

Édition
Septembre 2011



Les déplacements des habitants des Alpes-Maritimes



Résultats de l'Enquête Ménages Déplacements des Alpes-Maritimes
EMD06

Sommaire

Éditorial..... p.3

Méthodologie et territoire enquêté p.4

La mobilité des habitants p.6

Mobilité Individuelle p.8

Mobilité individuelle par mode p.10

Mobilité individuelle par motif p.12

Temps et horaires des déplacements p.14

Les pratiques du week-end p.16

L'usage des modes p.18

La marche et le vélo..... p.20

La voiture p.22

Les transports collectifs p.24

Les deux roues motorisés p.26

Motorisés individuels/alternatifs p.28

Géographie des déplacements p.30

Les déplacements sur les territoires p.32

Zoom par secteur p.34

Les flux automobiles p.36

Territoires nouvellement enquêtés p.38

Points de vue p.40

Ce qu'en pensent les habitants p.42

Synthèse p.44

Les principaux enseignements de l'enquête p.46

Les 3,44 millions de déplacements quotidiens effectués par les seuls habitants de notre département, auxquels s'ajoutent ceux des touristes et visiteurs (vacanciers, voyages d'affaire...), constituent un enjeu de taille qui mobilise les politiques publiques, en particulier par l'amélioration des services de transports collectifs et le développement des infrastructures.

Cette seconde Enquête Ménages Déplacements, menée à l'échelle de la totalité de notre département, apporte aussi une appréciation du contexte qui explique une partie des résultats : la baisse de la taille des ménages qui se poursuit (2,13 personnes par ménage en 2009 pour 2,16 en 1998), le vieillissement de la population (un tiers de personnes de plus de 60 ans aujourd'hui pour un quart précédemment)...

La progression remarquable de l'usage des transports collectifs qui illustre l'impact positif des politiques d'investissements publics et les conforte, est à souligner. Cette progression, de l'ordre d'un tiers, devrait se poursuivre avec la mise en place de la carte Azur depuis cette année, renforçant ainsi la complémentarité entre les réseaux urbains et avec le réseau interurbain, qui, rappelons-le, transporte annuellement près de 12 millions de passagers, soit davantage que l'aéroport !

La légère augmentation des flux due à la démographie montre l'intérêt de poursuivre les efforts engagés jusqu'alors en faveur des déplacements, notamment en matière d'infrastructures.

Deux signaux porteurs d'avenir sont à souligner : l'importance du nombre de projets de pôles intermodaux dans le département, qui vont faciliter l'usage combiné de plusieurs modes de déplacement (cars, vélos, trains, Autobleues...) et permettre de limiter l'usage de la voiture, d'une part, et le vélo, d'autre part, dont l'usage va se renforcer grâce aux infrastructures en cours (piste cyclable La Littorale notamment) et aux services récents proposés à la population (Vélobleu par exemple).



L'Enquête Ménages Déplacements des

Une démarche partenariale pour un outil d'aide à la décision

L'EMD s'inscrit dans un vaste partenariat qui regroupe l'ensemble des 8 Autorités Organisatrices de Transport : NCA, CASA, CARF, SITP, SILLAGES, Etat, Région et Conseil général des Alpes-Maritimes. Le SYMITAM, la CCINCA, l'ADAAM, le CRT et la CAPAP⁽¹⁾ se sont également associés à la démarche englobant différentes enquêtes au sein de l'Etude Globale des Transports et Déplacements.

Cette enquête, dont la maîtrise d'ouvrage a été assurée par le Conseil général des Alpes-Maritimes, est conçue pour apporter les informations permettant **d'appréhender les pratiques de déplacements des habitants d'un territoire, les jours de semaine** et hors vacances scolaires, et selon les différentes caractéristiques des personnes.

Elle permet également de **reconstituer les flux de déplacements** enregistrés sur le territoire et se présente comme un outil majeur pour les réflexions, études et projets conduits par les collectivités publiques ainsi que pour le modèle mathématique des déplacements mis en oeuvre par les partenaires.



Une enquête conduite sur un vaste territoire avec des méthodes adaptées

En 2009, l'EMD a porté **sur l'ensemble du département des Alpes-Maritimes étendu à une partie de l'est Var**, soit une extension importante par rapport à la première enquête réalisée en 1998 qui ne concernait que les territoires les plus urbains du littoral et du Moyen-Pays des Alpes-Maritimes. Elle a permis d'interroger, en leur demandant de décrire leurs déplacements de la veille, entre octobre 2008 et mai 2009, près de 18 000 personnes appartenant à 8 500 ménages, et selon deux types de méthodes spécifiques adaptés aux différents territoires.

Sur la moitié sud des Alpes-Maritimes, comprenant la bande littorale, la plus dense et la plus peuplée avec l'ensemble des grandes villes et le Moyen Pays, la méthodologie standard du CERTU des grandes agglomérations dite en « **face à face** » a été mise en oeuvre. Un enquêteur se déplace à domicile et interroge les personnes (de 5 ans et +) du ménage : 7 539 ménages enquêtés, soit 16 282 personnes.

Sur cette partie du territoire qui a déjà fait l'objet d'une EMD en 1998, les évolutions survenues en 10 ans peuvent donc être observées.

Sur le Haut-Pays et l'est du Var, territoires nouvellement enquêtés, c'est la méthodologie standard des villes moyennes, **par téléphone**, qui a été appliquée. L'enquêteur interroge 1 ou 2 personnes (de 11 ans et +) du ménage, tirées au sort. 1 460 ménages ont ainsi été enquêtés, soit 1 667 personnes.

(1) - NCA : Nice Côte d'Azur - CASA : Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis - CARF : Communauté d'Agglomération de la Riviera Française - SITP : Syndicat Intercommunal des Transports Publics Cannes, Le Cannet, Mandelieu - La Napoule - SILLAGES : Syndicat Mixte des Transports - SYMITAM : Syndicat Mixte de Transport des Alpes-Maritimes - CCI : Chambre de Commerce et d'Industrie - ADAAM : Agence de Déplacements et d'Aménagement des Alpes-Maritimes - CRT : Comité Régional de Tourisme - CAPAP : Communauté d'Agglomération Pôle Azur Provence.

(2) - Schéma de Cohérence Territoriale : document d'urbanisme intercommunal visant à mettre en cohérence l'ensemble des politiques sectorielles (urbanisme, habitat, déplacements et commerce).

Analyse et restitution

Dans ce document, l'aire d'enquête a été découpée en 104 « **secteurs de tirage** » et 786 « **zones fines** » favorisant un recueil fin de données et différentes possibilités d'agrégation. Les exploitations et les analyses ont été réalisées par l'ADAAM et le CETE Méditerranée.

Pour les zones du littoral et du Moyen Pays, appelées bande littorale, le regroupement par intercommunalités a été privilégié pour restituer les résultats et les analyser, à savoir CARF, Pays des Paillons, NCA, CASA et pour l'Ouest, le territoire de SCOT⁽²⁾.

Pour le Haut-Pays, trois secteurs sont identifiés : Haut Pays Nord des Alpes-Maritimes, Nord Menton et Riviera, Est du Var.

La partie la plus détaillée des analyses concernera la zone très peuplée appelée « **bande littorale** » qui, pour des raisons statistiques et les possibilités de comparaison avec 1998, constitue le matériau le plus riche (90% de la population et des déplacements).



Alpes-Maritimes

Les caractéristiques du territoire

Fortement marquée par le relief avec deux tiers du territoire en zone de montagne, l'urbanisation des Alpes-Maritimes se concentre sur le littoral en un chapelet de villes importantes (Nice, Cannes, Antibes,...) et sur les villes historiques du Moyen-Pays, avec un développement plus récent et plus lâche sur une grande partie du Moyen Pays.

Le Haut Pays reste concentré sur les villages et bourg-centres et voit sa croissance essentiellement liée aux activités touristiques.

La tâche urbaine représentée sur la carte avec ses différentes intensités traduit cette occupation de l'espace ainsi que le positionnement des populations et activités. Cette bande littorale concentre près de 65% de la population départementale.

Le département affiche ainsi un double fonctionnement, est-ouest sur la bande littorale avec un mouvement de métropolisation, autour des centres urbains et pôles économiques, mais tout autant selon des axes nord-sud le long des vallées en forte liaison avec les villes-centres, notamment avec Nice.

Malgré les fortes contraintes auxquelles il est confronté, le département des Alpes-Maritimes reste très attractif et a accueilli plus de 80 000 nouveaux habitants en dix ans pour atteindre près de 1 100 000 habitants en 2009.

L'emploi y a également notablement progressé, avec des zones qui continuent de s'affirmer comme pôles d'emplois (Sophia Antipolis, Grasse et Monaco), en complément de l'attractivité des grandes villes.





la **Mobilité** des **habitants**

Pourquoi se déplace-t-on,
comment, à quel moment, pour quelles raisons...

selon que l'on est

jeune ou **senior**, **actif** ou **retraité**, **motorisé** ou non,
en **ville** ou en **montagne**... ?

Comment
ces organisations individuelles
ont-elles évolué **depuis 10 ans** ?

Par jour et par personne :

3,42
déplacements16,5 km
parcourus1 heure
passée à se déplacer

Évolution 1998 / 2009

➤ Baisse de la mobilité
-13%

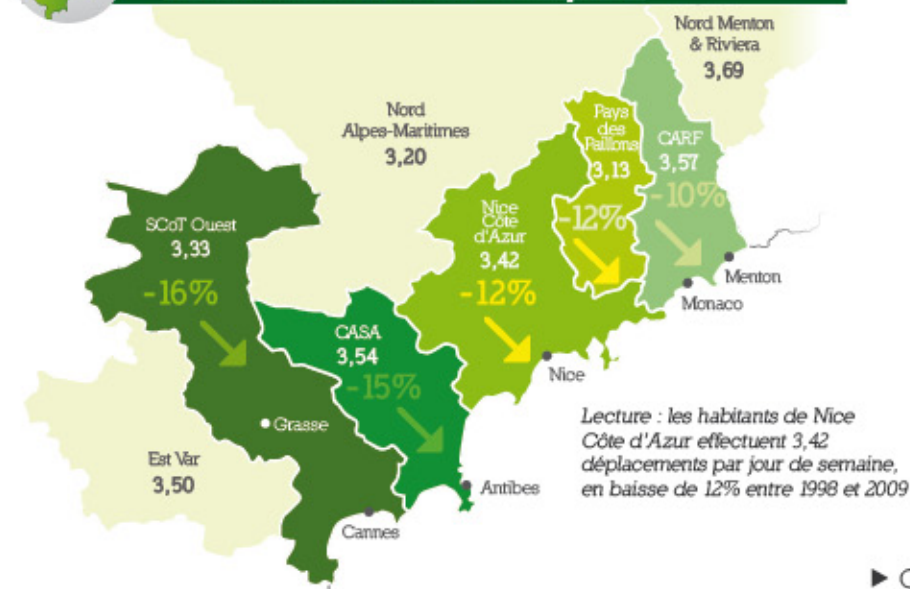
➤ Baisse d'1 km
des distances parcourues

= Budget-temps stable

Moins de déplacements...



Baisse de la mobilité individuelle sur
tous les territoires de l'enquête



► La mobilité individuelle des habitants varie selon les territoires, entre 3,13 et 3,69 déplacements par jour. Elle baisse dans toutes les zones déjà enquêtées en 1998, d'autant plus que la mobilité en 1998 était plus élevée. Les niveaux de mobilité s'uniformisent donc.

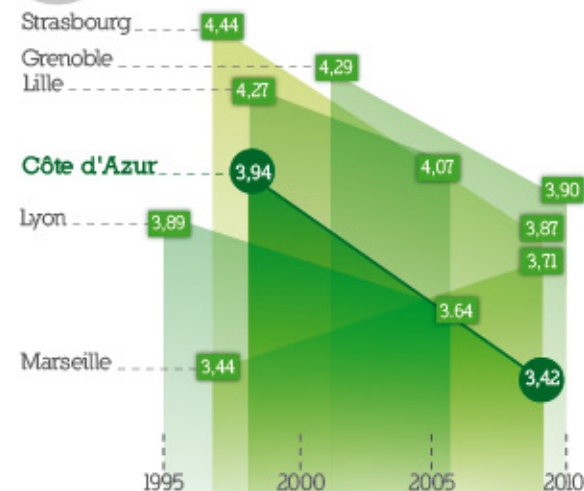
► Cette diminution moyenne du nombre de déplacements est notamment liée à la réduction du nombre de personnes « hypermobiles ».

3,44 millions de déplacements par jour

► En 10 ans, la population a augmenté de 10% pour atteindre 1,1 million d'habitants. Toutefois, le nombre total de déplacements réalisés par la population, en liaison avec la baisse de mobilité individuelle, a diminué de 4%, passant de 3,57 à 3,44 millions de déplacements par jour sur le territoire.



Au niveau national



Sources : EMD des Alpes-Maritimes, Lille, Lyon, Marseille, Strasbourg, Grenoble

► On constate les mêmes évolutions dans la plupart des Enquêtes Ménages Déplacements conduites en France depuis 2005. Cela traduit une rupture avec les 30 années précédentes.

La baisse constatée dans les Alpes-Maritimes est encore plus importante qu'ailleurs.



Temps et distance

► Le « budget-temps », soit le temps consacré par jour à se déplacer, est resté stable depuis de nombreuses années (60 min en 2009 - 59 min en 1998). Par contre, la distance parcourue par personne a, comme le nombre de déplacements, baissé. Ces évolutions ne sont pas spécifiques aux Alpes-Maritimes.

► La portée, ou distance moyenne parcourue au cours d'un déplacement est, en 2009, de 4,9 km. Elle a augmenté de 6% par rapport à 1998, essentiellement du fait de la progression des déplacements les plus longs. La part des déplacements très courts, inférieur à 1 km, est quant à elle restée stable (32%).

► En durée, le poids des déplacements de moins de 5 minutes se réduit (26% en 98 à 21% en 2009) alors que les déplacements de plus de 15 minutes ont augmenté.



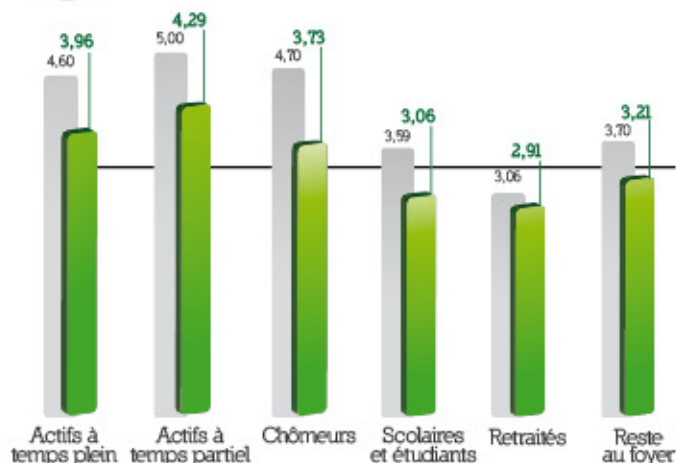
Définition de Mobilité individuelle : nombre de déplacements par personne et par jour de semaine, hors période de congé scolaire. Un déplacement est déterminé par un motif à l'origine et un motif à la destination quels que soient les éventuels changements de mode de transport au cours du déplacement. C'est donc un indicateur qui traduit les programmes d'activités au quotidien des habitants.

... pour tous les habitants

Que l'on distingue les habitants selon leur âge, leur occupation principale, leur niveau d'études ou leur genre... **la mobilité baisse pour chaque catégorie**, y compris pour les plus mobiles.



Selon l'occupation principale



► Les actifs à temps plein, qui sont parmi les plus mobiles, se déplacent moins (-14%) qu'en 1998. Constituant 34% de la population, ils contribuent pour plus de 40% à la baisse de la mobilité globale.

► Les retraités moins mobiles que les autres, affichent en revanche une faible diminution de leur mobilité.

► Les plus mobiles sont les actifs à temps partiel mais ils ne représentent que 5% de la population. Ce sont pour l'essentiel (86%) des femmes, dont 50% au sein de couples avec enfants.

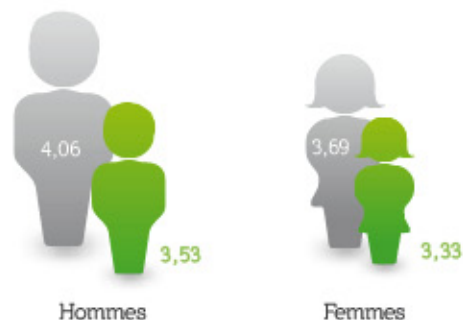


Selon le genre

► Une baisse des déplacements est constatée dans des proportions similaires selon le genre.

► Les femmes se déplacent toujours un peu moins que les hommes, mais l'écart se resserre.

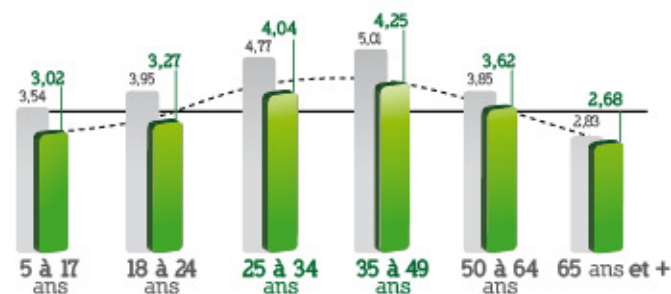
● EMD 1998 ● EMD 2009 — Moyenne EMD 2009: 3,42



Selon les classes d'âge

► La classe d'âge qui se déplace le plus reste celle de 25 à 49 ans, c'est aussi celle de la majorité des actifs. Mais c'est cette classe d'âge qui a connu le plus fort recul du nombre de déplacements quotidiens.

► On retrouve le phénomène précédent de moindre baisse de la mobilité des plus âgés.



Mobilité individuelle par mode

 **1,83**
déplacement
en voiture particulière

 **1,11**
déplacement à pied

 **0,28**
déplacement
en transport collectif

 **0,13**
déplacement
en 2 roues motorisé

 **0,03**
déplacement en vélo

Évolution 1998 / 2009

 **Baisse de la mobilité en véhicule particulier**
-19%

La baisse de la mobilité en voiture constitue 80% de la baisse de la mobilité globale

 **Augmentation de la mobilité en transport collectif**
+17%

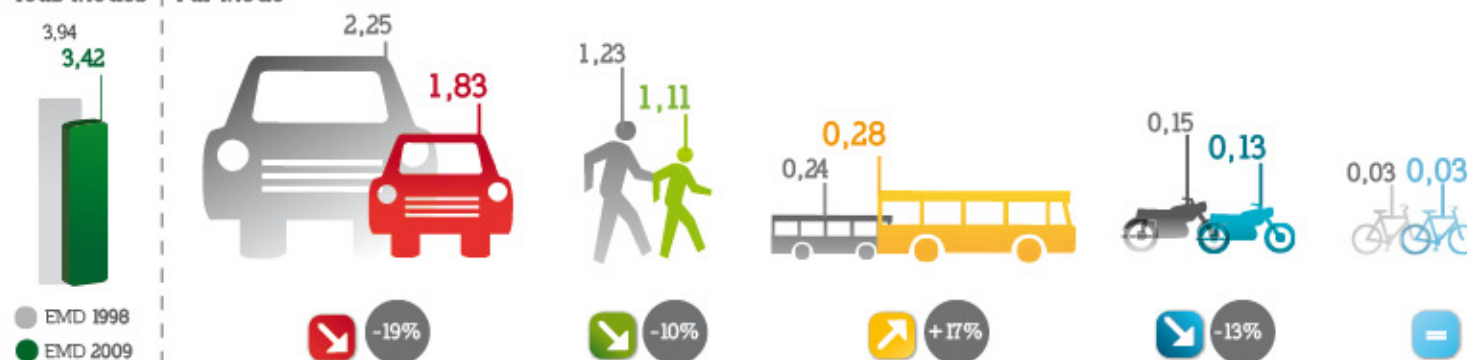
Utilisation de la voiture en baisse pour tous...



Une forte évolution des pratiques

Nombre de déplacements quotidiens par habitant

Tous modes | Par mode



► La forte diminution de la mobilité en voiture particulière montre une rupture de tendance après 30 années d'augmentation continue.

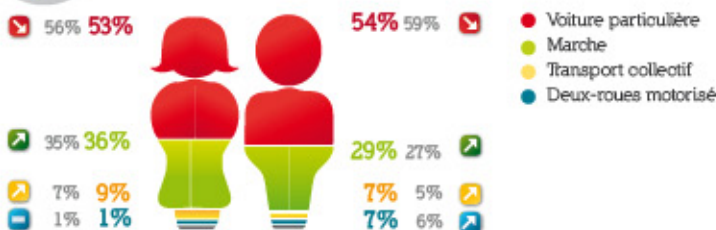
► La seule mobilité qui augmente est celle des transports en commun, alors même que la mobilité globale baisse.

► Ces évolutions contrastées se traduisent par un transfert modal avéré, c'est-à-dire qu'une part des déplacements réalisés en voiture en 1998 l'est désormais en transport collectif ou à pied.

Les parts modales	1998	2009
Voiture particulière - 4 points	57%	53%
Transports collectifs + 2 points	6%	8%
Marche + 2 points	31%	33%



Parts modales selon le genre



► On constate des évolutions similaires selon le genre dans l'usage des modes de transports.

► Les femmes marchent plus et utilisent plus les transports en commun, les hommes sont plus utilisateurs de 2 roues motorisé.



Temps et distance par mode de déplacements

► La **distance moyenne** par déplacement est de **5,2 km** et le **temps moyen** de **19 min**.

► La **voiture** et le **transport collectif** sont très proches en distances moyennes parcourues avec respectivement **7 et 7,4 km** mais plus éloignés en temps passé : **20 et 37 min par déplacement**.

► La **marche** s'affirme comme le mode de proximité avec en moyenne **700 m** parcourus et un temps moyen de **11 min**.

Nota : pour ces calculs de distance, les déplacements difficiles à distinguer de leur motif, comme la promenade, la leçon de conduite ou la tournée professionnelle sont exclus du calcul. Les prendre en compte remonterait légèrement ces moyennes notamment pour la marche.

au profit des transports collectifs ou de la marche



Mobilité par mode selon l'occupation principale



- ▶ Les actifs sont les plus grands utilisateurs des modes de transports motorisés individuels.
- ▶ Les scolaires et étudiants sont ceux qui utilisent le plus les transports collectifs.
- ▶ Le transfert modal par rapport à 1998 est plus fort vers les transports collectifs pour les scolaires et étudiants, mais plus équilibré entre les transports collectifs et la marche pour les actifs.
- ▶ Quant aux retraités, il y a peu d'évolution.



Mobilité par mode selon la typologie urbaine

- ▶ Moins le territoire est dense, plus la voiture est utilisée (deux fois plus dans les zones peu denses que dans les centres-villes).
- ▶ Plus le territoire est dense (centres-villes en vert foncé), plus le nombre de déplacements est élevé mais avec une mobilité en voiture qui diminue, au profit de la marche ou des transports en commun.
- ▶ Entre ces 3 types de territoire, les différences de pratiques portent plus sur la marche que sur les transports collectifs, elle est ainsi 3 fois plus importante en centre-ville qu'en zone peu dense.

Zones peu denses

30% de la population
3,30 déplacements par jour et par personne



2,27



0,67



0,22

Quartiers urbains hors centre-villes/périurbain

49% de la population
3,44 déplacements par jour et par personne



1,91



1,02



0,27

Centres-villes

21% de la population
3,55 déplacements par jour et par personne



1,01



1,94



0,37



45%
des déplacements
pour les motifs contraints dont
21% pour le travail

22%
des déplacements pour
les motifs achats

Stabilité
des motifs depuis 1998

Les motifs de déplacements
varient fortement selon la
classe d'âge ou le statut
d'occupation...

... mais se ressemblent
quel que soit le type d'habitat.

Le travail motive fortement les
déplacements de plus longue
durée.

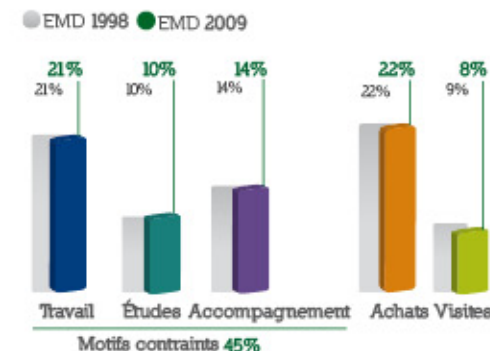


Des motifs de déplacements quasi inchangés...

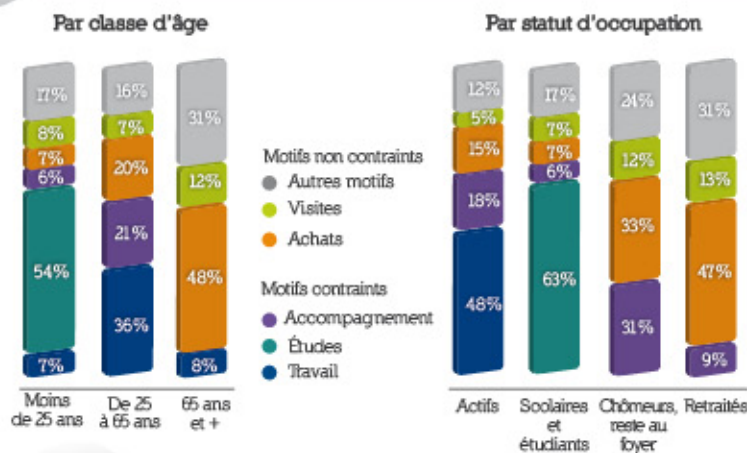


Travail et achats restent les principaux motifs de déplacements

- ▶ En 2009, les azuréens se déplacent pour les mêmes raisons qu'en 1998.
- ▶ Les motifs contraints (le travail, les études et l'accompagnement), concentrent près de la moitié des déplacements. Les achats restent le motif le plus important avec plus d'un déplacement sur cinq.
- ▶ Les « autres » motifs, non représentés, regroupent les déplacements en lien notamment avec le sport, la culture, les loisirs, sorties et démarches administratives et de santé, mais chacun représente moins de 8%.



Mais des motifs très différents selon l'âge et le statut d'occupation



L'analyse des motifs met en évidence trois classes d'âges reflétant différentes pratiques quotidiennes, et l'importance de l'occupation principale de la personne :

- ▶ Les moins de 25 ans ont logiquement des déplacements centrés sur les études.
- ▶ Les azuréens de 25 à 64 ans, en majorité des actifs, se déplacent principalement pour le travail. 60% de la distance journalière parcourue par un actif est liée à l'activité professionnelle.
- ▶ Les 65 ans et plus se déplacent en majorité pour les achats.
- ▶ L'accompagnement représente une part non négligeable pour les personnes qui « restent au foyer » (des femmes à 96%), mais aussi pour les actifs.



Des motifs de déplacements selon le genre qui ont peu évolué

- ▶ Il existe encore un écart notable concernant le poids du motif travail entre les hommes (27%) et les femmes (19%), mais l'écart se resserre.
- ▶ Les femmes partagent les temps de déplacements et les distances parcourues équitablement entre les motifs contraints et les autres.
- ▶ On constate une inversion de la répartition des temps de déplacement selon le genre. Ainsi, le temps qu'un homme consacre à ses déplacements professionnels (34%

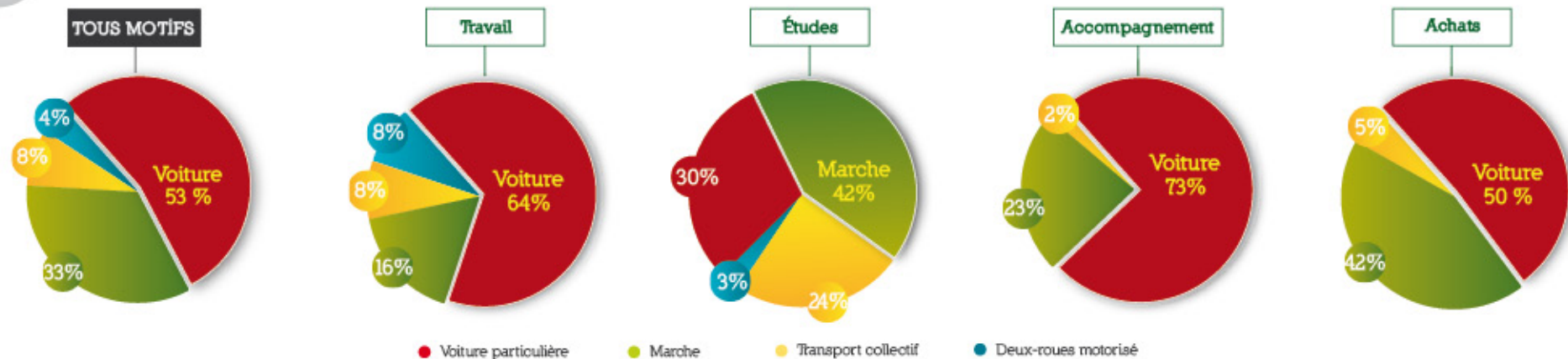
contre 23% pour les femmes) équivaut à peu près au temps consacré par une femme à ses déplacements liés à la vie de famille (35% et 25% pour les hommes). Cela est dû notamment au poids des femmes âgées dans la population.

▶ Un autre constat fait écho à ce qui a pu être observé sur d'autres territoires : les femmes parcourent des distances plus courtes pour raisons professionnelles mettant ainsi en avant le fait que le lieu d'habitation est, le plus souvent, à proximité du lieu de travail de la femme.

...mais des évolutions dans l'usage des modes de transport



Des **modes** utilisés différemment selon les motifs ...



► Si en moyenne, les azuréens choisissent la marche dans un tiers de leurs déplacements, elle atteint 42 % pour leurs déplacements d'études et d'achats. Cette part est relativement plus forte chez les retraités, puisque ce sont eux qui se déplacent le plus pour les achats.

► Les transports collectifs sont utilisés bien plus souvent dans les déplacements pour les études (24 % au lieu de 8 % tous motifs confondus).

► Avec deux tiers des déplacements, la voiture reste le mode privilégié pour se rendre au travail. Cette part est encore plus élevée pour les déplacements d'accompagnement (73 %).



... et qui ont évolué au profit des modes alternatifs à la voiture

► Les parts modales par motif ont évolué, indiquant ainsi un report modal. Celui-ci se fait en général de la voiture vers les modes alternatifs, mais là encore des différences selon les motifs apparaissent :

- pour le motif **études**, les transports collectifs prennent 6 points à la voiture ;
- pour l'**accompagnement**, la marche à pied bénéficie de 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, même si cette dernière reste très fortement prépondérante.

Nota : les déplacements dans une enquête ménages, sont définis par un motif à l'origine et un motif à la destination, ce qui permet notamment de bien identifier une correspondance comme un changement de mode au cours d'un même déplacement.



42%
des déplacements
font moins de 10 minutes

les **pointes horaires**
de déplacements sont toujours très
marquées le matin et le soir avec :

45%
des déplacements
quotidiens

La pointe des déplacements du
midi est moins importante sauf
pour le motif travail.



Durée des déplacements

► Près de deux déplacements sur trois durent moins d'un quart d'heure, démontrant un fonctionnement de proximité. Ces déplacements de courte durée représentent cependant moins d'un tiers du temps passé à se déplacer.

► Ces déplacements brefs ont cependant diminué, passant de 68% à 61%, alors que les plus longs (plus de 30 minutes) ont augmenté de 10 à 14%. Ces derniers représentent 42% du temps passé à se déplacer.

Durée des déplacements	Part en nombre (% de l'ensemble des déplacements)	Part en durée (% du temps passé)
< 5 min	21%	5%
6 à 10 min	21%	10%
10 à 15 min	19%	13%
15 à 30 min	26%	31%
> 30 min	14%	42%



Temps-distance par motif

► Même si les motifs contraints représentent moins de la moitié des déplacements, ils consomment 53% du budget temps de déplacement et totalisent 56% des distances parcourues.

► Cela est encore plus vrai pour le motif travail dont le poids en temps et distance est nettement plus importante qu'en nombre de déplacements.

► À l'inverse presque un quart des déplacements est réalisé pour des achats, mais on y consacre moins d'un cinquième du temps de déplacement. En revanche, les distances totales parcourues pour ce motif sont beaucoup plus faibles. Il s'agit souvent de « sauts de puce ».

Motifs contraints

- Travail
- Études
- Accompagnement

Motifs non contraints

- Achats
- Visites
- Autres motifs

Nota : pour une comparaison rigoureuse en nombre-temps-distance, les données sont traitées en excluant les personnes sorties du périmètre d'enquête ou ayant effectué un déplacement pour tournée professionnelle ou promenade.

durée






Beaucoup de déplacements de courte durée



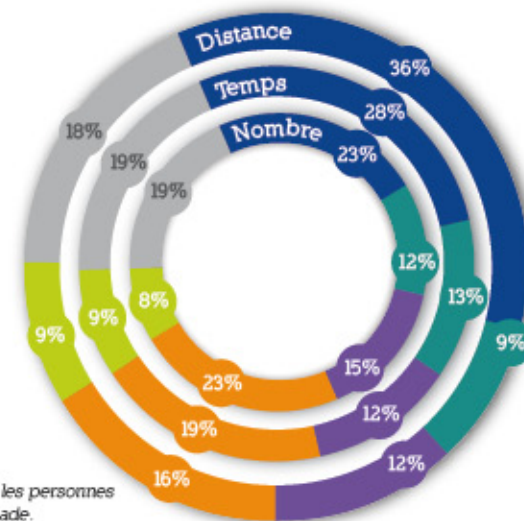
Temps moyen des déplacements

► 60% du temps passé à se déplacer l'est en voiture, avec plus d'une demi-heure par jour en moyenne.

► Le temps moyen d'un déplacement en transport collectif est près du double du temps moyen par déplacement. Cela s'explique par des trajets relativement longs notamment en interurbain, mais aussi par des temps d'accès à pied aux transports collectifs.

	Temps moyen par déplacement	Budget temps moyen par personne*
Tous modes	19 min	60 min
 Car	20 min	36 min
 Piéton	11 min	11 min
 Bus	37 min	10 min
 Moto	16 min	2 min
 Vélo	19 min	1 min

* Moyenne calculée sur l'ensemble de la population et non sur les seuls utilisateurs

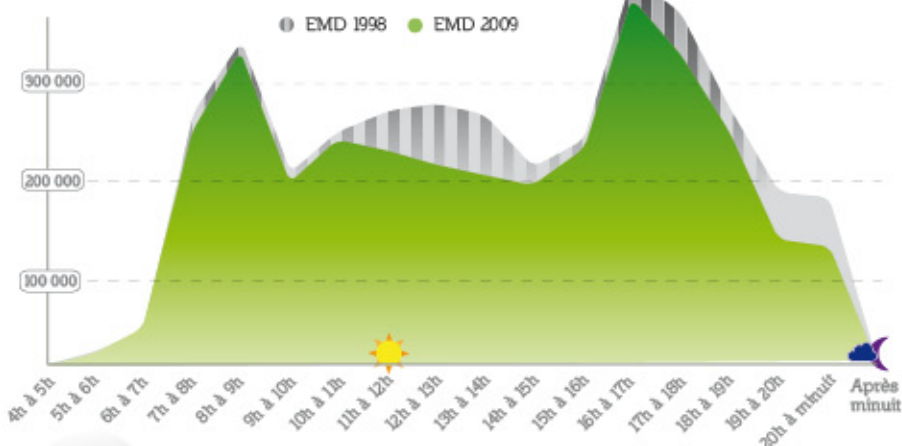


...avec des pointes horaires très marquées matin et soir



Des pointes qui se maintiennent

- 45% des déplacements s'effectuent pendant les deux périodes de pointe du matin (7h-9h) et du soir (16h-19h), et autant pendant les sept heures les moins chargées de la journée (entre 9h et 16h).
- Depuis 1998, la pointe du midi s'est estompée. Elle reste cependant marquée, surtout pour les actifs et les scolaires. Pour les autres populations au contraire, cette période est un creux de déplacement.
- La pointe en transports collectifs commence un peu plus tôt qu'en voiture (7h au lieu de 8h), elle est un peu plus concentrée le soir sur 2 heures (16h à 18h), alors qu'elle s'étale sur 3 heures en voiture, et que c'est ce mode qui assure l'essentiel des déplacements après 19h.



Des pointes par mode liées à des usages différents

- **Les modes motorisés individuels, fortement utilisés pour le travail, ont « perdu » leur pointe de midi.** Quand on sort pour déjeuner, ce n'est plus en voiture.
- Les modes alternatifs, plutôt utilisés par les jeunes et les personnes âgées, dessinent une courbe horaire très différente, cumul des achats, surtout en matinée, et des études, surtout matin et soir.
- La voiture, en heure de pointe du soir (17h-19h), représente 60% des déplacements contre 53% en moyenne dans la journée.
- Les déplacements à pied, essentiellement liés aux scolaires, connaissent un pic entre 16h et 19h pour atteindre 30% des déplacements.

Nota : tous les graphiques présentés sont basés sur l'heure de départ du déplacement.

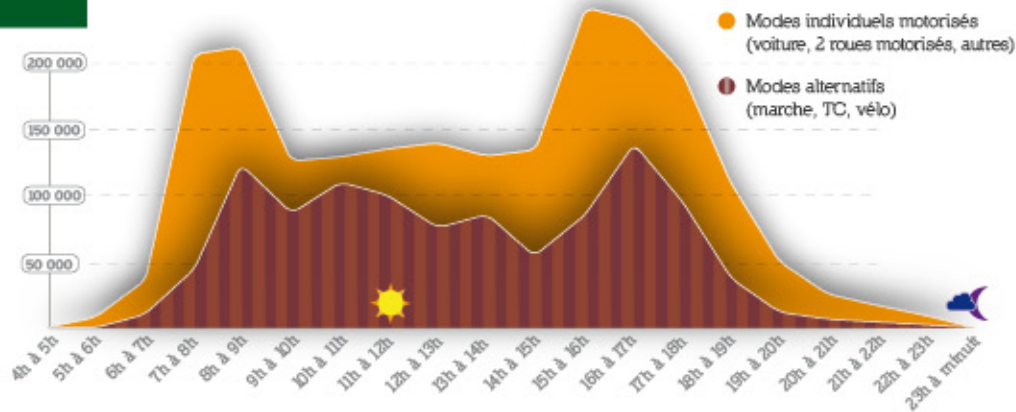
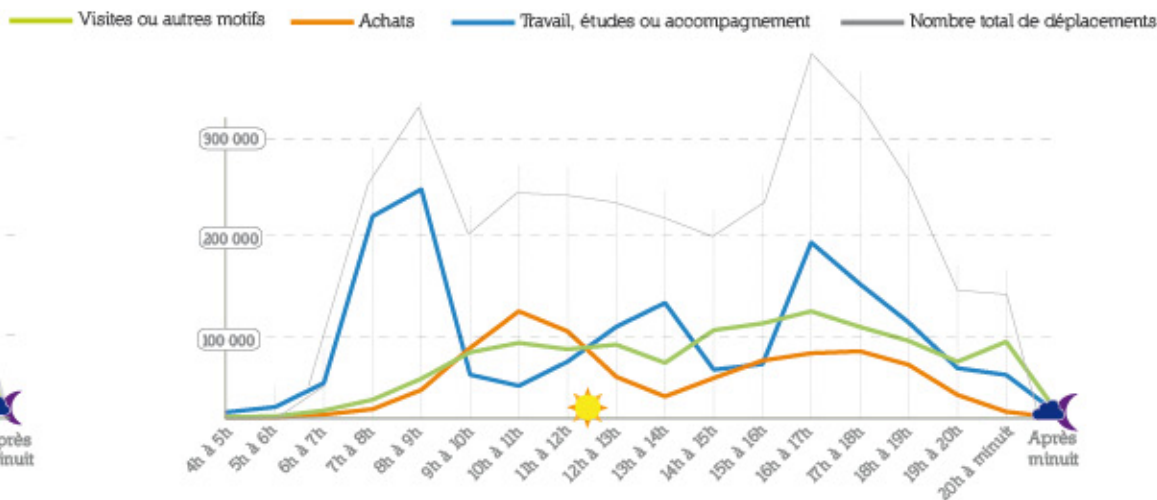


Travail et achats s'intercalent, sauf entre 17h et 18h

- Pour les motifs contraints, les déplacements sont très concentrés, de 7h à 9h et de 17h à 19h avec cependant des déplacements de travail en soirée. Ils présentent une pointe de mi-journée assez nette, traduisant l'importance des repas pris hors du lieu de travail.
- Les achats se réalisent pendant les périodes creuses des motifs contraints (9h-12h et 15h-18h).

Seule cette dernière heure vient se cumuler avec les déplacements de travail. Les autres motifs non contraints ont un profil similaire.

- Cette adaptation des horaires moins contraints aux pointes des motifs contraints explique le volume assez semblable d'une heure à l'autre entre 9h et 17h.



Les pratiques du week-end : les loisirs...

En complément de l'enquête détaillée sur les déplacements de semaine, chaque ménage a été interrogé sur ses habitudes de week-end en matière de loisir d'une part et d'achat d'autre part. Ce sont ces habitudes déclarées qui sont présentées ici.



Des loisirs pratiqués en extérieur mais aussi à la maison

► À la question « quels sont les loisirs que vous pratiquez le plus souvent le week-end ? », les réponses des habitants des Alpes-Maritimes mettent en évidence les constats suivants :

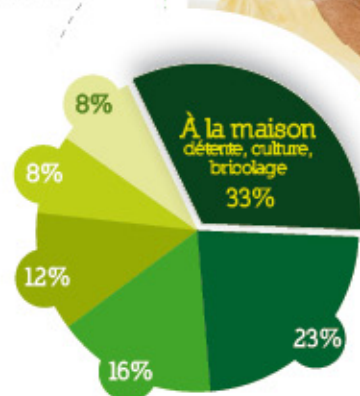
- La promenade et la randonnée sont les principaux loisirs des azuréens. En effet, les résidents du département profitent de leur cadre de vie, de leur ville, des espaces naturels, et des nombreux sites remarquables existants sur leur territoire.

- Les activités exercées ou liées à la maison (bricolage, détente, lecture...) sont majoritaires lorsqu'elles sont agrégées. Le week-end semble être un moment propice à la détente et au repos pour les azuréens.

- Ils profitent également du week-end pour entretenir leurs réseaux sociaux et familiaux en recevant ou visitant leurs amis et/ou famille.

- Si les activités dites sportives sont moins significatives, les activités culturelles et les sorties (restaurants, bar, cinéma, théâtre...) sont relativement faibles.

« Quels sont les loisirs que vous pratiquez le plus souvent le week-end ? »



- À la maison : détente, culture, bricolage
- Randonnée pédestre, promenade
- Recevoir ou aller chez des amis, famille
- Sport
- Autres loisirs
- Sorties



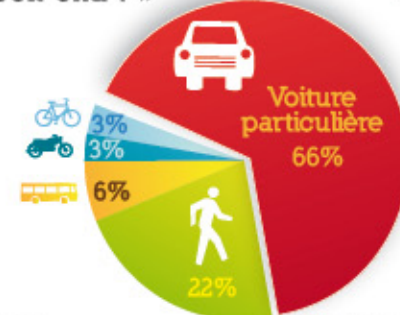
La voiture, mode privilégié des loisirs

► Près de 70 % des habitants des Alpes-Maritimes déclarent utiliser le plus souvent, pour leurs déplacements de week-end, la voiture, contre 53 % en semaine. Cette « préférence » répond sans doute le mieux aux habitudes de promenade, randonnée et visite constatées précédemment.

► À l'image des pratiques de semaine, la marche apparaît comme le second mode le plus fréquemment utilisé dans les déplacements loisirs du week-end mais avec une part moindre (22% au lieu de 33% en semaine).

► Le vélo, peu utilisé en semaine (1%) par les habitants, est davantage pratiqué le week-end (3%).

« Quel est le mode de déplacements que vous utilisez le plus souvent le week-end ? »



- Véhicule particulier
- Marche
- Transport collectif (TCU + autres TC)
- Deux-roues motorisé
- Vélo



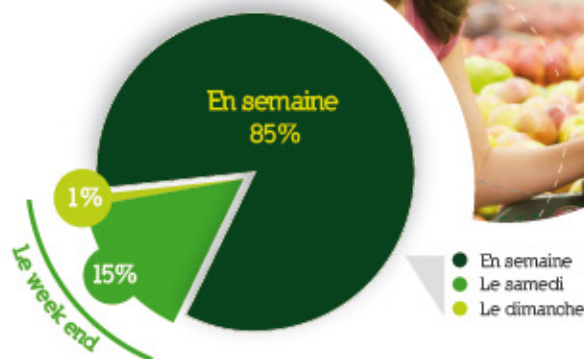
...et les achats des azuréens



Les achats à dominante alimentaire :

- La grande majorité des résidents des Alpes-Maritimes, effectue ses achats à dominante alimentaire en semaine.
- La moitié déclare effectuer ces achats plusieurs fois par semaine et 40% une fois par semaine. Les azuréens ont donc des habitudes de courses alimentaires fragmentées et répétées.

« En général, quand effectuez-vous vos achats à dominante alimentaire ? »



● En semaine
● Le samedi
● Le dimanche

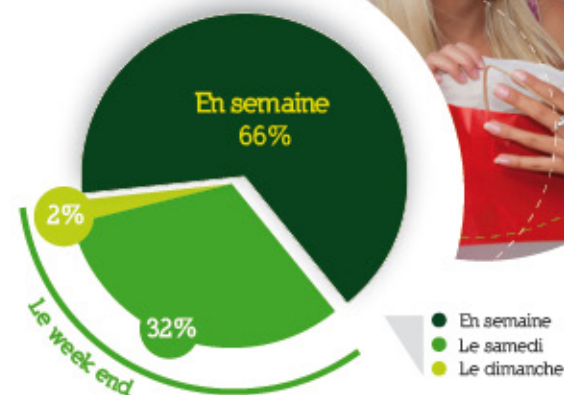
► Pour les achats alimentaires, le samedi représente quasiment la même part que les déplacements pour ce motif un jour de semaine. En revanche, pour les achats non alimentaires, le samedi est beaucoup plus important.



Les achats non alimentaires :

- Pour ce type d'achats, le samedi est privilégié, avec près d'un tiers des déplacements alors qu'un jour de semaine ne représente que 13%.

« En général, quand effectuez-vous vos achats à dominante non alimentaire ? »



● En semaine
● Le samedi
● Le dimanche



Les modes de transport utilisés, le week-end et en semaine, pour les loisirs et achats

- Pour le motif achat, la voiture demeure un mode privilégié et le plus habituel, que ce soit la semaine ou le week-end.
- Par contre son utilisation n'est pas de même intensité. En effet, plus de 70% des ménages affirment l'utiliser dans leurs habitudes d'achat le week-end, alors que cette part n'est que de 50% en semaine.

- La marche est le second mode de transport utilisé le week-end pour les achats alimentaires. Elle représente 24% des déplacements, 17% pour les achats non alimentaires.
- Par contre, l'usage des transports collectifs ne représente que 2% des habitudes d'achats alimentaires et 10% pour les achats non alimentaires.

Nota : ces données sont issues de questionnaires complémentaires, posés à une personne du ménage (âgée d'au moins 16 ans, tirée au sort) sur ses « pratiques d'achat et de loisirs du week-end ». Ces données traduisent des habitudes et non pas des déplacements réellement effectués et décrits, contrairement aux données issues de l'enquête ménages déplacements pendant la semaine.



L'Usage des modes

La voiture,
le vélo, le bus...

qui est le plus **utilisateur**, pour quelles **activités**,
avec **quelles habitudes** ?

Comment
ces pratiques changent-elles ?



Les déplacements chaque jour à pied :

1,12 million

11 min
en moyenne par déplacement

700 m
en moyenne par déplacement

Évolution 1998 / 2009

➔ Augmentation de la part modale
1998 → **31%**
2009 → **33%**

➔ Augmentation du nombre de déplacements
soit plus 17 000 déplacements
+1,5%



La marche, un tiers des déplacements des azuréens...

La marche est le mode de déplacement dont l'usage est le plus homogène dans la population. Les déplacements présentés ici sont ceux réalisés entièrement à pied. Ils constituent un tiers des déplacements des azuréens et sont particulièrement importants dans l'est du département, dans les centres-ville et dans les bourgs du Haut-Pays, territoires dans lesquels ils font part égale avec les déplacements en voiture.

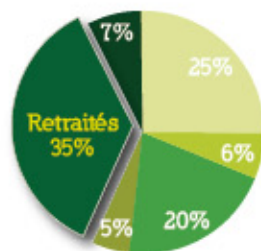
Qui marche ?

(part des déplacements réalisés par catégorie)

► Seuls les actifs à temps plein marchent peu

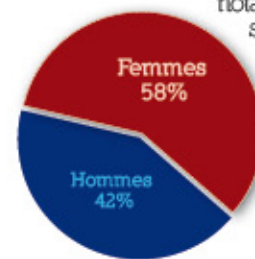
Chacune des catégories autres que les actifs contribue aux déplacements à pied, dans la même proportion que leur poids dans la population. Par contre les actifs, avec seulement un quart de ces déplacements, ont une part inférieure de 10 points à leur place dans la population.

- Actifs à temps plein (34% de la pop. totale)
- Actifs à temps partiel (5%)
- Scolaires et Étudiants (19%)
- Chômeurs (4%)
- Retraités (31%)
- Reste au foyer (6%)



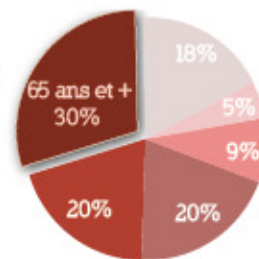
► Les femmes marchent plus

Les femmes marchent un peu plus que les hommes, et sont plus nombreuses dans la population. Elles contribuent pour 58% aux déplacements à pied. Elles sont notamment plus nombreuses parmi les non actifs qui marchent plus que les autres catégories.



► Les plus jeunes et les plus âgés

Les plus jeunes et les plus âgés marchent un peu plus que les autres. Néanmoins les écarts restent limités : un ratio inférieur à un et demi entre les plus grands marcheurs et les plus faibles.



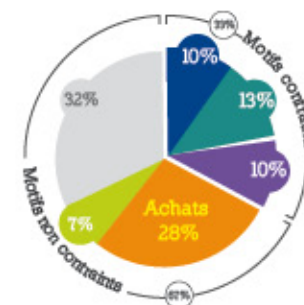
- 5-17 ans (16% de la pop. totale)
- 18-24 ans (7%)
- 25-34 ans (8%)
- 35-49 ans (22%)
- 50-64 ans (21%)
- + de 65 ans (27%)



Le mode des motifs peu contraints

► C'est plutôt à pied qu'avec un mode mécanisé que les azuréens réalisent leurs achats et les « autres motifs » (cumulant démarche, santé, loisirs).

► De plus, une part importante des déplacements peu contraints se réalise aux heures creuses et contribue à la courbe horaire de la marche.



Motifs contraints

- Travail
- Études
- Accompagnement

Motifs non contraints

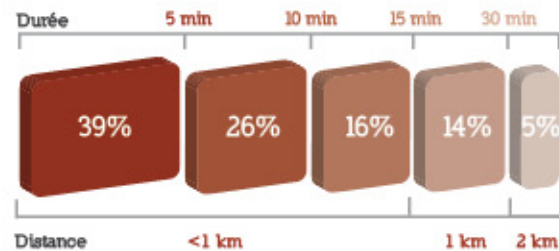
- Achats
- Visites
- Autres motifs

...sur le Littoral comme dans le Haut-Pays



Portée et durée des déplacements

► La marche est surtout utilisée pour des déplacements de grande proximité : près de 2 déplacements sur 3 faits à pied durent moins de 10 minutes.
On évalue* à plus de 80% les déplacements à pied qui couvrent une distance inférieure à 1 km.



*En appliquant une vitesse moyenne de déplacement à pied égale à 4km/h.



Légère hausse de l'utilisation du vélo

► Dans un contexte de baisse de la mobilité générale, **la mobilité en vélo est stable**, donc sa part modale est en hausse bien qu'à un niveau très bas : 0,03 déplacement par jour et par personne.
Seulement 2% des personnes l'utilisent tous les jours ou presque, et 88% ne l'utilisent jamais.

► **Les raisons de la non utilisation :**

- 39% pour des raisons physiques, âge ou difficultés physiques
- 25% pour des raisons pratiques, trajets trop longs ou topographie trop accidentée
- et 11% pour des motifs de sécurité

► **Un fort potentiel de développement :** un quart des déplacements tous modes des azuréens a une portée de 1 à 3km, distance un peu trop longue pour la marche, mais pour laquelle le vélo est une alternative crédible aux modes motorisés. Rappelons que cette enquête a été réalisée avant la mise en place du service Vélobleu, qui trouvera toute sa place parmi les offres de déplacements.



Mobilité à pied selon les territoires

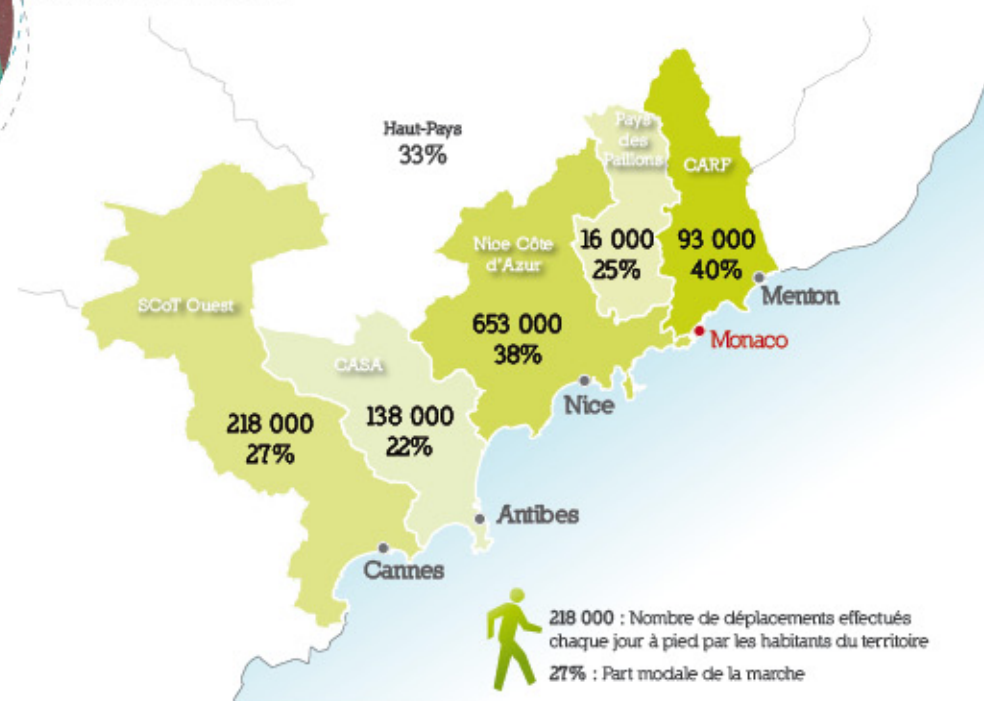
► **La part modale de la marche varie de 22 à 40% selon les territoires.** Sur la carte, plus le vert est foncé plus la marche est utilisée dans les déplacements quotidiens des habitants.

► La mobilité individuelle à pied est supérieure à la moyenne sur NCA (1,30) et la CARF (1,44).

► Plus de la moitié des déplacements réalisés à pied par jour est réalisée sur NCA. La marche est un mode de déplacement de centre urbain dense et multifonctionnel. Elle est privilégiée par les habitants pour leurs déplacements de proximité, notamment pour les achats et études, en particulier sur le littoral.

► À l'ouest du département et sur le Pays des Paillons, les habitants marchent moins, comme dans le Moyen-Pays. Ce territoire offre en effet la plus grande part d'habitat individuel avec une séparation des fonctions urbaines, imposant souvent un recours à la voiture.

► Les villes de Nice et Cannes affichent respectivement des parts modales marche de 44 et 43%.





Les déplacements chaque jour en voiture :

1,8 million

20 min
en moyenne par déplacement

7 km
en moyenne par déplacement.

Évolution 1998 / 2009

↳ Baisse de la part modale de 4 points

1998 → **57%**
2009 → **53%**

↳ Baisse du nombre de déplacements soit moins 216 000 déplacements

-11%

La voiture, utilisée par les actifs... pour le travail

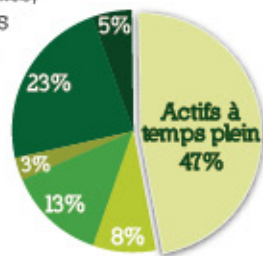
La voiture reste encore en 2009 le mode de déplacement privilégié par plus de la moitié des habitants des Alpes-Maritimes. Mais cette hégémonie tend à s'affaiblir au profit de modes alternatifs tels que la marche ou les transports collectifs.

► Les actifs réalisent la moitié de leurs déplacements en voiture

Les actifs, un tiers de la population, très utilisateurs de la voiture, assurent près de la moitié des déplacements automobiles. Cependant leur mobilité en voiture a baissé de 20%.

Les retraités, bien que moins mobiles, mais de plus en plus nombreux dans la population, en assurent presque un quart.

- Actifs à temps plein (34% de la pop. totale)
- Actifs à temps partiel (5%)
- Scolaires et Étudiants (19%)
- Chômeurs (4%)
- Retraités (31%)
- Reste au foyer (6%)



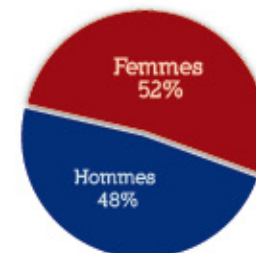
Qui utilise la voiture ?

(part des déplacements réalisés par catégorie)



► Peu d'écart hommes-femmes

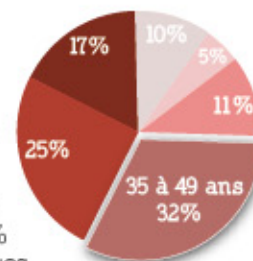
Les hommes, plus automobilistes que les femmes, mais moins nombreux dans la population réalisent moins de la moitié des déplacements.



► ...les 35-65 ans

Deux personnes sur cinq ont entre 35 et 65 ans, mais elles assurent trois déplacements sur cinq en voiture.

Les jeunes de moins de 18 ans, plus d'un quart de la population, et par nature non conducteur, réalisent 17% des déplacements en voiture : un révélateur des pratiques d'accompagnement.

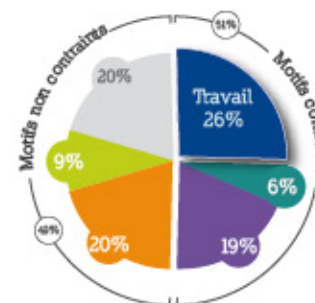


- 5-17 ans (16% de la pop. totale)
- 18-24 ans (7%)
- 25-34 ans (8%)
- 35-49 ans (22%)
- 50-64 ans (21%)
- + de 65 ans (27%)

La voiture privilégiée pour les motifs contraints

► La voiture reste un mode de déplacement privilégié pour les motifs que sont le travail et l'accompagnement, qui représentent plus de la moitié des déplacements automobiles, dont un quart pour le travail, et près d'un sur cinq pour l'accompagnement.

► Distinction véhicule particulier passager - conducteur : 1,35 passager par voiture en circulation, ce qui correspond à trois déplacements en voiture sur quatre (76%) effectués par un conducteur, et un sur quatre par un passager, proportion similaire à celle de 1998.



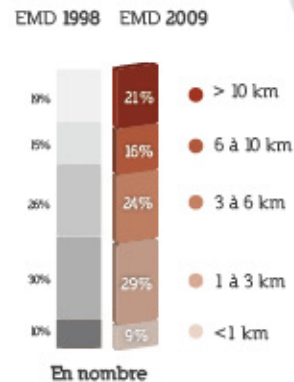
- Motifs contraints
- Travail
- Études
- Accompagnement
- Motifs non contraints
- Achats
- Visites
- Autres motifs

...sur des moyennes ou longues distances

Portée des déplacements

► Si les petits déplacements en voiture sont encore majoritaires en nombre, avec 62% de moins de 6 km, le poids des déplacements de plus longue portée a été renforcé en 10 ans. Les plus longs génèrent le plus de km (58% des km parcourus à l'intérieur du territoire par leurs habitants le sont par 21% de leurs déplacements).

► La baisse de la mobilité en voiture, très marquée, ne se traduit pas directement en distances parcourues du fait de l'allongement des déplacements automobiles.

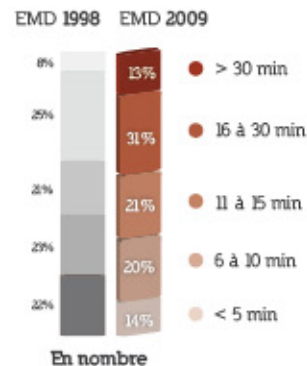


Mobilité en voiture particulière selon les territoires

Sur la carte, plus le rouge est foncé plus la voiture est utilisée dans les déplacements quotidiens des habitants.

► En négatif de la carte de la marche, c'est sur l'ouest du département qu'une grande partie des déplacements des habitants est réalisée en voiture. Le Pays des Paillons connaît également un fort taux d'utilisation de la voiture.

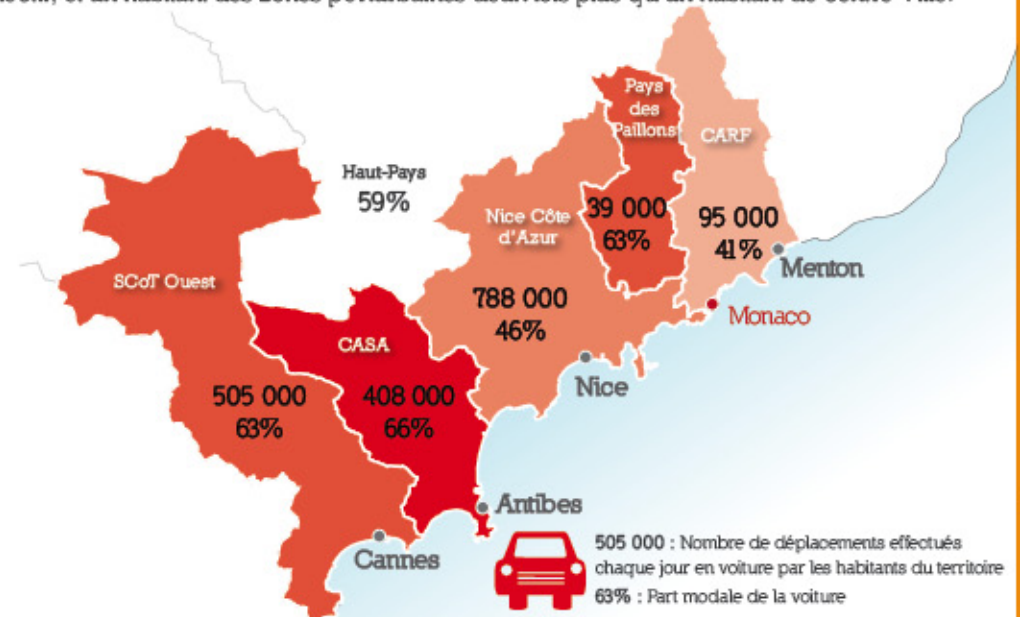
► Cela reflète les différences d'urbanisation sur le territoire. En effet, plus la densité est faible, plus l'habitat est diffus et plus la mobilité automobile est élevée. Un habitant de maison individuelle effectue une fois et demie plus de déplacements en voiture que celui qui vit en logement collectif; et un habitant des zones périurbaines deux fois plus qu'un habitant de centre-ville.



Durée des déplacements

► Les déplacements de très courte durée (<5min.) en voiture ont très nettement diminué, alors que ceux de plus longue durée ont augmenté.

► Plus du tiers des temps passés en voiture l'est lors de déplacements d'une demi-heure ou plus, alors qu'ils ne constituent que 13% des déplacements.



Découplage en cours entre possession et usage de la voiture

► La motorisation des ménages, à savoir le nombre moyen de voiture à disposition de chaque ménage, continue d'augmenter légèrement (+4%) pour atteindre 1,14 voiture par ménage.

► Alors que la motorisation des ménages progresse, l'usage de la voiture particulière est beaucoup moins systématique. Le lien entre possession et usage évolue : l'usage quotidien de la voiture diminue pour tous, y compris pour les plus fortement motorisés.

► C'est un déplacement sur cinq en moins pour les multimotorisés (et un sur quatre pour les monomotorisés) par rapport à 1998.

► 1,35 passager par voiture en circulation ce qui correspond à 3 déplacements en voiture sur quatre (76%) effectués par un conducteur, et un sur quatre par un passager, proportion similaire à celle de 1998.

Part d'utilisation de la voiture « tous les jours ou presque »

5%
pour ceux ne possédant pas de véhicule
- 1 point



44%
pour ceux en possession d'1 véhicule
- 8 points



70%
pour ceux en possession de 2 véhicules
- 7 points





Les déplacements chaque jour en transports collectifs :

280 000

37 min

en moyenne par déplacement

7,4 km

en moyenne par déplacement

Évolution 1998 / 2009

➔ Augmentation de la part modale

1998 → 6%

2009 → 8%

➔ Augmentation du nombre de déplacements

soit plus 52 000 déplacements

+23%

Les transports collectifs en progression...

Les transports collectifs regroupent l'ensemble des transports publics qu'ils soient urbains ou interurbains, à savoir cars, bus, tramway, train. Même si leur utilisation est encore insuffisamment élevée, c'est le seul mode dont la mobilité a progressé par rapport à 1998 dans un contexte global de baisse de la mobilité.

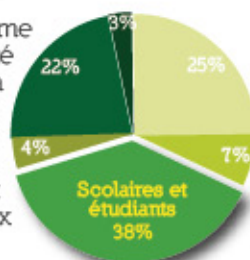
Qui utilise les transports collectifs ?

(part des déplacements réalisés par catégorie)

► Surtout des scolaires, mais aussi des actifs et des retraités

La place des scolaires et des étudiants dans l'utilisation des transports collectifs (TC) est deux fois plus importante que leur poids dans la population.

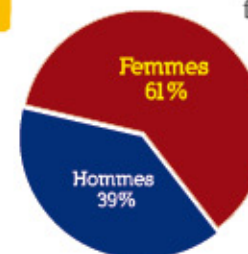
Les actifs à temps plein, comme les retraités, ont une mobilité en TC en-dessous de la moyenne. Cependant le poids de ces catégories dans la population fait qu'un quart des déplacements en TC sont dus aux actifs, et 22% aux retraités.



- Actifs à temps plein (34% de la pop. totale)
- Actifs à temps partiel (5%)
- Scolaires et Étudiants (19%)
- Chômeurs (4%)
- Retraités (31%)
- Reste au foyer (6%)

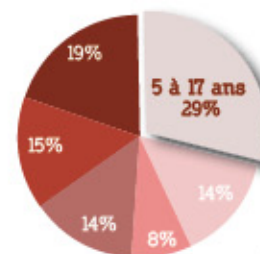
► Surtout les femmes

Le TC reste un mode de déplacement surtout utilisé par les femmes et notamment les actives à temps partiel. Les femmes ont, en général, plus un fonctionnement de proximité que les hommes leur permettant de privilégier les transports en commun.



► Les jeunes, 3 fois plus utilisateurs que leurs aînés

Plus de deux déplacements en transport collectif sur cinq sont réalisés par des jeunes de moins de 25 ans : leur mobilité en transport collectif est quasiment trois fois plus élevée que celle de leurs aînés.



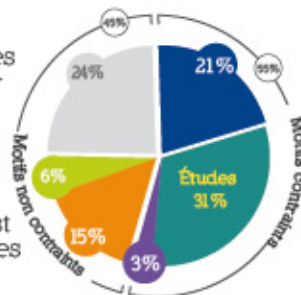
- 5-17 ans (16% de la pop. totale)
- 18-24 ans (7%)
- 25-34 ans (8%)
- 35-49 ans (22%)
- 50-64 ans (21%)
- + de 65 ans (27%)



Les études, premier motif pour les TC

► Près d'un tiers des déplacements TC a pour raison les études contre 11% tous modes.

► 21% des déplacements en transport collectif sont motivés par le travail. C'est la même part tous modes confondus.

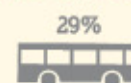


- Motifs contraints
 - Travail
 - Études
 - Accompagnement
- Motifs non contraints
 - Achats
 - Visites
 - Autres motifs

Plus d'un habitant sur quatre déclare utiliser régulièrement un transport collectif :

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

Utilise régulièrement un transport collectif



EMD 1998



EMD 2009

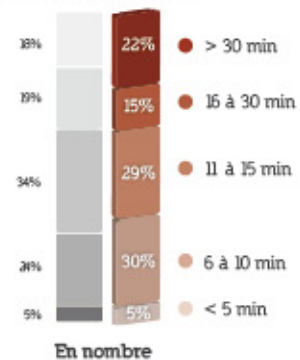


...et un effet tram visible



Portée des déplacements

EMD 1998 EMD 2009



► En 2009, 35% des déplacements TC font moins de 3 km.

Cette part a progressé depuis 1998 et s'explique notamment par la mise en service du tramway qui facilite ces petits déplacements



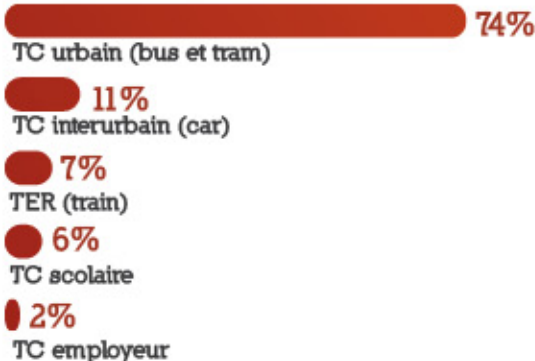
Transports collectifs urbains et interurbains

► 75% des déplacements en transport collectif se font sur un des réseaux urbains. Cette part est en augmentation de 5 points par rapport à 1998 (69%).

► Les 5 à 17 ans représentent une part d'utilisation en car 3 fois plus importante que leur part dans la population totale.

► Les 18-34 ans (ou jeunes actifs) sont deux fois plus présents parmi les usagers des trains que dans la population.

Répartition des transports collectifs



L'effet tram à Nice

► Un « effet tram » visible à Nice : la mobilité en transport collectifs des habitants desservis par le tramway (mis en service en novembre 2007) 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 tramway mis en lumière par l'enquête.

► La part des transports collectifs a progressé de 5 points pour les déplacements en lien avec une zone desservie par le tramway.



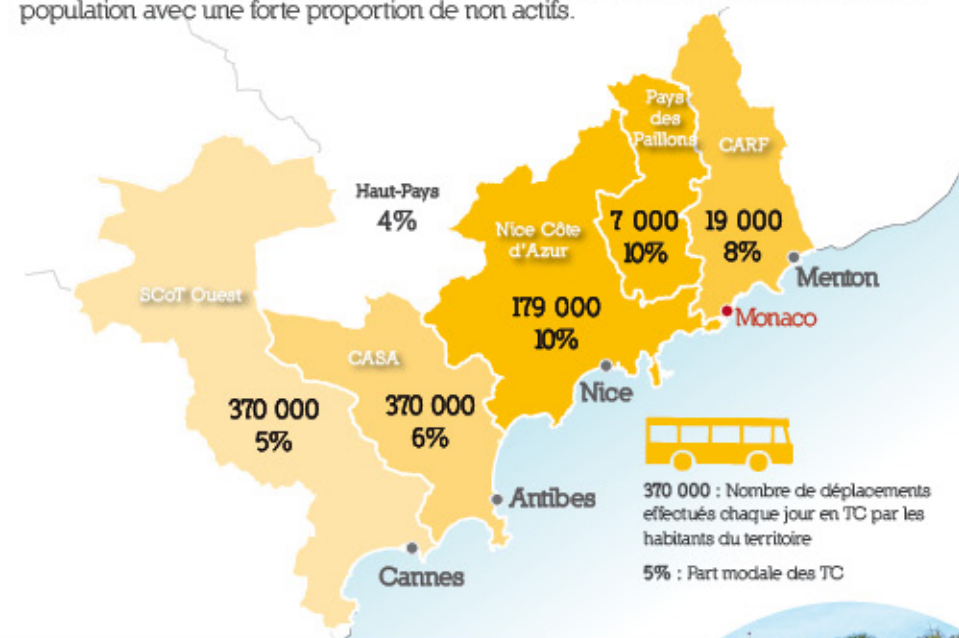
Mobilité en transport collectif selon les territoires

Sur la carte, les territoires sont d'un jaune d'autant plus intense que la mobilité en transport collectif de ses habitants est élevée.

► La mobilité individuelle en transport collectif est deux fois plus importante sur NCA que sur le SCoT Ouest. La densité de ce territoire, couplée à une offre en transports en commun développée, explique ces résultats. La mise en service du tramway niçois participe notamment à l'utilisation significative des transports publics sur NCA, notamment à Nice où elle atteint 13%.

► Les Pays du Paillons ont également une mobilité en transports collectifs forte, liée en grande part aux échanges avec Nice.

► Par ailleurs, l'usage des transports collectifs relativement élevé des habitants de la CARF s'explique en partie par l'effet cumulé d'une ville assez ramassée et d'une population avec une forte proportion de non actifs.





Les déplacements chaque jour en deux-roues motorisé :

135 000

16 min

en moyenne par déplacement

5 km

en moyenne par déplacement.

Évolution 1998 / 2009

Une part modale stable (4%)

Mais pour le travail

+22%

et pour les études

-30%

Augmentation du nombre de déplacements

soit plus 3 000 déplacements

+2,2%

Les deux-roues motorisés, une spécificité azuréenne...

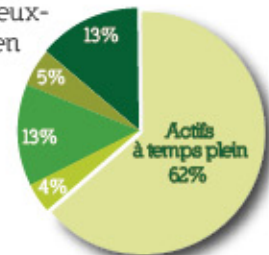
La mobilité en deux-roues motorisé de la Côte d'Azur est la plus importante des agglomérations françaises, y compris par rapport aux quelques villes du sud comme Marseille ou Toulouse, où ce mode de déplacement est bien utilisé. Sa part modale, stable entre 1998 et 2009, résulte de deux mouvements inverses : une hausse de son utilisation par les actifs et une baisse chez les jeunes de moins de 18 ans. Cependant, malgré cet usage plus fort qu'ailleurs, 9 habitants sur 10 ne se déplacent jamais en deux-roues motorisé.

Qui utilise les deux-roues motorisés ?

(part des déplacements réalisés par catégorie)

► 2 utilisateurs sur 3 sont des actifs

Les deux tiers des motocyclistes sont des actifs (à temps plein ou à temps partiel), alors qu'ils constituent 40% de la population, et seuls les actifs font plus de déplacements en deux-roues motorisé qu'en 1998.

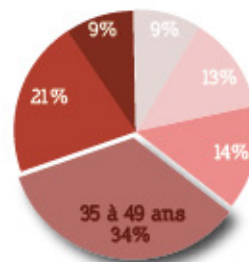
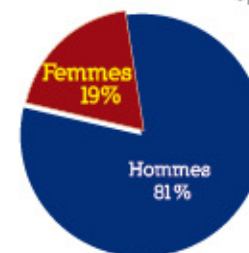


- Actifs à temps plein (34% de la pop. totale)
- Actifs à temps partiel (5%)
- Scolaires et Étudiants (19%)
- Chômeurs (4%)
- Retraités (31%)
- Reste au foyer (6%)



► Un mode très masculin

Les motocyclistes sont d'abord des hommes : plus de 8 déplacements sur 10 sont de leur fait : un usage spécifique qui s'est encore renforcé depuis 1998.



► Un tiers des déplacements réalisé par les 35-49 ans

Les 35-49 ans sont ceux qui effectuent le plus de déplacements en deux-roues motorisé. Cependant, au regard de la mobilité individuelle ce sont les 18-24 ans qui sont les plus utilisateurs de ce mode. Leur mobilité en deux-roues motorisé a baissé et tend aujourd'hui à se rapprocher de celle de leurs aînés.

L'utilisation du deux-roues motorisé chez les plus jeunes a été quasiment divisée par 3.

- 5-17 ans (16% de la pop. totale)
- 18-24 ans (7%)
- 25-34 ans (8%)
- 35-49 ans (22%)
- 50-64 ans (21%)
- + de 65 ans (27%)



...et un mode d'usage très typé



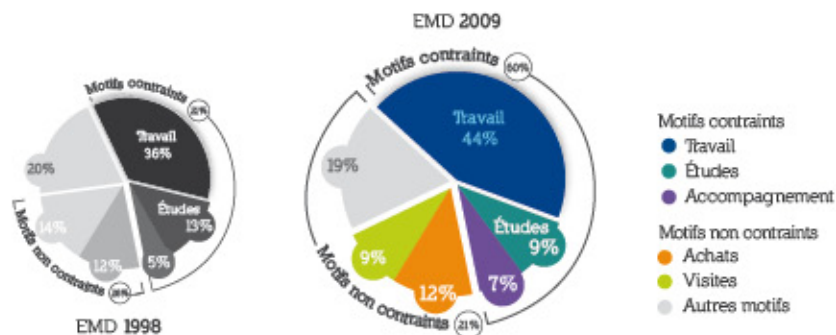
Temps et distance

- ▶ Le deux-roues motorisé est certes un substitut à la voiture, mais sur des trajets plus courts : 5,4 km en moyenne contre 7 km pour la voiture.
- ▶ La durée moyenne est également plus faible, non seulement du fait de la moindre distance, mais aussi parce que les durées de déplacement sont des temps «porte à porte» et donc incluant la recherche de stationnement pour les automobilistes.



Les deux-roues motorisés surtout utilisés pour le travail

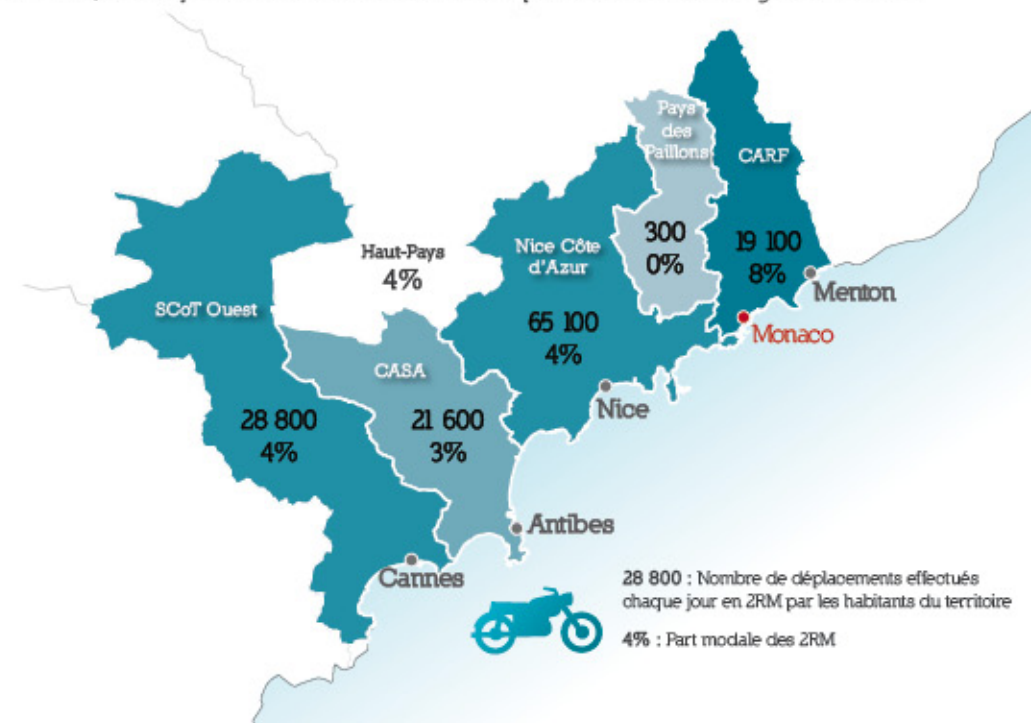
- ▶ Le travail motive presque la moitié des déplacements en deux-roues motorisé, soit une part double de celle de l'ensemble des déplacements, et nettement plus qu'en voiture dont le travail ne motive qu'un quart des déplacements.
- ▶ La part des déplacements en deux roues motorisé pour les études a diminué alors que celle pour l'accompagnement a augmenté.



Un mode urbain

Sur la carte, plus le bleu est foncé, plus l'utilisation des deux roues motorisés est forte.

- ▶ Ce mode est essentiellement utilisé dans les villes denses du littoral, et de manière particulièrement marquée à l'est du territoire. La CARF présente en effet un nombre de déplacements quotidiens (0,30) largement supérieur à la moyenne (0,13). Sur Menton par exemple, la part modale du deux-roues motorisé atteint 9%. Cette répartition s'explique par la souplesse d'utilisation en ville et la moindre difficulté pour stationner, mais aussi par les liens forts des villes de l'est avec Monaco, où la question du stationnement se pose avec une très grande acuité.





Une évolution des pratiques...

39% de la population et

57% des actifs
sont des **exclusifs Véhicules Particuliers (VP)**

17% des étudiants
sont des **exclusifs TC + marche**

36%
des scolaires et étudiants
sont des **multimodaux**

↳ **Diminution des exclusifs véhicules particuliers au profit des multimodaux occasionnels**



Plus de multimodaux, moins d'exclusifs de la voiture



▶ Certaines personnes utilisent la voiture tous les jours ou presque et exceptionnellement ou jamais les transports collectifs : ce sont des « **exclusifs VP** ». À l'inverse, d'autres sont des « **exclusifs TC** ».

▶ Par contre, certains utilisent soit l'un soit l'autre ce sont des « **multimodaux** ». Ils sont plus réactifs à l'évolution de l'offre mise en place : une amélioration de l'offre TC les conduit à l'utiliser plus, des facilités de stationnement ou des routes plus rapides les conduisent vers l'automobile. Ils constituent, en 2009, près d'un tiers des azuréens (29%) contre moins d'un quart en 1998 (24%).

▶ L'intermodalité, qui permet d'utiliser deux modes différents au cours d'un même déplacement, ne concerne encore que 3% des habitants.

	1998	2009
Exclusifs véhicules particuliers	46%	39%
Exclusifs véhicules particuliers peu mobiles	18%	17%
Multimodaux occasionnels	21%	26%
Multimodaux quotidiens	3%	3%
Exclusifs transports collectifs + marcheurs	4%	4%
Exclusifs transports collectifs	3%	4%
Peu mobiles	6%	7%
Structure population	100%	100%



Des actifs « exclusifs VP » et des scolaires « multimodaux »

▶ On retrouve les exclusifs de la voiture majoritaires dans les classes d'âge entre 25 et 50 ans, alors qu'ils ne sont qu'un tiers des plus jeunes, et un cinquième des personnes de 65 ans ou plus.

▶ Le niveau d'études atteint se révèle très fortement corrélé aux habitudes d'usage des modes, or il est fortement relié à la fois à la catégorie socioprofessionnelle et donc au niveau de revenu, et à l'accès à des activités multiples qui se traduisent en déplacements.

▶ 60% des cadres et professions libérales utilisent leur voiture tous les jours, contre 40% des employés et ouvriers.

▶ 36% de ceux qui poursuivent une scolarité ou des études sont multimodaux.

et un fort lien entre urbanisme et modes de déplacement

Modes motorisés individuels et modes alternatifs :

- **Les modes motorisés individuels** regroupent la voiture, le deux-roues motorisé et les « autres modes » qui sont pour l'essentiel des fourgonnettes et autres véhicules professionnels légers.
- **Les modes alternatifs** regroupent la marche, le vélo et tous les types de transport collectif.



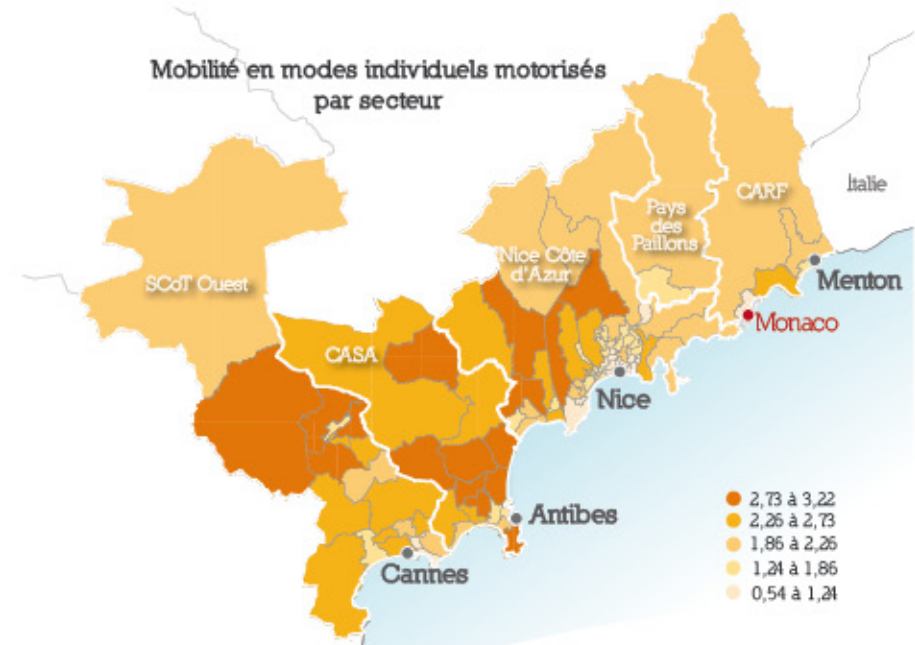
Qui utilise quels modes ?

- Les modes motorisés individuels dominent chez les actifs, alors qu'ils font part égale avec les modes alternatifs chez les autres personnes.
- Cet usage important par les actifs des modes motorisés individuels, se répercute dans les tranches d'âge, avec l'effet de l'entrée plus tardive dans la vie active : les 34-64 ans réalisent 60% des déplacements en modes motorisés individuels, contrairement aux plus jeunes et aux plus âgés.
- Hommes et femmes contribuent à part égale aux déplacements en modes motorisés, car la mobilité plus importante des hommes, est compensée par la part plus importante des femmes dans la population.
- Les femmes utilisent de manière équilibrée les modes motorisés et alternatifs.



Mobilité selon les territoires

- Sur les cartes ci-contre, les couleurs sont d'autant plus foncées que les modes alternatifs ou individuels motorisés sont privilégiés par les habitants. Des disparités géographiques dans l'usage de ces modes sont visibles entre l'ouest du département, où les habitants sont plus utilisateurs des modes individuels motorisés, et l'est où les modes alternatifs dominent.
- On constate également que la carte des modes individuels motorisés est le négatif de celle des modes alternatifs traduisant une corrélation entre usages, densité et mixité urbaine. Ainsi les centres-villes du littoral (Menton, Nice, Antibes, Cannes) se détachent avec une utilisation plus marquée des modes alternatifs à l'inverse des quartiers périphériques, des zones périurbaines et d'activités, qui présentent une forte mobilité en modes individuels motorisés.





Géographie des déplacements

Comment se répartissent les **déplacements**
dans les Alpes-Maritimes,
sur les **territoires** et en **échange** entre eux ?

pour **quelles raisons ?** avec quels **modes** de transport ?

Comment
ces déplacements ont-ils évolué ?

Les azuréens se déplacent essentiellement dans le département...

Cette partie présente les déplacements réalisés sur le territoire et non plus la mobilité des habitants. Au total, 3,44 millions de déplacements quotidiens sur les Alpes-Maritimes, soit une baisse de 4% par rapport à 1998, alors que la population a augmenté de 10% pour atteindre 1,1 million d'habitants en 2009.

96%

des déplacements sont internes à l'aire d'enquête

85%

des déplacements sont internes pour Nice Côte d'Azur

Évolution 1998 / 2009

➔ Augmentation des distances parcourues

+2%

➔ Augmentation des déplacements d'échanges

+10%

➔ Diminution des déplacements internes

-6%

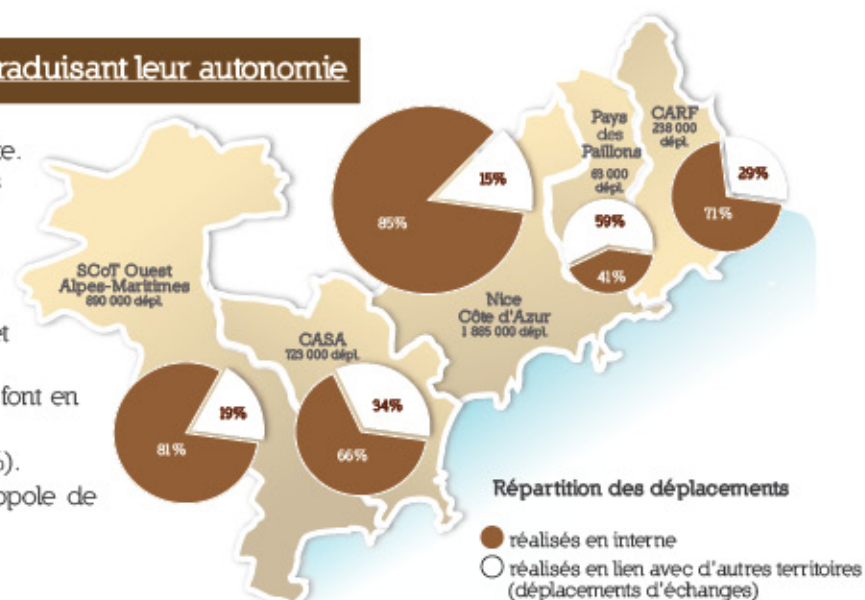


Des déplacements centrés sur les territoires traduisant leur autonomie

► Seulement 4% des déplacements sortent de l'aire d'enquête. Cette part est encore plus faible sur la bande littorale (3%, dont les deux tiers vers Monaco).

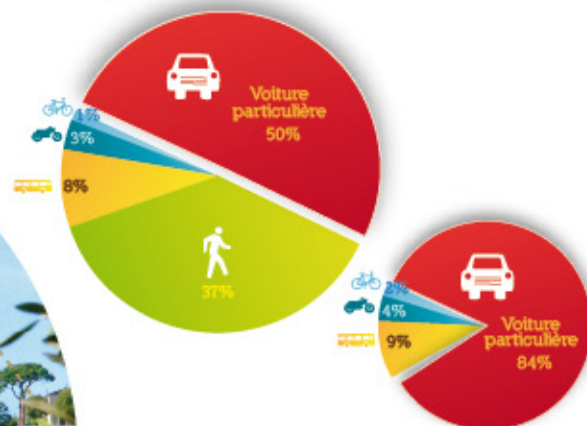
► À l'échelle des territoires institutionnels, (CASA, CARF, NCA, Paillons) ou d'étude, on peut relever :

- l'autonomie du SCoT Ouest et de NCA avec respectivement 81 et 85% de déplacements internes.
- la dépendance du Pays des Paillons (53% des déplacements se font en échange avec NCA).
- les liens de la CARF avec Monaco (16% d'échanges) et NCA (10%).
- un fonctionnement d'échange fort avec la CASA lié à la technopole de Sophia Antipolis.



...et un usage des modes très différencié entre échanges et internes

Déplacements internes : 2 975 000



Déplacements d'échanges : 337 000

► Qu'elles soient présentées globalement en moyenne sur l'espace étudié ou détaillées par territoire institutionnel dans la carte page suivante, les parts modales sont très différentes entre les déplacements d'échanges, internes, ainsi qu'entre les secteurs pour ces derniers.

► **La marche** qui représente plus d'un tiers des déplacements en interne (encore plus présente à l'est avec 40% sur NCA et la CARF) est presque absente dans les échanges.

► **Pour les TC**, les parts modales sont quasiment équivalentes, mais ne doivent pas masquer le poids des déplacements en transports collectifs internes et à l'intérieur des villes. Leur part est, pour les déplacements internes, fortement due à NCA au sein duquel 10% sont effectués en TC. Cette part progresse dans tous les territoires.

► Par contre, en échange, la voiture domine partout.



...avec des échanges entre territoires en hausse

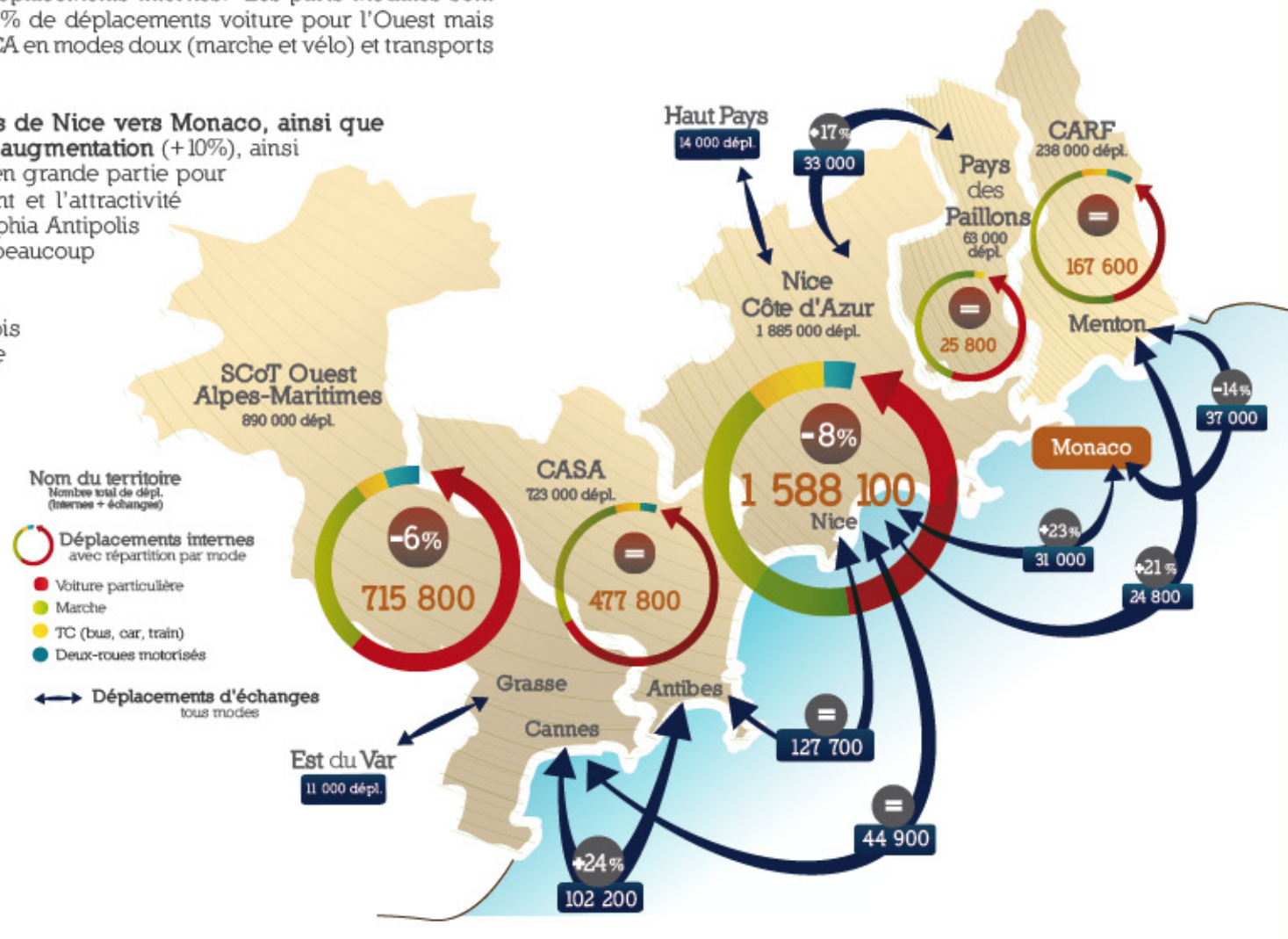


...des échanges qui augmentent

► Les déplacements internes sont en diminution (-6%) et en particulier les petits déplacements, sauf pour les territoires en forte croissance démographique comme la CASA. A noter que NCA concentre la moitié de ces déplacements internes. Les parts modales sont différentes selon les territoires avec près de 60% de déplacements voiture pour l'Ouest mais plus de la moitié des déplacements internes à NCA en modes doux (marche et vélo) et transports collectifs.

► En parallèle, les déplacements d'échanges de Nice vers Monaco, ainsi que vers la CARF et le Pays des Paillons, sont en augmentation (+10%), ainsi qu'entre la CASA et le SCoT Ouest. Ils se font en grande partie pour des raisons professionnelles. Le positionnement et l'attractivité des principaux pôles économiques, comme Sophia Antipolis ou les villes de Nice et Cannes, expliquent pour beaucoup ces nombreux échanges et leur croissance.

► Plus de deux déplacements d'échange sur trois se font sur des distances de plus de 10km, une proportion dix fois plus importante qu'au sein des déplacements internes. Près de deux déplacements internes sur trois sont de relative proximité (< 1 km), dont plus d'un tiers de portée inférieure ou égale à 1 km.



Nombre total de déplacements à l'échelle de la bande SCoT	3,44 millions
Nombre de déplacements internes à l'aire des SCoT	2,97 millions
Nombre de déplacements d'échanges entre SCoT	340 000
Nombre de déplacements en lien avec l'extérieur	130 000

2,6 millions

de déplacements internes
aux secteurs

750 000

déplacements d'échanges
entre secteurs

Évolution 1998 / 2009

➤ Augmentation des déplacements entre ville de Nice et Monaco **+40%**

➤ Augmentation très marquée des déplacements en lien avec Valbonne-Biot, Sophia Antipolis moteur de cette croissance.

Des territoires relativement autonomes...

Avec un découpage plus fin, les typologies de fonctionnement des différents secteurs apparaissent plus nettement avec l'attractivité des villes en termes d'équipements et d'emplois, et les zones résidentielles ou monofonctionnelles. Les flux et leurs évolutions sont parlants.



Des pôles urbains affirmés

► Qu'ils soient internes ou d'échanges, les déplacements sont plus nombreux pour les secteurs littoraux (incluant le secteur Moyen-Pays SCoT Ouest) où se situent les principaux pôles urbains et économiques du territoire (Nice, Cannes, Antibes, Grasse). C'est d'ailleurs ici que le poids des déplacements internes à chaque secteur est le plus fort. L'autonomie de ces espaces démontre à l'inverse que pour les secteurs du Moyen-Pays le poids des déplacements d'échange est globalement plus important.

À noter la très forte part d'échanges sur Biot-Valbonne, territoire qui malgré son urbanisation récente, conserve une attractivité liée à son poids économique (Sophia Antipolis).

► Sur NCA, pôle urbain majeur du département rassemblant la moitié de sa population, trois types de secteurs se distinguent :

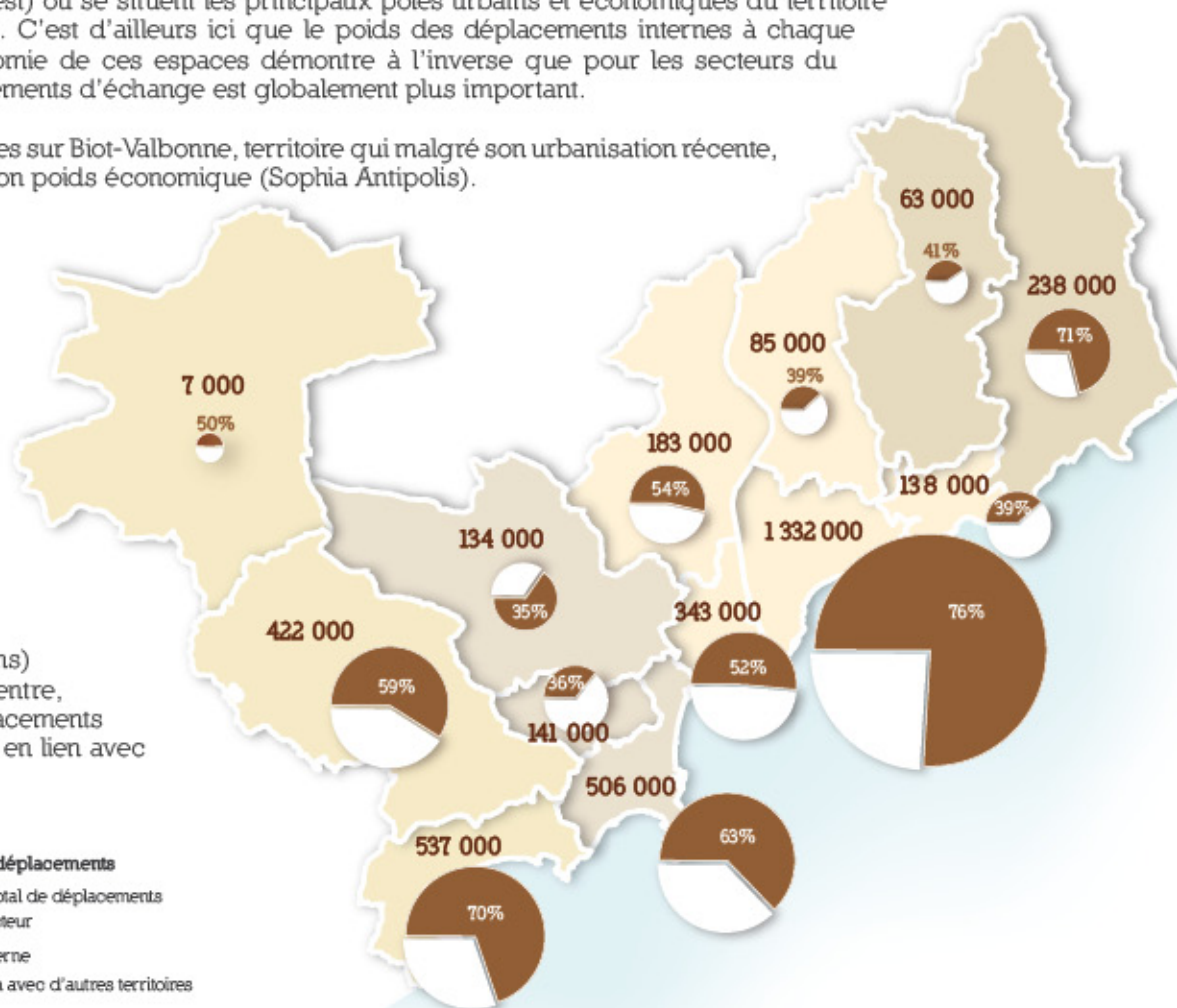
- La ville de Nice, très autonome et centrale, avec plus de trois déplacements sur 4 en interne
- La rive droite du fleuve Var, avec une certaine autonomie de fonctionnement et des échanges assez équilibrés, n'augmentant pas
- La rive gauche (bassin de Levens) étroitement liée à la ville centre, avec seulement 39% de déplacements internes et presque autant en lien avec Nice.

Répartition des déplacements

7 000 : Nombre total de déplacements en lien avec le secteur

● réalisés en interne

○ réalisés en lien avec d'autres territoires



Une évolution contrastée des flux d'échanges

► Les flux d'échanges entre secteurs les plus importants sont :

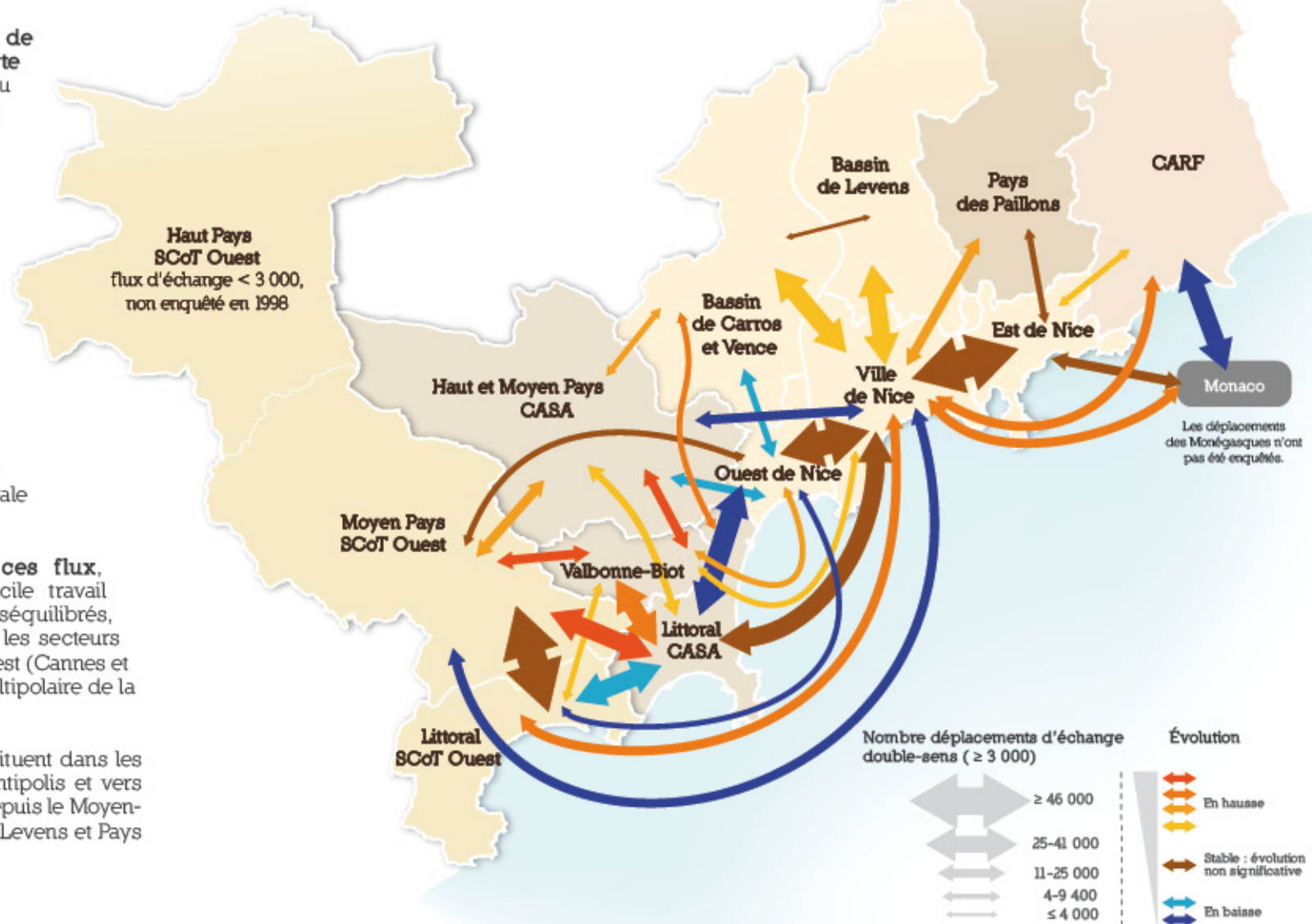
- entre secteurs voisins du littoral
- entre chaque secteur de Moyen Pays et le littoral auquel il se rattache en lien avec les villes, alors que les flux entre secteurs du Moyen-Pays sont beaucoup moins importants.

► Les flux liés au secteur de Valbonne-Biot sont en très forte augmentation, à la fois du fait du dynamisme économique de Sophia Antipolis, mais aussi du fort développement démographique de l'ouest du département, qui voit sa population augmenter de 32% en 10 ans.

► À noter également la croissance des échanges entre Nice et Monaco, ou Menton à l'Est, mais aussi en direction du bassin cannois, confirmant Nice comme le seul territoire développant des relations fortes avec l'ensemble des autres pôles urbains, et donc sa fonction centrale au sein du département.

► Concernant l'orientation de ces flux, les déplacements de type domicile travail sont dans l'ensemble peu déséquilibrés, notamment sur le littoral, et entre les secteurs Littoral et Moyen-Pays du SCoT Ouest (Cannes et Grasse), traduisant le caractère multipolaire de la conurbation azurélienne.

► Les déséquilibres notables se situent dans les flux liés au secteur de Sophia Antipolis et vers Monaco, ceux dirigés vers Nice depuis le Moyen-Pays, au Nord et à l'Est (bassin de Levens et Pays des Paillons).





La voiture représente

84 %

des déplacements d'échanges

50 %

des déplacements internes

17,5 km

en moyenne par déplacement d'échange en voiture

Évolution 1998 / 2009

↳ Baisse des déplacements internes réalisés en voiture
-17%

↳ Augmentation des déplacements d'échanges réalisés en voiture
+3%



La voiture utilisée pour les déplacements de moyenne et longue distance...



1,8 million de déplacements quotidiens sont effectués en voiture

- ▶ Un tiers des déplacements réalisés en voiture est fait en échange, contre deux tiers en interne, ce qui est beaucoup plus important que pour tous les autres modes.
- ▶ Ces déplacements en voiture ont baissé de 11%, et les distances parcourues, traduisant les flux, uniquement de 2%, en raison de l'allongement des parcours.
- ▶ Une part majeure des flux est liée aux déplacements les plus longs, avec en moyenne 17,5 km parcourus pour les déplacements d'échange et 5 km pour les déplacements internes.
- ▶ Ces déplacements correspondent à 1,3 million de voitures en circulation chaque jour sur le territoire (trois quarts des déplacements faits par un conducteur), en diminution de 10% par rapport à 1998.



Une diminution conséquente des déplacements internes en voiture

▶ Le nombre de déplacements internes en voiture baisse dans une grande partie des secteurs, et souvent de manière importante : au moins un quart de baisse à Nice et dans l'est du département (secteurs du littoral est, CARF et Pays des Paillons), ainsi qu'à l'ouest sur le bassin cannois.

▶ Dans trois secteurs seulement le nombre de déplacements en voiture augmente, très fortement sur Valbonne Biot et dans les bassins de Carros-Vence et de Levens. Sur ces secteurs et contrairement au reste du département, la part modale de la voiture est en hausse notable : +8 points sur le bassin de Carros Vence (soit 60%), +6 points sur le bassin de Levens (soit 56%), et +2 points sur Sophia Antipolis (soit 62%).

Flux internes, en voiture par secteur



... avec une forte augmentation des échanges autour de Sophia Antipolis



Des déplacements d'échanges en voiture importants et en progression à l'ouest

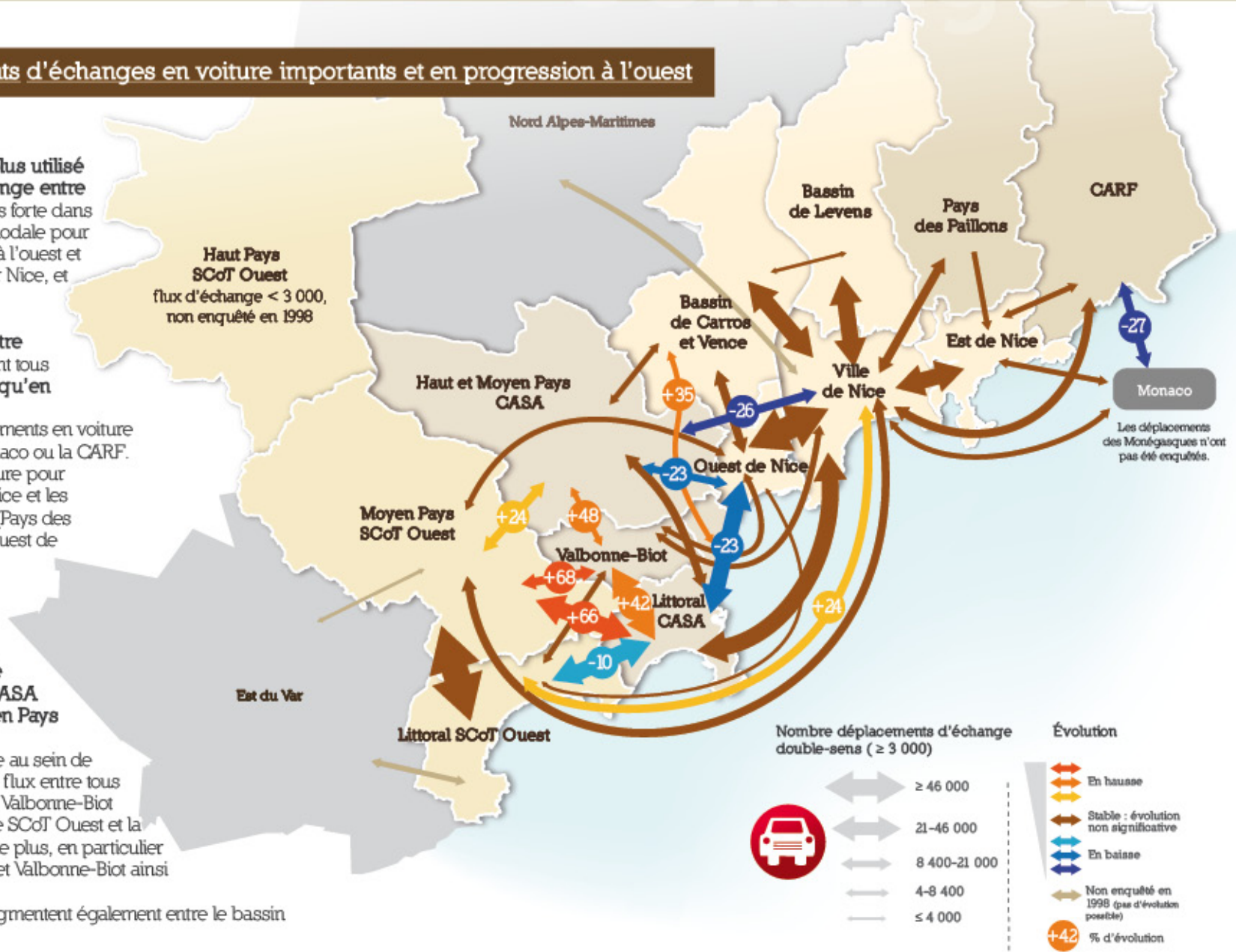
► La voiture reste le mode le plus utilisé dans les déplacements d'échange entre secteurs, avec une utilisation plus forte dans l'ouest du département (sa part modale pour les échanges est de plus de 85% à l'ouest et sur le Moyen Pays contre 80% sur Nice, et 70% sur la CARF).

► L'évolution des échanges entre les territoires, vus précédemment tous modes confondus, ne se vérifie qu'en partie concernant la voiture :

- Pas de progression des déplacements en voiture sur ces liaisons entre Nice et Monaco ou la CARF.
- Stabilité de l'utilisation de la voiture pour l'ensemble des échanges entre Nice et les territoires limitrophes ou proches (Pays des Paillons, Levens, Carros-Vence, Ouest de Nice...).
- Baisse notable de certains flux littoraux.

► En revanche, une forte croissance est constatée sur le triangle SCoT Ouest, Littoral CASA et Sophia Antipolis, voire Moyen Pays CASA.

- Les liens se renforcent en voiture au sein de la CASA avec une croissance des flux entre tous les secteurs notamment autour de Valbonne-Biot
- Les échanges en voiture entre le SCoT Ouest et la CASA sont ceux qui augmentent le plus, en particulier entre le Moyen-Pays SCoT Ouest et Valbonne-Biot ainsi qu'avec le littoral CASA.
- Les déplacements en voiture augmentent également entre le bassin cannois et la ville de Nice.



Nota : les volumes de flux affichés sont des valeurs avec un intervalle de confiance d'autant plus important que le flux regardé est faible. Les flux non représentés sont inférieurs à 3 000 déplacements par jour.

Un Haut-Pays au fonctionnement propre...

27%

des déplacements sortent de ces territoires

68%

des distances parcourues en échange

32%

des déplacements internes sont réalisés à pied

► La première enquête avait porté sur les territoires regroupant l'essentiel de la population, et de l'activité du département, représentant donc une grande partie des déplacements.

En 2009, l'enquête a été élargie au Nord des Alpes-Maritimes et du SCoT Menton et Riviera, mais aussi l'Est du Var (hors agglomération littorale).

► Au sein de ces nouveaux territoires, la partie nord des Alpes-Maritimes et Est du Var ont une population équivalente, et contribuent à hauteur similaire au nombre de déplacements. L'Est du Var, plus motorisé avec 1,7 voiture par ménage, génère plus de déplacements.

	Nbre d'habitants	Déplacement des habitants		Mobilité individuelle
		Nbre	%	
Territoire des SCoT	937 000	3 246 000	95 %	3,46
Nouveaux Territoires	46 000	154 000	5%	3,39
dont Nord SCoT Menton et Riviera	4 500 (10%)	16 600	11%	3,69
Nord des AM	19 500 (43%)	62 400	40%	3,20
et l'Est du Var	21 600 (47%)	75 400	49%	3,50
Les 2 enquêtes	983 000	3 400 000	100%	3,46

11+ Nota : sur ces nouveaux territoires, l'enquête téléphonique a été réalisée auprès des 11 ans et plus.



Des écarts de mobilité encore plus marqués

► Si globalement la mobilité individuelle est plus faible dans ces nouveaux territoires que sur les zones denses, de fortes disparités existent entre le nord des Alpes-Maritimes.

► Sur ces 3 territoires, les écarts de mobilité individuelle sont plus forts que sur ceux de la bande littorale. On y rencontre des « très mobiles » avec des mobilités individuelles très fortes, mais aussi une part non négligeable de « peu voire pas mobiles ».

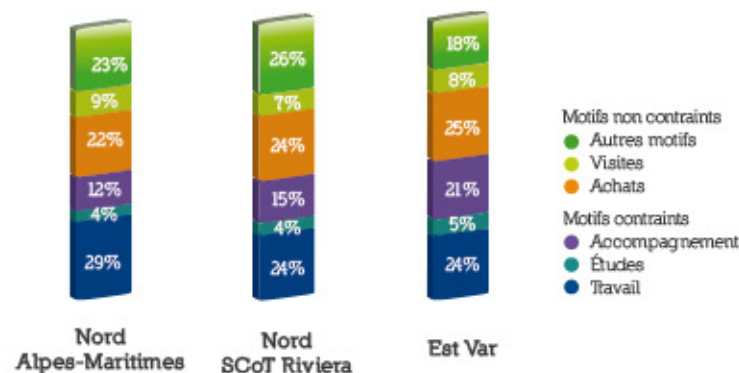
► Alors que les jeunes actifs sont les plus mobiles avec les 20-29 ans qui réalisent environ 5 déplacements par habitant et par jour, les très jeunes et les plus de 50 ans se déplacent moins que sur le littoral et le Moyen-Pays.



Des motifs un peu différenciés

► Le motif travail est, dans le Nord des Alpes-Maritimes, plus important qu'ailleurs avec 29%.

► L'accompagnement est très présent dans l'Est du Var, signifiant une difficulté à se déplacer autrement qu'en voiture.



... mais des liens forts avec le littoral

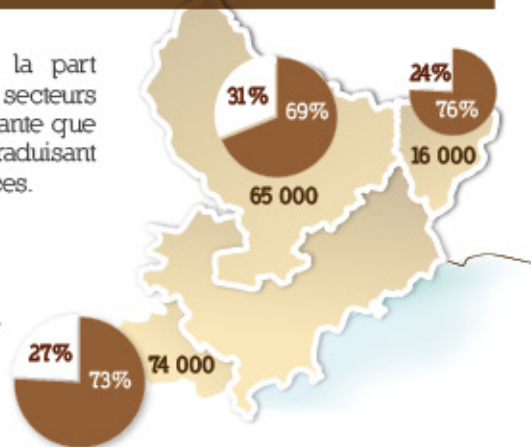


Des territoires relativement autonomes

► Comme pour la bande littorale, la part des déplacements internes aux secteurs nouvellement enquêtés est plus importante que celle des déplacements d'échanges, traduisant ainsi la relative autonomie de ces espaces.

Répartition des déplacements

- réalisés en interne
 - réalisés en lien avec d'autres territoires
- 7 000 : Nb total de dpt en lien avec le secteur



Des déplacements très courts ou très longs

► Dans ces territoires peu denses, les déplacements sont soit très courts (la moitié fait moins de 1 km), soit supérieurs à 10 km et peu nombreux dans les tranches intermédiaires.

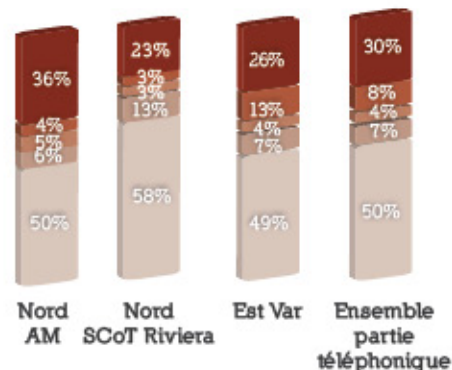
► Dans le Nord du SCoT de la Riviera, la part des déplacements de proximité est encore plus marquée, explicable en partie par le poids des ménages inactifs.

► Sur le Nord des Alpes-Maritimes, avec des bourgs et villages isolés, la part des longues distances est particulièrement marquée, avec 36% des déplacements de plus de 10 km.

► Une spécificité de ces territoires : 90% des distances parcourues sont dus à ces longs déplacements alors que pour les habitants du littoral, les longues distances n'assurent « que » la moitié de leurs trajets.

Portée des déplacements

- > 10 km
- de 6 à 10 km
- de 3 à 6 km
- de 1 à 3 km
- < 1 km



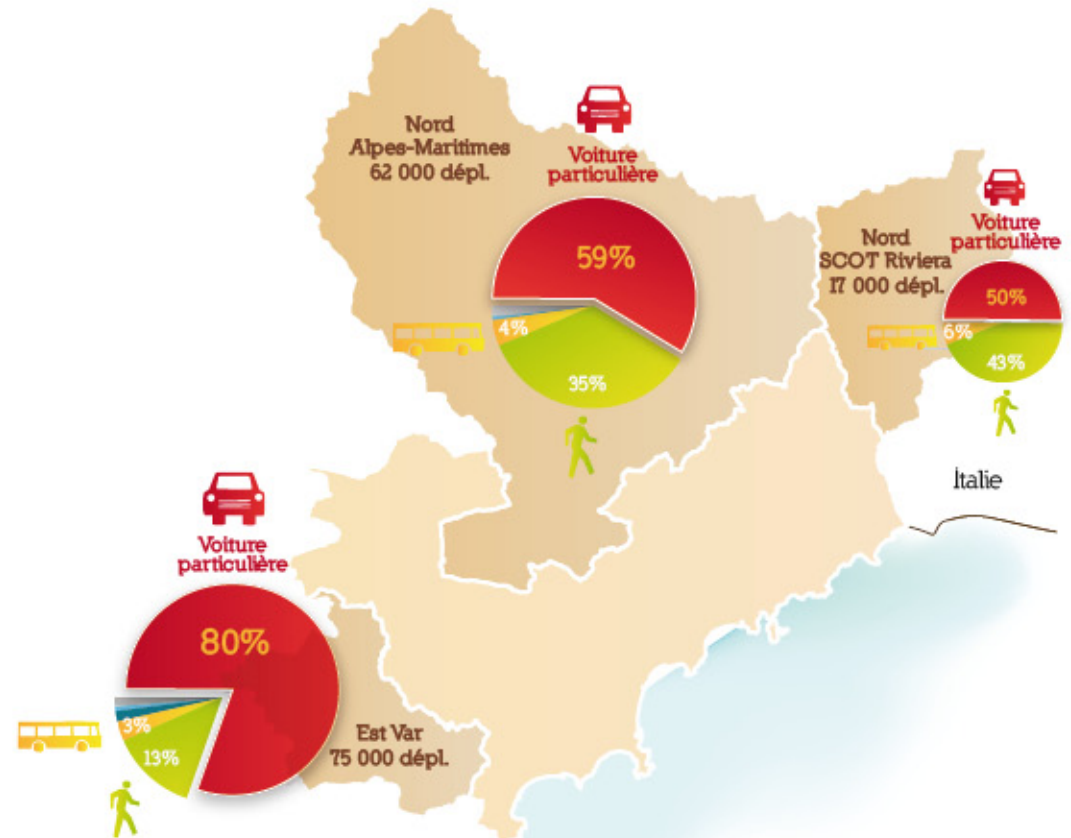
Un équilibre entre voiture et modes alternatifs sur le Haut-Pays

► Les échanges, encore plus que dans la bande littorale, sont réalisés quasi uniquement en voiture (89%).

► Dans le Haut Pays, la dichotomie entre courte et longue distance se retrouve dans un partage entre modes motorisés individuels et modes alternatifs, surtout la marche. Un tiers des déplacements internes est fait à pied.

► Dans ces territoires, le fait que les modes alternatifs soient aussi représentés s'explique par une proportion plus élevée de personnes âgées avec un fonctionnement de proximité.

► Les habitants de l'Est Var, en revanche, se déplacent en interne essentiellement en voiture. Son importance s'explique en partie par un taux de motorisation nettement plus élevé que sur le 06 mais aussi par le caractère diffus de l'urbanisation.





Points de vue

Déplacement, stationnement, desserte en transports collectifs, vélo...

Qu'en pensent les habitants des Alpes-Maritimes ?

Quelles évolutions de leur satisfaction ?

4^e rang

des préoccupations
des habitants

54%

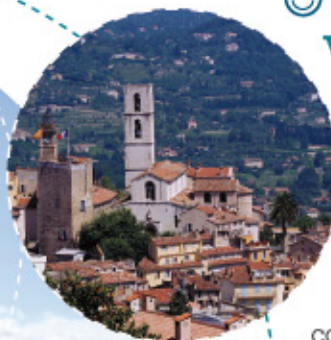
des habitants satisfaits de la
desserte en transports collectifs

7%

des actifs déclarent
co-voiturer régulièrement

Opinions

À l'issue de l'enquête, après avoir détaillé avec chacun des membres du ménage ses pratiques de déplacement, une personne (d'au moins 16 ans) est tirée au sort dans le ménage pour exprimer son opinion générale sur les transports : la place de cette question dans ses préoccupations par rapport à d'autres grands domaines de la vie quotidienne, puis son avis sur les principaux modes de déplacements à sa disposition.



😊 Des degrés de préoccupation variables en fonction des territoires

Que l'on habite sur la partie littorale ou dans le Haut-Pays, les transports ne présentent pas le même degré de préoccupation. Il est plus fort dans le nord du département que sur le littoral.

Depuis 1998, les transports apparaissent comme moins prioritaires pour les habitants des villes littorales.

Le développement de la desserte en transports collectifs sur cet espace répond sans doute aux exigences.

☹ Dégradation des conditions de circulation et de stationnement

Les habitants des Alpes-Maritimes ont majoritairement répondu que les conditions de circulation et de stationnement dans leur zone de résidence se sont dégradées au cours des dernières années. À peine plus de 10 % estiment qu'elles se sont globalement améliorées.



😊 Amélioration de la satisfaction de la desserte en transports collectifs

Les efforts engagés ces dernières années par les collectivités pour développer leur réseau de transports publics portent leurs fruits. En effet, plus de la moitié des habitants estime que la desserte en transports collectifs s'est améliorée.

Parmi ceux qui utilisent les transports collectifs, 50 % affirment opérer un réel choix modal alternatif à la voiture. Pour moins de 20 % le choix de ce mode collectif est justifié par des raisons de qualité de service.

Enfin, une évolution marquante est à souligner : la part des personnes affirmant « n'utiliser les transports collectifs qu'exceptionnellement ou jamais » diminue de 10%, alors que celle déclarant les utiliser régulièrement « au moins deux fois par semaine » augmente de 23%, et représente désormais plus du quart de la population. Une attitude différente, moins exclusive de la voiture, et une émergence de pratiques plus multimodales des choix de transport, en fonction du lieu, du jour, du motif semblent donc apparaître.

😞 Conditions physiques et sentiment d'insécurité freinent l'utilisation du vélo

Pour la moitié des personnes enquêtées les raisons d'ordres physiques ou pratiques (âge, capacités, distances, relief) nuisent à l'utilisation du vélo dans leurs déplacements quotidiens et près de 20 % mettent en avant un sentiment d'insécurité lié à ce mode.



😟 Le covoiturage, une pratique encore marginale

Si cette pratique s'adresse en priorité aux actifs, principaux utilisateurs de la voiture, le covoiturage reste néanmoins très peu utilisé. Moins de 20% d'entre eux déclarent covoiturer dont 7% régulièrement. À noter que 60% des actifs ne trouvent aucune incitation à changer de pratique.





Synthèse

Évolutions, stabilités,...

Quels sont les
grands enseignements à retenir ?

Quelles **spécificités azuréennes**
apparaissent ?

Les principaux enseignements de l'enquête



De profondes évolutions

► **Une baisse générale et importante de la mobilité**... également identifiée dans d'autres enquêtes conduites en France ces dernières années, elle est particulièrement marquée dans les Alpes-Maritimes. Une baisse constatée pour tous les habitants, y compris pour les plus mobiles. Avec une croissance de la population de 10% en 10 ans, cela conduit à 3,44 millions de déplacements par jour en diminution de 4% par rapport à 1998. Les kilomètres parcourus augmentent de 2%.

► **Cette baisse est due pour 80% à la baisse des déplacements en voiture**... traduisant une rupture de tendance après trente années d'augmentation continue.

► **En revanche, une forte progression de l'usage des transports collectifs**... traduite par l'évolution significative de leur part modale, qui passe de 6% à 8%, répondant aux efforts conduits depuis plusieurs années par les collectivités pour développer les offres des TC et leur attractivité (tramway, ticket à 1 euro...)

► **Des habitudes qui changent, avec un usage moins systématique de la voiture**... qui n'est plus un recours automatique, même pour les plus motorisés et les plus actifs. En parallèle, les habitudes d'usage des transports collectifs se renforcent : les habitants qui choisissent entre voiture et transport public selon leur déplacement sont de plus en plus nombreux, même si des différences perdurent selon le mode d'urbanisation des territoires et l'offre TC.

► **Une baisse des courts déplacements au profit des plus longs**... aussi bien en portée kilométrique qu'en durée de déplacement. Les déplacements traduisent les programmes d'activité des habitants : cette modification de structure traduit donc, là encore, une évolution de l'organisation de chacun.

► **Des échanges entre territoires qui s'intensifient, mais des déplacements internes qui restent prépondérants**... même s'ils sont en baisse, ces derniers traduisant un fonctionnement de proximité. Les augmentations les plus importantes concernent les territoires de l'ouest, en développement démographique et économique (tout particulièrement la CASA), ainsi que les échanges entre les trois plus grandes villes : Nice, Cannes et Monaco. Cette dernière n'appartient pas au territoire, mais l'enquête en confirme sa fonction de polarité urbaine pour l'est du département.



Mais aussi de grandes stabilités



► **Un temps quotidien de déplacement stable...** comme dans la plupart des grandes agglomérations françaises. Les temps passés à se déplacer par habitant chaque jour sont fixes mais dépendent fortement de l'activité (actifs ou étudiants consacrent 1h15 par jour à se déplacer, alors que retraités et inactifs y consacrent 45 min).

► **Des motifs de déplacements inchangés et peu différenciés par territoire...** avec néanmoins une place un peu plus importante aux achats sur le littoral, au travail ou à l'accompagnement sur le Moyen-Pays, résultant des contraintes du territoire, mais aussi de la population qui l'habite. Les motifs de déplacements varient surtout avec l'âge des habitants et leur occupation principale (actif, étudiant, retraité...).

► **Des déplacements d'échanges fortement motivés par le travail...** et qui privilégient la voiture. Une réalité constatée autant entre les grands territoires institutionnels qu'entre leurs secteurs.

► **Des retraités qui modifient peu leurs habitudes de déplacements...** et des profils d'usagers qui restent spécifiques à chaque mode (la voiture plus utilisée par les actifs, les transports collectifs par les jeunes et les personnes âgées).

► **Un lien fort entre mode de déplacement et type de quartier, d'habitat...** plus le quartier est dense, urbain, mêlant les fonctions (logement, commerce, équipement, entreprise...), plus les habitants se déplacent et plus ils utilisent les modes alternatifs à la voiture individuelle.

► **Des déplacements essentiellement à l'intérieur des Alpes-Maritimes, avec des polarités urbaines toujours fortes et attractives...** et ceci malgré l'urbanisation désormais continue sur le littoral : les villes et leurs centres continuent d'attirer fortement leur population, et celles des petites communes périphériques.



Enfin, des spécificités azuréennes

► **La marche très développée dans les agglomérations littorales, et les villages du Haut Pays...** une réalité particulièrement forte dans l'est du territoire où la marche fait quasiment jeu égal avec la voiture pour les déplacements internes.

► **Les deux-roues motorisés comme un substitut à la voiture...** très utilisés pour le travail par les hommes actifs dans les zones urbaines littorales, avec un usage en hausse. En revanche, leur utilisation baisse chez les jeunes de moins de 18 ans notamment au profit des transports collectifs.

► **Des pointes horaires qui restent très marquées matin et soir...** quasiment sans étalement. Par contre, lorsque la contrainte horaire diminue, comme pour les inactifs ou pour les motifs achats, on intercale ses déplacements en dehors de ces périodes de pointe, générant un niveau de trafic moyen mais permanent en journée

► **Une croissance notable des échanges et flux automobiles au niveau départemental...** d'autant plus remarquable dans un contexte de baisse globale. Le dynamisme économique, et la plus forte contribution de l'ouest du département à l'accueil des nouvelles populations l'expliquent largement, ainsi que son mode d'urbanisation.

► **Un Haut Pays avec un double fonctionnement...** de proximité mais aussi dépendant des grandes villes et du littoral.

► **L'enquête confirme les liens entre l'Est du Var et les Alpes-Maritimes...** ses habitants ont en effet plus d'échanges avec le département limitrophe qu'avec le reste du Var, même si, là aussi, les déplacements internes restent importants.



Nous remercions
les 18 000 personnes
qui ont accepté de consacrer
de leur temps afin que cette étude
puisse être aussi riche.



Maîtrise d'ouvrage :



**CONSEIL GÉNÉRAL
ALPES-MARITIMES**

Les résultats détaillés de
l'Enquête Ménages Déplacements 2009
des Alpes-Maritimes sont accessibles
à partir du site du Conseil général :
www.cg06.fr ou directement à l'adresse
<http://emd06.cg06.fr>

Analyse de l'enquête et réalisation :
ADAAM

Partenaires



DIRECTION
DÉPARTEMENTALE
DES TERRITOIRES
ET DE LA MER

Région



Provence-Alpes-Côte d'Azur

**NICE
CÔTE
AZUR**



COMMUNAUTÉ
D'AGGLOMÉRATION
SOPHIA ANTIPOLIS



[s i t p]

