CASTAGNIERS	1	054
CASTELLAR	1	052
CASTILLON	1	052
CAUSSOLS	1	075
CHATEAUNEUF-D'ENTRAUNES	1	081
CHATEAUNEUF-GRASSE	1	075
CHATEAUNEUF-VILLEVIEILLE	1	053
CIPIERES	1	073
CLANS	1	071
COARAZE	1	043
COLLONGUES	1	082
COLOMARS	1	044
CONSEGUDES	1	072
CONTES	1	053
COURMES	1	075
COURSEGOULES	1	073
CUEBRIS	1	072
DALUIS	1	081
DRAP	1	042
DURANUS	1	043
ENTRAUNES	1	080
ESCRAGNOLLES	1	082
EZE	1	040
FALICON	1	044
FONTAN	1	069
GARS	1	082
GATTIERES	1	055
GILETTE	1	055
GORBIO	1	052
GOURDON	1	075
GRASSE	6	084;085;086;087;088;089
GREOLIERES	1	073
GUILLAUMES	1	081
ILONSE	1	071
ISOLA	1	080
LA BOLLENE-VESUBIE	1	070
LA BRIGUE	1	069
LA COLLE-SUR-LOUP	1	057
LA CROIX-SUR-ROUDOULE	1	081
LA GAUDE	1	045
LA PENNE	1	081
LA ROQUETTE-SUR-SIAGNE	1	091
LA ROQUETTE-SUR-VAR	1	054
LA TOUR	1	071

LA TRINITE	1	041
LA TURBIE	1	052
LANTOSQUE	1	070
LE BAR-SUR-LOUP	1	075
LE BROC	1	055
LE CANNET	3	093;094;095
LE MAS	1	082
LE ROURET	1	075
LE TIGNET	1	083
LES FERRES	1	072
LES MUJOULS	1	082
L'ESCARENE	1	053
LEVENS	1	043
LIEUCHE	1	071
LUCERAM	1	053
MALAUSSENE	1	071
MANDELIEU-LA-NAPOULE	1	104
MARIE	1	071
MASSOINS	1	071
MENTON	2	060;059
MOUANS-SARTOUX	1	090
MOUGINS	1	092
MOULINET	1	052
NICE	35	001;002;003;004;005;006;007;008;009;010;011;012;013;014;015;016;017;018;019;020;021;022;023;024;025;026;027;028;029;030;031;032;033;034;035
OPIO	1	075
PEGOMAS	1	091
PEILLE	1	052
PEILLON	1	053
PEONE	1	081
PEYMEINADE	1	083
PIERLAS	1	071
PIERREFEU	1	072
PUGET-ROSTANG	1	081
PUGET-THENIERS	1	081
REVEST-LES-ROCHES	1	072
RIGAUD	1	071
RIMPLAS	1	071
ROQUEBILLIERE	1	070
ROQUEBRUNE-CAP-MARTIN	1	051
ROQUEFORT-LES-PINS	1	075
ROQUESTERON	1	072
ROQUESTERON-GRASSE	1	072
ROUBION	1	071
ROURE	1	071

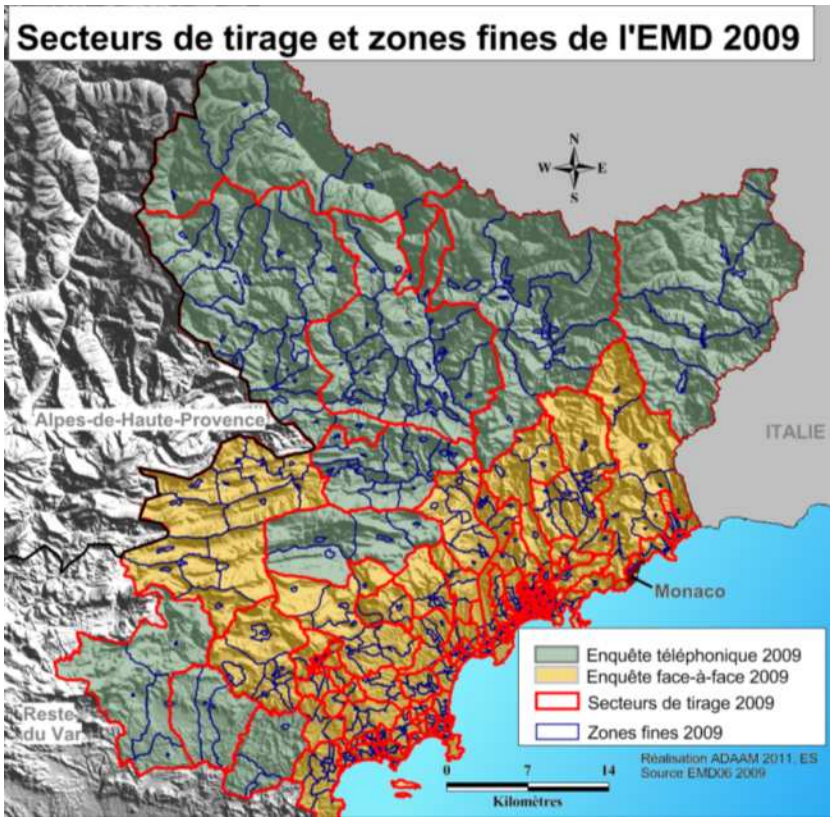
SAINT-ANDRE-DE-LA-ROCHE	1	043
SAINT-ANTONIN	1	072
SAINT-AUBAN	1	082
SAINT-BLAISE	1	054
SAINT-CEZAIRE-SUR-SIAGNE	1	083
SAINT-DALMAS-LE-SELVAGE	1	080
SAINTE-AGNES	1	052
SAINT-ETIENNE-DE-TINEE	1	080
SAINT-JEAN-CAP-FERRAT	1	039
SAINT-JEANNET	1	045
SAINT-LAURENT-DU-VAR	3	036;037;038
SAINT-LEGER	1	081
SAINT-MARTIN-D'ENTRAUNES	1	081
SAINT-MARTIN-DU-VAR	1	054
SAINT-MARTIN-VESUBIE	1	070
SAINT-PAUL	1	057
SAINT-SAUVEUR-SUR-TINEE	1	080
SAINT-VALLIER-DE-THIEY	1	083
SALLAGRIFFON	1	082
SAORGE	1	069
SAUZE	1	081
SERANON	1	082
SIGALE	1	072
SOSPEL	1	052
SPERACEDES	1	083
TENDE	1	069
THEOULE-SUR-MER	1	104
THIERY	1	071
TOUDON	1	072
TOUET-DE-L'ESCARENE	1	053
TOUET-SUR-VAR	1	071
TOURETTE-DU-CHATEAU	1	072
TOURNEFORT	1	071
TOURRETTE-LEVENS	1	043
TOURRETTES-SUR-LOUP	1	074
UTELLE	1	070
VALBONNE	1	076
VALDEBLORE	1	070
VALDEROURE	1	082
VALLAURIS	2	078;079

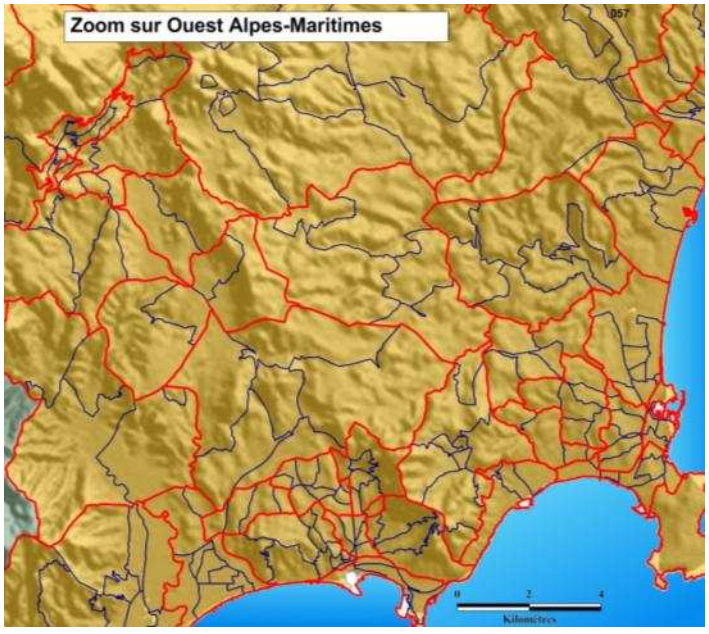
VENANSON	1	070
VENCE	1	056
VILLARS-SUR-VAR	1	071
VILLEFRANCHE-SUR-MER	1	039
VILLENEUVE-D'ENTRAUNES	1	081
VILLENEUVE-LOUBET	2	057;058

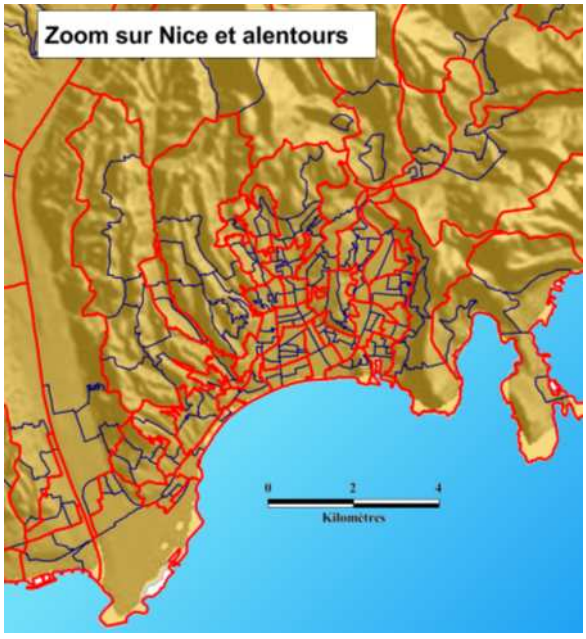
Secteurs et communes de la partie enquêtée dans le Var

Commune	Nombre de secteurs	Liste des secteurs
CALLIAN	1	102
FAYENCE	1	101
LES ADRETS-DE-L'ESTEREL	1	103
MONS	1	101
MONTAUROUX	1	102
SAINT-PAUL-EN-FORET	1	101
SEILLANS	1	101
TANNERON	1	103
TOURRETTES	1	102

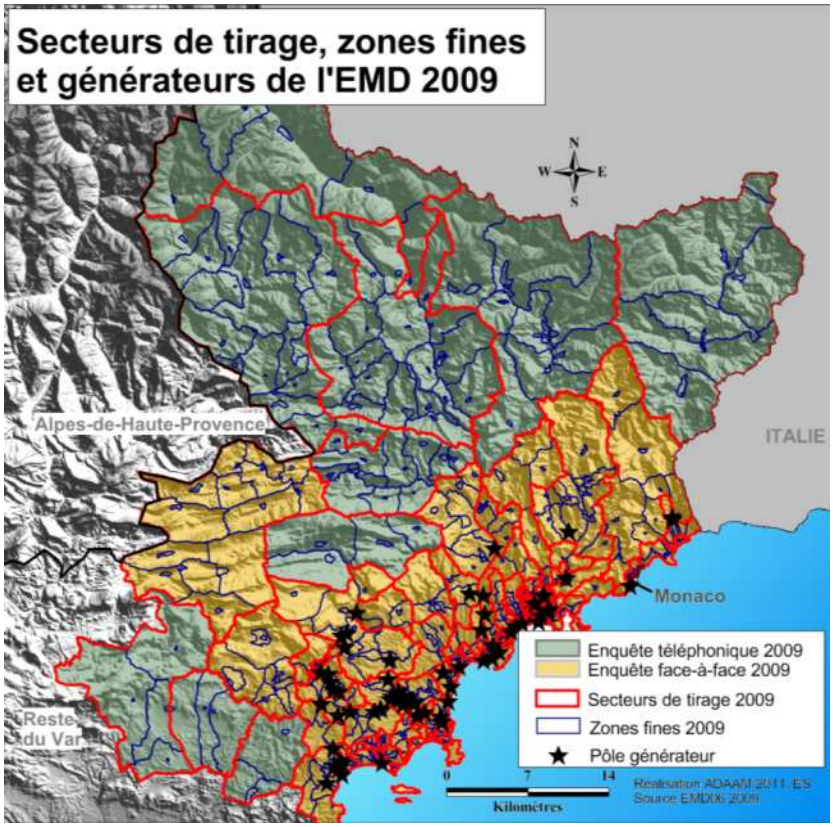
Les cartes ci-dessous complètent celles présentées précédemment par le détail des zones fines, ce niveau de finesse est utilisé pour les exploitations, dans le cadre de regroupements spécifiques, mais ne constitue pas en soi un niveau d'analyse fine, pour des raisons de seuil de fiabilité statistique.

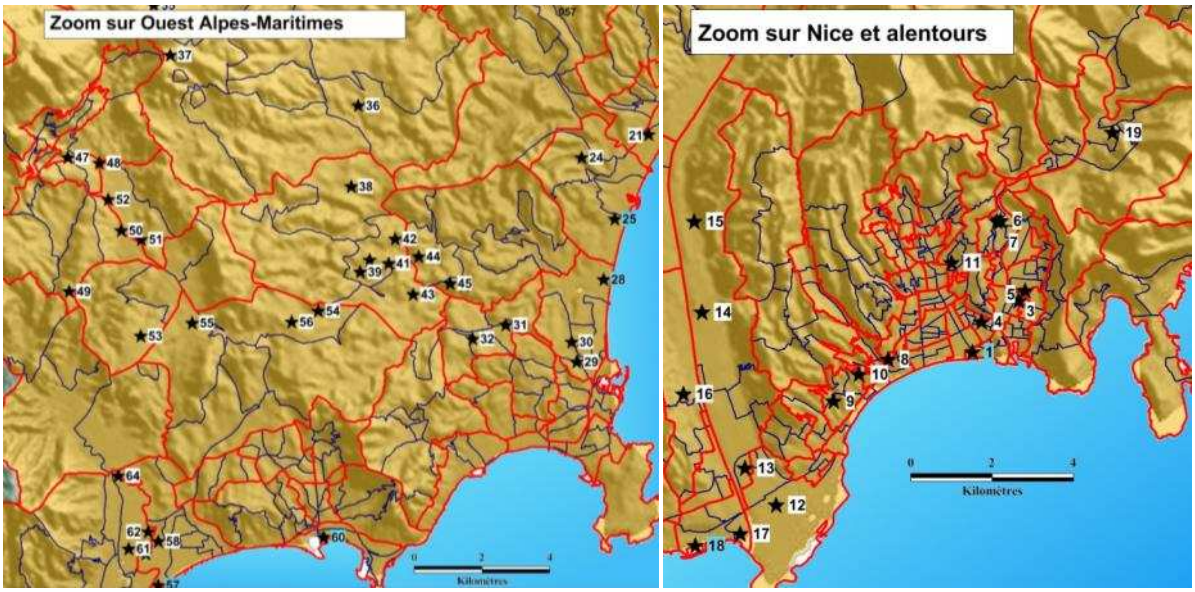






58 générateurs ont été identifiés a priori. Les cartes ci-dessous indiquent leur localisation.





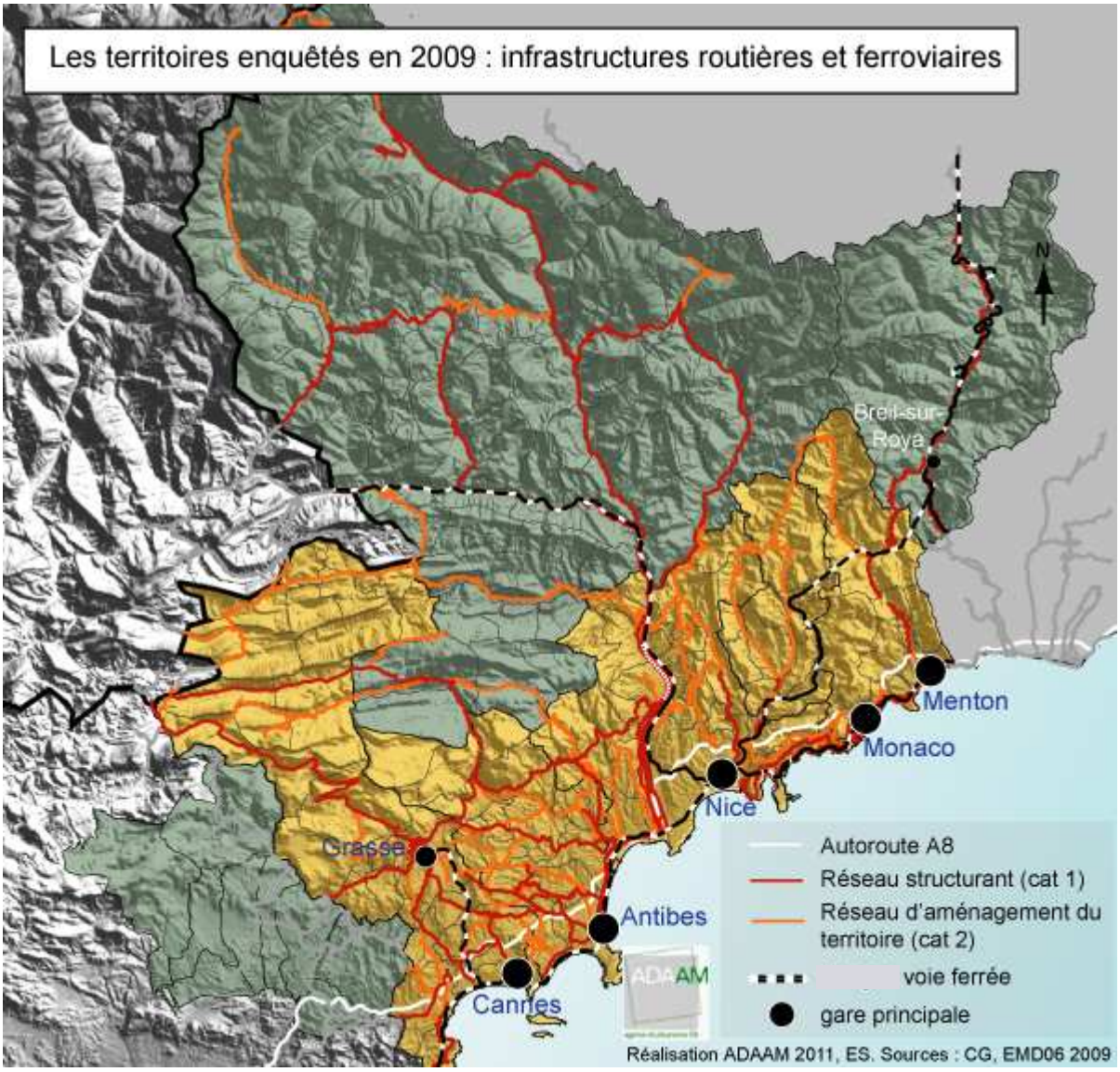
Au vu des résultats de l'enquête, 42 générateurs sur 58 ont une attractivité effective (nombre de déplacements liés au générateur supérieur ou égal à 3 000), mais certains sont concernés par trop peu de déplacements pour apparaître de manière significative dans l'enquête *(nombre brut de déplacements enquêtés<30).* Le tableau page suivante liste les générateurs par ordre d'attractivité décroissante constatée par l'enquête.

Id	Pôle générateur	Commune	Nombre de déplacements liés au pôle générateur, en 2009 (habitants de 5 ans et plus)	Nb dpl bruts liés au pôle générateur
31	CC Carrefour	ANTIBES	35 000	474
17	CAP 3000	SAINT-LAURENT-DU-VAR	23 000	398
15	CC Lingostière	NICE	22 000	421
19	CC Auchan LaTrinite	LA TRINITE	19 000	337
3	CC Carrefour TNL	NICE	19 000	324
23	ZI Carros	CARROS	16 000	232
12	Aéroport Nice Côte d'Azur	NICE	13 000	188
62	ZI des Tourrades côté Mandelieu	MANDELIEU-LA-NAPOULE	12 000	138
63	CC Géant Mandelieu	MANDELIEU-LA-NAPOULE	11 000	88
53	ZA de l'Argile	MOUANS-SARTOUX	6 000	86
14	CC Leclerc Saint-Isidore (Nice)	NICE	6 000	109
39	CIV (Centre International de Valbonne)	VALBONNE	6 000	87
16	ZI Saint Laurent du Var	SAINT-LAURENT-DU-VAR	5 000	70
7	Hôpital Pasteur	NICE	5 000	87
41	Garbejaire	VALBONNE	5 000	80
13	CADAM (Centre Administratif des Alpes-Maritimes)	NICE	4 000	86
38	Lycée de Valbonne	VALBONNE	3 000	38
25	ZI Les Maurettes	VILLENEUVE-LOUBET	3 000	48
58	ZI des Tourrades côté Cannes	CANNES	3 000	36
4	Hôpital Saint Roch	NICE	3 000	36
49	Hôpital de Grasse	GRASSE	3 000	41
1	Hotel de Ville - Mairie (Services centraux)	NICE	2 000	42
24	Texas Instruments	VILLENEUVE-LOUBET	2 000	30
30	Lycée Horticole Vert d'Azur	ANTIBES	2 000	44
8	Faculté de Droit Schuman	NICE	2 000	42
5	Faculté de Médecine et Lettres (1er année, St Jean d'Angely)	NICE	2 000	22
18	Port de Plaisance	SAINT-LAURENT-DU-VAR	2 000	38
42	Air france	VALBONNE	2 000	22
37	Pré du Lac	CHATEAUNEUF-GRASSE	2 000	24

10	Faculté de Lettres et Sciences Humaines (Carlone)	NICE	2 000	30
11	Faculté des Sciences (Valrose)	NICE	2 000	32
20	I.B.M	LA GAUDE	2 000	24
54	ZA Font de l'Orme	MOUGINS	2 000	26
29	Lycée Professionel Jacques Dolle	ANTIBES	2 000	22
27	CC Intermarché Menton	MENTON	2 000	20
32	ZC Les Terriers (Décathlon, Animalis, ...)	ANTIBES	2 000	26
43	CERAM	VALBONNE	1 000	20
51	ZA de Saint-Marc	GRASSE	1 000	14
9	I.U.T de Fabron	NICE	1 000	22
61	ZI de la Canardière	MANDELIEU-LA-NAPOULE	1 000	17
22	ZI de Contes	CONTES	1 000	19
34	Usine Mane	LE BAR-SUR-LOUP	1 000	20
55	ZA Saint-Martin	MOUGINS	1 000	16
40	Haut Sartoux	VALBONNE	1 000	18
26	ZI du Carei Menton	MENTON	1 000	8
28	Parcs de Loisirs (Marineland, Antibland,...)	ANTIBES	1 000	16
57	Thales - ZI de la Frayère	CANNES	1 000	23
44	Amadeus	BIOT	1 000	16
60	Palais des Festivals et des congrès	CANNES	1 000	14
6	Faculté de Médecine	NICE	1 000	14
46	HP Hewlett Packard	BIOT	1 000	8
33	Pont du Loup Village	TOURRETTES-SUR-LOUP	1 000	28
21	Hippodrome de la Côte d'Azur	CAGNES-SUR-MER	1 000	10
36	Collège de Roquefort-les-Pins	ROQUEFORT-LES-PINS	< 1 000	2
2	CC Carrefour - Decathlon Monace	MONACO	< 1 000	4
35	ZI de la Sarée	LE BAR-SUR-LOUP	< 1 000	4
59	Aérodrome de Cannes Mandelieu	CANNES	< 1 000	4
50	CC Auchan	GRASSE	< 1 000	4

Les cases grisées indiquent un volume de déplacements bruts enquêté en 2009 non significatif.

La carte ci-dessous présente les routes et les secteurs de tirage



III. Les regroupements d'exploitation standard

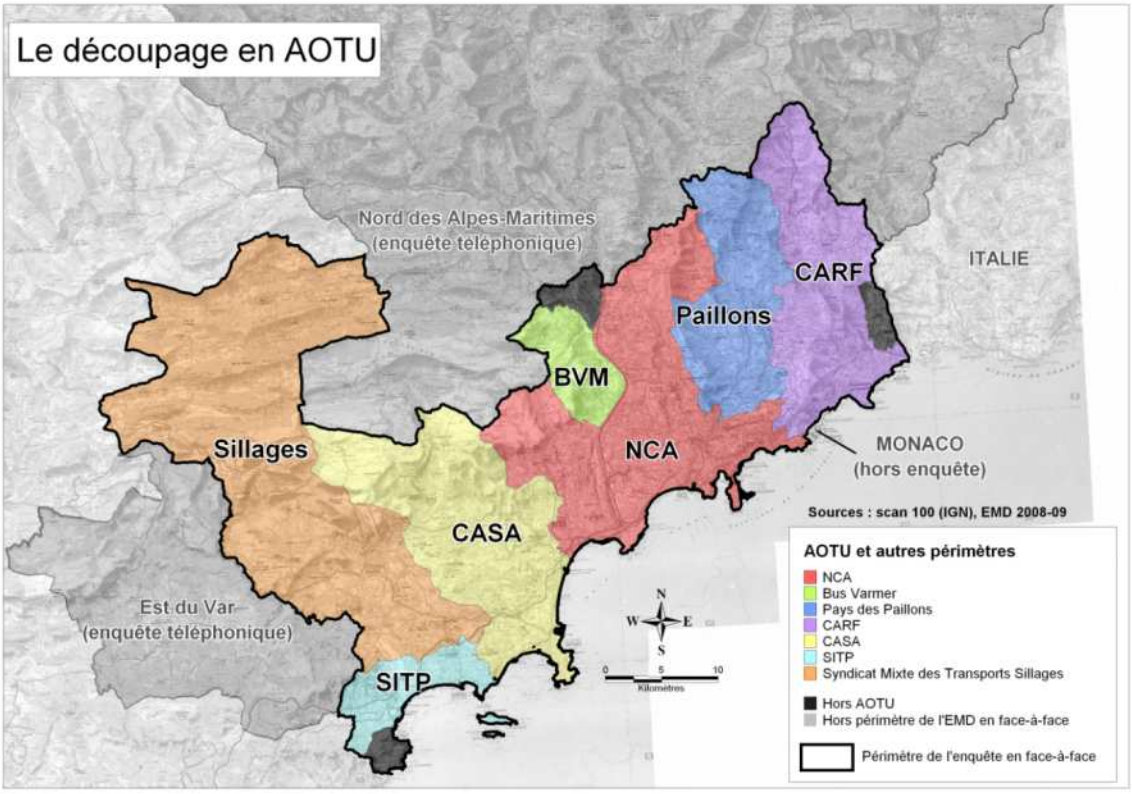
Quatre exploitations standard ont été réalisées : trois pour la partie en face à face, correspondant à trois types de regroupements des secteurs de tirage *(par AOTU, par SCoT et par bassins de déplacements)*, et une quatrième spécifique pour la partie enquêtée par téléphone.

Les analyses du rapport d'analyse générale ont été conduites pour l'essentiel sur le découpage en SCoT, avec la définition de secteurs de SCoT pour l'analyse des déplacements internes.

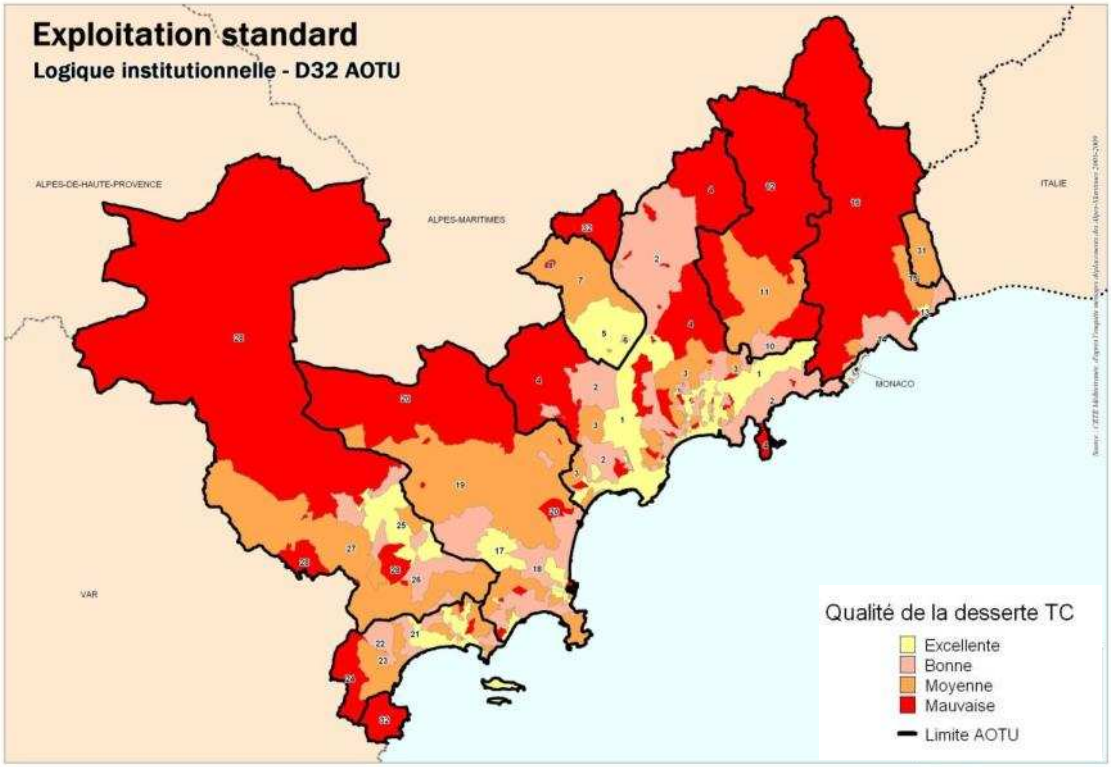
III.1. Les regroupements par AOTU, et niveau de desserte TC

Sept AOTU sont prises en compte dans l'exploitation : NCA, Bus-Var-Mer, CASA, SITP, Sillages, CARF et le Pays des Paillons, assimilé pour cette exploitation à une AOTU. Au moment de l'élaboration de l'enquête, la ville de Carros n'avait pas encore adhéré à NCA, et appartenait encore au périmètre de « Bus Var Mer ».

Les trois zones en gris très foncé sur la carte sont hors AOTU, et sont regroupées dans une catégorie « Hors AOTU – autres AOTU » pour l'exploitation.



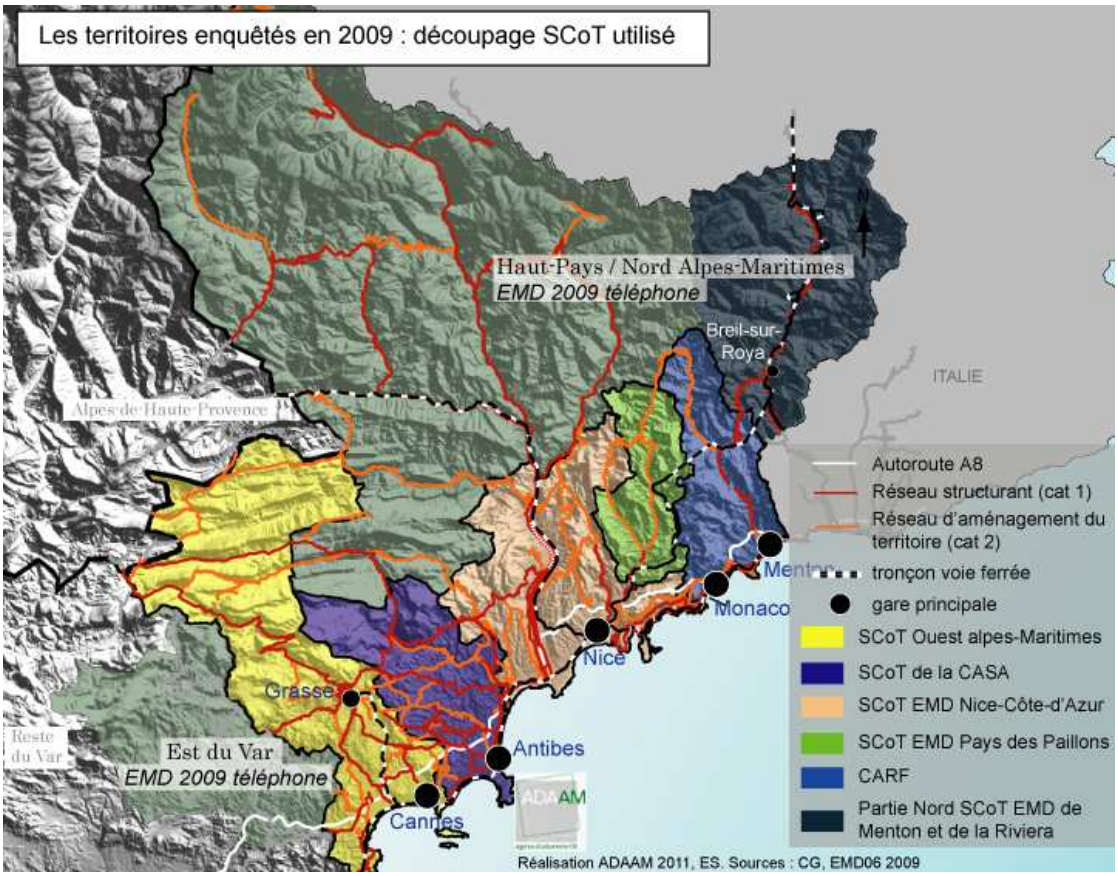
Ces territoires ont ensuite été sous découpés selon un classement du niveau de desserte en TC, déterminé lors de l'élaboration de l'enquête.



Les zones urbaines du littoral, celles de Grasse, et de Carros ont une bonne desserte TC.

Les zones de montagne, le plus souvent au nord dans le Haut-Pays, et tout autour de Menton ont une desserte TC très faible.

III.2. LES REGROUPEMENTS PAR SCOT ET TYPOLOGIE D'URBANISATION



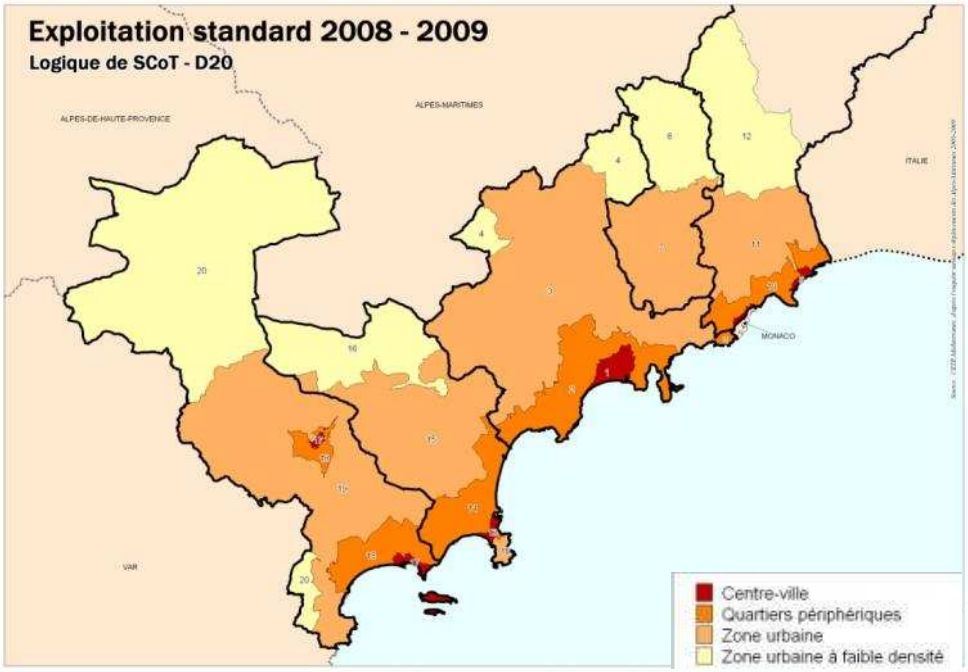
Le découpage en 5 SCoT est proche de celui des AOTU, dans la mesure où plusieurs regroupements de SCoT correspondent à une communauté urbaine ou d'agglomération ayant compétence d'AOTU. Le territoire enquêté en face-à-face regroupant l'ensemble des SCoT à la seule exception de la partie Nord du SCoT de Menton et de la Riviera, (et de 2 communes du Nord de NCA), l'appellation technique « territoire de l'enquête en face-à-face », sera souvent remplacée dans l'analyse par **« le territoire des SCoT ».**

La plupart de ces regroupements correspondent exactement aux territoires de SCoT, par contre certains ne sont pas tout à fait reconstitués, soit parce que quelques communes les plus au Nord n'ont pas été enquêtées en face-à-face, soit parce que certaines ont adhéré à un SCoT postérieurement aux découpages, et les secteurs de tirage ne permettent pas de reconstituer exactement les territoires actuels. Pour éviter toute confusion, et attirer l'attention, ces regroupements on été nommés dans les cartes de repérage SCoT-EMD au lieu de SCoT. Cela concerne NCA, le Pays des Paillons et la CARF :

- ✓ Le SCoT de Nice Côte d'Azur dans l'EMD comprend en plus la commune de Bouyon (400 hab.) et en moins les communes de Lantosque (1 200 hab.) et d'Utelle (700 hab.) ;
- ✓ Le Pays des Paillons dans l'EMD ne comprend pas la commune d'adhésion récente, Peille (2 300 hab.) située dans un secteur de tirage de la CARF ;
- ✓ De ce fait, la CARF dans l'EMD comprend la commune de Peille en plus.

Ces territoires ont aussi été découpés selon une typologie d'urbanisation. Cela permet d'analyser les mobilités sur de grands types de zones : quelles pratiques dans les centres-villes, dans le périurbain, et d'identifier les liens entre pratiques de déplacements et modes d'urbanisation.

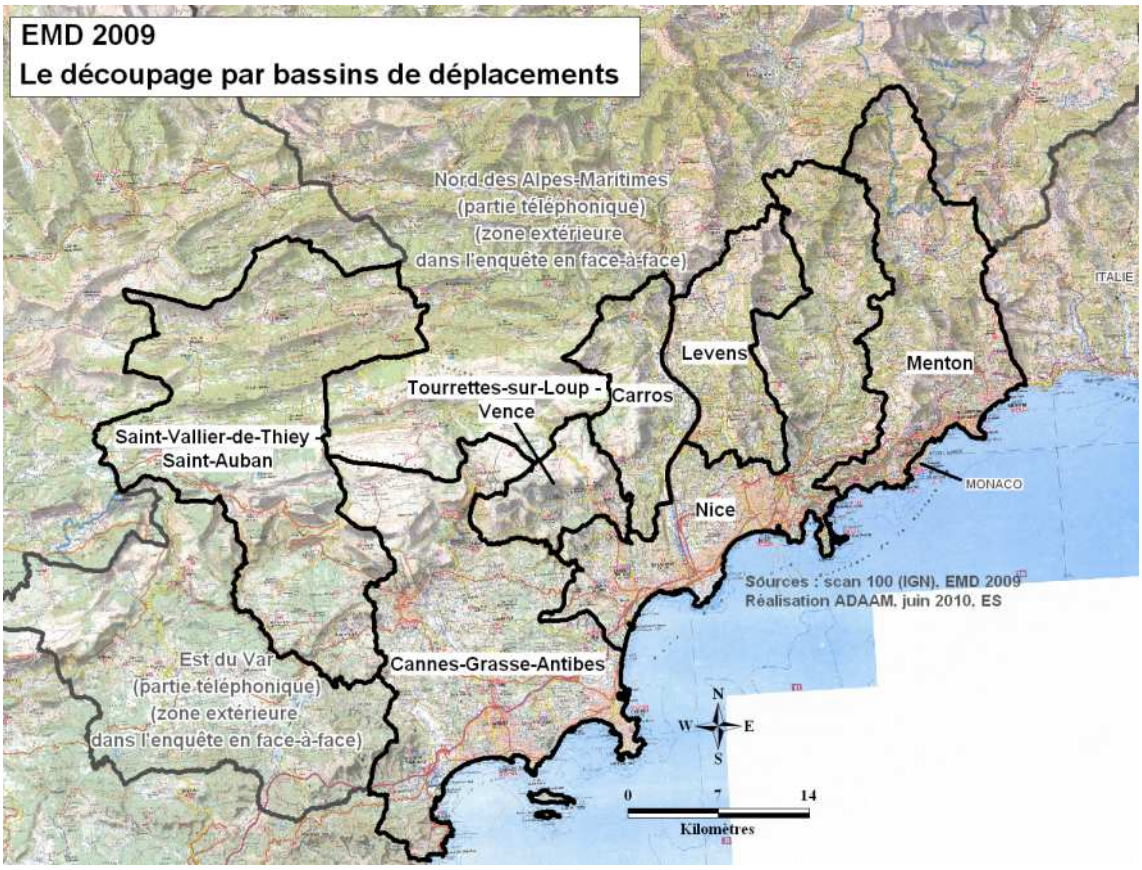
Le découpage par SCoT est découpé plus finement en 20 zones : 5 SCoT par 4 types d'urbanisation, en fonction de la densité et de la centralité.



Le terme « quartier périphérique » retenu lors de l'élaboration de l'enquête et donc utilisé dans l'exploitation standard sera en général remplacé dans les analyses du présent rapport, copmte-tenu de la localisation de ces quartiers, par « quartiers urbains hors centres ». Ces deux appellations s'appliquent exactement aux mêmes quartiers.

III.3. LES REGROUPEMENTS PAR BASSIN DE DÉPLACEMENT

Contrairement aux deux précédents regroupements, réalisés en amont des analyses, celui-ci a été réalisé en aval en fonction des déplacements effectivement enquêtés.



Le CETE a défini des bassins de déplacements par une l'exploitation particulière de la matrice des déplacements de l'enquête 2009. Il a regroupé, selon un procédé itératif, les zones échangeant, relativement, le plus de déplacements : à chaque itération, le programme calcule la part des déplacements d'échange entre chacune des zones prises deux à deux, et fusionne les deux où cette part est la plus élevée. Au départ, les zones sont les secteurs de tirage

Le processus itératif a été arrêté quand les deux bassins principaux, celui de Nice et celui de Cannes-Grasse-Antibes, allaient fusionner, une manière de réinterroger, par les déplacements quotidiens, la limite Est-Ouest des Alpes Maritimes.

C'est sur ces regroupements qu'a été réalisée l'exploitation standard dite de comparabilité, qui fournit les tableaux de l'exploitation standard en comparant systématiquement 1998-2009.

Ces bassins constituant un découpage différent de ceux des structures institutionnelles d'action, et différent de celui élaboré lors de la préparation de l'enquête, l'analyse générale a été conduite avec les deux autres regroupements d'exploitation. Néanmoins la démarche de repérage des bassins effectifs de déplacements est intéressante pour comprendre le fonctionnement du territoire, et une analyse thématique pourrait être conduite dans cette optique, mais après un questionnement sur la détermination de ces bassins.

III.4. LES REGROUPEMENTS DE L'ENQUÊTE TÉLÉPHONIQUE

Le territoire de l'enquête téléphonique a été regroupé en trois secteurs sur des critères géographiques :

- ✓ Le Nord de SCoT de Menton et de la Riviera *(cf carte p 8, secteur de tirage 68)* ;
- ✓ L'ensemble des autres secteurs du Nord des Alpes-Maritimes *(secteurs 69 à 81 de la même carte)* ;
- ✓ L'est du Var.

Les deux regroupements des Alpes-Maritimes sont intégralement dans le Haut Pays. Ce sont des territoires très peu denses, mais avec un habitat qui, pour une large part, est groupé en bourg et villages. Les axes de circulation sont particulièrement contraints par la géographie, et l'organisation territoriale est largement en vallée et bassins versants.

L'est du Var, qui ne comprend pas de partie littorale, est pour l'essentiel un territoire de type moyen pays, colllinaire à forte dominante d'habitat individuel.

IV. LES REGROUPEMENTS POUR L'ANALYSE GÉNÉRALE

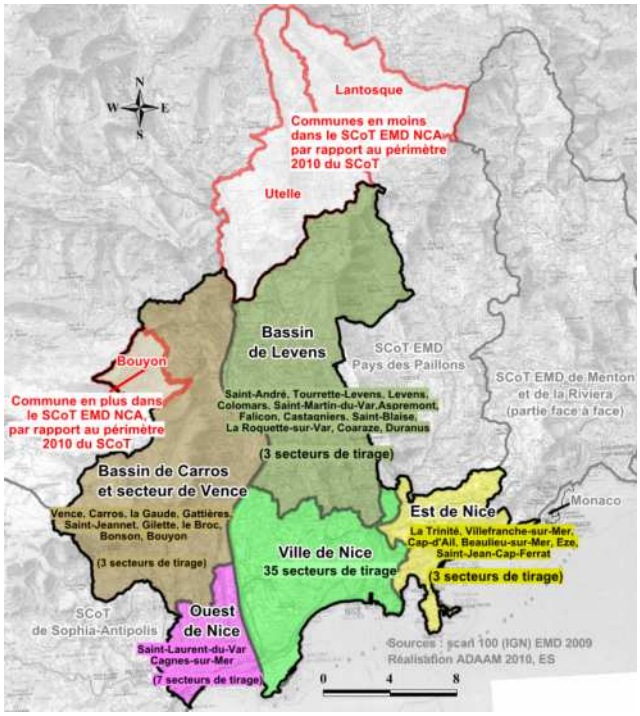
Des secteurs ont été identifiés pour l'analyse au sein des territoires des 3 SCoT les plus importants *(comprenant au moins 5 secteurs de tirage).* Les regroupements correspondants sont présentés ci-après.

IV.1. LES SECTEURS DE NICE CÔTE D'AZUR

NCA a été découpé de manière à permettre d'identifier Nice, de distinguer le littoral du Moyen Pays, et chacune des Deux rives du Var. C'est ainsi que nous avons abouti au découpage suivant de NCA en **5 secteurs :**

Trois secteurs urbains littoraux:

- ✓ **La ville de Nice,** seule qui comprend 35 secteurs de tirage, permettant des analyses plus fines à l'intérieur de la ville ;
- ✓ **l'Ouest de Nice** regroupant les deux villes de Saint-Laurent du Var et Cagnes-sur-Mer, qui regroupe 7 secteurs de tirage ;
- ✓ **l'Est de Nice** comprenant Villefranche-sur-Mer, Saint-Jean-Cap-Ferrat, Cap d'Ail, Beaulieu-sur-Mer et Eze, ainsi que La Trinité malgré qu'elle n'appartienne pas au littoral, mais il aurait été déséquilibré de l'isoler ;



Deux secteurs de moyen pays :

- ✓ **Le bassin de Carros-et secteur de Vence**, en rive droite du Var, comprenant en versant direct du Var : La Gaude, Gattières, Carros, le Broc, Bouyon, Gilette, Bonson, et aussi, au-delà de ce versant direct, Saint Jeannet et Vence ;
- ✓ **Le bassin de Levens** comprenant en versant direct du Var : Colomars, Aspremont, Castagniers, Saint-Martin du Var, La Roquette sur Var, mais aussi plus à l'intérieur, Saint-André de La Roche, Falicon, Tourrette-Levens, Saint-Blaise, Levens.

IV.2. LES SECTEURS DE LA CASA

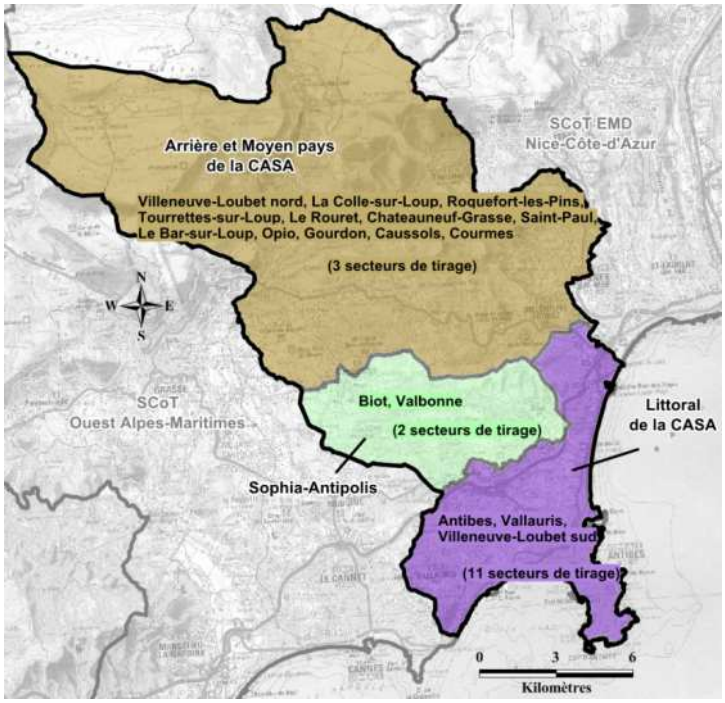
Un moment envisagée, l'utilisation des cinq secteurs du SCoT pour l'analyse de l'enquête ménages posait plusieurs difficultés :

- ✓ Une impossibilité de scinder les secteurs Ouest et Nord qui sont regroupés en un seul secteur de tirage dans l'EMD ;
- ✓ Le secteur Est, aurait pu être retenu, mais cela aurait conduit à associer l'ensemble de la commune de Villeneuve Loubet avec le Moyen Pays, alors que les pratiques de déplacement sont assez différenciées entre littoral et moyen-pays (conséquence de la typologie urbaine, comme de l'offre de déplacements, notamment en matière d'infrastructures) ;

  Le Nord de la commune de Villeneuve-Loubet est dans le même secteur de tirage EMD que les autres communes du secteur Est du SCoT.

En conséquence il a été retenu trois secteurs :

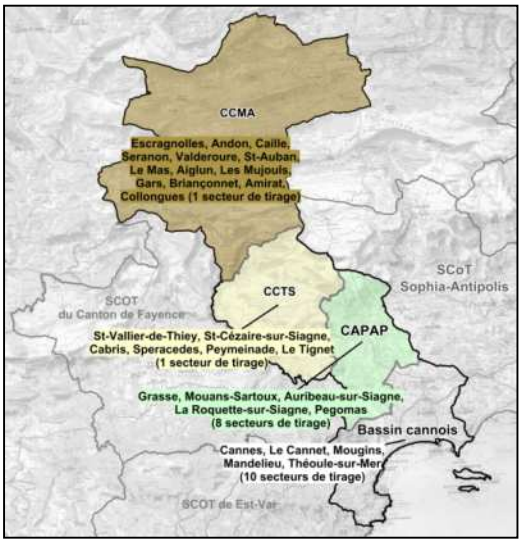
- ✓ **Biot Valbonne** *(regroupant 2 secteurs de tirage)* ce qui permet à la fois de retrouver le secteur centre du SCoT et d'être très proche du parc d'activités de Sophia-Antipolis ;
- ✓ **un secteur littoral** *(regroupant 11 secteurs de tirage)*, qui intègre la partie Sud de la commune de Villeneuve Loubet, constituée en un secteur de tirage de l'EMD, ainsi associée au secteur sud du SCoT ;
- ✓ **un secteur Moyen et arrière pays** *(regroupant 3 secteurs de tirage)* qui associe l'ensemble des autres communes.



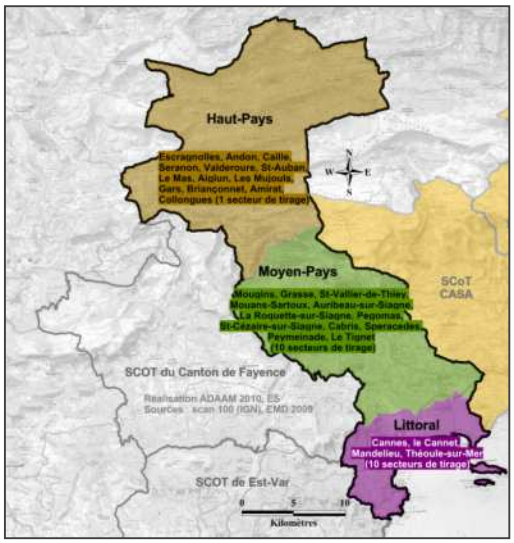
IV.3. LES SECTEURS DU SCOT OUEST

Le SCoT Ouest a été dans un premier temps analysé à partir d'un découpage basé sur ses EPCI, puis son découpage interne a été repris sur la base des secteurs du SCoT en cours d'élaboration au moment de l'analyse. Dans la mesure où le choix du découpage a un impact sur l'analyse du fonctionnement interne, les explications sont détaillées avec le corps de l'analyse *(en XVII.3. 1 du rapport général) ;* les cartes correspondantes sont cependant données ci-dessous.

IV.3.1. LE DÉCOUPAGE BASÉ SUR LES EPCI



IV.3.2. LE DÉCOUPAGE BASÉ SUR LES SECTEURS DE SCOT



La population reconstituée par l'enquête

V. RAPPEL MÉTHODOLOGIQUE

La méthodologie de l'enquête ménages est conçue pour apporter une grande richesse d'informations permettant d'appréhender les pratiques de déplacements des habitants d'un territoire au plus près des modes de vie, et donc des caractéristiques des personnes, des ménages auxquelles elles appartiennent, de leur mode et de leur lieu d'habitat.

Pour cela, chaque secteur de tirage doit comprendre au moins 160 personnes interrogées appartenant à au moins 70 ménages. L'échantillon est ensuite redressé sur le nombre et la taille des ménages de ce secteur, donnés par le recensement. De ce fait ces deux caractéristiques sont représentées finement, les autres caractéristiques de la population peuvent présenter quelques écarts avec la population recensée, mais de faible impact sur les principaux indicateurs étudiés.

De plus le tirage au sort s'effectuant sur les résidences principales et donc sur les seuls « ménages ordinaires » *(au sens du recensement de la population)*, les personnes résidant en « ménages collectifs » ou « communautés » *(foyers, résidences universitaires, pour personnes âgées, casernes…)* ne sont donc pas enquêtées. D'après le recensement de 2007, l'écart entre la population des ménages ordinaires, et celle de l'ensemble de la population quelque soit son type d'habitat est de : 24 300 personnes, soit 2 % de la population.

Enfin, l'anquête s'appuie sur un questionnement très détaillé de l'ensemble des personnes du ménage* avec un emboîtement de questionnaires – ménages, personnes, déplacements, trajets – et nécessite en contrepartie une certaine limitation du nombre de ménages enquêtés. Ce sont néanmoins

- ✓ 7 539 ménages comprenant 16 282 personnes qui ont été enquêtés en face à face, soit la description détaillée de 52 817 déplacements, et
- ✓ 1 462 ménages comprenant 1 650 personnes ayant réalisé 5 422 déplacements qui ont été enquêtés par téléphone, dont 1 034 ménages ayant 3 722 déplacements pour la partie des Alpes-Maritimes.

** Les moins de 5 ans sont recensés dans les personnes de l'EMD. En revanche, leurs déplacements ne sont pas décrits dans l'enquête.*

VI. NOMBRE D'HABITANTS

VI.1. POPULATION DES SCOT ET DE LEURS SECTEURS

Nice Côte d'Azur regroupe la moitié de la population enquêtée sur le territoire des SCoT, et les pratiques de ses habitants ont donc un poids majeur dans les moyennes générales sur le territoire, cependant l'augmentation de sa population est la plus faible.

Le deuxième SCoT le plus important, le SCoT Ouest en regroupe moitié moins, avec près d'un quart (24 %), mais il est en forte augmentation, comme le troisième, la CASA, qui ne regroupe que 17% de la population enquêtée mais a vu une augmentation de 18% de sa population entre 1998 et 2009. Il faut noter qu'en son sein, c'est le secteur de Biot Valbonne, qui regroupe la majeure partie de l'habitat du parc de Sophia Antipolis qui a connu la plus forte augmentation de population des secteurs de l'enquête ne face-à-face.

Territoire	POPUPLATION TOTALE			
	EMD 1998	EMD 2008	évolution EMD	
SCoT de Menton et de la Riviéra (fàf)	61 900	66 600	4 700	8%
CARF	61 900	66 600	4 700	8%
SCoT du Pays des Paillons	18 100	21 400	3 300	18%
SCoT Paillons	18 100	21 400	3 300	18%
SCoT Nice Côte d'Azur	498 000	528 000	30 000	6%
Bassin Carros & Secteur Vence	42 400	49 100	6 800	16%
Bassin Levens	23 600	28 300	4 800	20%
Est Nice	30 100	30 000	- 100	0%
Ouest Nice	70 000	80 100	10 100	14%
Ville de Nice	332 000	340 500	8 500	3%
SCoT Ouest Alpes-Maritimes	221 200	254 100	32 900	15%
SCoT Ouest Haut-Pays	-	3 300	-	
SCoT Ouest Littoral	124 400	135 500	11 100	9%
SCoT Ouest Moyen-Pays	96 800	115 300	18 500	19%
SCoT Sophia-Antipolis	155 000	182 200	27 200	18%
SCoT CASA littoral	103 500	120 900	17 400	17%
SCoT CASA Nord	34 300	39 700	5 300	16%
SCoT CASA parc Sophia-Antipolis	17 200	21 600	4 400	26%
Total général	954 100	1 052 200	98 100	10%

Dans la mesure où les enfants de moins de cinq ans sont comptabilisés mais que leurs déplacements ne sont pas enquêtés, la quasi-totalité des indicateurs de mobilité sont rapportés à la population de 5ans et plus. C'est pourquoi figure ci-après cette même information des poids de population et de leurs évolutions pour les seules personnes de 5 ans et plus.

Territoire	POPUPLATION de 5 ans et plus			
	EMD 1998	EMD 2008	évolution EMD	
SCoT de Menton et de la Riviéra (fàf)	59 000	64 300	5 300	9%
CARF	59 000	64 300	5 300	9%
SCoT du Pays des Paillons	16 900	20 200	3 300	20%
SCoT Paillons	16 900	20 200	3 300	20%
SCoT Nice Côte d'Azur	475 200	503 200	28 000	6%
Bassin Carros & Secteur Vence	40 800	46 200	5 400	13%
Bassin Levens	22 500	27 300	4 800	21%
Est Nice	28 400	29 100	600	2%
Ouest Nice	67 200	76 700	9 400	14%
Ville de Nice	316 300	323 900	7 700	2%
SCoT Ouest Alpes-Maritimes	210 200	242 600	32 400	15%
SCoT Ouest Haut-Pays	-	3 200	-	
SCoT Ouest Littoral	118 100	130 700	12 600	11%
SCoT Ouest Moyen-Pays	92 100	108 700	16 600	18%
SCoT Sophia-Antipolis	146 600	174 700	28 200	19%
SCoT CASA littoral	98 300	116 000	17 700	18%
SCoT CASA Nord	32 700	38 200	5 500	17%
SCoT CASA parc Sophia-Antipolis	15 600	20 500	4 900	32%
Total général	907 700	1 004 900	97 200	11%

VI.2. POPULATION DES TERRITOIRES ENQUÊTÉS PAR TÉLÉPHONE

Ces territoires bien que très vastes sont très peu peuplés. La population est répartie également entre l'est du Var (48%) et le reste des Alpes-Maritimes.

Le poids du Nord du SCoT de la Riviera est d'un poids comparable au sein de NCA, à celui du bassin de Levens, par contre le Nord des Alpes-Maritimes et l'est du Var sont d'un poids comparable à celui du SCoT du Pays des Paillons.

	Population	
	totale	≥ 11ans
Nord SCoT Menton Riviera	5 200	4 500
Nord Alpes-Maritimes	22 800	19 500
Est du Var	25 600	21 600
Territoires enquêtés par tél.	53 600	45 600

VI.3. POPULATION DES AOTU

Dans le découpage en AOTU, les 3 AOTU de l'ouest du département ont des poids comparables, même si la CASA est un peu plus importante que le SITP et Sillages.

	Population EMD				
D8_AOTU	**EMD 1998**	**EMD 2008**		***évolution***	
Nice Côte d'Azur	482 100	508 100	48%	*26 000*	*5%*
CA Sophia-Antipolis	155 000	182 200	17%	*27 200*	*18%*
SITP	124 400	134 800	13%	*10 400*	*8%*
SMT Sillages	96 800	118 600	11%	*21 800*	*23%*
CA de la Riviera Française	61 900	66 000	6%	*4 100*	*7%*
CC du Pays des Paillons	18 100	21 400	2%	*3 300*	*18%*
Bus Varmer	15 800	19 000	2%	*3 100*	*20%*
Hors AOTU	-	2 200	0%	-	-
Total général	**954 100**	**1 052 200**	**100%**	***98 100***	***10%***

Classées par ordre décroissant de population

Répartition de la population des AOTU
selon le niveau de desserte de leur lieu de résidence *(évalué au niveau des zones fines)*

Niveau de desserte TC	NCA	CASA	SITP	CARF	Pays des Paillons	Bus Varmer	Sillages	Hors AOTU	**EMD 2009**
Excellente	**37%**	**14%**	**46%**	**9%**	**0%**	**51%**	**29%**	**0%**	**31%**
Bonne	35%	48%	25%	31%	11%	25%	20%	26%	**34%**
Moyenne	14%	34%	23%	29%	56%	20%	37%	42%	**23%**
Mauvaise	14%	4%	6%	31%	32%	4%	13%	32%	**12%**
Toute desserte	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	**100%**
	508 100	182 200	134 800	118 600	66 000	21 400	19 000	2 200	**1 052 200**

Le SITP, realtivement resserré autour de sa ville centre, Cannes, est celui qui offre un excellent niveau de desserte à la plus forte part de sa population.

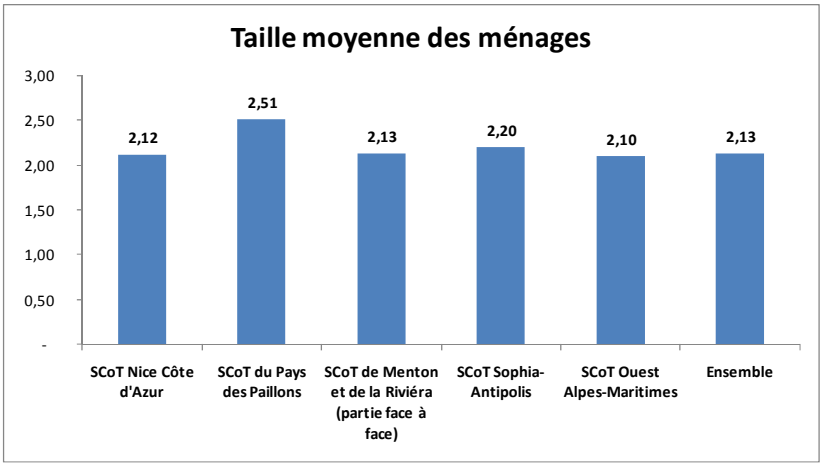
NCA, malgré l'excellent niveau de desserte de sa ville centre est un territoire beaucoup plus étendu, jusqu'au moyen pays, et plus diversifié dans son urabnisation, de ce fait la part de la population bénéficiant d'une excellent desserte est plus faible.

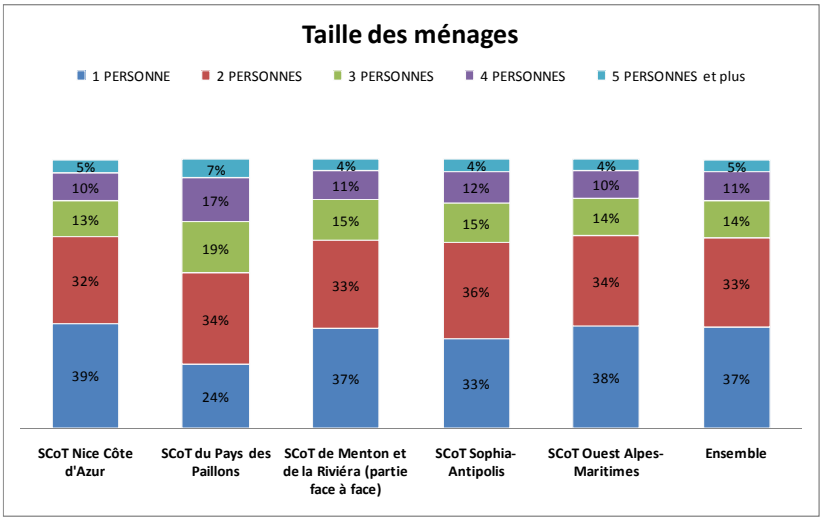
Les deux AOTU se retrouvent en rapprochant les niveaux ecellente et bonne, qu'ils offrent à plus de 70% de leurs habitants.

VII. LES CARACTÉRISTIQUES DES MÉNAGES ENQUÊTÉS

VII.1. UNE TAILLE DES MÉNAGES ASSEZ HOMOGÈNE

SCOT de résidence	Nombre de ménages	Nombre de personnes	Répartition	Taille des ménages
SCoT Nice Côte d'Azur	249 553	527 980	50.2%	2.12
SCoT du Pays des Paillons	8 517	21 381	2.0%	2.51
SCoT de Menton et de la Riviéra (partie face à face)	31 330	66 631	6.3%	2.13
SCoT Sophia-Antipolis	82 938	182 156	17.3%	2.20
SCoT Ouest Alpes-Maritimes	121 260	254 099	24.1%	2.10
Ensemble	**493 599**	**1 052 247**	**100.0%**	**2.13**





La taille des ménages est assez similaire dans les différents territoires de SCoT à l'exception de celui du Pays des Paillons. Mais, celui-ci, du fait de son faible poids démographique *(2% de la population)*, influe peu sur la moyenne générale

Cette homogénéité de taille moyenne se retrouve dans une relative similitude de structure par taille avec les particularités

✓ du pays des Paillons qui accueille plus de familles (ou du moins de grands ménages)

✓ mais aussi de Sophia Antipolis qui accueille un peu plus de ménages de deux personnes qu'ailleurs dans le territoire

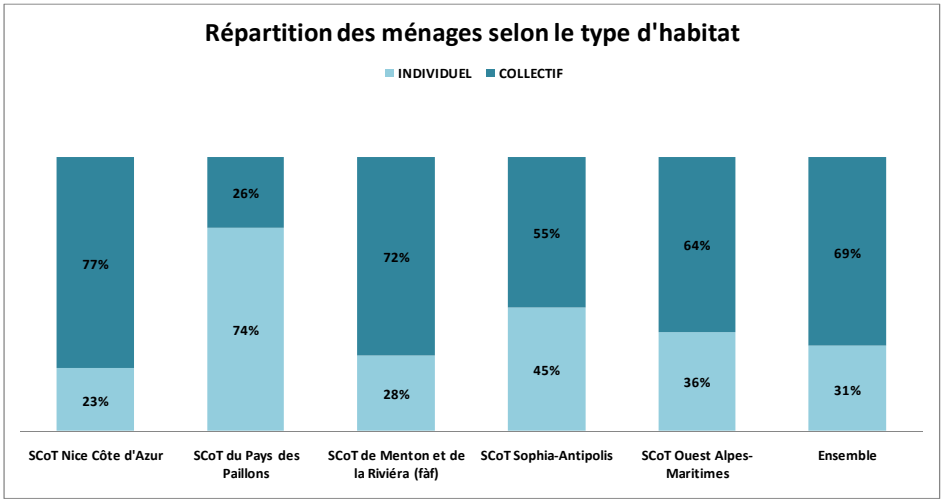
SCOT de résidence	1 PERSONNE	2 PERSONNES	3 PERSONNES	4 PERSONNES	5 PERSONNES et plus
SCoT Nice Côte d'Azur	39%	32%	13%	10%	5%
SCoT du Pays des Paillons	24%	34%	19%	17%	7%
SCoT de Menton et de la Riviéra (partie face à face)	37%	33%	15%	11%	4%
SCoT Sophia-Antipolis	33%	36%	15%	12%	4%
SCoT Ouest Alpes-Maritimes	38%	34%	14%	10%	4%
Ensemble	**37%**	**33%**	**14%**	**11%**	**5%**

La taille des ménages dans les territoires nouvellement enquêtés est, pour les deux secteurs des Alpes-Maritimes, similaire à la moyenne du territoire des SCoT. Dans l'est du Var elle est plus importante et comparable à celle du Pays des Paillons.

	Nombre de ménages	Nombre de personnes	Répartition	Taille des ménages
Nord SCoT Menton Riviera	2 500	5 200	10%	2,04
Nord Alpes-Maritimes	10 500	22 800	43%	2,16
Est du Var	10 600	25 600	48%	2,41
Territoires enquêtés par tél.	**23700**	**53 600**	**100%**	**2,26**

VII.2. LE TYPE DE LOGEMENT DES MÉNAGES ENQUÊTÉS

Les ménages enquêtés sur le territoire habitent essentiellement en collectif, dans les SCoT de Nice Côte d'Azur, de l'Ouest et de Menton, situation favorable à la marche et au transport collectif. La répartition des logements des habitants enquêtés est plus équilibrée entre collectif et individuel dans la CASA, et seuls les habitants du Pays des Paillons sont pour les trois quarts d'entre eux en habitat individuel.



SCOT de résidence	INDIVIDUEL	COLLECTIF
SCoT Nice Côte d'Azur	23%	77%
SCoT du Pays des Paillons	74%	26%
SCoT de Menton et de la Riviéra (fàf)	28%	72%
SCoT Sophia-Antipolis	45%	55%
SCoT Ouest Alpes-Maritimes	36%	64%
Ensemble	**31%**	**69%**

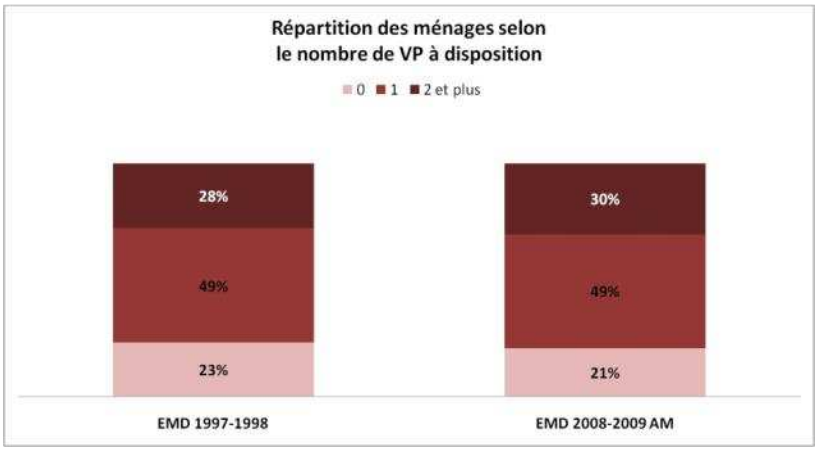
VII.3. LA MOTORISATION DES MÉNAGES ENQUÊTÉS

VII.3.1. ENSEMBLE DU TERRITOIRE

La motorisation, c'est-à-dire le nombre de voitures particulières (VP) à la disposition des personnes du ménage, est une information particulièrement intéressante, dans la mesure où elle influe sur les pratiques de déplacement.

De plus, la motorisation des ménages nous paraît plus fiable dans l'EMD que dans le recensement. En effet, le cadre d'une enquête sur les déplacements, et la question posée en début d'interview des personnes, avec plusieurs détails sur ces voitures, est un gage de qualité des données recueillies.

Entre les deux enquêtes la part des ménages non motorisés a légèrement diminué, la part des ménages disposant de deux voitures ou plus a augmenté. Ces changements de structure se traduisent par une légère hausse du taux de motorisation moyen des ménages.



	Ménages ayant à disposition			Motorisation*
	0 VP	1 VP	2 VP et plus	
EMD 2009 AM	**21%**	**49%**	**30%**	**1.14**
EMD 1998	23%	49%	28%	1.10

** nombre moyen de véhicules particuliers à disposition par ménage*

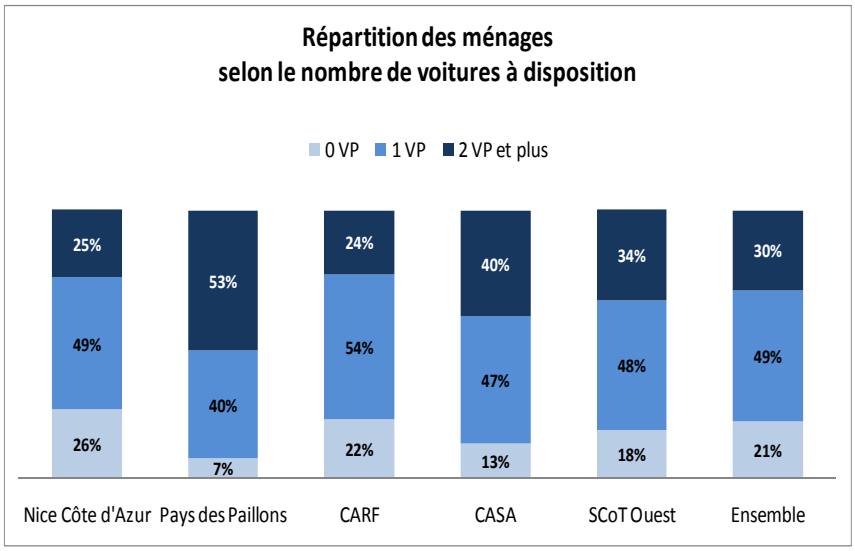
VII.3.2. SELON LES SCOT

Le niveau de motorisation est largement expliqué par la typologie urbaine du territoire.

Nice Côte d'Azur, avec une très forte composante urbaine, a plus d'un quart de ses ménages qui n'ont pas de voiture personnelle à leur disposition, et seulement un quart qui en dispose d'au moins deux. Les ménages de la CARF sont dans une situation similaire, en effet bien que leur ville principale soit moins importante, l'habitat est relativement concentré sur une faible partie du terriotire.

Les territoires avec une composante forte d'habitat individuel, voire diffus, ont à l'inverse plus de ménages multi-motorisés, et moins de ménages sans voiture : c'est le cas de la CASA et du SCoT Ouest, et de manière encore plus marquée du Pays des Paillons qui ne comprend pas de ville importante.

SCOT de résidence	0 VP	1 VP	2 VP et plus
Nice Côte d'Azur	26%	49%	25%
Pays des Paillons	7%	40%	53%
CARF	22%	54%	24%
CASA	13%	47%	40%
SCoT Ouest	18%	48%	34%
Ensemble	**21%**	**49%**	**30%**



Rappel : La taille des ménages diminuant régulièrement dans la population, le CETE a complété cet indicateur classique des taux de motorisation par le nombre de véhicules à la disposition des personnes de 18 ans et + :

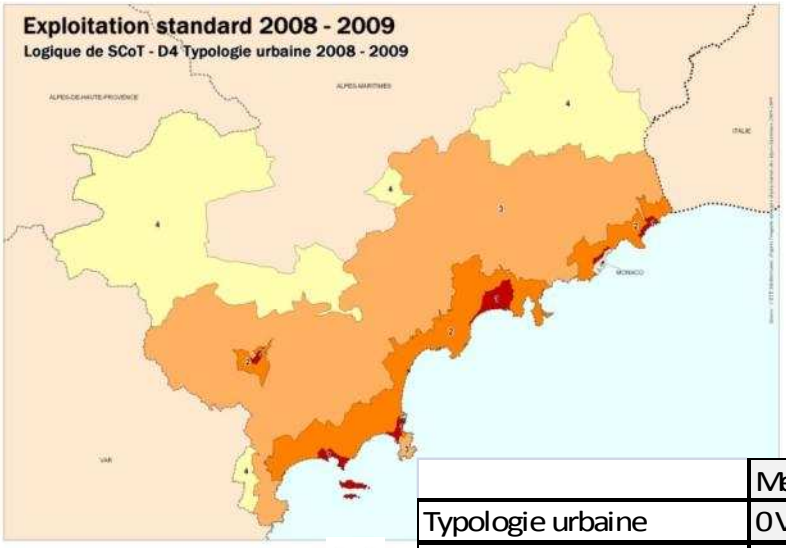
SCOT de résidence	Taux de motorisation des personnes de 18 ans et plus
Ouest Alpes-Maritimes	0,73
Sophia Antipolis	0,75
Nice Côte d'Azur	0,61
Pays des Paillons	0,83
Riviera Française et la Roya (fàf)	0,62
Ensemble	0,67

Taux de motorisation des personnes de 18 ans et plus (nombre de voitures à disposition), EMD 2009

VII.3.3. SELON LA TYPOLOGIE DU TERRITOIRE

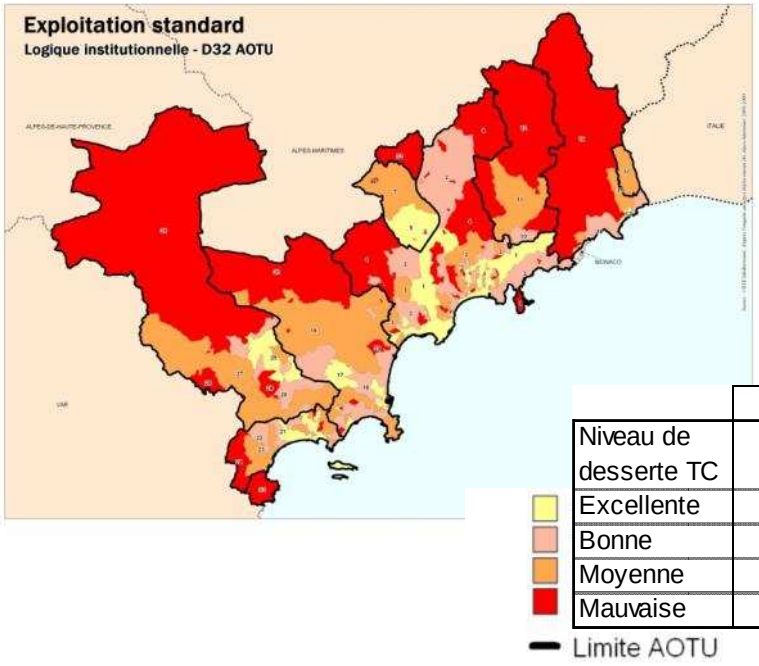
La place respective de l'habitat collectif et de l'habitat individuel, le poids relatif dans le territoire des zones urbaines se traduit directement sur le niveau de motorisation. Le découpage du territoire selon sa typologie urbaine met en évidence ces différenciations de motorisation

Près de 4 ménages sur 10 résidant en centres-villes ne disposent pas de voiture particulière. A l'opposé, plus de la moitié des ménages des zones urbaines disposent de 2 voitures ou plus.



	Ménages ayant à disposition		
Typologie urbaine	0 VP	1 VP	2 VP et +
Centres-villes	**38%**	50%	12%
Quartiers périphériques	19%	53%	28%
Zones périurbaines et peu denses	9%	40%	**51%**

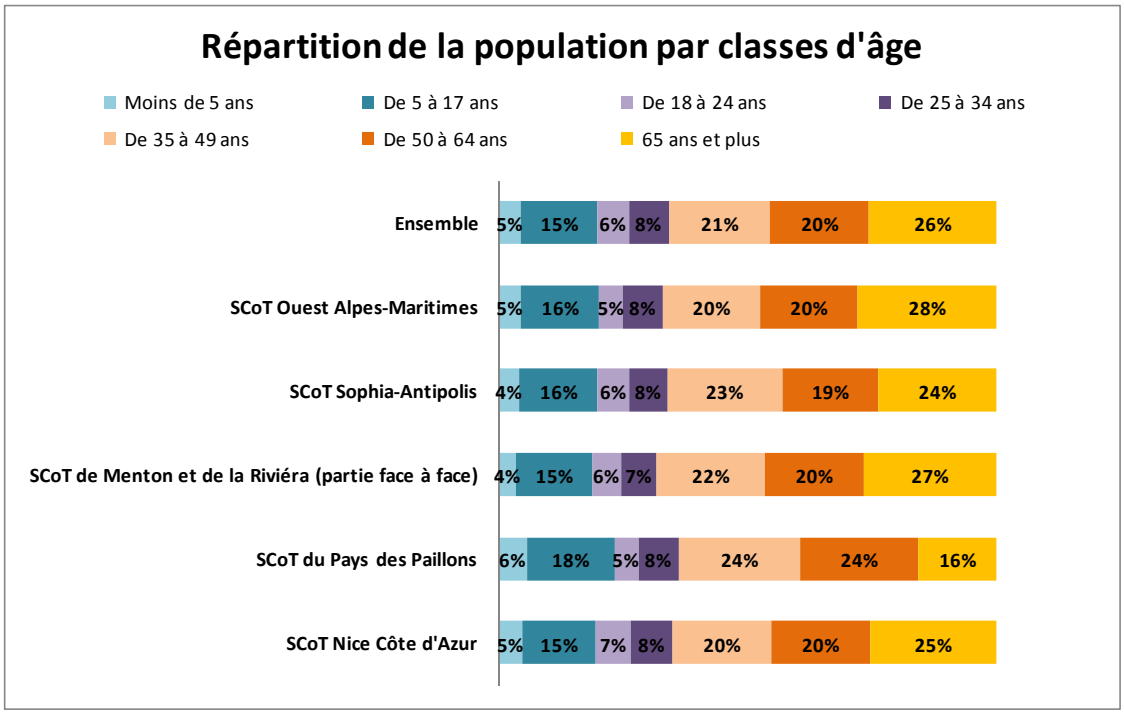
De même, le niveau de desserte en transport collectif impacte le niveau de motorisation, mais de manière un peu moins marquée que la typologie urbaine.



	Ménages ayant à disposition		
Niveau de desserte TC	0 VP	1 VP	2 VP ou +
Excellente	28%	49%	23%
Bonne	19%	52%	29%
Moyenne	16%	45%	39%
Mauvaise	17%	47%	36%

VIII. LES CARACTERISTIQUES DE LA POPULATION ENQUETEE

VIII.1. LA POPULATION ENQUÊTÉE PAR CLASSES D'ÂGE



On retrouve une population plus âgée que la moyenne dans les SCoT Ouest, de Menton, et de Nice Côte d'Azur. Les jeunes sont à peu près également répartis, le Pays des Paillons se distingue par une plus grande importance de la classe d'âge actif.

SCOT de résidence	Moins de 5 ans	De 5 à 17 ans	De 18 à 24 ans	De 25 à 34 ans	De 35 à 49 ans	De 50 à 64 ans	65 ans et plus
SCoT Nice Côte d'Azur	5%	15%	7%	8%	20%	20%	25%
SCoT du Pays des Paillons	6%	18%	5%	8%	24%	24%	16%
SCoT de Menton et de la Riviéra (partie face à face)	4%	15%	6%	7%	22%	20%	27%
SCoT Sophia-Antipolis	4%	16%	6%	8%	23%	19%	24%
SCoT Ouest Alpes-Maritimes	5%	16%	5%	8%	20%	20%	28%
Ensemble	**5%**	**15%**	**6%**	**8%**	**21%**	**20%**	**26%**

Les indicateurs de l'EMD étant calculés sur la population de 5 ans et plus, la répartition par classe d'âge et son évolution est données ci-dessous hors poids des jeunes enfants

SCOT de résidence *EMD2009*	De 5 à 17 ans	De 18 à 24 ans	De 25 à 34 ans	De 35 à 49 ans	De 50 à 64 ans	65 ans et plus
SCoT Nice Côte d'Azur	16%	7%	9%	21%	21%	27%
SCoT du Pays des Paillons	19%	5%	9%	26%	25%	17%
SCoT de Menton et de la Riviéra (fàf)	16%	6%	7%	23%	21%	28%
SCoT Sophia-Antipolis	16%	7%	8%	24%	20%	25%
SCoT Ouest Alpes-Maritimes	16%	5%	8%	20%	21%	29%
Total général	**16%**	**7%**	**8%**	**22%**	**21%**	**27%**

SCOT de résidence *EMD 1998*	De 5 à 17 ans	De 18 à 24 ans	De 25 à 34 ans	De 35 à 49 ans	De 50 à 64 ans	65 ans et plus
SCoT Nice Côte d'Azur	16%	8%	12%	23%	20%	21%
SCoT du Pays des Paillons	18%	8%	13%	22%	22%	16%
SCoT de Menton et de la Riviéra (fàf)	16%	10%	14%	24%	17%	20%
SCoT Sophia-Antipolis	17%	7%	10%	22%	21%	23%
SCoT Ouest Alpes-Maritimes	17%	6%	12%	21%	21%	23%
Total général	**17%**	**8%**	**12%**	**22%**	**20%**	**22%**

Le tableau ci-dessous donne les évolutions de la structure de la population.

SCOT de résidence Evolution 1998-2009 en points	De 5 à 17 ans	De 18 à 24 ans	De 25 à 34 ans	De 35 à 49 ans	De 50 à 64 ans	65 ans et plus
SCoT Nice Côte d'Azur	-1	-1	-3	-2	1	6
SCoT du Pays des Paillons	1	-3	-4	4	3	1
SCoT de Menton et de la Riviéra (fàf)	-0	-4	-6	-1	4	8
SCoT Sophia-Antipolis	-0	-1	-2	2	-1	2
SCoT Ouest Alpes-Maritimes	-1	-1	-4	-0	-1	6
Total général	**-1**	**-1**	**-3**	**-1**	**1**	**5**

Les poids de chaque catégorie sont arrondis, mais les calculs d'évolution portent sur les valeurs avant arrondi.

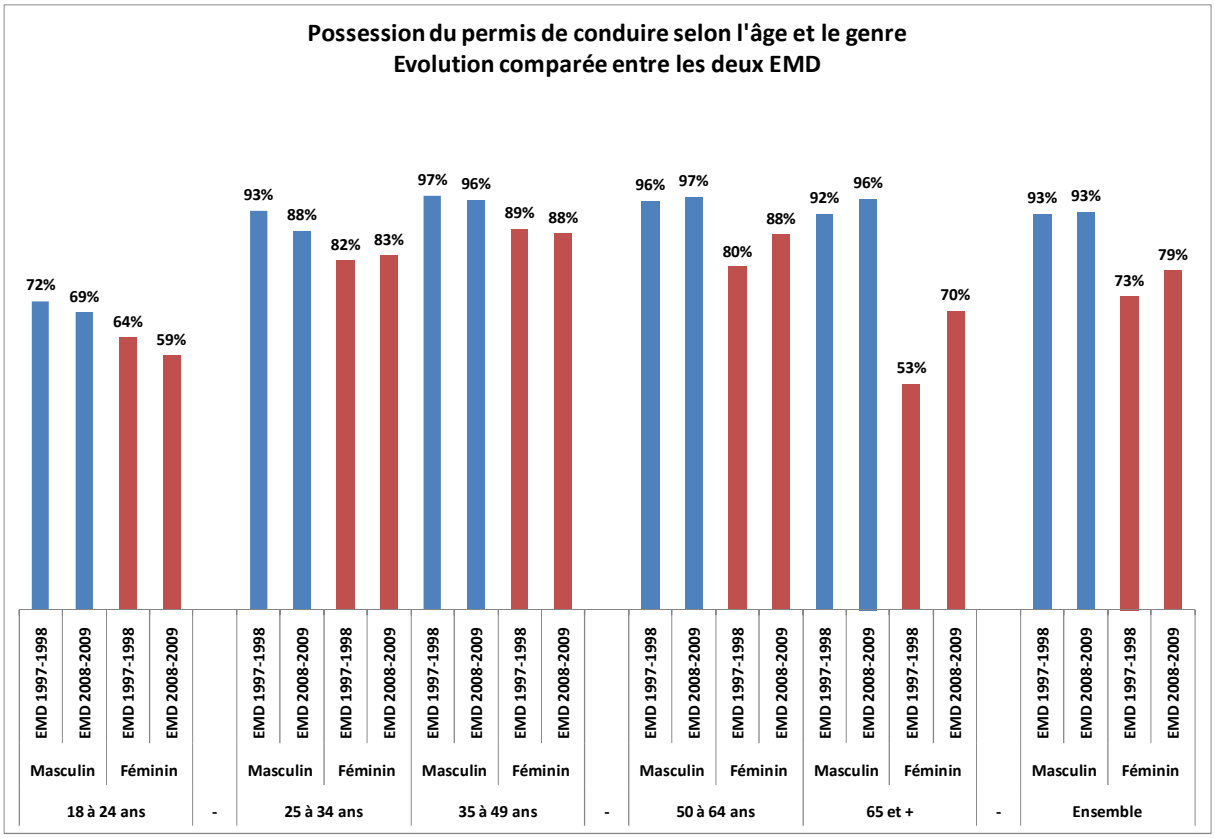
Par exemple, le poids des 5-17 ans dans NCA est passé de16,45 % à 15,52 %, il a donc bien baissé de 1 point, même si en valeur arrondie il s'affiche pour les deux enquêtes à 16%

Entre les deux enquêtes, la structure de la population reconstituée par l'enquête a vu une légère diminution des jeunes de 25 à 34 ans *(- 3 points)* et une augmentation de la part des personnes âgées, sauf dans la CASA et dans le Pays des Paillons.

Les légères déformations par rapport à la population recensée par l'INSEE sont présentées plus loin *(cf. X).*

VIII.2. LA POSSESSION DU PERMIS DE CONDUIRE

A la hausse globale de la motorisation des ménages vient s'ajouter la progression globale de la possession du permis de conduire.



<u>Précision méthodologique</u> : Pour le traitement ci-dessus, le choix a été fait de comptabiliser les personnes en conduite accompagnée comme détentrices du permis de conduire.

La hausse globale observée est à nuancer selon l'âge et le genre des habitants.

De manière générale, l'écart qui existe entre hommes et femmes se réduit mais existe toujours *(93% des hommes âgés de 18 ans et plus possèdent le permis de conduire contre 79% chez les femmes)*

- ✓ Les hommes de 65 ans et plus ont apparemment comblé leur retard par rapport aux générations précédentes, et le niveau de possession du permis est ainsi stabilisé autour des 96% chez les plus de 35 ans.
- ✓ Les femmes de 50 à 64 ans a ont aussi rattrapé le niveau des 35 - 49 ans, le niveau de possession du permis semble ainsi stabilisé autour des 88%.
- ✓ Par contre, les femmes de 65 ans et plus, ont effectué un rattrapage important, mais devraient encore augmenter leur niveau de détention du permis de conduire. Il pourrait être stabilisé dans une décennie environ.
- ✓ Les plus jeunes en revanche, présentent une évolution inverse qui semble s'installer : on observe en effet une baisse de la part des détenteurs du permis de conduire chez les personnes âgées de 18 à 24 ans ainsi que chez les hommes de 25 à 34 ans.

Cette baisse peut résulter de deux raisons très différentes :

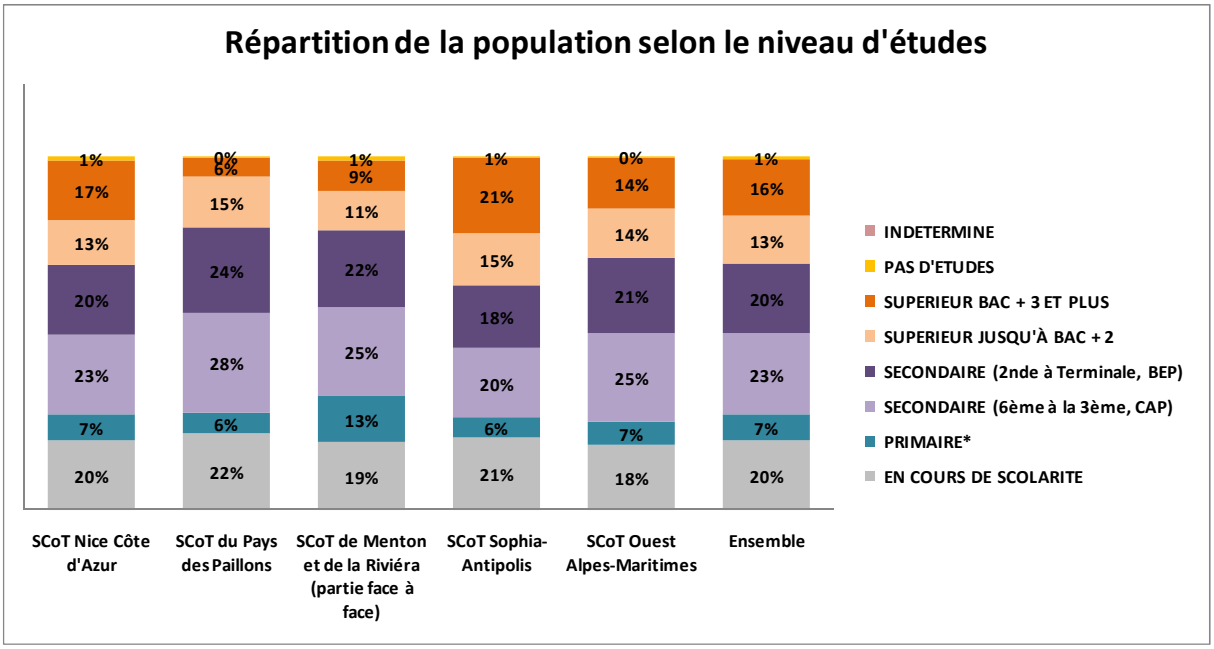
- ✓ une entrée plus tardive dans une vie professionnelle stabilisée, qui rend l'accès au permis à la fois plus difficile et moins indispensable, auquel cas ce « retard » serait rattrapée quelques années plus tard et sans impact sur leniveau de détention des plus âgés dans les années futures ;
- ✓ une recherche d'un mode de vie moins dépendant de l'automobile, voire en rupture avec elle, et dans ce cas, cette moindre détention pourrait se retrouver dans les années futures aux âges plus élevés.

Ces deux raisons coexistent vraisemblablement, mais seules des études de type sociologiques pourraient permettre de faire la part de ces deux effets dans le constat de l'EMD.

VIII.3. LA POPULATION SELON LE NIVEAU D'ÉTUDES

SCOT de résidence	EN COURS DE SCOLARITE	PRIMAIRE*	SECONDAIRE (6ème à la 3ème, CAP)	SECONDAIRE (2nde à Terminale,	SUPERIEUR JUSQU'À BAC + 2	SUPERIEUR BAC + 3 ET PLUS	PAS D'ETUDES	INDETERMINE
SCoT Nice Côte d'Azur	20%	7%	23%	20%	13%	17%	1%	0%
SCoT du Pays des Paillons	22%	6%	28%	24%	15%	6%	0%	0%
SCoT de Menton et de la Riviéra (partie face à face)	19%	13%	25%	22%	11%	9%	1%	0%
SCoT Sophia-Antipolis	21%	6%	20%	18%	15%	21%	1%	0%
SCoT Ouest Alpes-Maritimes	18%	7%	25%	21%	14%	14%	0%	0%
Ensemble	**20%**	**7%**	**23%**	**20%**	**13%**	**16%**	**1%**	**0%**

**Les personnes ayant fait un apprentissage non diplômant sont comprises dans la catégorie « PRIMAIRE »*



Les personnes en cours de scolarité, du primaire au supérieur, se répartissent à peu près également entre les territoires de SCoT, néanmoins, le SCoT Ouest et la CARF en hébergent un peu moins. Par contre les personnes ayant fait des études supérieures, au moins au niveau licence, sont nettement plus nombreuses au sein des habitants de la CASA

Les tableaux ci-dessous permettent, sur des catégories regroupées, de repérer les évolutions de structure entre les deux enquêtes.

SCOT de résidence EMD 2009	En cours de scolarité	Primaire ou aucun	secondaire	supérieur	Ensemble
SCoT Nice Côte d'Azur	19%	8%	40%	28%	5%
SCoT du Pays des Paillons	21%	6%	49%	19%	6%
SCoT de Menton et de la Riviéra (partie face à face)	18%	14%	45%	19%	4%
SCoT Sophia-Antipolis	20%	6%	36%	35%	4%
SCoT Ouest Alpes-Maritimes	18%	7%	44%	27%	5%
Ensemble	**19%**	**8%**	**41%**	**28%**	**5%**

SCOT de résidence EMD 1998	En cours de scolarité	Primaire ou aucun	secondaire	supérieur	Ensemble
SCoT Nice Côte d'Azur	21%	18%	37%	19%	5%
SCoT du Pays des Paillons	21%	34%	26%	12%	7%
SCoT de Menton et de la Riviéra (partie face à face)	20%	24%	39%	12%	5%
SCoT Sophia-Antipolis	20%	17%	40%	18%	5%
SCoT Ouest Alpes-Maritimes	19%	18%	42%	17%	5%
Ensemble	**20%**	**19%**	**39%**	**18%**	**5%**

SCOT de résidence évolution 1998 - 2009	En cours de scolarité	Primaire ou aucun	secondaire	supérieur	Ensemble
SCoT Nice Côte d'Azur	-2	-10	3	9	**0**
SCoT du Pays des Paillons	0	-28	23	7	**-1**
SCoT de Menton et de la Riviéra (partie face à face)	-2	-10	6	7	**-1**
SCoT Sophia-Antipolis	0	-11	-4	17	**-1**
SCoT Ouest Alpes-Maritimes	-1	-11	2	10	**0**
Ensemble	**-1**	**-11**	**2**	**10**	**0**

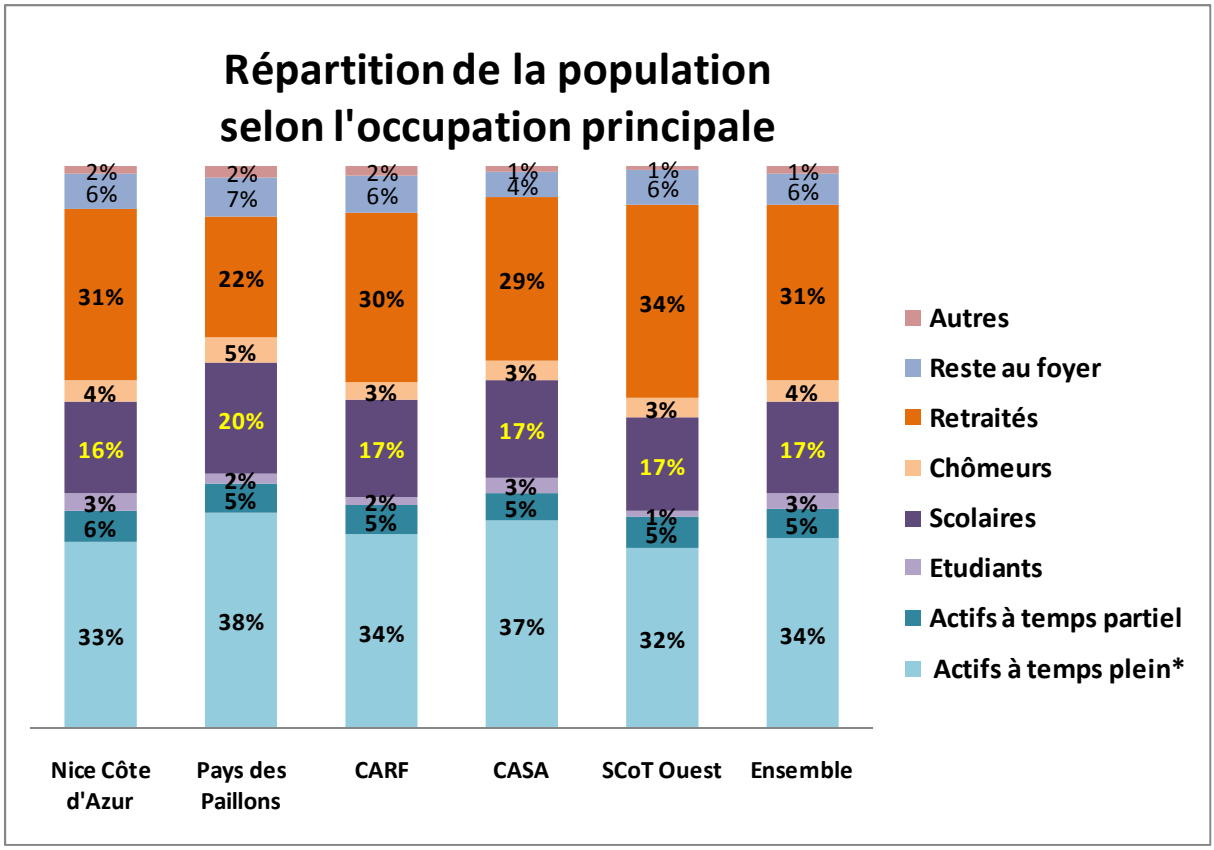
L'élévation générale du niveau d'études de la population française se retrouve logiquement dans l'évolution de la structure de la population enquêtée, avec une baisse de la part des personnes n'ayant pas atteint le niveau secondaire, et à l'inverse une augmentation de celles ayant atteint le niveau supérieur.

Une évolution importante dans la mesure où il a été identifié une corrélation entre niveau d'études et importance, en nombre et en portée géographique, des déplacements des personnes.

VIII.4. LE STATUT D'OCCUPATION DE LA POPULATION

SCOT de résidence	Actifs à temps plein*	Actifs à temps partiel	Etudiants	Scolaires	Chômeurs	Retraités	Reste au foyer	Autres
Nice Côte d'Azur	33%	6%	3%	16%	4%	31%	6%	2%
Pays des Paillons	38%	5%	2%	20%	5%	22%	7%	2%
CARF	34%	5%	2%	17%	3%	30%	6%	2%
CASA	37%	5%	3%	17%	3%	29%	4%	1%
SCoT Ouest	32%	5%	1%	17%	3%	34%	6%	1%
Ensemble	**34%**	**5%**	**3%**	**17%**	**4%**	**31%**	**6%**	**1%**

Le pourcentage de chômeurs présenté ici l'est par rapport à l'ensemble de la population, alors que le taux le plus connu, celui des statistiques de l'emploi, est calculé sur la seule population des 15-64 ans. 4% de chômeurs rapportés à la population totale est cohérent avec les données du recensement.



La répartition selon l'occupation prinicpale est assez peu différenciée entre les territoires, les points saillants sont :

- Un poids plus importants des actifs *(à temps plein)* dans la CASA et le Pays des Paillons, en contre-partie d'un poids plus faible de retraités,
- Un poids légèrement plus fort des étudiants parmi les habitants de Nice Côte d'Azur et de la CASA, les deux seuls territoires à offrir des filières universitaires complètes.

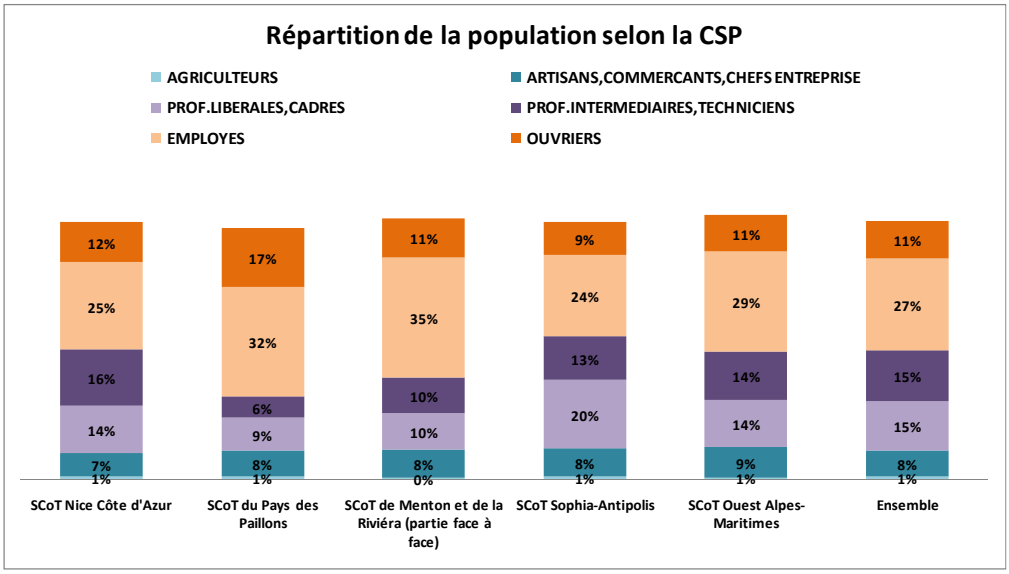
SCOT de résidence EMD 2009	actifs à tps plein ou partiel	Scolaires et étudiants	Chômeurs, Reste au foyer & Autres	Retraités	Total général
SCoT Nice Côte d'Azur	39%	19%	11%	31%	100%
SCoT du Pays des Paillons	43%	21%	14%	22%	100%
SCoT de Menton et de la Riviéra (fàf)	40%	19%	11%	30%	100%
SCoT Sophia-Antipolis	42%	20%	9%	29%	100%
SCoT Ouest Alpes-Maritimes	37%	18%	10%	34%	100%
Total général	**39%**	**19%**	**11%**	**31%**	**100%**

SCOT de résidence EMD 1998	actifs à tps plein ou partiel	Scolaires et étudiants	Chômeurs, Reste au foyer & Autres	Retraités	Total général
SCoT Nice Côte d'Azur	39%	22%	14%	25%	100%
SCoT du Pays des Paillons	41%	23%	13%	23%	100%
SCoT de Menton et de la Riviéra (fàf)	42%	22%	14%	22%	100%
SCoT Sophia-Antipolis	37%	21%	16%	26%	100%
SCoT Ouest Alpes-Maritimes	36%	20%	17%	28%	100%
Total général	**38%**	**22%**	**15%**	**25%**	**100%**

SCOT de résidence évolution 1998 - 2009	actifs à tps plein ou partiel	Scolaires et étudiants	Chômeurs, Reste au foyer & Autres	Retraités	Total général
SCoT Nice Côte d'Azur	-1	-3	-3	6	0
SCoT du Pays des Paillons	3	-2	0	-1	0
SCoT de Menton et de la Riviéra (parti	-3	-3	-3	9	0
SCoT Sophia-Antipolis	5	-2	-7	3	0
SCoT Ouest Alpes-Maritimes	2	-2	-6	7	0
Ensemble	**1**	**-3**	**-4**	**6**	**0**

Les deux points sailliants sont l'augmentation marquée du poids des retraités dans trois SCoT sur cinq, la CASA et le Pays des Paillons faisant exception, et l'augmentation des actifs habitant la CASA, un gain de cinq points dans un contexte d'évolutin modérée.

VIII.5. LES CATÉGORIES SOCIOPROFESSIONNELLES DE LA POPULATION ENQUÊTÉE



	POPULATION ACTIVE						
SCOT de résidence	**AGRICULTEURS**	**ARTISANS,COMMERCANTS, CHEFS ENTREPRISE**	**PROF.LIBERALES, CADRES**	**PROF.INTERMEDIAIRES, TECHNICIENS**	**EMPLOYES**	**OUVRIERS**	**RESTE**
SCoT Nice Côte d'Azur	1%	7%	14%	16%	25%	12%	26%
SCoT du Pays des Paillons	1%	8%	9%	6%	32%	17%	28%
SCoT de Menton et de la Riviéra (partie face à face)	0%	8%	10%	10%	35%	11%	25%
SCoT Sophia-Antipolis	1%	8%	20%	13%	24%	9%	26%
SCoT Ouest Alpes-Maritimes	1%	9%	14%	14%	29%	11%	24%
Ensemble	**1%**	**8%**	**15%**	**15%**	**27%**	**11%**	**25%**

Les cadres sont très présents dans la population de la CASA ; ouvriers et employés sontplus présents au sein du Pays des Paillons et de la CARF.

La répartition par CSP est rappelée ici car elle est utulisée dans le standard, néanmoins, apportant des informations proches de celle du niveau d'études, mais un poeu moins discriminantes, elles n'ont pas été utilisées dans le présent rapport.

VIII.6. LA POPULATION SELON SON QUARTIER D'HABITATION

Un habitant sur cinq *(21%)* habite un centre ville de l'une des cinq villes historiques – Nice, Cannes, Grasse, Antibes et Menton –, et plus des deux tiers *(70%)* habitent un quartier de type urbain.

La côte d'azur, malgré son étendue, est un territoire très urbain.

Typologie urbaine du quartier d'habitation	Population EMD 2009	
1-Centres-villes	221 700	21%
2-Quartiers urbains hors centres	517 700	49%
3-Zones périurbaines	312 800	30%
Total général	1 052 200	100%

Le découpage du territoire selon la typologie urbaine, déterminée lors de l'élaboration de l'enquête, a été présentée en III.B de la présente annexe.

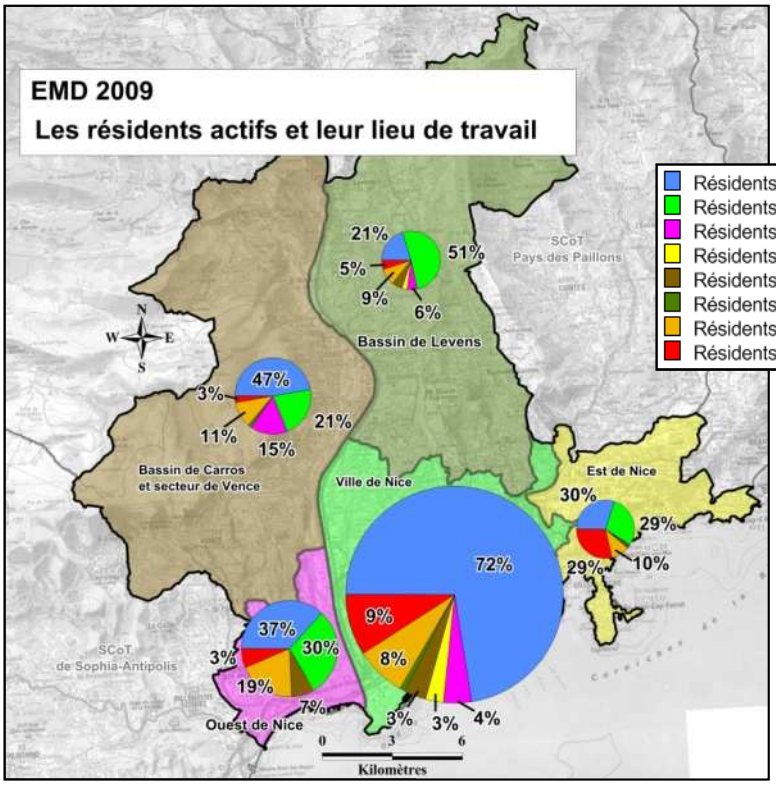
Cette répartition varie cependant selon les territoires de SCoT, les quartiers urbains abritent plus de huit habitants sur dix *(83%)* de la CARF, les trois quarts de ceux de NCA *(76%)*.

Par contre seulement un peu plus des deux tiers des habitants *(69%)* de la CASA et encore moins pour le SCoT Ouest *(62%).*

SCoT et typologie urbaine	Population	
SCoT de Menton et de la Riviéra (fàf)	**66 600**	**100%**
1-Centres-villes	24 200	36%
2-Quartiers urbains hors centres	31 300	47%
3-Zones périurbaines & peu denses	11 100	17%
SCoT du Pays des Paillons	**21 400**	**100%**
3-Zones périurbaines & peu denses	21 400	1%
SCoT Nice Côte d'Azur	**528 000**	**100%**
1-Centres-villes	147 500	28%
2-Quartiers urbains hors centres	252 400	48%
3-Zones périurbaines & peu denses	128 000	24%
SCoT Ouest Alpes-Maritimes	**254 100**	**100%**
1-Centres-villes	28 700	11%
2-Quartiers urbains hors centres	129 400	51%
3-Zones périurbaines & peu denses	96 000	38%
SCoT Sophia-Antipolis	**182 200**	**100%**
1-Centres-villes	21 300	12%
2-Quartiers urbains hors centres	104 600	57%
3-Zones périurbaines & peu denses	56 300	31%
Total général	**1 052 200**	

IX. LES ACTIFS ET LEUR LIEU DE TRAVAIL HABITUEL

IX.1. OÙ TRAVAILLENT LES HABITANTS DE NCA ?



194 300 actifs habitent NCA, soit **37%** de sa population.

La carte ci-dessus présente pour chaque secteur, la répartition par secteur de lieu d'emploi des actifs, les codes couleur des camemberts de répartition renvoient aux couleurs des secteurs de la carte.
Exemple de lecture : 72% des niçois actifs travaillent dans la ville de Nice ; 51% des actifs du bassin de Levens travaillent dans la ville de Nice.

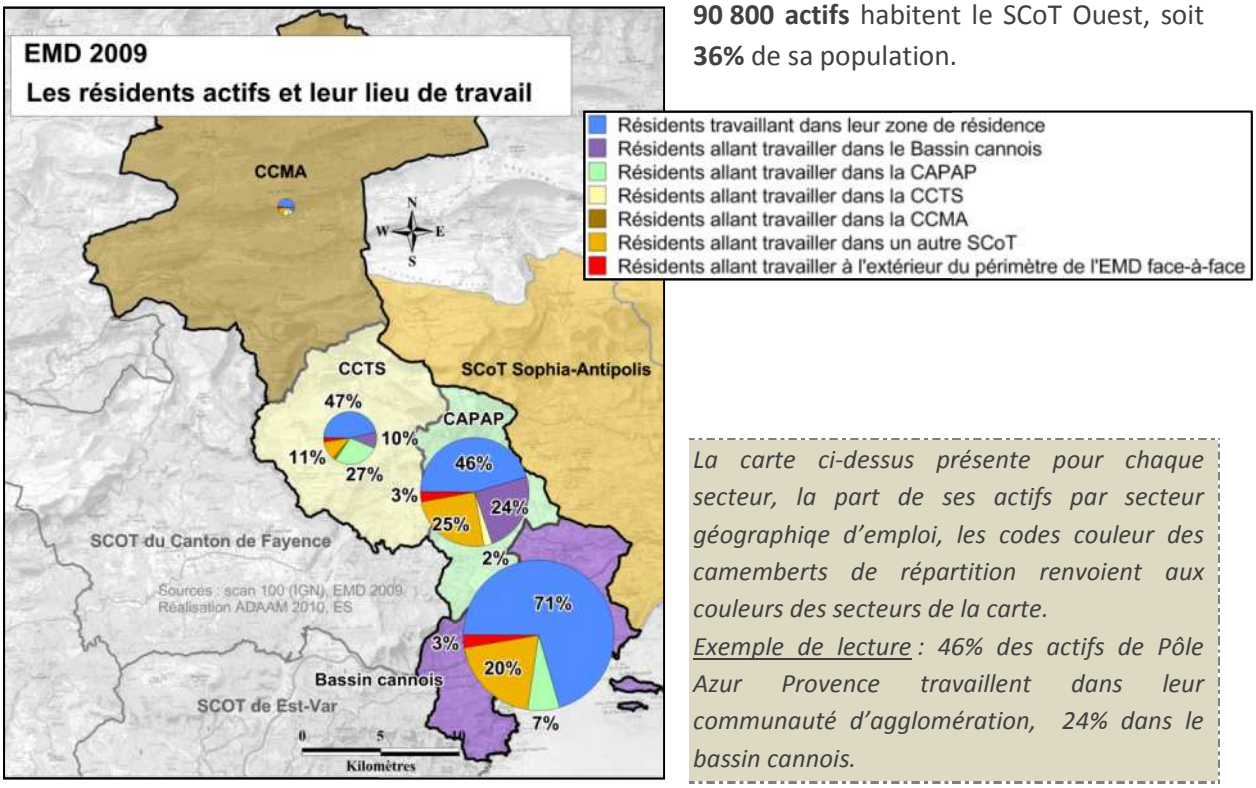
La carte ci-dessus montre que **plus des deux tiers des actifs niçois travaillent dans leur ville**. Près d'un niçois enquêté sur 10 travaille hors du territoire d'enquête.

Vu de Nice**, les actifs du bassin de Levens** sont peu nombreux à venir travailler dans la ville centre, mais vu de Levens, proportionnellement à sa population, c'est **plus de la moitié de ses actifs qui vont y travailler**, alors qu'ils sont moins d'un sur 10 à franchir le Var pour aller travailler dans le bassin de Carros Vence.

Les actifs du littoral Ouest sont un peu plus nombreux à travailler dans leur secteur qu'à Nice, mais l'attraction de la ville centre est cependant importante.

Les actifs du secteur littoral Est de Nice se répartissent en trois parts quasi égales entre ceux qui habitent et travaillent dans le secteur et ceux qui sont attirés par Monaco ou par Nice.

IX.2. OÙ TRAVAILLENT LES HABITANTS DU SCOT OUEST ?



90 800 actifs habitent le SCoT Ouest, soit **36%** de sa population.

La carte ci-dessus présente pour chaque secteur, la part de ses actifs par secteur géographiqe d'emploi, les codes couleur des camemberts de répartition renvoient aux couleurs des secteurs de la carte.

Exemple de lecture : 46% des actifs de Pôle Azur Provence travaillent dans leur communauté d'agglomération, 24% dans le bassin cannois.

Une certaine hiérarchie de fonctionnement apparaît : si dans chacun des secteurs, ceux qui habitent et travaillent dans leur secteur de résidence sont les plus nombreux, de la CCTS à la CAPAP et au bassin cannois on a de plus en plus d'actifs résidant qui travaillent dans leur secteur, et pour ceux qui travaillent dans un autre secteur, pour la CCTS c'est d'abord dans le bassin grassois, pour les résidents de la CAPAP, c'est à part quasi égale dans le bassin cannois et dans la CASA, alors que pour le bassin cannois c'est pour l'essentiel vers l'extérieur.

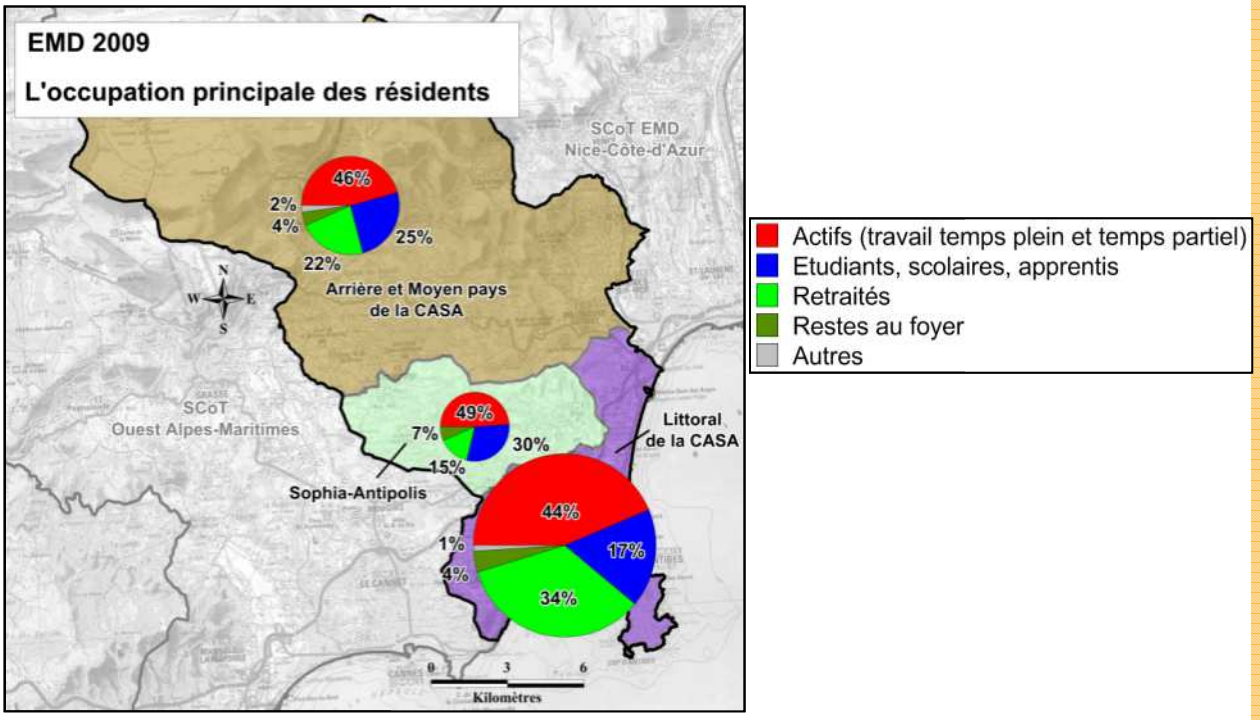
	Lieu habituel de travail				
Lieu de résidence	Bassin cannois	CAPAP	CCTS	CCMA	Autres SCoT Alpes-Maritimes (face-à-face)
Bassin cannois	-	**3 502**	-	-	10 324
CAPAP	**6 970**	-	708	-	7 149
CCTS	791	**2 191**	-	151	902
CCMA	93	99	115	-	156
Autres SCoT	9 395	4 613	190	-	-
Total	17 248	10 406	1 013	151	18 531

Les actifs du Bassin cannois sont occupé travaillent pour plus des deux tiers *(71%)* dans leur secteur, mais ceux qui sortent, le font vers d'autres SCoT, et notamment la CASA. Alors que les autres secteurs voient une part notable de leurs actifs attirés par les autres secteurs de ce même SCoT : Pôle Arur Provence pour les actifs de Terres de Siagne et le bassin cannois pour ceux de Pôle Arur Provence, qui se répartissent également entre la CASA et le bassin cannois..

IX.3. LES ACTIFS DE LA CASA

73 200 actifs habitent la CASA, soit **40 %** de sa population.

La part importante des actifs dans ce SCoT d'une part, et l'évolution des flux de déplacemetns d'autre part, nous a conduit à regarder plus particulièrement les différences de structure de population selon leur lieu de résidence.



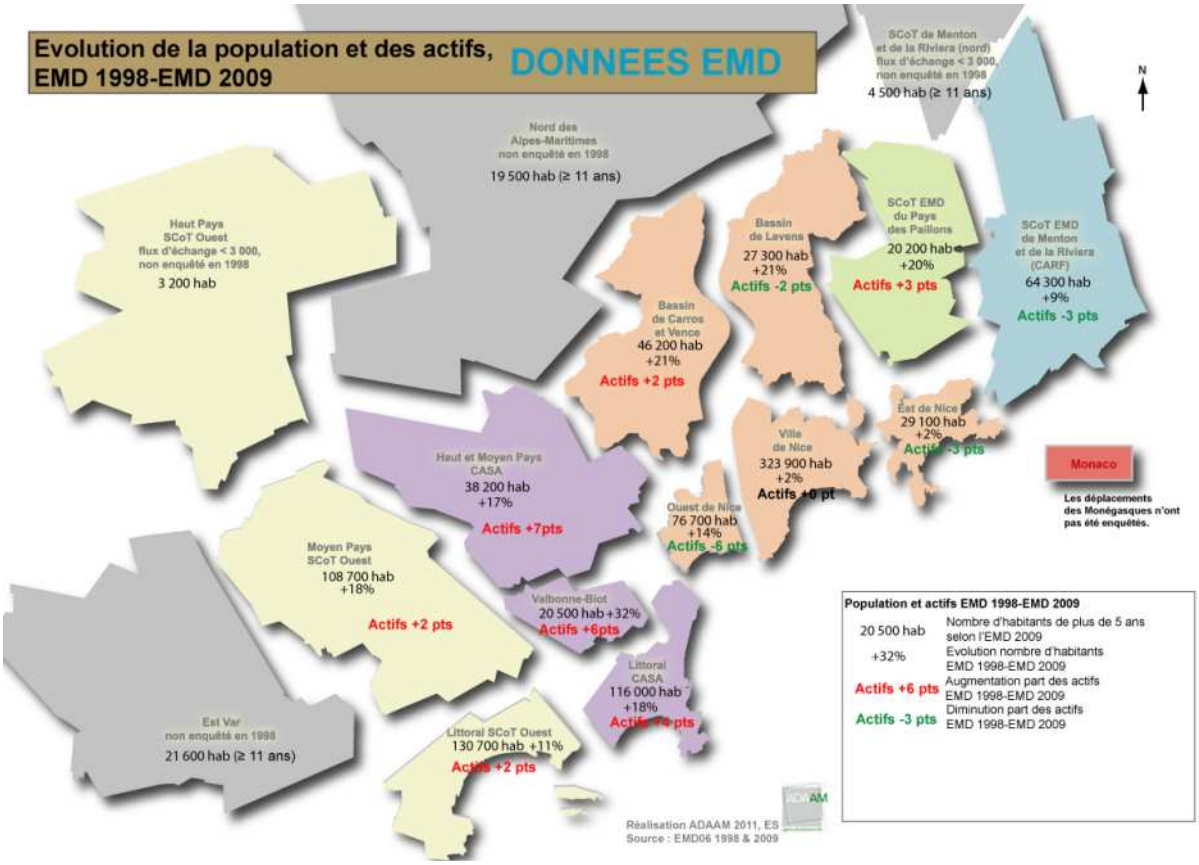
Les actifs qui résident dans le secteur de Biot Valbonne sont particulièrement nombreux : ils constituent près de la moitié de la population résidente. Une réalité vraisemblablement liée à l'histoire de l'urbanisation de ce secteur, qui a été concomitante au développement du parc, et qui contribue à sa spécificité.

Les retraités sont particulièrement nombreux dans le secteur littoral, dont ils constituent plus du tiers de la population. En effet dans le secteur de Biot Valbonne, qui regroupe une part majeur du pôle de Siophia Antipolis, mais aussi de la population résidente, il y a trois actifs pour un retraité, dans le Haut et Moyen-Pays, un actif pour deux retraités, alors que sur le littoral il y a seulement 1,3 actif pour 1 retraité.

Par ailleurs, la part des étudiants et scolaires sur le secteur de Sophia est plus grande que dans le reste du SCoT, en cohérence avec la localisation de l'université.

IX.4. CARTE DE SYNTHÈSE DES POPULATIONS ET ACTIFS PAR SECTEUR DE SCOT

La carte ci-dessous récapitule par secteur d'étude son poids démographie, et pour les secteurs de SCoT enquêtés en 1998 et en 2009, l'évolution de sa population et de ses actifs entre les deux enquêtes



MÉTHODOLOGIE

IX.5. LE VOLUME DE LA POPULATION ET LE REDRESSEMENT DE 1998

Les enquêtes ménages déplacements sont conçues prioritairement pour connaître les pratiques des habitants, qui sont exprimés par des indicateurs de moyenne par jour et par personne, avec l'indicateur clé qui est la mobilité individuelle, déclinée selon les caractéristiques des personnes et de leurs lieux de vie. C'est pourquoi la constitution de l'échantillon d'enquête privilégie un échantillon de territoire en secteurs les plus homogènes possibles quant aux pratiques de leurs habitants, sur une représentation par critère de représentativité socio-démographiques.

Cependant l'importance des moyens mobilisés autour de ce type d'enquête et la prégnance des enjeux de trafic routier conduisent à les utiliser aussi pour évaluer les volumes de flux sur de grandes coupures, ou entre macro-zones, les secteurs d'études. Or la contrepartie de la richesse de l'information collectée par personne et par ménage, est un taux de sondage moyen relativement faible, et donc une sensibilité des résultats aux méthodes et aux données de redressement.

IX.5.1. LE REDRESSEMENT, DÉFINITION ET RÉSULTATS

De manière générale, le terme de redressement peut être compris comme une mesure visant à corriger une observation. Dans le cas d'une enquête par sondage comme l'EMD, il ne s'agit absolument pas de corriger mais de **pondérer les données brutes issues de l'enquête afin d'être en mesure d'exploiter des données représentatives de la population du périmètre d'enquête**.

Le calcul de la pondération se fait sur la base statistique du tirage au sort, donc des ménages, secteur de tirage par secteur de tirage. En première approche, le coefficient de redressement d'un ménage est égal au quotient du nombre de ménages habitant le secteur par le nombre de ménages enquêtés dans le secteur. C'est la méthode qui était encore utilisée lors de l'EMD 1998.

Afin d'avoir une meilleure précision de redressement, le calcul tient désormais compte d'une autre variable : la taille des ménages. Ainsi, à chaque ménage est associé un coefficient de redressement lié au nombre de ménages de cette taille habitant le secteur. Ce coefficient est appliqué à toutes les personnes du ménage et à leurs déplacements.

Seules ces données redressées traduisent le fonctionnement du territoire, les données brutes traduisant le nombre de ménages, de personnes, ou de déplacements, réellement enquêtés ne servent qu'aux calculs de fiabilité statistique et d'intervalle de confiance des résultats**.**

Le redressement de l'EMD 1998 a été réalisé sur des estimations de population, le recensement de 1999 n'étant pas encore connu : cela a induit des déformations, et en particulier une **forte surestimation** du nombre de ménages et de personnes.

	EMD 1998	RGP 1999	Ecart %
Nombre de ménages	477 169	441 191	8.2%
Population des ménages	1 029 288	957 927	7.4%

De ce fait, et également pour appliquer le même redressement qu'en 2009, c'est-à-dire également sur la taille des ménages, nous avons, pour disposer d'évolutions de qualité, procédé à un nouveau redressement de l'enquête de 1998. Afin de limiter cette surestimation en volumes, l'ADAAM, en liaison avec le CETE, a réalisé un nouveau redressement de l'EMD 1998 à partir des données du RGP 1999 (Recensement Général de la Population INSEE).

Plusieurs étapes ont ainsi été nécessaires pour réaliser cette tâche :

- ✓ Reconstitution des secteurs de tirage de 1998 par agrégation d'ilôts INSEE ou de communes selon les cas (communes sous-découpées ou non) ;
- ✓ Détermination du nombre de ménages selon six strates de taille (1 personne, 2, 3, 4, 5, 6 ou plus) pour chaque secteur de tirage à partir du RGP 1999, en utilisant selon les cas les données à l'ilôt ou à la commune ;
- ✓ Calcul des coefficients de pondération.

Sur des indicateurs de mobilité, calculés sur l'ensemble, on constate que l'impact du nouveau redressement est marginal, et intervient à la troisième décimale.

	EMD 98	
	Ancien redressement	Nouveau redressement
Taille moyenne des ménages	2.157	2.163
Taux de motorisation moyen	1.098	1.101
Mobilité totale	3.750	3.747
Mobilité 5 ans et +	3.936	3.938

MOBILITE DES 5 ANS ET +	EMD 98	
Age	Ancien redressement	Nouveau redressement
5 à 17 ans	3.540	3.475
18 à 24 ans	3.951	3.934
25 à 34 ans	4.771	4.794
35 à 49 ans	5.011	4.972
50 à 64 ans	3.847	3.873
65 ans et plus	2.829	2.821
Ensemble	3.936	3.938

La différence est un peu plus marquée dès lors que l'on croise les données avec d'autres variables (comme l'âge pour l'exemple présenté ci-dessus), mais reste tout de même faible, intervenant seulement à la deuxième décimale.

Pour conclure, tous les indicateurs de l'EMD 1998 **rapportés à la personne ou au ménage restent valables tels qu'ils ont été publiés,** et peuvent être utilisés pour des comparaisons 1998-2009.

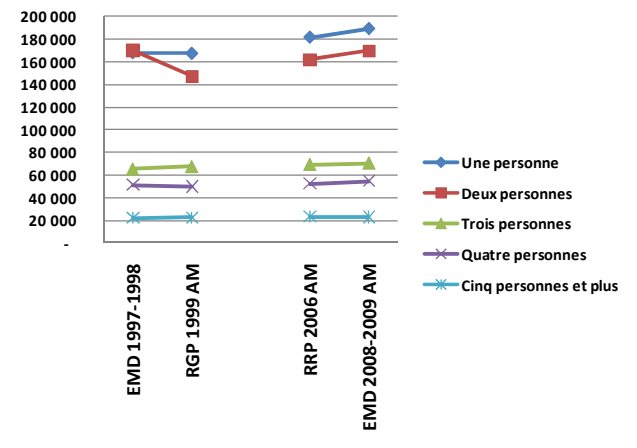
En revanche, **les données en valeur absolue,** telles que les flux, les budgets-temps, les distances totales parcourues, **doivent être comparées à partir du nouveau redressement.** Il est à noter que, parmi ces données en volume, seuls les flux principaux avaient fait l'objet de travaux en 1998.

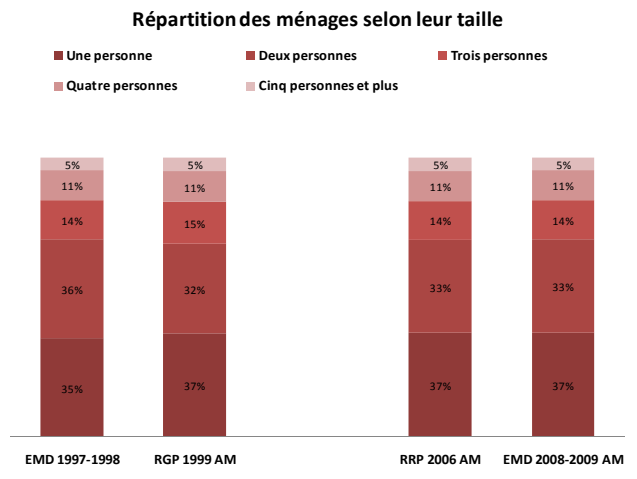
IX.5.2. LA STRUCTURE DE LA POPULATION

Les recensements de 1999 et de 2006 étant assez proches des périodes des deux dernières enquêtes ménages, il est proposé une mise en regard des structures selon les principales caractéristiques des personnes et des ménages reconstituées par l'enquête et par les recensements, pour évaluer l'effet éventuel sur les résultats d'enquête de sa méthodologie.

Pour cette comparaison, des données Alpes Maritimes (AM) ont été utilisées en 2009, en rapprochant les données issues de l'enquête en face à face et de la partie de l'enquête par téléphone réalisée auprès des habitants du département.

	Population totale	Nombre de ménages
RGP 1999 AM	1 011 900	455 000
EMD 1997-1998	**1 029 300**	**477 200**
RRP 2006 AM	1 073 200	488 700
EMD 2008-2009 AM	**1 080 200**	**506 700**
(dont partie face à face)	1 052 200	493 599
(dont partie téléphonique hors Var)	28 000	13 100





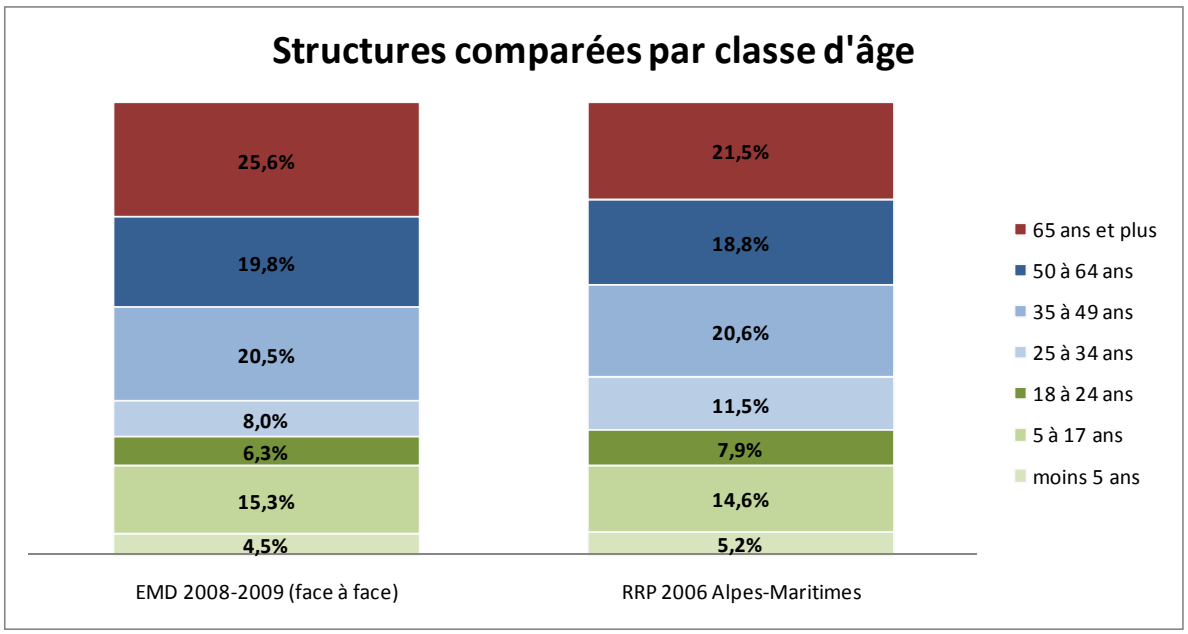
Le redressement des données de l'EMD 2008-2009 est cohérent avec les données INSEE du recensement (RRP 2006), aussi bien en volumes qu'en structure par taille des ménages.

En revanche, il y a quelques différences entre le redressement de 1998 et les données du RGP99:

→Le nombre de ménages et la population sont supérieurs aux données du RGP 1999 des Alpes-Maritimes, bien que le territoire d'enquête de 1998 ne couvre pas l'ensemble du département.

→Une légère surreprésentation des ménages de petite taille, avec une différence plus marquée de structure sur les ménages de deux personnes. (36% dans l'EMD 1998 contre 32% dans le RGP 1999)

Précision méthodologique : Le redressement en 1998 ne tenait pas compte de la taille des ménages.



La répartition en classes d'âges fait apparaître deux différences majeures entre EMD et RRP :

- ✓ la part des habitants des Alpes-Maritimes âgés de 65 ans est de 21,5% d'après le recensement (RRP 2006), contre 25,6% dans l'EMD 2008 (face à face),
- ✓ La part des 25-34 ans est elle de 11,5% dans le RRP 2006 contre 8,0% dans l'EMD 2008.

Même si la comparaison n'est pas faite exactement sur le même territoire, l'EMD en face à face couvrant tout de même plus de 97% de la population du département, on peut conclure à **une surreprésentation des personnes âgées de 65 ans et plus et une sous-représentation des 25-34 ans** dans l'EMD 2008-2009.

De manière analogue, si l'on regarde la population par type d'activité, la classe des retraités est celle pour laquelle la différence en structure est la plus marquée (29,7% dans l'EMD 2008-2009 contre 24,6% dans le RRP 2006)

Pour appréhender l'impact de ces déformations en structure, nous avons appliqué les mobilités observées par classe d'âge dans l'EMD 2008-2009 à la structure de la population du RRP 2006.

Structure en classes d'âges de la population	Structure des comportements de mobilité	Mobilité Globale des 5 ans et plus
EMD 2008-2009	EMD 2008-2009	3.42
RRP 2006	EMD 2008-2009	3.47

La différence en structure par âge n'induit un écart que de 0,05 sur la mobilité globale des 5 ans et plus. La différence globale est donc très faible.

les partenaires signataires de la convention :

- l'État (Préfecture et Direction Départementale des territoires et de la mer)
- le Conseil régional Provence Alpes Côte d'Azur
- le Conseil général des Alpes-Maritimes
- la Communauté Urbaine Nice Côte d'Azur
- la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis
- le Syndicat Mixte des Transports SILLAGES
- le Syndicat Intercommunal des Transports Publics de Cannes - le Cannet - Mandelieu la Napoule :
- la Communauté d'Agglomération de la Riviera Française

les partenaires associés :

- la CCI Nice Côte d'Azur (Chambre de Commerce et d'Industrie)
- ADAAM (Agence de Déplacements et d'Aménagement des Alpes-Maritimes)
- SYMITAM (Syndicat Mixte de Transport des Alpes-Maritimes)
- le CRT (Comité Régional du Tourisme) Riviera Côte d'Azur
- la CAPAP (Communauté d'Agglomération Pôle Azur Provence)

…port d'analyses est accessible
…ir du site du Conseil général :

www.cg06.fr

Maître d'ouvrage : CG06

CONSEIL GÉNÉRAL ALPES-MARITIMES

Réalisation ADAAM

ADAAM agence d'urbanisme 06