



# ENQUÊTE DÉPLACEMENTS GRAND TERRITOIRE 2012 CLERMONT-VAL D'ALLIER

PREMIERS  
RÉSULTATS

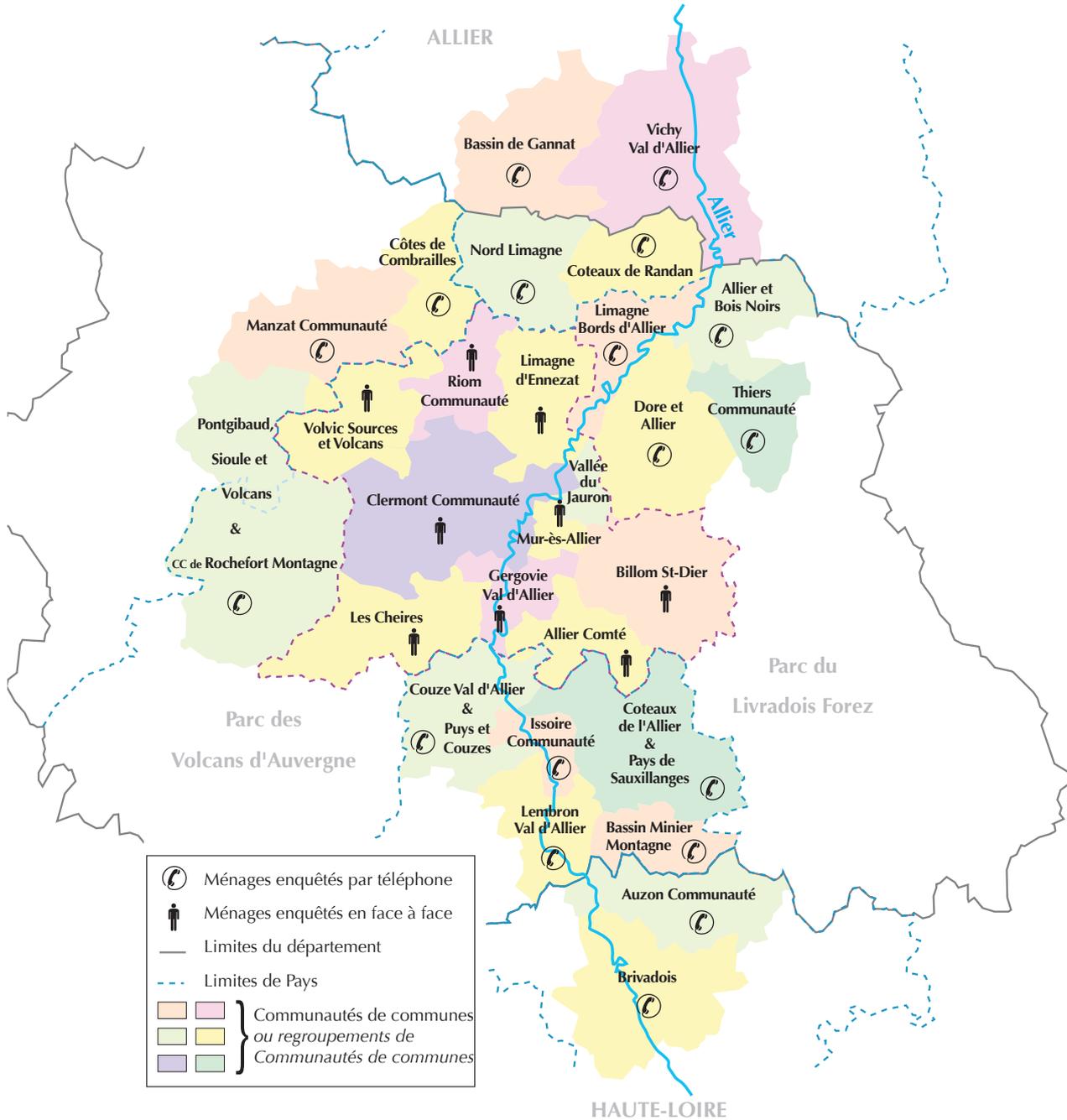




# LE PÉRIMÈTRE ENQUÊTÉ



## Le territoire d'enquête



Une enquête déplacements fournit une vision globale et cohérente du fonctionnement d'un territoire. C'est une photographie des déplacements réalisés par les habitants d'un territoire, un jour moyen de semaine, par tous les modes de transport, y compris la marche à pied.



## LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS



**Réalisée du 4 janvier au 28 avril 2012 auprès d'un échantillon représentatif de 9200 habitants du territoire, dans le respect de la méthodologie standard CERTU, cette enquête livre ses principaux grands résultats dont il est désormais possible de tirer les premiers enseignements.**

- Alors que l'étalement urbain s'est intensifié au cours des dix dernières années, la part modale de la voiture s'est stabilisée sur le bassin de vie clermontois. Cet objectif de stabilisation fixé par le Plan des Déplacements Urbains est atteint.
- Plus on s'éloigne des centres urbains, plus l'usage de la voiture prédomine, alors qu'il reste contenu en ville, au profit des transports en commun et de la marche.
- Pour que les transports collectifs soient efficaces et attractifs, deux conditions majeures doivent être réunies: la qualité de l'offre et la densité du territoire sur lequel elle agit. C'est ce qui explique le succès de la ligne A du tramway.
- Compte tenu de l'importance du territoire enquêté, 97 % déplacements sont réalisés au sein du bassin de vie enquêté, alors que 3 % sont des échanges avec l'extérieur (reste de l'Auvergne, Lyon, Paris...).
- Dans une logique métropolitaine, deux aires urbaines autonomes se complètent: les agglomérations clermontoise et vichyssoise. Les flux de mobilité des bassins d'Issoire et de Brioude sont en relation directe avec le pôle clermontois et présentent également un dynamisme interne intéressant.
- Lorsque les aménagements favorables aux piétons sont réalisés, la marche devient le mode principal de déplacement dans les centres urbains.

**En dressant un état des lieux, une analyse de nos pratiques, cette enquête permet de déterminer les choix qui vont marquer les futurs réseaux collectifs et aider à planifier les grandes infrastructures nécessaires pour répondre à nos besoins. Les résultats d'une telle démarche seront un outil d'aide à la décision pour les politiques d'urbanisme et d'aménagement du territoire.**



# POURQUOI UNE ENQUÊTE DÉPLACEMENTS GRAND TERRITOIRE ?



**Circulation routière, stationnement, transports collectifs, infrastructures...**

**Mieux connaître les pratiques et les besoins pour organiser les déplacements de demain.**

L'élaboration et la mise en œuvre de politiques relatives aux déplacements, la planification d'aménagements ou la création d'infrastructures de transport public supposent de connaître les habitudes réelles de déplacement des habitants.

Ce besoin est d'autant plus prégnant et important que l'évolution des pratiques de mobilité représente un enjeu majeur pour les collectivités dont les périmètres institutionnels correspondent rarement à l'usage des territoires qui est fait par les populations.

Pour répondre aux enjeux territoriaux de mobilité et d'intermodalité, le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération clermontoise et ses partenaires ont lancé en 2012 une Enquête Déplacements Grand Territoire dans le but de mieux appréhender les déplacements sur un bassin de vie de plus en plus étendu.

Afin de planifier, organiser et mettre en œuvre les mesures nécessaires pour un système de transport pertinent, cohérent et efficace sur notre territoire, il est important de :

- **recueillir** des informations sur la mobilité quotidienne de la population, les motifs de déplacements, l'utilisation et la fréquence d'usage des différents modes de transports ;
- **mesurer** les évolutions des modes de déplacements dans le temps (depuis 10 ans) et notamment l'impact de la mise en place de services innovants et infrastructures nouvelles ;
- **connaître** les comportements des habitants en milieu urbain et périurbain ;
- **s'intéresser** à l'impact des politiques d'aménagement de territoire, d'urbanisme et de transport mises en œuvre ;
- **comprendre** les échanges et modes de fonctionnement entre polarités ;
- **s'adapter** aux évolutions démographiques, socio-économiques du bassin de vie enquêté.





# UNE DÉMARCHE PARTENARIALE, AU SERVICE D'UN TERRITOIRE



*Une Enquête Déplacements Grand Territoire est réalisée tous les 10 ans environ.  
Elle nécessite de mobiliser de nombreux acteurs et demande près de 2 ans de travail.*

## ◆ Les partenaires institutionnels et financiers

Le **SMTC de l'agglomération clermontoise**, maître d'ouvrage, réalise et finance cette enquête en partenariat avec l'État, le **Conseil régional d'Auvergne**, le **Conseil général du Puy-de-Dôme**, l'**Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME)** et l'**Union Européenne**.

Le montant prévisionnel global de la démarche est de 670 000 €.

## ◆ L'assistance à maîtrise d'ouvrage et le bureau d'études

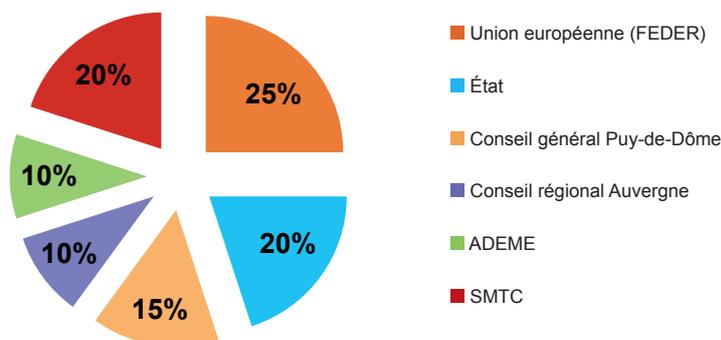
Le SMTC de l'agglomération clermontoise est assisté par le **Centre d'Études Techniques de l'Équipement (CETE) de Lyon** et par l'**Agence d'urbanisme et de développement Clermont Métropole**.

L'enquête terrain a été réalisée par le cabinet d'études **AlyceSofreco**, spécialisé dans le recueil de données servant de base de travail à la réalisation d'études dans les domaines de la circulation, des transports et de l'aménagement d'infrastructures de communication.

## ◆ Les partenaires techniques

Les Pays, Communautés d'agglomération et Communautés de communes du périmètre concerné  
La Chambre de Commerce et d'Industrie du Puy-de-Dôme

### ... Les partenaires financeurs ...





# LA MÉTHODOLOGIE STANDARD CERTU



*Pour élaborer, évaluer ses effets, effectuer des comparaisons, il est indispensable d'utiliser une méthode de recueil de données rigoureuse et pérenne. La méthodologie standardisée au niveau national, créée par le Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme (CERTU), permet d'assurer la comparabilité des résultats entre agglomérations et dans le temps. C'est un outil essentiel à la réalisation d'études et d'enquêtes liées aux déplacements et à la mobilité. Cette méthode est donc strictement encadrée et contrôlée afin d'obtenir des données objectives, fiables et comparables.*

## ◆ Une enquête statistique

Réalisée auprès d'un échantillon représentatif de ménages, sur un territoire déterminé, elle recense toutes les pratiques de déplacements des personnes interrogées, quel que soit le mode utilisé (marche, vélo, transports collectifs, moto, voiture...), sans considération de distance ni de durée minimum. Elle fait l'inventaire des déplacements que les personnes, choisies dans l'échantillon, réalisent la veille du jour où elles sont interrogées. Elle donne ainsi une photographie objective des déplacements quotidiens.

## ◆ Une procédure spécifique

Après tirage au sort aléatoire, les ménages identifiés sont sollicités pour répondre à l'enquête et préalablement informés par une lettre-avis. Selon la densité démographique des secteurs, les ménages pourront être enquêtés soit à domicile, soit par téléphone. Les personnes interrogées sont âgées de 5 ans et plus.

L'enquête fait l'objet d'une déclaration à la Commission Nationale de l'Informatique et des Libertés (CNIL). Conformément à la loi, les résultats sont strictement confidentiels. En fin d'enquête, toutes les informations nominatives seront détruites. Les fichiers constitués et les exploitations des résultats sont ainsi rendus totalement anonymes.

## ◆ Les questionnaires

Les ménages enquêtés répondent à un questionnaire « standard CERTU » composé de 4 fiches (ménage, personne, déplacements, opinion) mais également à un questionnaire d'intérêt local, adapté aux interrogations des différents partenaires de l'enquête.

Les collectivités ont en effet la possibilité de rajouter des questions locales en lien avec la thématique des déplacements. Ces questions sont adaptées au territoire. Cela concerne par exemple la stratégie résidentielle, les habitudes d'utilisation des cars interurbains, du TER, des transports urbains, le covoiturage, le vélo, les déplacements du week-end liés aux achats, le coût des déplacements...



## Échantillon statistique enquêté du 3 janvier au 6 avril 2012 :

↳ **5274 personnes** (de 5 ans et plus) enquêtées en « face à face » dans le Pays du Grand Clermont (108 communes / 407 000 habitants)

↳ **3907 personnes** (de 5 ans et plus) enquêtées par téléphone sur les territoires autour de Vichy, Gannat, Thiers, Issoire, Brioude (235 communes / 247 000 habitants)

**Soit un échantillon représentatif global de 9 181 personnes de 5 ans et plus (5840 ménages).**

# LES PREMIERS RÉSULTATS SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE ENQUÊTÉ





# LES PREMIERS RÉSULTATS SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE ENQUÊTÉ



## 654 000 habitants dans le territoire enquêté

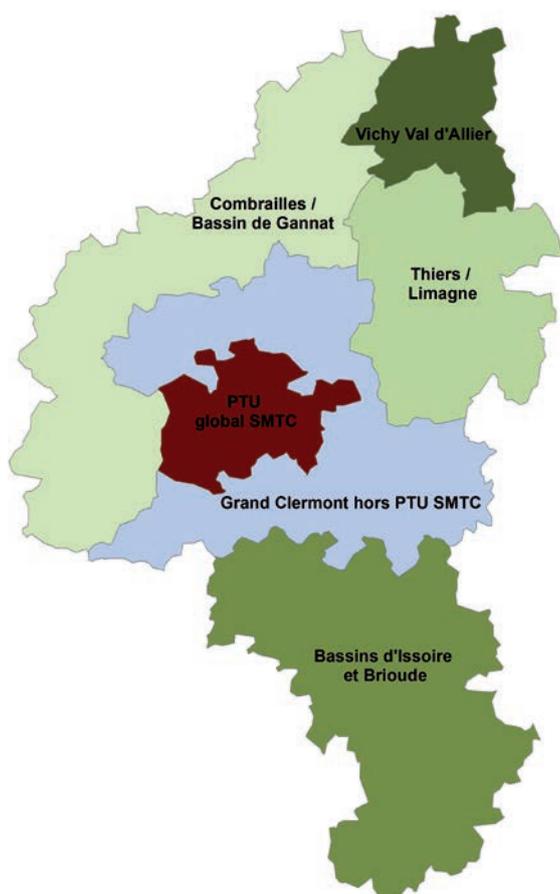
*La zone géographique retenue comme périmètre d'enquête s'étend sur un territoire élargi, correspondant au bassin de vie clermontois, au-delà des délimitations institutionnelles, de l'agglomération vichyssoise à Brioude et du pays thiernois aux contreforts des Combrailles.*

*Ce territoire pertinent tient compte des évolutions démographiques, représente une forte part de la population régionale et concentre l'essentiel des flux.*

**Le territoire enquêté comprend le bassin de vie clermontois où résident 654 000 habitants, dont :**

- **44%** dans le périmètre des transports urbains du SMTC (22 communes)
- **18%** dans le reste du Grand Clermont (86 communes) ; la réunion de ces 2 entités reprend le périmètre du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du Grand Clermont
- **38 %** dans le reste du territoire d'enquête. L'ensemble du périmètre d'enquête vise à s'approcher du territoire de la « Plaque Urbaine Clermontoise », défini dans le Schéma Régional d'Aménagement Durable Des Territoires (SRADDT) de la Région Auvergne

### Les grands secteurs de l'enquête



Source : SMTC - EDGT Clermont Val d'Allier 2012 (Fichier cp1)



Un ménage est l'ensemble des occupants d'un même logement sans que ces personnes soient nécessairement unies par des liens de parenté (en cas de cohabitation, par exemple). Un ménage peut être composé d'une seule personne



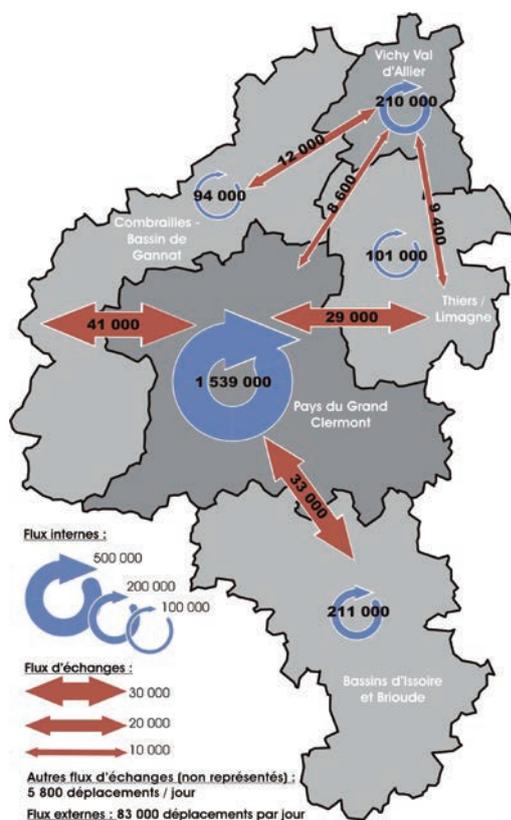
# LES PREMIERS RÉSULTATS SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE ENQUÊTÉ



**2 357 772 déplacements effectués chaque jour sur tout le territoire, dont 1 100 000 par les habitants de l'agglomération clermontoise**

*L'essentiel des déplacements (97 %) est réalisé dans le périmètre de l'enquête et s'organise au sein et entre les grands secteurs identifiés.*

## Le volume des flux journaliers



Source : SMTc - EDGT (Fichier cd28a)



## Les pôles principaux

À l'échelle du grand territoire enquêté, les déplacements importants se concentrent au sein de deux pôles principaux (le Grand Clermont et Vichy Val d'Allier) mais aussi dans le secteur d'Issoire/Brioude.

Cette hiérarchie s'appuie sur la structuration de ces secteurs en termes d'emploi, de services, d'équipements... et du poids démographique des villes centres.

## Les flux d'échanges

L'identification et le volume des flux d'échanges en lien avec le Pays du Grand Clermont montrent l'attractivité de ce territoire sur les secteurs limitrophes démographiquement moins denses. Les flux significatifs sont en relation directe avec Clermont-Ferrand et Riom.

L'importance des bassins d'emplois, l'éventail des commerces (hypermarchés, centre commercial en centre-ville...) et des services (hôpitaux, lycées, universités...) dans le Grand Clermont et Vichy Val d'Allier expliquent la relative faiblesse des échanges entre ces deux territoires.



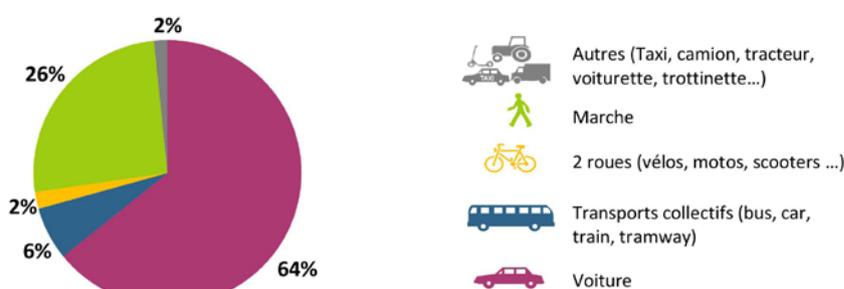
# LES PREMIERS RÉSULTATS SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE ENQUÊTÉ



**64 % des déplacements en voiture, 26 % à pied...**

*Sur l'ensemble du territoire enquêté, environ 2/3 des déplacements s'effectuent en voiture. Le deuxième mode le plus utilisé est la marche. Au sein des différents territoires observés, la hiérarchie d'usage des modes est assez semblable. Toutefois, les résidents du Grand Clermont et de Vichy Val d'Allier utilisent un peu moins la voiture car ils recourent plus souvent à la marche à pied puis aux transports collectifs.*

## Parts des différents modes selon les territoires de l'enquête



Source : SMTC - EDGT Clermont Val d'Allier 2012(Fichier cd1)

### La part de l'automobile prédomine

L'équipement des ménages en voiture individuelle et son utilisation varient selon les secteurs de résidence. L'équipement des ménages s'accroît à mesure que l'on s'éloigne des centres-villes et s'accompagne d'une forte utilisation, surtout dans les secteurs périurbains. Les déplacements en voiture représentent 70 % en zone plutôt rurale, 63 % sur le territoire du Grand Clermont et diminuent jusqu'à 59 % dans l'agglomération clermontoise.

L'usage de la voiture se fait principalement avec une seule personne à bord. **Le taux moyen d'occupation est de 1,36 personne par véhicule.**

### La marche tient sa place

La marche représente en effet le second mode de déplacement et atteint 30 % sur l'agglomération clermontoise. Elle est privilégiée en milieu urbain où se concentrent les services et commerces de proximité. De plus, les aménagements piétonniers incitent à ce choix et à son essor.

### L'usage des transports collectifs varie selon les secteurs

La densité urbaine, une offre de service pertinente et de qualité sont les facteurs clés pour une meilleure attractivité des transports collectifs. Train, autocar, transports urbains... l'usage peut être lié aux distances à parcourir lors d'un déplacement. Cet usage progresse pour les déplacements en direction de la ville centre. À Clermont-Ferrand, la part modale des transports collectifs représente 11 %.

### Le covoiturage et les deux-roues

Seulement 8 % des personnes déclarent pratiquer le covoiturage au moins 2 fois par semaine. Quant aux deux-roues (vélos, motos, scooters...), ils ne représentent que 2 % des déplacements quotidiens sur tout le territoire.



# LES PREMIERS RÉSULTATS SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE ENQUÊTÉ



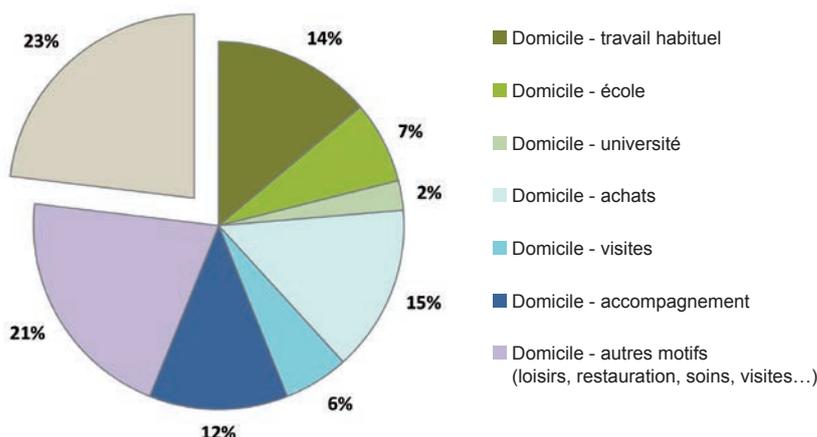
## Se déplacer, dans quel but et comment ?

**77% des déplacements sont en lien direct avec le domicile**

**Les 4 principaux motifs de déplacement sont :**

- les achats (commerce de proximité, hypermarché, magasins spécialisés...) : 15 %
- le travail : 14 %
- l'accompagnement (accompagner, déposer ou récupérer une personne) : 12 %
- l'école / l'université : 9 %

### ... Les motifs de déplacements



Source : SMTC - EDGT Clermont Val d'Allier 2012 (Fichier cd3)

Un déplacement est le mouvement d'une personne, effectué sur le domaine public, pour un certain motif, entre une origine et une destination, selon une heure de départ et d'arrivée, à l'aide d'un ou plusieurs modes de transport.

À noter que la notion de distance n'intervient pas pour qualifier un déplacement. Ainsi, 300 m pour aller de son domicile à la boulangerie compte autant que 10 km pour aller de son domicile au travail.



# LES PREMIERS RÉSULTATS SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE ENQUÊTÉ



## Des pratiques de déplacement différentes suivant les motifs

*En observant les 4 motifs de déplacement principaux, il apparaît des différences importantes dans l'usage des modes de transport.*

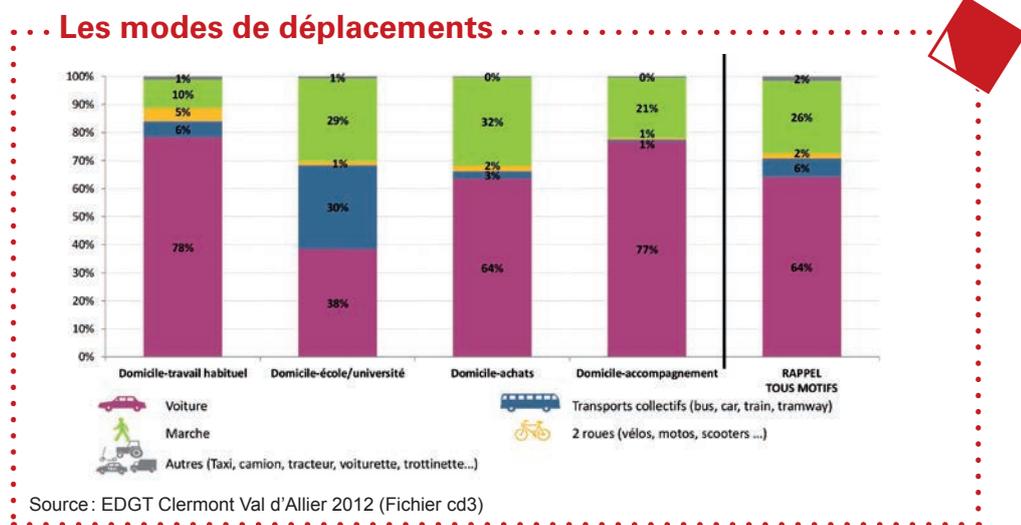
Pour se rendre à l'école / université, l'usage s'équilibre entre voiture, transports collectifs et marche.

En revanche, pour les autres motifs, la voiture domine largement et plus particulièrement pour se rendre (ou revenir) du travail.

En effet, c'est pour le travail qu'on parcourt les distances les plus longues et l'on constate :

- le plébiscite de la voiture en mode solo la plupart du temps,
- la faiblesse de la marche,
- l'usage plus faible des transports collectifs et des deux roues (vélos et motos).

Pour les liaisons domicile-achats, la voiture est certes prépondérante, mais la marche est également importante, surtout pour effectuer les achats de proximité (pain, presse...).





# LES PREMIERS RÉSULTATS SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE ENQUÊTÉ



## Distances et durées

**Un habitant du territoire enquêté consacre environ 1h10 par jour à se déplacer. En moyenne, il parcourt quotidiennement 24 km et réalise 3,81 déplacements.**

### ◆ **Les disparités entre secteurs sont notables, à la fois en termes de durée de parcours...**

On note des variations suivant les modes utilisés. En effet, les trajets en transports interurbains (train, autocar) sont privilégiés pour les parcours les plus longs et nécessitent donc une durée plus importante.

Selon les secteurs enquêtés, les durées des déplacements pour se rendre au travail ou à l'université sont très différentes. En moyenne, les étudiants habitant dans le Grand Clermont consacrent 19 minutes pour se rendre à l'université, alors que ceux qui résident dans les bassins des Combrailles, de Gannat, de Vichy, de Thiers, d'Issoire et de Brioude mettent 35 minutes. En revanche, pour les trajets domicile-travail, l'écart est faible (19 minutes dans le périmètre du Grand Clermont contre 22 minutes, hors Grand Clermont).

### ◆ **... et également en termes de distance**

En fonction de la distance à parcourir, le choix du mode de déplacement change :

- **la marche à pied et le vélo** sont généralement utilisés pour des déplacements courts (autour d'1 km),
- **la voiture, les transports urbains ou les deux-roues motorisés** sont privilégiés pour les parcours d'environ 5 km,
- **les transports interurbains** (trains, autocars) sont généralement utilisés pour les déplacements plus éloignés (12 km).

De plus, on note une très forte disparité sur les trajets domicile – université, suivant que l'on réside dans le Grand Clermont (distance moyenne 3 km – nombreux logements « étudiants » à proximité des sites d'enseignement) ou dans les bassins des Combrailles, de Gannat, de Vichy, de Thiers, d'Issoire et de Brioude (distance moyenne 18 km). Pour les trajets domicile-travail, cette différence territoriale est peu marquée (7 km dans le Grand Clermont / 10 km hors Grand Clermont).

Dans les secteurs périurbains, en zone rurale et montagne, les habitants effectuent plus de kilomètres (environ 30 km par jour et par personne). À l'inverse, au sein du périmètre du Pays du Grand Clermont ou de la communauté de Vichy Val d'Allier, ils parcourent moins de kilomètres, en raison notamment de la proximité des services, des emplois... Ainsi, en moyenne un Clermontois parcourt 14,5 km par jour. Ce chiffre est de 9,5 km pour les Vichyssois.



**En moyenne, chaque trajet dure 18 minutes.**



# LES PREMIERS RÉSULTATS SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE ENQUÊTÉ



## Mobilité selon l'âge et le sexe

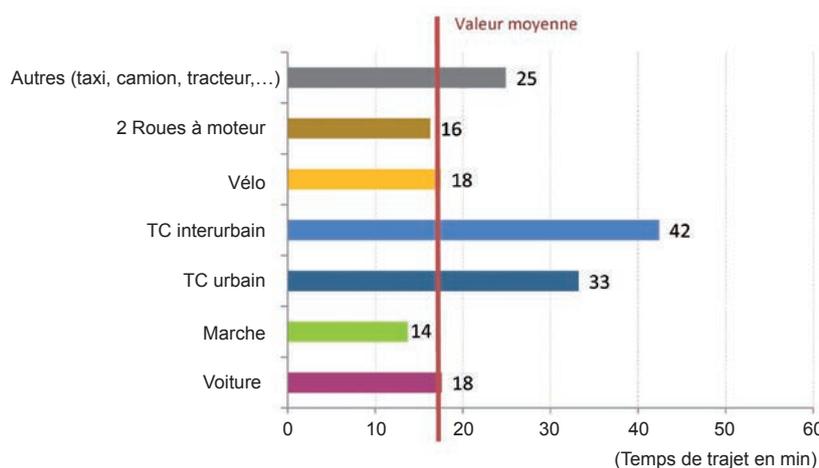
Les 25-49 ans sont les plus mobiles et ceux qui recourent le plus à l'automobile.

Les transports collectifs sont principalement utilisés par les jeunes.

Les plus de 65 ans choisissent d'abord la voiture (55 %) puis la marche (40 %).

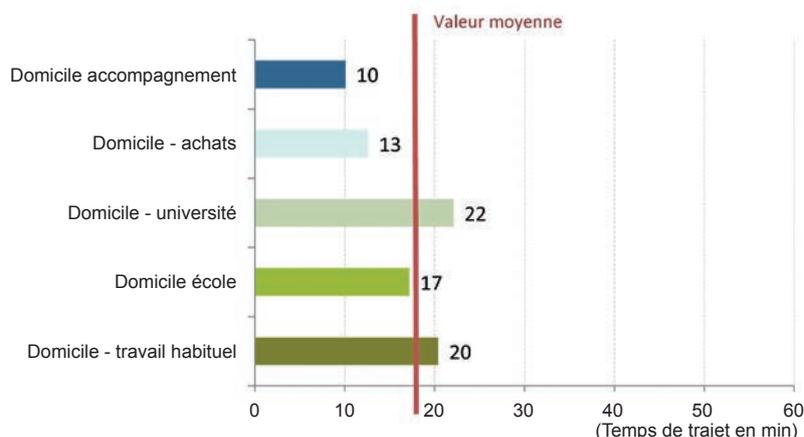
Il n'y a pas de différence significative de mobilité entre hommes et femmes, si ce n'est que les femmes marchent un peu plus et que les hommes sont plus utilisateurs des deux roues (vélo, moto).

## ... La durée des déplacements, selon le mode...



Source : SMTc - EDGT Clermont Val d'Allier 2012 (Fichier cd29)

## ...et le motif



Source : SMTc - EDGT Clermont Val d'Allier 2012 (Fichier cd29)



## LES PREMIERS RÉSULTATS SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE ENQUÊTÉ

*Les résultats de l'enquête seront livrés progressivement et seront un outil pour alimenter les réflexions et la mise en œuvre des politiques publiques (mobilité, urbanisme). Un comité de suivi sera mis en place en ce sens pour conduire l'exploitation des données, les analyser et proposer des actions qui contribuent à améliorer et développer des solutions de mobilité durable.*



# ENQUÊTE DÉPLACEMENTS GRAND TERRITOIRE 2012 CLERMONT-VAL D'ALLIER



## CONTACT

### SMTC

2 bis, rue de l'Hermitage - 63000 Clermont-Ferrand

Pôle Ingénierie en Écomobilité - Tél. : 04 73 44 68 68  
Mail : [agnes.coudeyras@smtc-clermontferrand.com](mailto:agnes.coudeyras@smtc-clermontferrand.com)

