

ENQUETE DEPLACEMENTS VILLE MOYENNE – PRINCIPAUX RESULTATS

OCTOBRE 2019

Étude n°19042084

PRÉAMBULE



PREAMBULE

En 2018, le Schéma de Cohérence Territoriale de l'Aire Gapençaise a choisi de mener, sur son périmètre, une Enquête Déplacements Ville Moyenne.

Près de 2 000 personnes résidant sur les 4 intercommunalités du périmètre du SCoT ont été interrogées, pour que notre territoire bénéficie de données objectives concernant les habitudes quotidiennes de déplacement. Comprendre la mobilité de tous les jours, c'est un préalable essentiel pour répondre aux besoins de chacun.

Les dernières années ont largement bouleversé le paysage institutionnel en matière de déplacements. Sur le territoire de l'Aire Gapençaise, deux Autorités Organisatrices de Transport exercent désormais cette compétence : la Région PACA et l'Agglomération Gap Tallard Durance. Il est donc fondamental de faire connaître les spécificités de la mobilité quotidienne dans notre territoire de montagne, afin de faire valoir nos besoins, et s'assurer de l'adaptation des infrastructures à notre réalité.

D'autant plus que le périmètre du SCoT permet de prendre en compte les flux de déplacements à l'échelle du bassin de vie gapençais, prenant en compte l'agglomération de Gap et ses territoires voisins. C'est à cette échelle que l'observation des déplacements est pertinente, pour répondre aux enjeux des déplacements domicile-travail par exemple.

Cette Enquête permet une photographie de ces habitudes de déplacements en 2018. Il faudra, comme le recommande l'Etat, envisager de renouveler l'exercice à intervalles réguliers (tous les dix ans environ), pour mesurer l'évolution des pratiques.

Le SCoT veut désormais faire connaître les résultats de cette enquête, sensibiliser les acteurs de la mobilité aux tendances constatées, et accompagner les collectivités dans leurs démarches en faveur d'une mobilité soutenable et efficace, adaptée à notre environnement. Nous espérons que cette enquête constituera une ressource riche et précieuse pour tous les acteurs du territoire.

Benoît ROUSTANG

Président du Syndicat Mixte du SCoT de l'Aire Gapençaise

CE QU'IL FAUT RETENIR

> Les comportements de déplacements des habitants

La mobilité liée au travail représente le quart des déplacements quotidiens des habitants, suivie par les achats qui motivent 20 % des déplacements. Les déplacements vers les établissements d'enseignement représentent moins de 10 % des flux.

La voiture est le mode de transport dominant dans l'ensemble du territoire, y compris dans le grand centre de Gap. Elle est utilisée pour 64 % des déplacements, et représente 83 % des kilomètres parcourus.

Les habitants ont quasiment tous accès à la voiture dès lors qu'ils ont plus de 18 ans : la possession du permis de conduire se généralise et la motorisation est très développée. La voiture est utilisée en toute circonstance, cela jusqu'à un âge avancé. L'habitude de se déplacer en voiture est prise très tôt, près de la moitié des déplacements des jeunes de moins de 18 ans sont faits en voiture, en tant que passager.

La mobilité quotidienne en voiture sur le territoire gapençais se situe dans la fourchette haute des territoires de taille comparable en France.

Dans les centralités urbaines où l'aménagement des espaces publics y est favorable, de nombreux déplacements sont également effectués à pied. Cela est particulièrement marqué dans le grand centre de Gap, notamment pour faire des achats dans les petits commerces ou au marché.

L'usage des transports en commun est relativement faible. Ils sont principalement utilisés par les jeunes, pour se rendre dans leurs établissements scolaires.

55 % des ménages possèdent des vélos, mais l'usage reste marginal, et quasiment exclusivement masculin.

> Les flux de déplacements sur le territoire et leur impact environnemental

La structure des flux de déplacements met en évidence l'autonomie du territoire dans le fonctionnement quotidien des habitants, avec 93 % des déplacements réalisés en interne au territoire d'étude.

À l'intérieur du territoire d'étude, le secteur de Gap grand centre polarise de nombreux flux : trois quart des déplacements des habitants sont soit internes, soit en échange avec ce secteur. Cette concentration est notamment liée à la concentration des emplois dans ce périmètre.

- Les secteurs diffus de Gap et les communes de premières couronne fonctionnent en forte interaction avec Gap grand centre, avec plus de la moitié des déplacements en échange avec ce secteur.
- À l'inverse, les secteurs du Champsaur-Valgaudemar et du Buech-Dévoluy sont relativement autonomes, avec trois quarts des flux de déplacements effectués en interne au secteur.

La voiture est la principale responsable des émissions de gaz à effet de serre et de polluants locaux liées à la mobilité quotidienne des habitants. Elle représente notamment 93 % des émissions de gaz à effet de serre liées à la mobilité quotidienne. Les flux d'échanges entre la ville de Gap et le territoire du SCoT hors Gap contribuent fortement aux émissions de gaz à effet de serre : s'ils ne représentent que 14 % des flux de déplacements sur le territoire, ils génèrent 45 % des émissions de gaz à effet de serre.

SOMMAIRE

L'ENQUETE DEPLACEMENTS VILLE MOYENNE :

KESAKO ? 8

1. QU'EST-CE QUE L'ENQUETE DEPLACEMENTS VILLE MOYENNE ? 9
 - 1.1. Méthode 9
 - 1.2. Réalisation 10
2. LE TERRITOIRE D'ENQUETE : LE SCOT DE L'AIRE GAPENÇAISE 10
 - 2.1. Le découpage en 12 secteurs de tirage 11
 - 2.2. Le découpage d'analyse en 4 zones 11

PRINCIPAUX RESULTATS 12

1. QUI SONT LES HABITANTS DU TERRITOIRE ? 13
 - 1.1. Une forte proportion de personnes ÂGÉES 13
 - 1.2. Une taille des ménages relativement faible 14
 - 1.3. Une proportion d'inactifs élevée 14
 - 1.4. une surreprésentation des employés dans la population active 15
 - 1.5. La possession du permis de conduire se généralise 15
2. ÉQUIPEMENTS DES MENAGES 16
 - 2.1. La disposition d'une connexion à internet 16
 - 2.2. Une motorisation très développée 16
 - 2.3. Plus de la moitié des ménages équipés en vélos mais un faible usage 17

3. PHOTOGRAPHIE DE LA MOBILITE DES HABITANTS 18
 - 3.1. Comment se déplacent les habitants ? 18
 - 3.2. Pourquoi se déplace-t-on ? 23
 - 3.3. Combien de temps ? Où ? Quelle Distance ? 25
 - 3.4. Quand ? 27
4. LES FLUX DE DEPLACEMENTS 29
 - 4.1. Un territoire relativement autonome 29
 - 4.2. Le rayonnement de gap grand centre 30
5. QUEL USAGE DES MODES DE TRANSPORT ? 32
 - 5.1. Quel est l'usage de la Voiture en tant que conducteur ? . 32
 - 5.2. Quel est l'usage des Transports en commun ? 33
 - 5.3. Quel est l'usage du Vélo ? 34
 - 5.4. Quel est l'usage de la Marche à pied ? 35
 - 5.5. Quel usage de l'Intermodalité ? 36
6. LE DIAGNOSTIC ENERGIE/EMISSIONS DES MOBILITES 37
 - 6.1. La voiture principale responsable des émissions de gaz à effet de serre et de polluants locaux 38
 - 6.2. Le moment de la vie et l'organisation familiale impactent le niveau d'émissions de GES liées à la mobilité quotidienne 39
 - 6.3. Les flux d'échanges entre Gap et les reste du territoire contribuent fortement aux émissions de GES 40

SOMMAIRE

7. GLOSSAIRE.....	41
7.1. Déplacements	41
7.2. Modes.....	41
7.3. Motifs	41
7.4. Autres.....	42
8. ANNEXE – TABLEAU COMPARATIF DES CHIFFRES AVEC D’AUTRES	
ENQUETES.....	43
8.1. Caractéristiques des enquêtes.....	43
8.2. Mobilités	44
8.3. Parts de marché des modes.....	45
8.4. Motorisation et occupation des véhicules personnels	46

1

**L'ENQUETE DEPLACEMENTS VILLE
MOYENNE : KESAKO ?**

1. QU'EST-CE QUE L'ENQUÊTE DÉPLACEMENTS VILLE MOYENNE ?

Il s'agit d'une photographie des déplacements réalisés par les habitants d'un territoire, un jour moyen de semaine, par tous les modes de transport. Elle fournit une vision globale et cohérente du fonctionnement du territoire.

C'est un outil essentiel de connaissance du territoire et de planification locale, utile pour :

- Acquérir une connaissance fiable et précise des pratiques de déplacements,
- Se comparer avec les autres territoires français ;
- Construire et adapter une politique de transport ;
- Avoir un point zéro pour mesurer les évolutions au sein d'un territoire.

C'est un outil d'évaluation des politiques publiques.

Les enquêtes déplacements sont réalisées selon une méthodologie standard, élaborée par le CEREMA¹. Le CEREMA contrôle le déroulement de l'enquête tout au long du recueil de terrain, afin de s'assurer du respect de la méthodologie.

L'enquête Déplacements Ville Moyenne (EDVM) menée en 2018 est la première enquête de ce type sur le territoire gapeçais.

Définition : Un déplacement = un motif.

Un déplacement correspond au mouvement d'une personne, effectué pour un certain motif sur la voie publique, à l'aide d'un ou plusieurs modes de transport (la marche est considérée comme un mode de transport à part entière).

¹ CEREMA : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement

1.1. METHODE

L'enquête est réalisée sous forme d'entretiens téléphoniques, auprès d'un échantillon représentatif de la population du territoire.

Elle concerne les habitants permanents, les touristes et personnes de passage ne sont pas enquêtées. Un ou deux membres de la famille – âgés de 5 ans et plus – sont interrogés individuellement (selon la taille du ménage).

Tous les déplacements effectués la veille de l'entretien sont recensés, quels que soient leur durée, ou leur motif.

Tous les modes de transports sont pris en compte, y compris la marche.

L'enquête réalisée sur le territoire porte sur les jours ouvrables de semaine, les déplacements effectués le weekend ou durant les vacances scolaires ne sont pas recensés.

Le questionnaire est composé de trois fiches :

Une fiche Ménage, relative aux caractéristiques du ménage, du logement et de la motorisation ;

Une fiche Personne, qui comprend des questions sur les caractéristiques socio-économiques de chaque personne, ainsi que sur les habitudes de déplacement ;

Une fiche Déplacements, qui, pour chaque personne interrogée, recense tous les déplacements effectués la veille du jour d'enquête.

1

L'ENQUÊTE DÉPLACEMENTS VILLE MOYENNE : KESAKO ?

1.2. REALISATION

L'enquête a été réalisée par la société Test SA, entre janvier et avril 2018, sous la maîtrise d'ouvrage du SCoT de l'aire gapençaise, avec l'appui technique du CEREMA Méditerranée et de l'Agence d'urbanisme de la région grenobloise.

Enquête téléphonique réalisée de janvier à avril 2018
1 626 ménages enquêtés
1 940 personnes enquêtées
8 232 déplacements recensés

79 communes
3 communautés de communes
1 communauté d'agglomération
2 100 km²
36 400 ménages
77 700 personnes (dont 73 500 de plus de 5 ans)
32 000 emplois

2. LE TERRITOIRE D'ENQUETE : LE SCOT DE L'AIRE GAPENÇAISE

Le périmètre d'enquête correspond au périmètre actuel du SCoT de l'aire gapençaise, avec en sus la commune de Chorges. Celle-ci a depuis rejoint la Communauté de communes de Serre-Ponçon, et a par conséquent quitté le périmètre du SCoT.



1

L'ENQUÊTE DÉPLACEMENTS VILLE MOYENNE : KESAKO ?

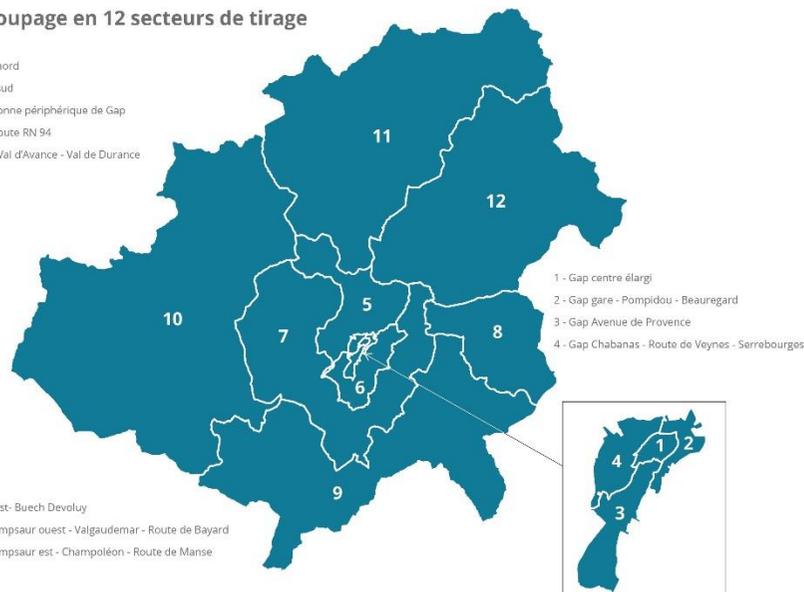
2.1. LE DECOUPAGE EN 12 SECTEURS DE TIRAGE

L'échantillon de l'enquête a été constitué à partir d'un découpage du territoire en 12 secteurs de tirage. Dans chacun des 12 secteurs, 160 personnes ont été interrogées. Le découpage en secteur de tirage s'appuie sur une recherche d'homogénéité sur différents aspects :

- Un poids de population relativement homogène entre les secteurs, ce qui conduit à un découpage plus fins dans les parties plus denses du territoire ;
- Une morphologie et une structure urbaine et sociale la plus homogène possible ;
- Un accès aux réseaux de transport routiers et transports collectifs comparable au sein d'un secteur².

Découpage en 12 secteurs de tirage

- 5 - Gap nord
- 6 - Gap sud
- 7 - Couronne périphérique de Gap
- 8 - Est, route RN 94
- 9 - Sud, Val d'Avance - Val de Durance



² Défini au cours d'un atelier de travail (décembre 2017)

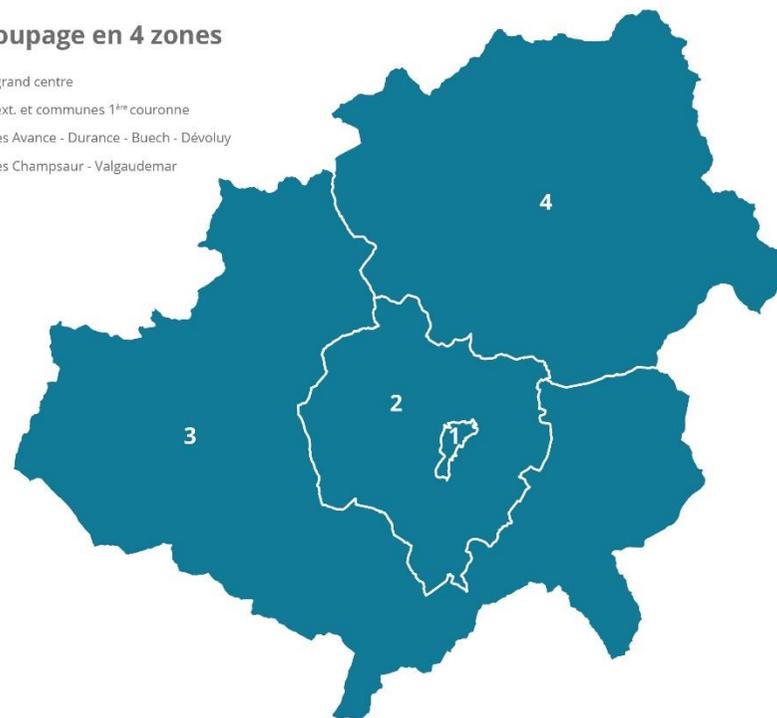
2.2. LE DECOUPAGE D'ANALYSE EN 4 ZONES

Certaines analyses sont effectuées sur un regroupement des secteurs de tirage en 4 grandes zones :

- La zone dense de la ville de Gap ;
- La zone d'urbanisation plus diffuse de la ville de Gap et sa première couronne ;
- Les vallées de l'Avance, de la Durance, du Buech et du Dévoluy ;
- Les vallées du Champsaur et du Valgaudemar.

Découpage en 4 zones

- 1 - Gap grand centre
- 2 - Gap ext. et communes 1^{ère} couronne
- 3 - Vallées Avance - Durance - Buech - Dévoluy
- 4 - Vallées Champsaur - Valgaudemar



2

PRINCIPAUX RESULTATS

2 PRINCIPAUX RESULTATS

1. QUI SONT LES HABITANTS DU TERRITOIRE ?

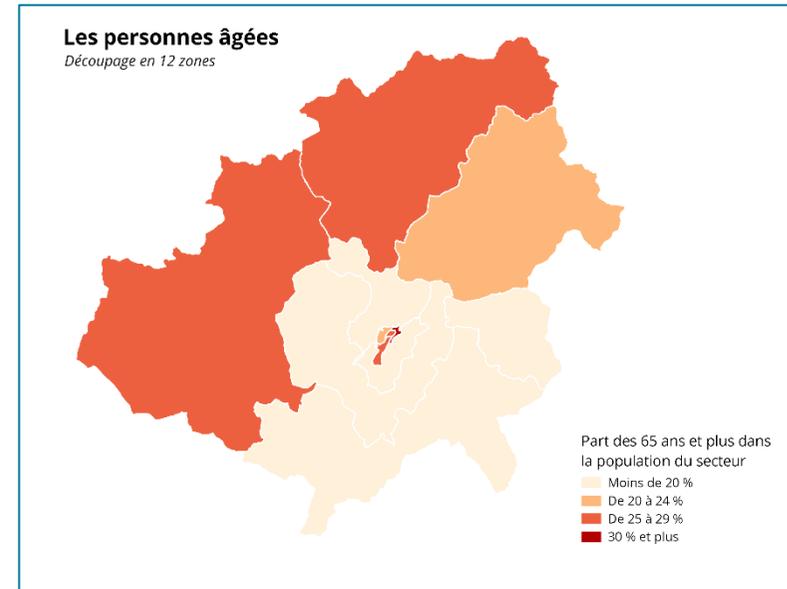
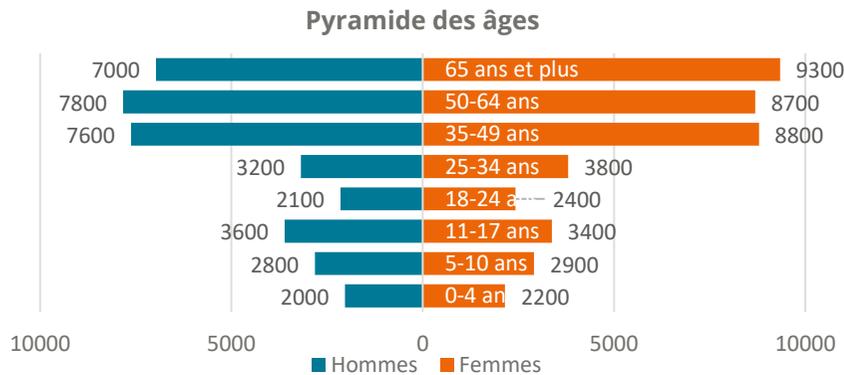
Les comportements de mobilité sont liés pour partie à l'offre de mobilité et pour partie aux profils socio-économiques des habitants du territoire.

Cette première partie présente le profil socio-économique des habitants.

1.1. UNE FORTE PROPORTION DE PERSONNES ÂGÉES

La population de l'aire d'enquête est d'environ 78 000 habitants.

Le phénomène de vieillissement est plus marqué sur le territoire qu'en moyenne en France : plus de 42 % de la population a plus de 50 ans (contre 38 % en France métropolitaine), et 21 % a plus de 65 ans (contre 19 % en France métropolitaine). L'espérance de vie des femmes étant plus élevée que celle des hommes, ce vieillissement entraîne une surreprésentation des femmes par rapport à la moyenne nationale (41 500 femmes dans le territoire, soit 53 % de la population contre 52 % en France métropolitaine)



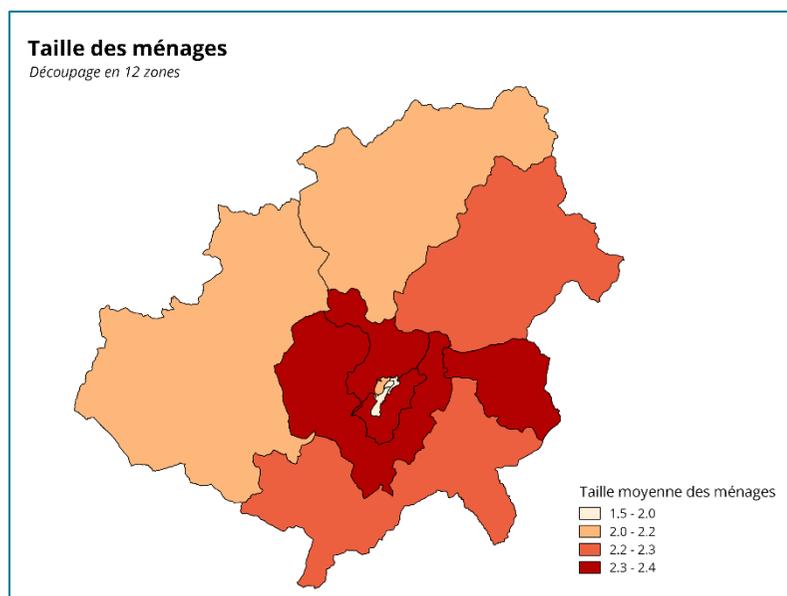
Les personnes âgées sont concentrées dans le centre de Gap – avec 30 % de plus de 65 ans dans le secteur de la Gare –, dans l'Ouest du Champsaur et dans les vallées du Dévoluy et du Buech.

2 PRINCIPAUX RESULTATS

1.2. UNE TAILLE DES MENAGES RELATIVEMENT FAIBLE

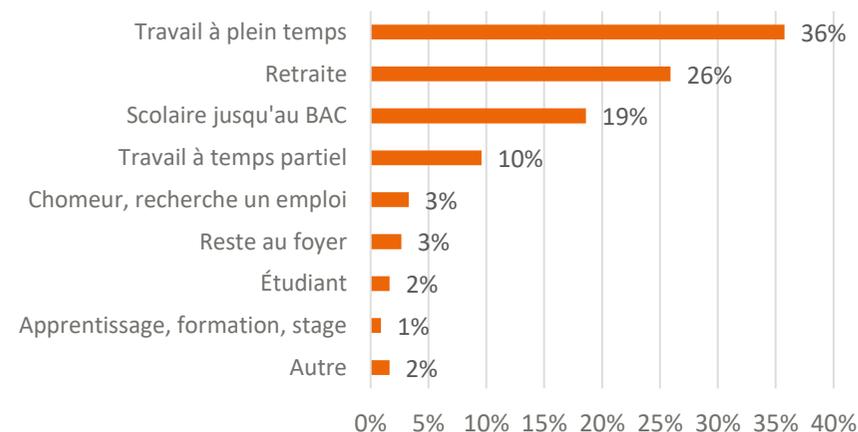
Avec une moyenne de 2,1 personnes par ménage, **le territoire d'étude se caractérise par une taille de ménages inférieure à la moyenne nationale (2,2).**

La première couronne de la ville-centre accueille davantage de familles, et se caractérise par une taille de ménages plus importante que le reste du territoire avec 2,4 personnes par ménage en moyenne, **suivi de près par le sud-est du territoire (2,3 personnes par ménage en moyenne). A contrario, le centre de Gap présente une faible taille de ménages (1,6 personnes/ménage),** tandis que le reste du territoire ne dépasse par le seuil des 2,1 personnes par ménage.



1.3. UNE PROPORTION D'INACTIFS ELEVEE

Occupation principale



La proportion d'inactifs (retraités, étudiants, personnes au foyer, jeunes de moins de 15 ans...) s'élève à plus de 45 %, dont 26 % de retraités et 19 % de jeunes scolarisés. **Ce poids des inactifs est caractéristique des territoires présentant une part importante de personnes âgées.**

2 PRINCIPAUX RESULTATS

1.4. UNE SURREPRESENTATION DES EMPLOYES DANS LA POPULATION ACTIVE

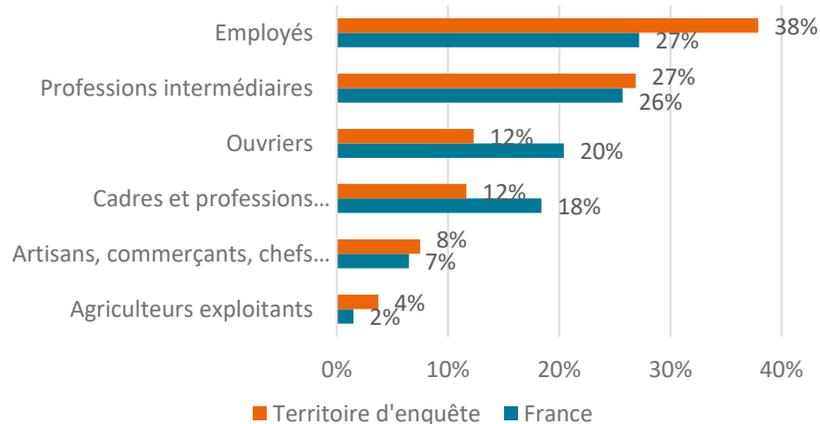
La structure socio-professionnelle des personnes en emploi du territoire se caractérise par quelques particularités :

La part des employés (38 %) est bien supérieure à la moyenne nationale (27 %) ;

La part des ouvriers et des cadres (12 % chacune) sont inférieures à la moyenne nationale (20 % d'ouvriers et 18 % de cadres et professions intellectuelles supérieures) ;

La part des agriculteurs est deux fois plus élevée (4 %) que la moyenne nationale (2 %).

Catégories socio-professionnelles des actifs



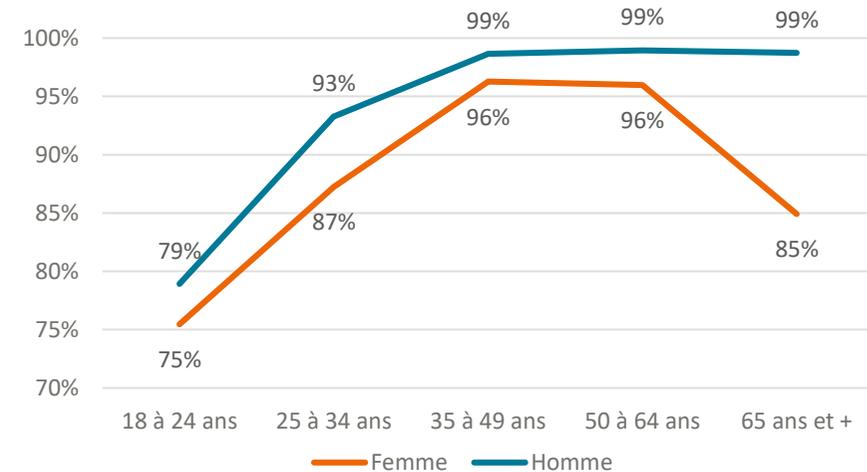
1.5. LA POSSESSION DU PERMIS DE CONDUIRE SE GENERALISE

94 % des personnes de plus de 18 ans possèdent le permis de conduire.

Les femmes ont un taux de possession du permis de conduire (91 %) légèrement inférieur à celui des hommes (97 %). Les différences tendent à s'estomper avec le renouvellement générationnel. Il est néanmoins à noter que les femmes passent le permis de conduire plus tardivement que les hommes.

Sur le territoire d'étude, 55 % des personnes possédant le permis sont des femmes. Toutefois, il est important de noter que les femmes sont plus nombreuses sur le territoire (41 500 femmes ; 36 200 hommes).

Possession permis de conduire selon sexe et âge



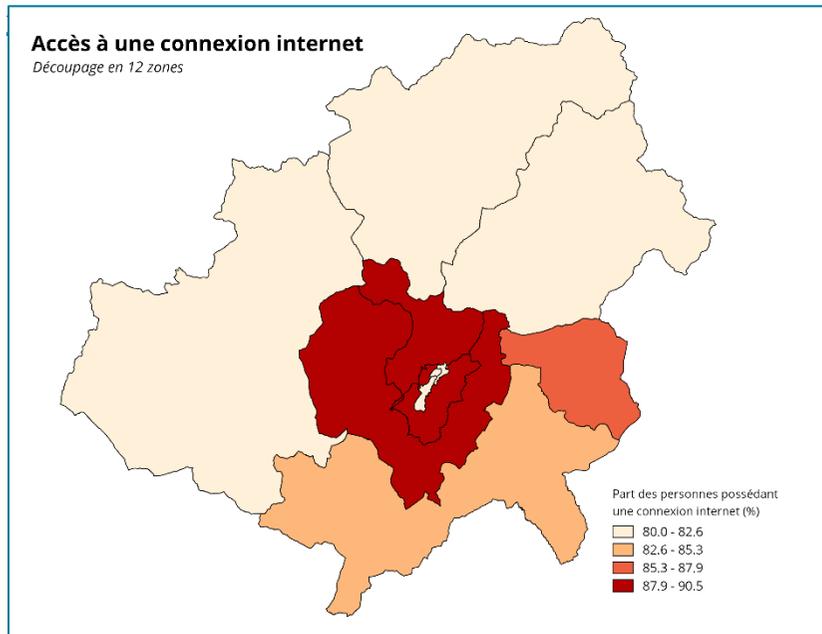
2 PRINCIPAUX RESULTATS

2. ÉQUIPEMENTS DES MENAGES

2.1. LA DISPOSITION D'UNE CONNEXION A INTERNET

84 % des ménages sont connectés à internet depuis leur domicile, et ont donc accès aux informations sur les réseaux de transports en commun du territoire ou sur les locations de véhicule. Ils peuvent également effectuer un certain nombre de démarches ou achats en ligne, et ainsi éviter de se déplacer.

La disponibilité d'un accès à internet diminue lorsque la part de personnes âgées augmente dans les différents secteurs du territoire. Ainsi, **presque 20 % de ménages n'ont pas de connexion internet dans les territoires les plus les montagnards et dans les parties centrales de la ville de Gap.**

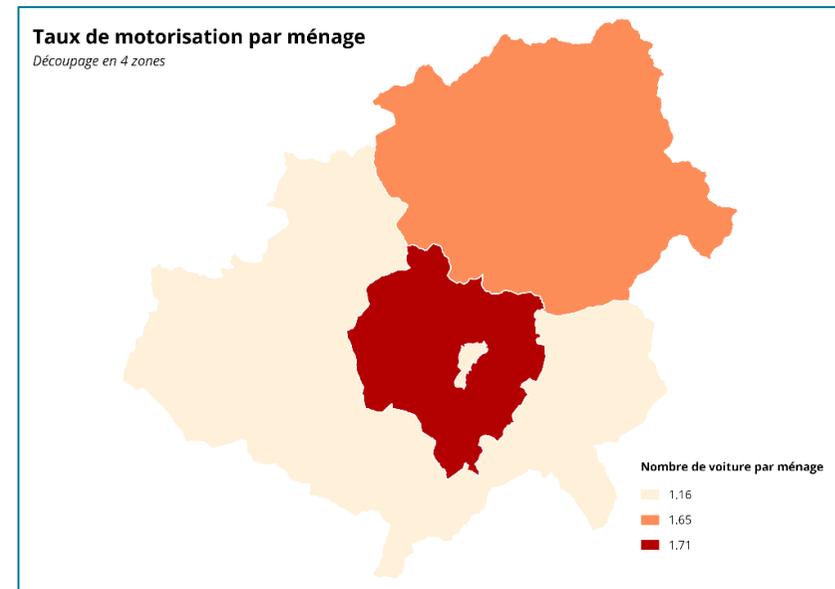


UNE MOTORISATION TRES DEVELOPEE

La motorisation des ménages est très développée : le parc automobile s'élève à 54 850 voitures, soit 0,9 par personne de plus de 18 ans.

Dans le territoire enquêté, 92 % des ménages disposent d'au moins une voiture, contre 81,3 % en France, et 88,1 % dans le département des Hautes-Alpes. La moitié de ces ménages disposent de deux véhicules ou plus. Seuls 3 % des personnes possédant un permis n'ont pas de voiture.

Sur l'ensemble du territoire, le taux de motorisation par ménage est de 1,5. Il **est plus faible dans le centre de Gap** (1,2 véhicules individuels par ménage) que dans le reste du territoire (1,7). **Il est plus élevé dans le reste de la commune de Gap et sa première couronne**, en lien avec une présence plus importante de familles sur ce secteur.



2

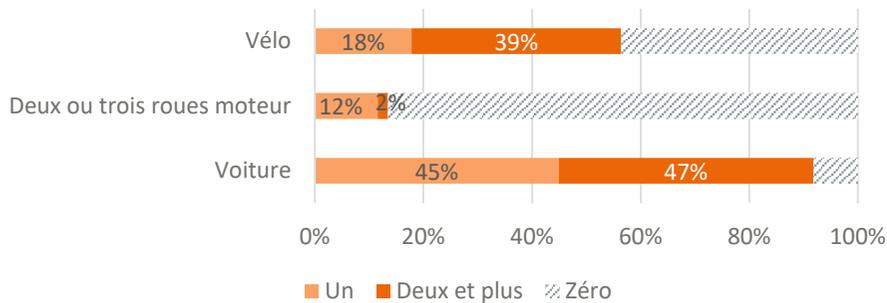
PRINCIPAUX RESULTATS

2.3. PLUS DE LA MOITIE DES MENAGES EQUIPES EN VELOS MAIS UN FAIBLE USAGE

55 % des ménages possèdent au moins un vélo (34 600 vélos recensés), **mais ceux-ci sont peu utilisés au quotidien, et plutôt pour un usage loisir.**

Les ménages possèdent en moyenne 1,3 vélos, ce nombre est plus faible dans le centre de Gap avec 0,96 vélos à disposition, que dans le reste du territoire avec plus de 1,3 vélos à disposition dans le Champsaur-Valgaudemar et plus de 1,5 vélos à disposition dans le reste du territoire.

Équipements par ménage



3. PHOTOGRAPHIE DE LA MOBILITE DES HABITANTS

3.1. COMMENT SE DEPLACENT LES HABITANTS ?

329 000 déplacements sont effectués chaque jour par les habitants du territoire.

En moyenne, chaque habitant réalise 4,4 déplacements par jour. Ce niveau moyen de mobilité est homogène sur l'ensemble du territoire. Il se situe dans la moyenne haute des villes de taille comparable, ce qui peut être en lien avec une propension plus importante à rentrer à son domicile durant la pause méridienne, plutôt que de déjeuner sur son lieu de travail.

De manière générale, une majorité des personnes enquêtées déclarent effectuer 2 ou 4 déplacements par jour. Sur l'ensemble du territoire d'enquête, 9 % des personnes ne se sont pas déplacées la veille de l'enquête³, 49 % ont une mobilité moyenne (entre 1 et 4 déplacements par jour), 29 % ont une mobilité forte (entre 5 et 7 déplacements par jour) et 12 % sont hypermobiles (plus de 7 déplacements par jour).

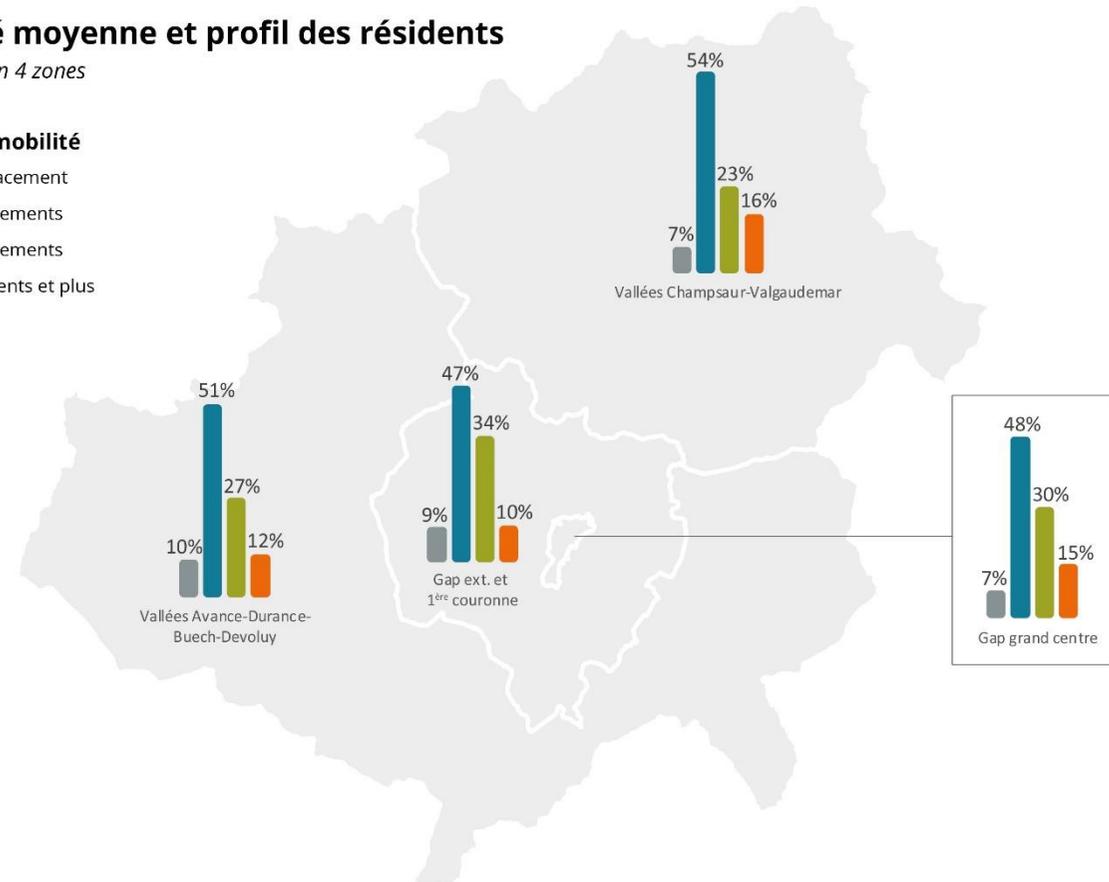
³ Qualifiées d'immobiles dans le paragraphe suivant.

Mobilité moyenne et profil des résidents

Découpage en 4 zones

Niveau de mobilité

- Aucun déplacement
- 1 à 4 déplacements
- 5 à 7 déplacements
- 8 déplacements et plus



2 PRINCIPAUX RESULTATS

> Quelles sont les personnes qui ne se sont pas déplacées la veille ?

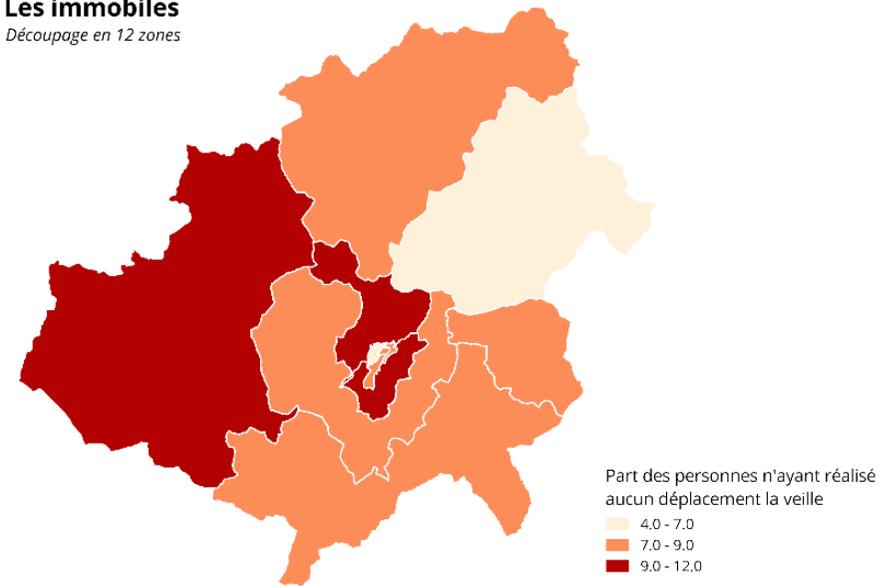
L'absence de déplacement la veille de l'enquête apparaît fortement corrélée à deux facteurs : l'âge et le lieu de résidence.

21 % des 65 ans et plus ne se sont pas déplacés la veille de l'enquête, alors que ce taux est inférieur à 5 % pour les moins de 50 ans. Le phénomène d'immobilité des personnes âgées touche davantage les femmes de 65 ans et plus (24 %) que les hommes de 65 ans et plus (18 %), en lien avec une espérance de vie plus élevée.

Le centre de Gap, bien qu'ayant une forte proportion de personnes âgées, présente un taux de personnes « immobiles » plus faible que le reste du territoire. En effet, la densité urbaine et la présence de commerces et services favorise les déplacements de courte distance, réalisables à pied. Cela limite le phénomène d'immobilité, notamment des personnes âgées. A contrario, les secteurs du Dévoluy et du Buech, ainsi que les secteurs de la ville de Gap plus diffus ont des taux de personnes « immobiles » la veille de l'enquête relativement élevés.

Les immobiles

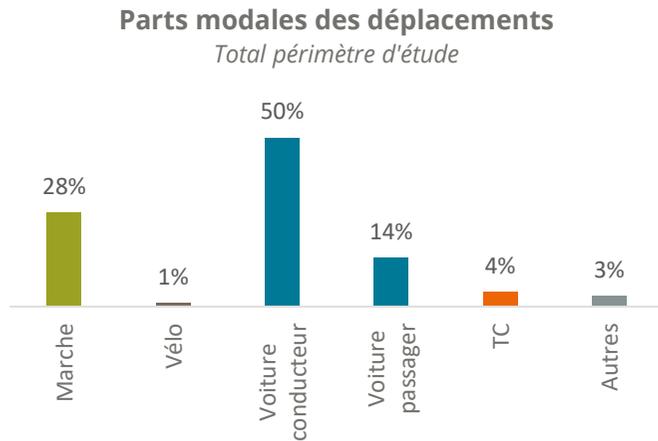
Découpage en 12 zones



2 PRINCIPAUX RESULTATS

> Près de 2/3 des déplacements sont effectués en voiture, près d'1/3 à pied

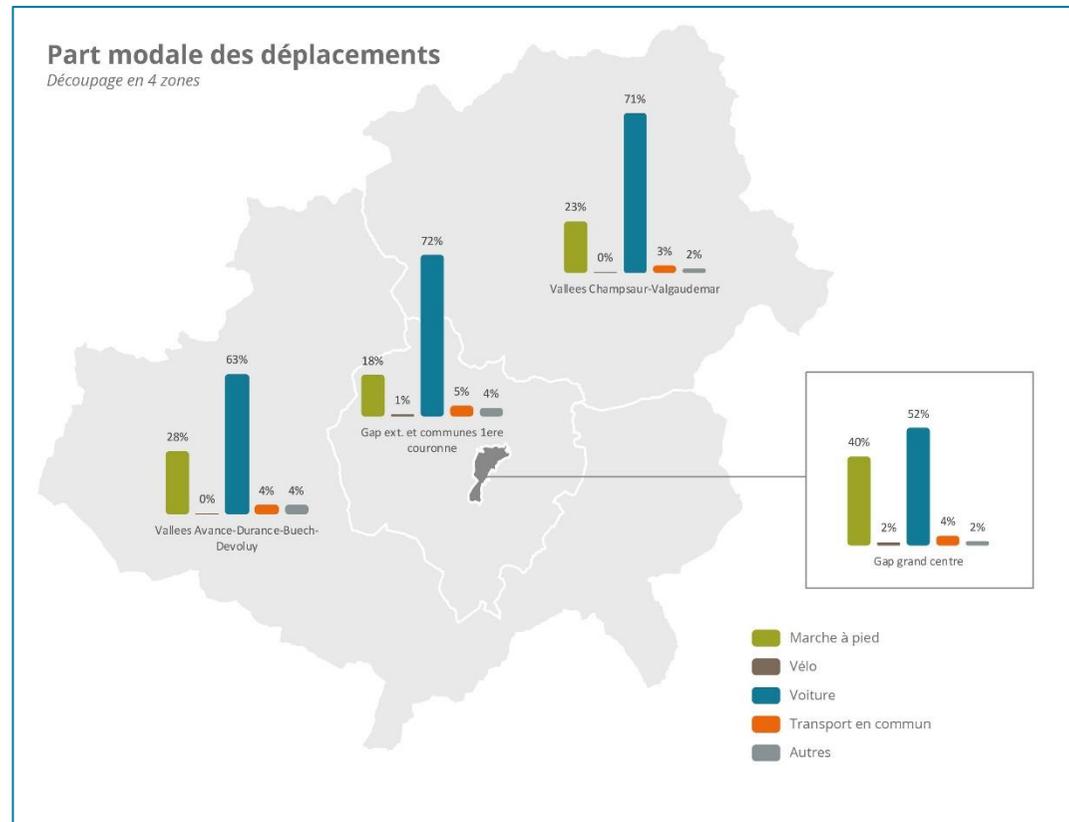
La voiture est le principal mode de déplacements des habitants du territoire : **un déplacement sur deux est effectué au volant d'une voiture**, et 14 % en tant que passager. De nombreux déplacements sont également réalisés à pied (28 %), principalement dans le secteur Gap grand centre. **Le vélo et les transports en commun sont deux modes de déplacements marginaux sur l'ensemble du territoire.**



L'usage de la marche ou de la voiture dans la mobilité quotidienne s'équilibre différemment selon le contexte territorial.

Ainsi, dans le centre de Gap, le contexte est favorable à la marche : la densité de commerces et de services est plus importante, les distances à parcourir sont plus courtes, les espaces publics sont confortables, la topographie est favorable... La marche représente ainsi 40 % des déplacements des habitants de ce secteur.

L'usage de la marche diminue rapidement dans les zones plus diffuses. Il demeure néanmoins plus important dans les territoires où sont présentes des centralités : la marche représente encore 28 % des déplacements des habitants des vallées Avance-Durance-Buech-Devoluy, où l'on trouve plusieurs petites villes (Veynes, Chorges, Tallard). Elle est beaucoup moins présente dans Gap hors centre et en première couronne (18 % des déplacements quotidiens des habitants).



2 PRINCIPAUX RESULTATS

> Quel que soit l'âge, la voiture est le mode de déplacement le plus utilisé

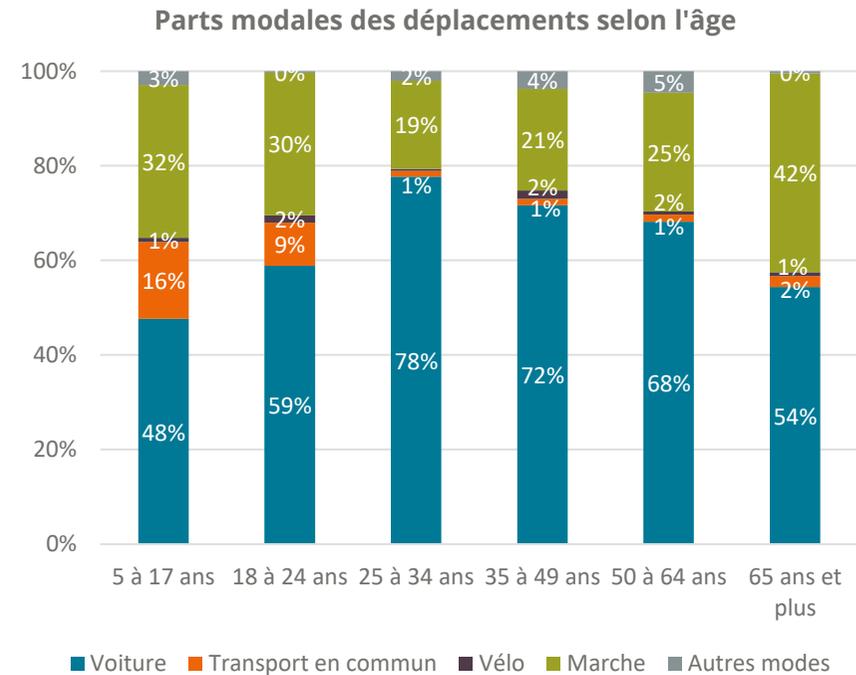
Le recours à la voiture est différent en fonction de l'âge, mais demeure majoritaire à toutes les périodes de la vie.

Durant la vie active (25 à 65 ans), les activités s'enchainent, et le choix de la voiture domine très largement. Il est effectué pour 68 à 78 % des déplacements, les autres étant le plus souvent réalisés à pied.

À l'âge de la retraite, les emplois du temps sont moins contraints et les déplacements de proximité plus fréquents, **le choix de la voiture demeure majoritaire, mais recule au profit de la marche.**

Les jeunes enfants et adolescents prennent très tôt l'habitude de se déplacer en voiture, en tant que passager de leurs parents. Un déplacement sur deux effectué par les jeunes de 5 à 17 ans est ainsi fait en voiture, tandis que 32 % est réalisé à pied, et 16 % en transports en commun. Enfin, le recours au vélo est particulièrement faible dans cette tranche d'âge : moins de 1 %.

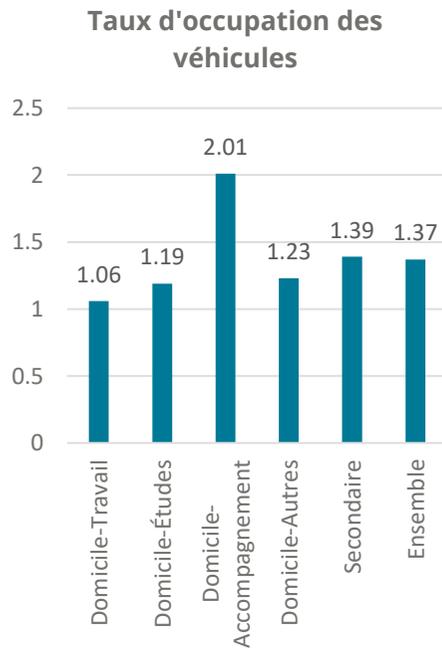
Entre 18 et 24 ans, les jeunes passent le permis de conduire et peuvent disposer d'une voiture personnelle. Par conséquent, la part des déplacements réalisés avec d'autres modes, notamment les transports en commun ou la marche, diminue.



2 PRINCIPAUX RESULTATS

> Des voitures peu remplies

Le taux d'occupation moyen des véhicules est de 1,37 sur tout le territoire avec une légère variation entre les secteurs : de 1,34 (Gap et sa première couronne) à 1,42 (vallées Avance-Durance-Buech-Dévoluy). Ce taux inférieur à 2 montre que les habitants sont le plus souvent seuls dans leur véhicule, **la voiture est peu partagée que ce soit avec des membres du ménage ou en covoiturage.**



Le taux d'occupation varie grandement selon les motifs de déplacements. C'est pour se rendre au travail que le taux d'occupation est le plus faible : la moyenne n'est que de 1,06 personnes par véhicule.

Évidemment, la moyenne la plus élevée est pour le motif « accompagnement » avec plus de 2 personnes par voiture. Mais ce chiffre signifie que le conducteur n'accompagne généralement qu'une seule personne à la fois.

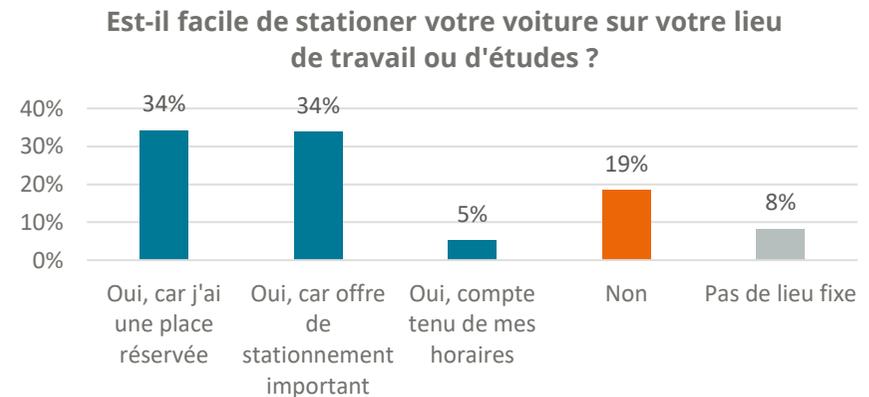
> Un stationnement facile sur le lieu d'emploi ou d'étude hors de gap grand centre

Le choix du mode de déplacement pour se rendre sur son lieu de travail ou d'études est largement conditionné par la disponibilité d'une place de stationnement à l'arrivée.

En moyenne sur l'ensemble du territoire, 20 % des actifs et étudiants déclarent rencontrer des difficultés pour stationner leur véhicule sur leur lieu de travail ou d'études. Ce taux est très différent entre Gap grand centre et les autres secteurs du territoire :

Sur Gap grand centre, zone qui regroupe le plus grand nombre d'emplois et de lieux d'études, un tiers des actifs et étudiants de plus de 18 ans déclarent rencontrer des difficultés de stationnement à l'arrivée.

Hors Gap grand centre, moins d'une personne sur 10 déclare rencontrer des difficultés de stationnement sur son lieu de travail ou d'études.



2 PRINCIPAUX RESULTATS

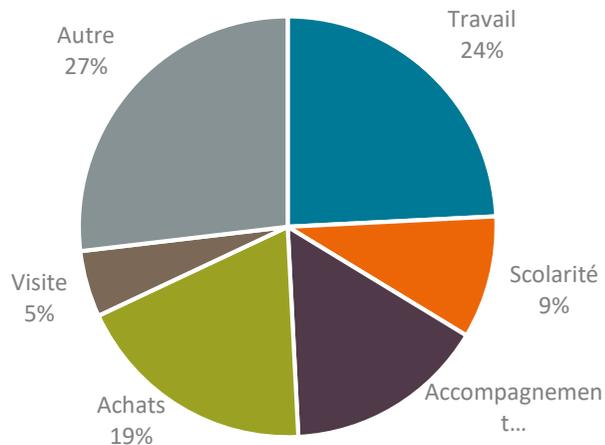
3.2. POURQUOI SE DEPLACE-T-ON ?

> Les motifs de déplacements

Le travail est le premier motif de déplacement sur le territoire, il représente un quart de la mobilité. En second lieu viennent les achats, qui motivent 19 % des déplacements, puis l'accompagnement d'une autre personne pour lequel 16 % des déplacements sont effectués. Les déplacements vers les établissements scolaires (écoles jusqu'à l'université), quant à eux, représentent moins de 10 % des déplacements.

Motifs de déplacements à la destination

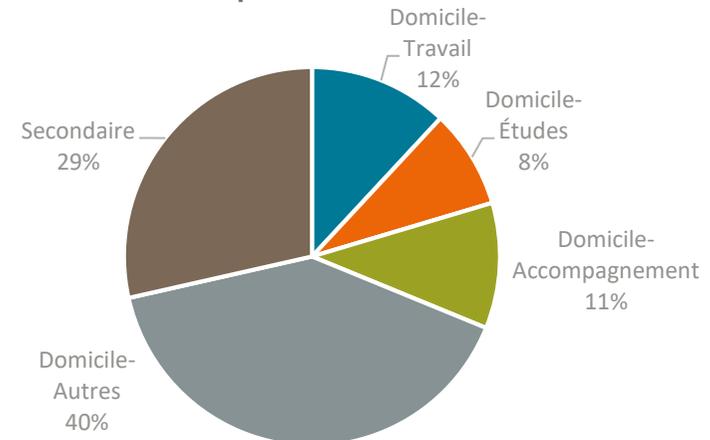
Hors retours au domicile



> Les enchainements de déplacements

71 % des déplacements sont effectués au départ du domicile ou en retour vers celui-ci, tandis que 29 % des déplacements sont enchainés avec d'autres sans retour au domicile (déplacements secondaires). Ces enchainements de déplacements correspondent à une optimisation des emplois du temps : lorsque l'on quitte son domicile, on en profite pour enchaîner plusieurs activités. Il est à noter que dans ce cas, **le choix d'un mode de transport est dicté par ce qui motive la sortie du domicile, mais également par l'ensemble des activités qui vont se succéder avant de rentrer chez soi. Ainsi, plus le programme d'activité est complexe, plus la souplesse dans le mode de transport utilisé va être recherchée.**

Motifs des déplacements



2 PRINCIPAUX RESULTATS

> Le choix du mode de transport dépend du motif de déplacement

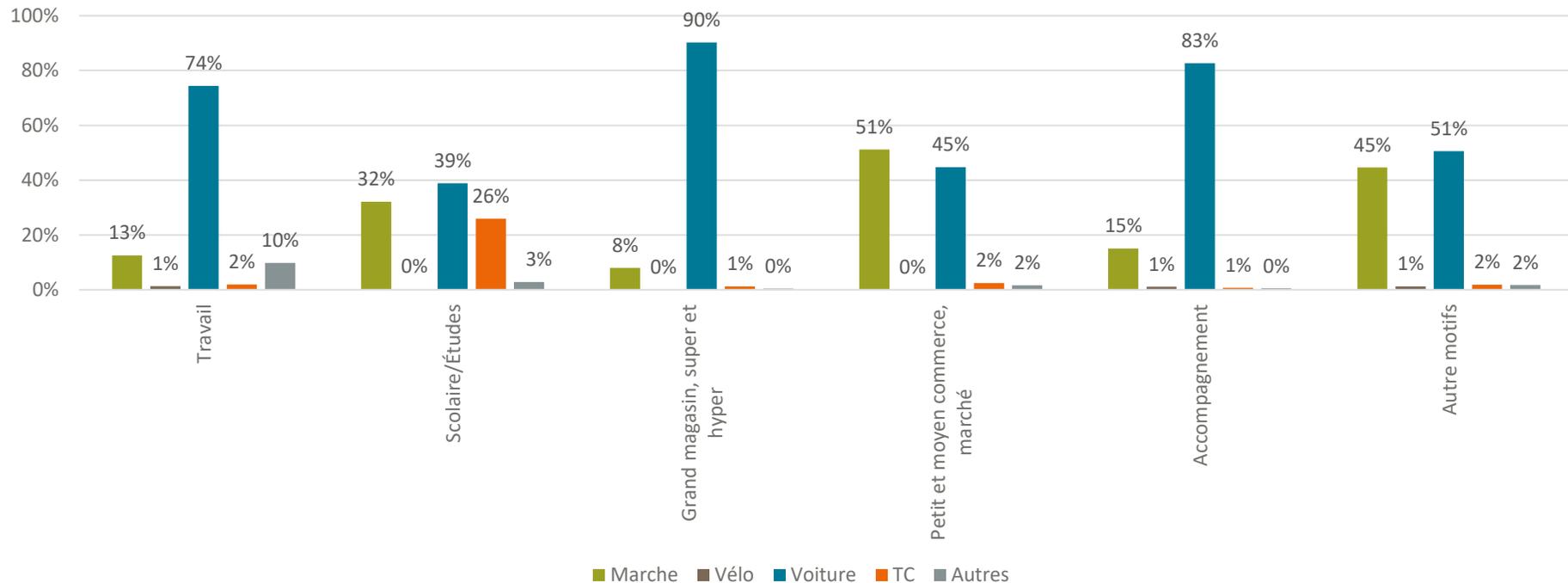
À l'exception des achats en petits commerces ou sur le marché, la voiture est le premier mode de déplacement utilisé, quel que soit le motif.

Le choix de la voiture domine largement pour les déplacements vers le travail (74 %), l'accompagnement (83 %) et pour les achats en grande surface (90 %).

Pour les achats en petits commerces ou sur le marché, ainsi que les autres motifs (loisirs, santé, visite, ...), le choix du mode de transport s'équilibre entre la marche à pied et la voiture.

Enfin, c'est pour se rendre sur les lieux d'études (école jusqu'à l'université) que l'usage du transport en commun est le plus développé : il représente le quart des déplacements pour ce motif. De nombreux élèves se rendent également à l'école à pied, mais c'est en tant que passager de la voiture de leurs parents qu'ils sont le plus nombreux.

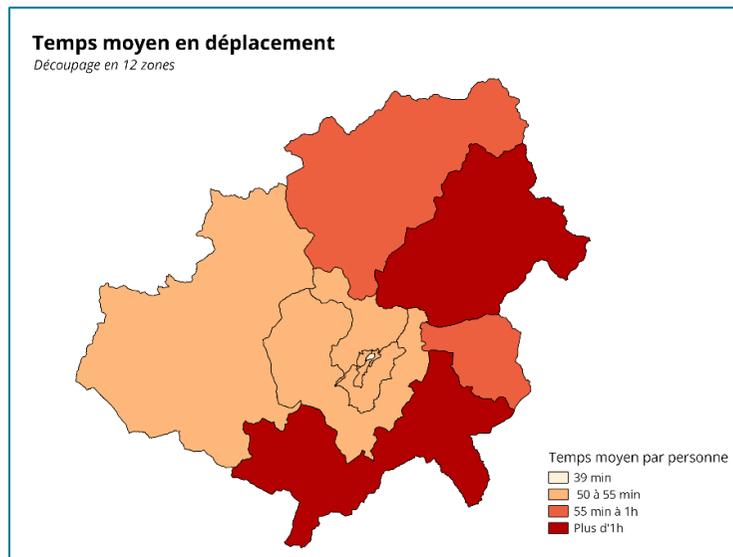
Mode de déplacements selon le motif



3.3. COMBIEN DE TEMPS ? OU ? QUELLE DISTANCE ?

> Près d'une heure consacrée à se déplacer chaque jour

En moyenne, les habitants du territoire consacrent 54 minutes de leur journée (tous modes et motifs confondus) à leurs déplacements.

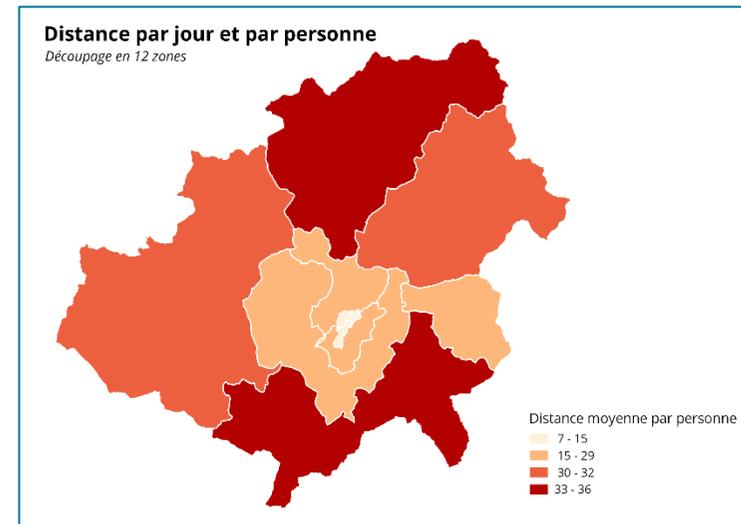


Une disparité forte existe entre les secteurs. Alors que dans le centre de Gap, les habitants ne se déplacent en moyenne que 39 minutes par jour ; ce temps augmente à plus de 50 minutes pour les habitants du reste du territoire, et même plus d'une heure dans la partie Est du Champsaur et dans les Vals d'Avance et de Durance.

Les personnes consacrant le plus de temps à leurs déplacements sont les actifs à temps plein (62 minutes), à temps partiel (59 minutes), les scolaires et étudiants (57 minutes), c'est-à-dire **les catégories de personnes qui ont des motifs de déplacements obligatoires.**

> Des distances parcourues plus longues pour les habitants des territoires périphériques

En moyenne, les habitants parcourent 21 km par jour, mais cette moyenne est **très hétérogène selon le lieu où l'on habite. Elle augmente fortement avec l'éloignement du domicile au centre de Gap.** Alors que dans le centre de Gap, une personne parcourt en moyenne 11 km par jour ; dans le Champsaur-Valgaudemar (33 km), dans les vallées du Dévoluy (31 km) et de l'Avance et de la Durance (36 km), les habitants parcourent en moyenne plus de 30 km par jour.



Les hommes, davantage utilisateurs de la voiture, parcourent en moyenne plus de distance par jour que les femmes (24 km pour les hommes, contre 19 km pour les femmes).

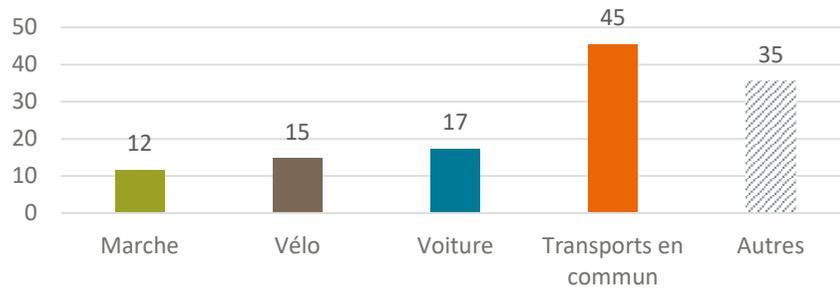
Les personnes parcourant le plus de distance dans la journée sont les actifs à plein temps (28 km) ou à temps partiel (25 km). Les retraités, qui n'ont pas de déplacements quotidiens obligés, parcourent quant à eux en moyenne moins de 14 km par jour.

2 PRINCIPAUX RESULTATS

> Des déplacements plus longs en transports en commun

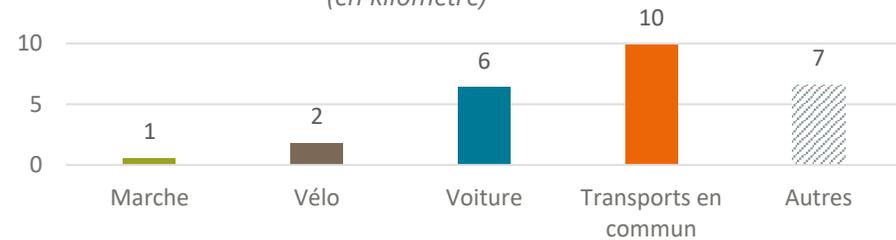
Le temps moyen d'un déplacement est de 17 minutes tous modes et motifs confondus. Toutefois, les temps de déplacement varient grandement selon le mode de déplacement utilisé. Ainsi, les temps de déplacement les plus longs sont effectués en transports en commun.

Temps moyen de déplacement selon le mode
(en minute)



La distance moyenne d'un déplacement est de 5 km. Tout comme la durée, elle est hétérogène selon les modes de déplacement utilisés, et les déplacements les plus longs sont ceux effectués en transports en commun. Plus précisément, la distance moyenne la plus longue est de 15 km pour les déplacements en transports en commun extra-urbain, tandis que les déplacements en transports en commun urbains ont une distance moyenne de 5 km.

Distance moyenne de déplacement selon le mode
(en kilomètre)



2 PRINCIPAUX RESULTATS

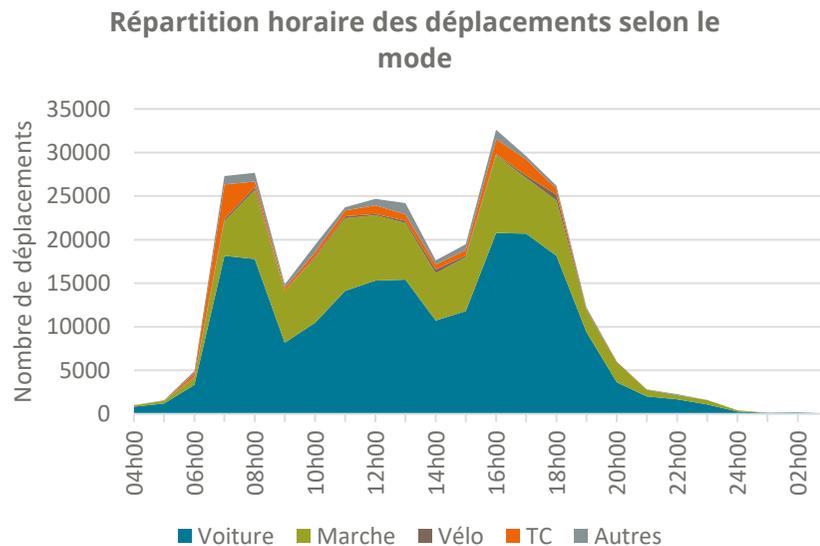
3.4. QUAND ?

> Des déplacements concentrés dans le temps

Deux tiers des déplacements sont effectués durant les heures de pointe :

- 20 % des déplacements ont lieu entre 7h00 et 9h30 ;
- 19 % des déplacements ont lieu entre 11h30 et 14h00 ;
- 25 % des déplacements ont lieu entre 16h00 et 18h30.

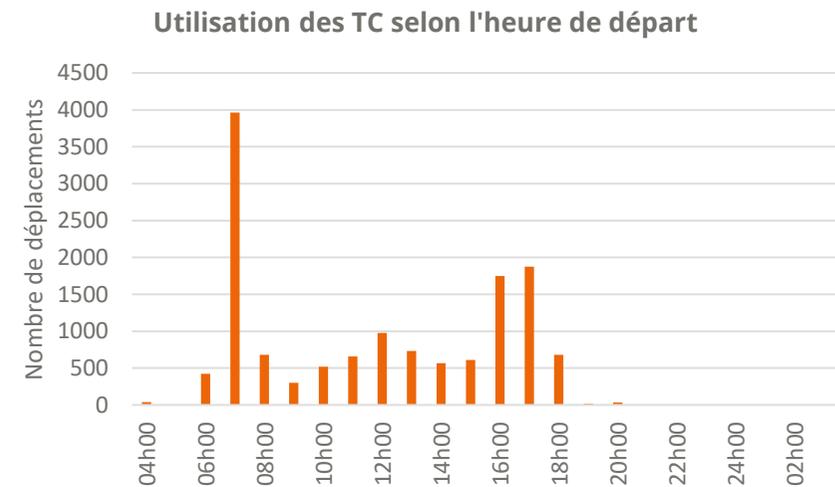
Le rythme de vie des territoires dépend fortement des activités d'étude et de travail, activités à horaires fixes qui engendrent des flux importants à certaines heures de la journée. Pour rappel, ces deux motifs de déplacement représentent un tiers de la mobilité des habitants. **Cette concentration des déplacements dans le temps entraîne des phénomènes de congestions sur les réseaux.**



L'utilisation des transports en commun est particulièrement concentrée sur des créneaux horaires réduits.

Près de 30 % des déplacements en transports collectifs ont lieu entre 7h00 et 8h00. C'est d'ailleurs sur cette tranche horaire que la part modale des transports en commun est la plus élevée : elle atteint 15 %.

La pointe du soir s'étale davantage dans le temps : environ 25 % des déplacements en transports en commun sont effectués sur un créneau d'une heure et demie, entre 16h00 et 17h30.



2 PRINCIPAUX RESULTATS

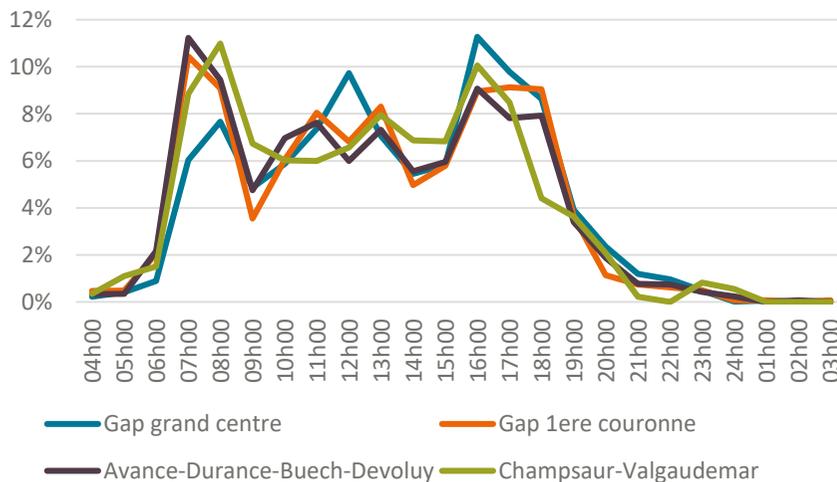
La majorité des déplacements au départ du secteur Gap grand centre se concentre en fin de journée (16h à 18h). À l'inverse, un grand nombre de déplacements à l'origine des trois autres secteurs est réalisé entre 7h et 8h.

Ces observations renvoient au fonctionnement du territoire :

Les trois secteurs périphériques (1^{ère} couronne, Avance-Durance-Buech-Dévoluy, Champsaur-Valgaudemar) se vident d'une partie de leur population le matin, au profit de Gap grand centre, secteur pourvoyeur d'emplois ;

Le pic de fin de journée au départ du secteur Gap grand centre s'explique par les déplacements des actifs pendulaires qui rentrent chez eux en fin de journée.

Répartition des déplacements par secteur au cours d'une journée (zone d'origine)



2 PRINCIPAUX RESULTATS

4. LES FLUX DE DEPLACEMENTS

4.1. UN TERRITOIRE RELATIVEMENT AUTONOME

La structure des flux de déplacements met en évidence l'autonomie du territoire dans le fonctionnement quotidien des habitants. Ainsi, ils effectuent plus de 93% de leurs déplacements à l'intérieur du périmètre d'étude. Les échanges entre le gapençais et l'extérieur représentent 4% des flux, et 3% des flux sont effectués entièrement à l'extérieur.

Au sein du territoire, la majorité des déplacements est interne aux secteurs (63%), un tiers des déplacements concernent des échanges entre secteurs.

Les secteurs de Champsaur-Valgaudemar et du Buech-Dévoluy sont présentement le plus grand niveau d'autonomie : sur ces deux territoires, trois quarts des déplacements se font en interne au secteur.

À l'inverse, le secteur de la première couronne de Gap est fortement dépendant au secteur Gap grand centre, avec plus de 50% de ses déplacements en échange avec ce secteur.

Enfin, le secteur d'Avance Durance présente un nombre de déplacements vers l'extérieur relativement élevé, en lien avec la présence de Chorges dans le secteur. En effet, cette commune est située à l'interface du gapençais et de la communauté de communes de Serre-Ponçon.

Poids des déplacements internes et en échanges



2 PRINCIPAUX RESULTATS

4.2. LE RAYONNEMENT DE GAP GRAND CENTRE

Le secteur de Gap grand centre, centralité majeure du territoire concentre de nombreux flux : trois quart des déplacements des habitants sont soit internes, soit en échange avec ce secteur.

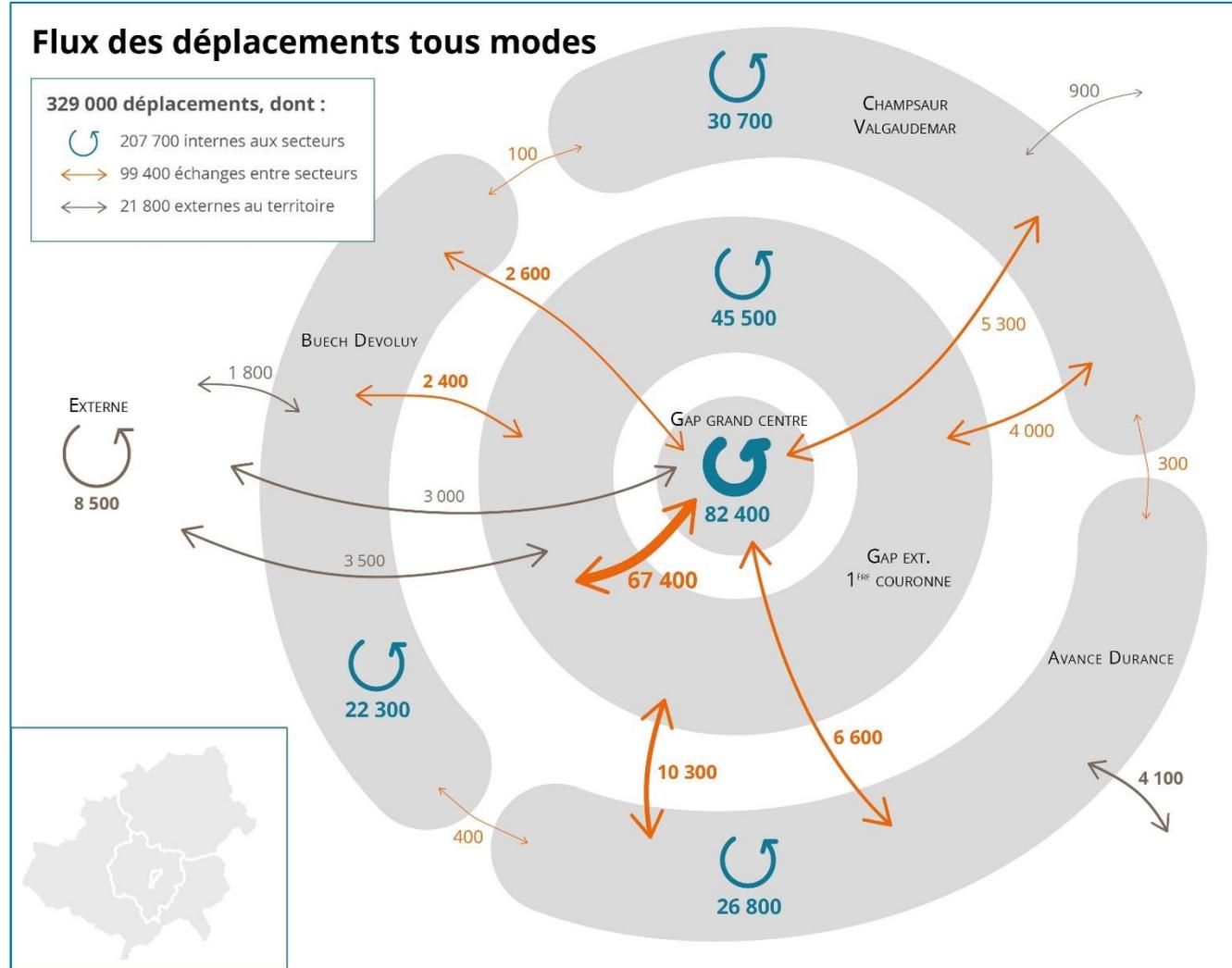
Ce secteur est par conséquent le support d'une forte densité de flux de déplacements :

Plus de 82 000 déplacements sont effectués en interne à Gap grand centre,
Plus de 90 000 déplacements sont effectués en échanges avec le secteur de gap grand centre.

Flux des déplacements tous modes

329 000 déplacements, dont :

-  207 700 internes aux secteurs
-  99 400 échanges entre secteurs
-  21 800 externes au territoire



2 PRINCIPAUX RESULTATS

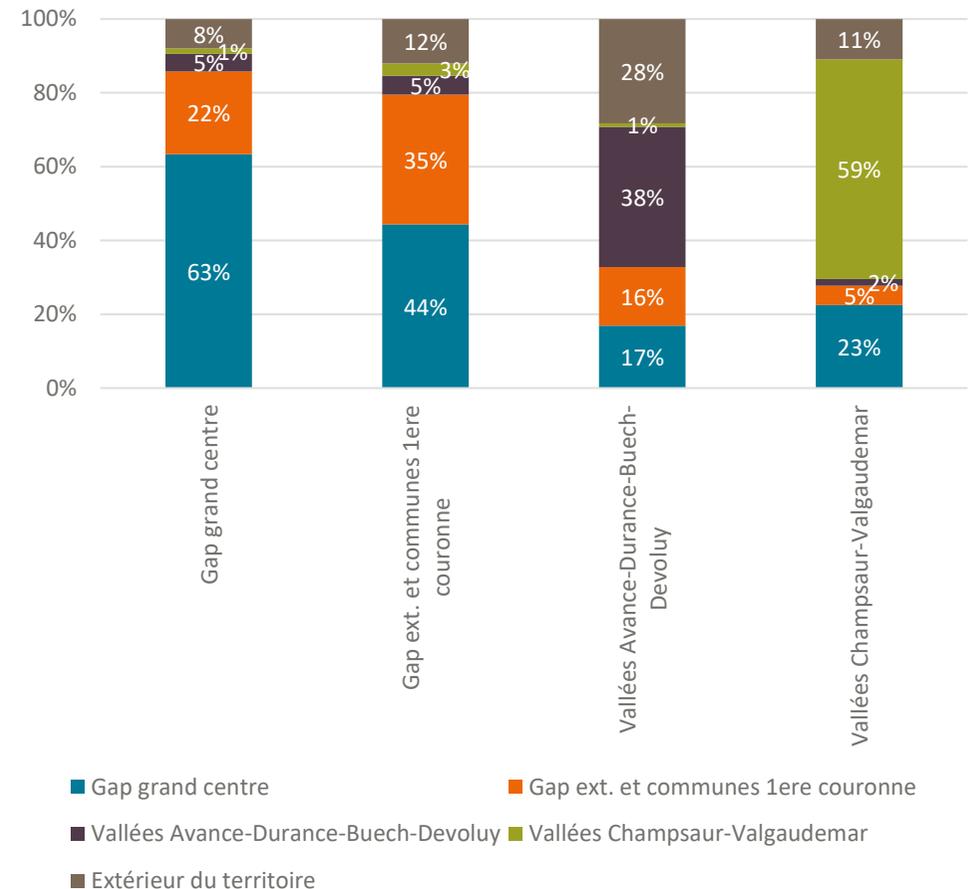
Des emplois concentrés dans le secteur Gap grand centre

Les déplacements pour aller au travail ou en revenir sont le plus fréquemment effectués en voiture, ce sont les déplacements pour lesquels les distances parcourues sont les plus longues.

Quatre actifs sur 10 actifs habitant le périmètre de l'enquête travaillent dans le grand centre de Gap. Parmi ceux-ci, environ 5 500 y résident également, et parcourent une courte distance pour se rendre au travail. A contrario, les 7 600 autres actifs travaillant dans Gap grand centre réalisent un déplacement entre secteurs pour aller travailler, ce qui engendre la **convergence de nombreux flux en voiture, dans un créneau horaire réduit.**

Hors de Gap grand centre, le nombre d'emplois est inférieur au nombre d'actifs résidents. Ceux-ci sont donc nombreux à quitter leur secteur de résidence pour se rendre sur leur lieu de travail. C'est le cas pour la première couronne de Gap où seulement 35 % des résidents travaillent dans leur secteur de résidence ; ainsi que pour les vallées Avance-Durance-Buech-Dévoluy où seuls 38 % des résidents travaillent dans le secteur. Les vallées Champsaur-Valgaudemar ont un fonctionnement nettement plus autonome : 59 % des actifs résidents du secteur y travaillent.

Lieu de travail des actifs selon leur lieu de résidence



Interprétation : 63 % des actifs résidant dans le secteur gap grand centre travaillent dans le secteur Gap grand centre.

5. QUEL USAGE DES MODES DE TRANSPORT ?

La voiture et la marche à pied sont les deux modes de transports les plus utilisés par les résidents du territoire d'enquête.

5.1. QUEL EST L'USAGE DE LA VOITURE EN TANT QUE CONDUCTEUR ?

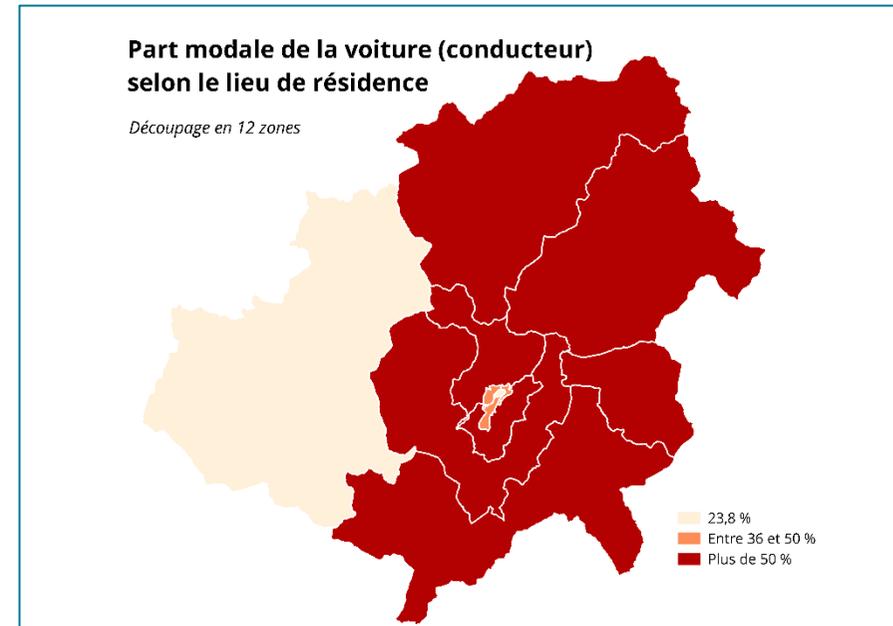
Sur les 321 000 déplacements réalisés sur le territoire, 50 % sont réalisés en tant que conducteur d'une voiture, et 14 % en tant que passager.

La voiture est le principal mode de déplacement utilisé par les résidents du territoire d'enquête. **Seuls 6 % des personnes de 18 ans et plus ne conduisent jamais de voiture, ce qui correspond aux personnes qui ne possèdent pas le permis.** La plupart des habitants sont des utilisateurs fréquents, plus de 76 % des plus de 18 ans sont conducteurs d'une voiture plusieurs jours par semaine.

Les actifs sont les automobilistes les plus fréquents : ils sont 9 sur 10 à recourir à la voiture en tant que conducteur plusieurs jours par semaine. **Arrivé à l'âge de la retraite, les habitudes de déplacement acquises durant la vie active se poursuivent** : si l'usage est moins fréquent, **seuls 7 % des retraités abandonnent la conduite d'une voiture, parfois à un âge très avancé.** **Les jeunes, qui ne possèdent pas encore tous le permis, sont les utilisateurs les moins fréquents** : seuls 59 % des 18-24 ans conduisent une voiture fréquemment, et 15 % d'entre eux n'y ont jamais recours. Enfin, **les hommes ne sont que 2 % à ne jamais conduire une voiture, contre 8 % des femmes.**

La voiture est fortement utilisée pour aller au travail (74 % de part modale), pour se rendre à une grande surface commerciale (90 % de part modale) et pour accompagner une autre personne (83 % de part modale).

L'usage de la voiture est beaucoup plus développé à l'extérieur de Gap grand centre : plus de 80 % de la population y résidant conduit une voiture plusieurs jours par semaine, contre seulement 53 % des résidents du centre.



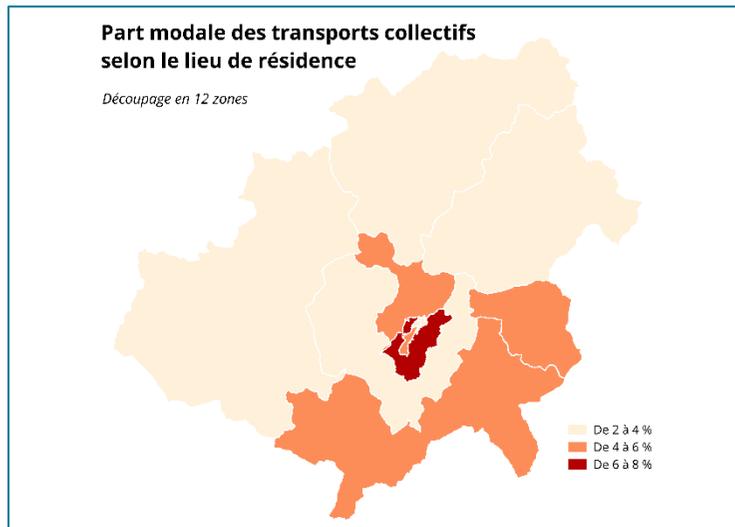
Le secteur du Buech-Dévoluy fait figure d'exception, avec un usage de l'automobile par les habitants relativement faible, équivalent à celui des habitants du secteur central de Gap. Cela peut notamment s'expliquer par un poids des personnes âgées plus élevé qu'ailleurs dans le territoire, et par la présence de la centralité de Veynes, où le contexte est favorable à la marche.

En moyenne sur le territoire, les déplacements en voiture durent un peu plus de 17 minutes. C'est pour se rendre sur leur lieu d'études que les conducteurs de voiture font les plus longs déplacements (26 minutes en moyenne).

2 PRINCIPAUX RESULTATS

5.2. QUEL EST L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN ?

Sur les 321 000 déplacements réalisés sur le territoire, 13 800 sont réalisés en transports en commun (4 %).



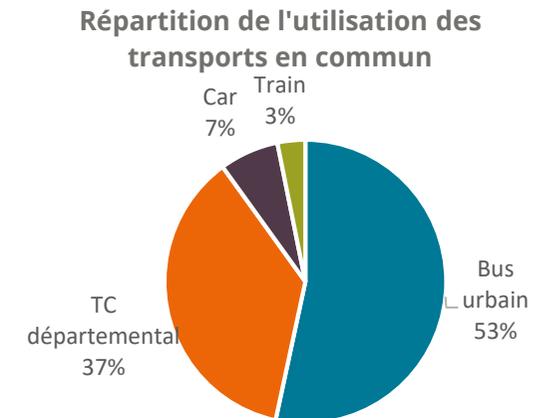
Les transports en commun sont peu utilisés sur le territoire. **Seuls 12 % habitants déclarent utiliser plusieurs fois par semaine le réseau urbain**, et ils sont plus de 61 % à ne jamais y avoir recours.

Les femmes utilisent davantage le réseau urbain que les hommes : elles représentent 60 % des usagers fréquents (plusieurs fois par semaine), alors qu'elles ne pèsent que 53 % dans la population.

Les jeunes de moins de 18 ans ont également recours aux transports collectifs plus régulièrement que le reste des habitants : ils représentent 36 % des usagers fréquents pour 16 % dans l'ensemble de la population.

Ainsi, 40 % des usagers fréquents sont des élèves et 27 % des retraités. A contrario, le réseau urbain est très peu utilisé par les actifs, plus de 70 % d'entre eux n'y ont jamais recours.

L'absence de véhicule personnel accroît l'usage des transports collectifs : 29 % des personnes n'ayant pas de voitures dans leur ménage ont recours au réseau urbain plusieurs fois par semaine. Il est toutefois à noter que 45 % des personnes n'ayant pas de voitures n'ont jamais recours au réseau urbain pour leurs déplacements.



Les transports en commun sont principalement utilisés par les étudiants et les élèves pour se rendre sur leur lieu d'études : 23 % des déplacements vers l'école et le collège sont effectués en TC, 33 % des déplacements vers le lycée ou l'université.

Le bus urbain et cars départementaux constituent la majorité des déplacements en transports collectifs (53 % et 38 %), le train étant marginal dans les flux de déplacements quotidiens (3 %).

En lien avec les distances parcourues, le temps de trajet varie selon le réseau utilisé : en moyenne, les usagers des transports en commun ont des trajets d'environ 34 minutes dans les transports en commun urbains et de 58 minutes dans les autres transports en commun (cars, train, cars départementaux...).

2 PRINCIPAUX RESULTATS

5.3. QUEL EST L'USAGE DU VELO ?

L'usage du vélo est très marginal dans la mobilité quotidienne des habitants : sur les 321 000 déplacements réalisés sur le territoire, seulement 3 350 sont réalisés à vélo (1 %).

9 habitants sur 10 ne font jamais de vélo, et seuls 3 % des résidents déclarent utiliser le vélo plusieurs fois par semaine.

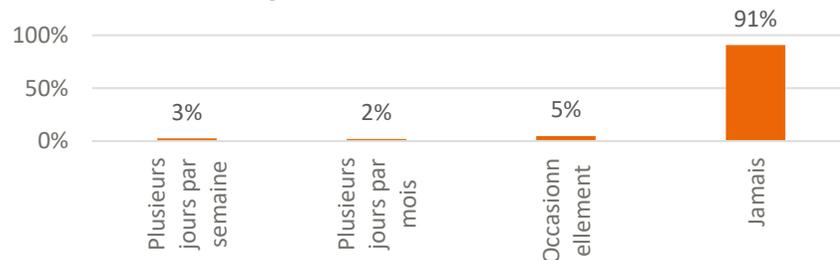
L'utilisation du vélo est très masculine : 96 % des utilisateurs quotidiens sont des hommes. De plus, 97 % des femmes n'utilisent jamais le vélo, contre 82 % des hommes.

Les classes d'âge les plus jeunes n'utilisent quasiment pas le vélo : 94 % des 5-24 ans ne fait jamais de vélo, et 4 % en fait occasionnellement (moins d'une fois par mois).

Parmi les 3 % d'utilisateurs fréquents, les actifs sont sur-représentés (61 % des usagers du vélo plusieurs fois par semaine, alors qu'ils ne représentent que 46 % de la population). A l'inverse, 16 % des utilisateurs fréquents du vélo sont retraités, alors qu'ils sont 26 % dans l'ensemble de la population.

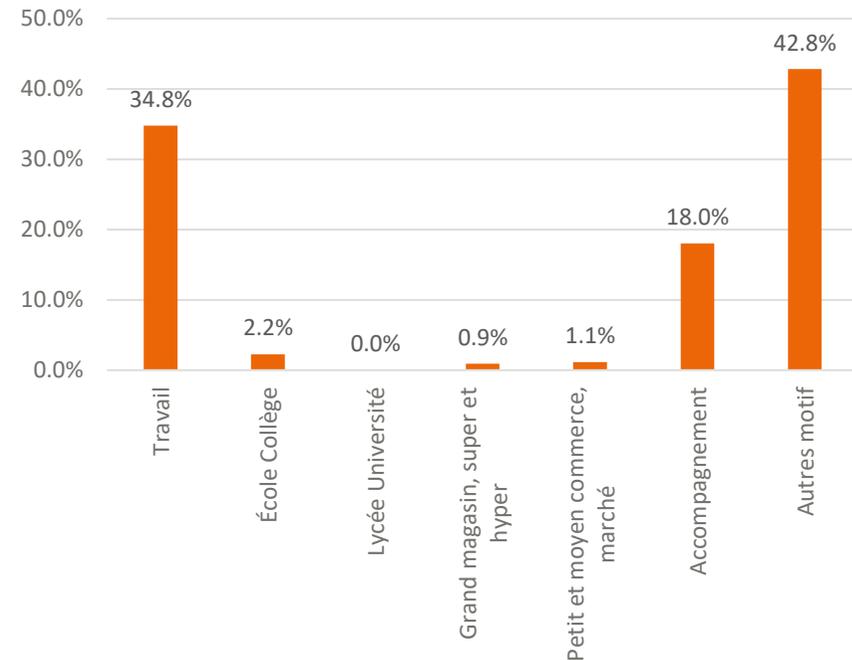
Ils résident principalement dans la première couronne de Gap (41 % pour 33 % des habitants), et plus précisément dans le Nord de Gap (26 % pour 12 % des habitants).

Fréquence d'utilisation du vélo



L'absence de voiture disponible dans le ménage n'explique pas l'utilisation ou non du vélo. 98 % des personnes n'ayant pas de voiture n'ont jamais recours au vélo pour se déplacer. De plus, parmi les 1 900 utilisateurs très fréquents, 78 % d'entre eux possèdent au moins deux voitures au sein de leur ménage.

Motifs des déplacements en vélo



Près de 35 % des déplacements en vélo sont effectués pour se rendre au travail et 18 % pour accompagner quelqu'un. Le vélo est peu utilisé pour les achats et pour se rendre sur les lieux d'étude.

En moyenne sur l'ensemble du territoire, les trajets à vélo durent presque 15 minutes.

2 PRINCIPAUX RESULTATS

5.4. QUEL EST L'USAGE DE LA MARCHÉ A PIED ?

Sur les 321 000 déplacements réalisés sur le territoire, 88 900 sont réalisés à pied (28 %). Ainsi, la marche à pied est le deuxième mode de déplacement le plus utilisé sur le territoire.

Le recours à la marche à pied pour se déplacer est fort dans la partie centrale de Gap ; il est beaucoup plus faible sur le reste du territoire.

Le secteur Buech-Dévoluy fait figure d'exception, avec une part de déplacements réalisée à pied plus élevée que dans les autres territoires périphériques. Cela peut notamment s'expliquer par un poids des personnes âgées plus élevé qu'ailleurs dans le territoire, et par la présence de la centralité de Veynes, où le contexte est favorable à la marche.

Les personnes se déplaçant le plus à pied sont les tranches d'âge les plus jeunes et les plus âgées. Ainsi, la marche représente 32 % des déplacements des 5-24 ans et 42 % des déplacements des plus de 65 ans, contre 28 % en moyenne.

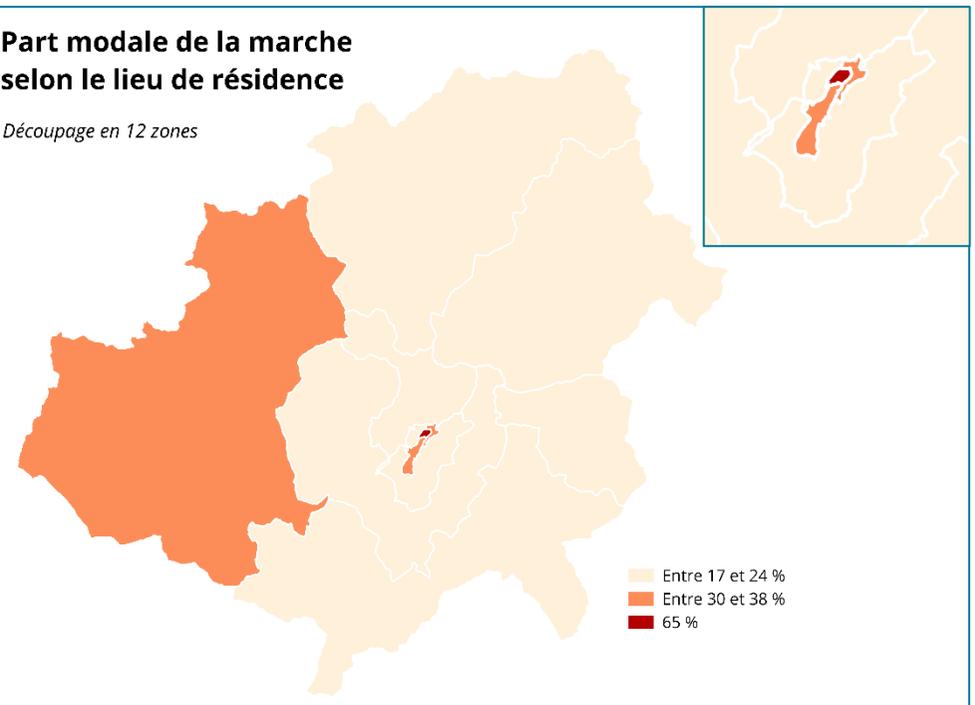
Les femmes se déplacent un peu plus à pied que les hommes (29 % des déplacements des femmes, contre 26 % de ceux des hommes).

La marche à pied est privilégiée pour se rendre dans les petits et moyens commerces (51 % des déplacements avec ce motif), ainsi représente près d'un tiers des déplacements vers les établissements scolaires (33 % des déplacements vers l'école et le collège, 30 % des déplacements vers le lycée et l'université (30 %).

Selon les territoires, les trajets à pied durent plus ou moins longtemps. En moyenne, les trajets durent 12 minutes, mais alors que dans le centre de Gap les trajets durent en moyenne 10 minutes, dans la partie sud de la première couronne la durée moyenne atteint 17 minutes. À l'inverse, dans les secteurs plus ruraux, les trajets à pied sont plus courts (par exemple, 9 minutes dans le Buech-Dévoluy) : les moyennes variant entre 10 et 13 minutes dans ces secteurs.

Part modale de la marche selon le lieu de résidence

Découpage en 12 zones



2 PRINCIPAUX RESULTATS

5.5. QUEL USAGE DE L'INTERMODALITE ?

Sur le territoire gapençais, la pratique de l'intermodalité est très faible : seulement 3 000 déplacements (1 % des déplacements quotidiens) et 2 500 personnes concernées (3 % des résidents de plus de 5 ans).

Dans plus de 83 % des cas, le déplacement intermodal comprend deux modes de transports ; et dans seulement 10 % des cas, le déplacement intermodal comprend trois modes. Ainsi, moins de 7 % des trajets intermodaux comportent plus de deux ruptures de charges.

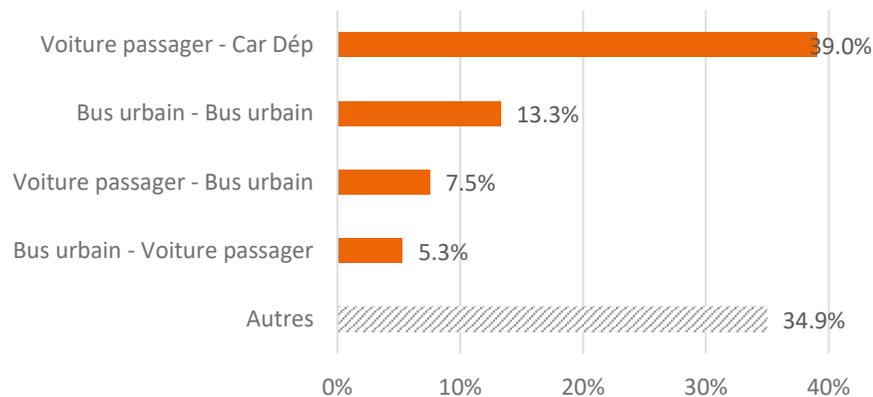
La combinaison la plus rencontrée est Voiture (conducteur ou passager) – Transports en commun (65 % des cas, soit environ 2 000 déplacements), suivi de la combinaison TC – TC (30 %, soit environ 1 000 déplacements). Dans le détail, voici ci-dessous les déplacements intermodaux les plus rencontrés.

Intermodalité : Utilisation de plusieurs modes de transport pour un même déplacement.

Exemples :

- Je vais en voiture prendre le train)
- Quelqu'un me dépose en voiture à un arrêt de bus

Part des déplacements intermodaux selon les principales combinaisons modales



2 PRINCIPAUX RESULTATS

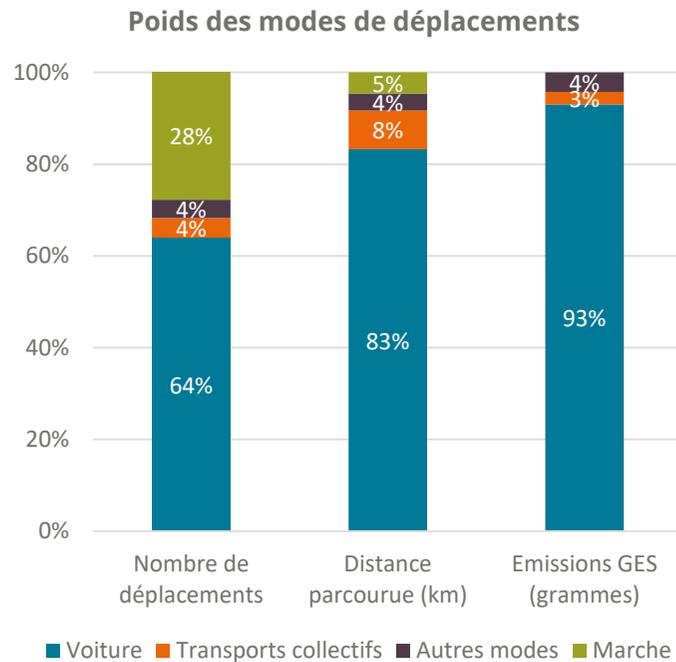
6. LE DIAGNOSTIC ENERGIE/EMISSIONS DES MOBILITES

Le diagnostic Énergie/Émissions des mobilités permet, à partir des Enquêtes Mobilité, de reconstituer les distances des déplacements et de modéliser les consommations d'énergie et les émissions de polluants (polluants locaux et GES).

Il permet de mettre en évidence les principaux enjeux environnementaux liés à la mobilité quotidienne des habitants, et peut notamment alimenter les démarches de Plan Climat Air Energie Territorial ou de stratégie bas carbone sur un territoire.

2 PRINCIPAUX RESULTATS

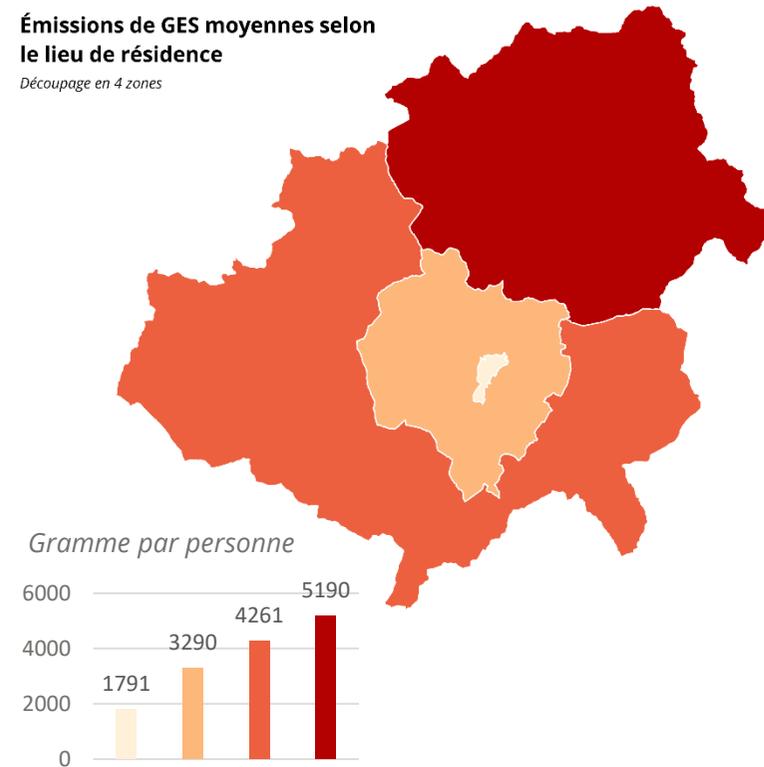
6.1. LA VOITURE PRINCIPALE RESPONSABLE DES EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE ET DE POLLUANTS LOCAUX



Ainsi, si les déplacements en voiture ne représentent que 64 % des déplacements, ils représentent 83 % des kilomètres parcourus et 93 % des émissions de gaz à effet de serre liée à la mobilité quotidienne des habitants.

Émissions de GES moyennes selon le lieu de résidence

Découpage en 4 zones



Les émissions individuelles de gaz à effet de serre liées à la mobilité quotidienne augmentent avec l'éloignement entre le lieu de résidence et le centre-ville de Gap. En effet, la dépendance à la voiture est plus forte dans les zones périurbaines de Gap. Les distances parcourues plus longues, notamment pour les trajets domicile-travail, et le recours plus fréquent à l'automobile, génèrent des écarts élevés en matière d'émissions individuelles de gaz à effet de serre. Ainsi, un habitant du Champsaur-Valgaudemar génère presque trois fois plus de GES pour assurer sa mobilité quotidienne qu'un habitant du centre de Gap.

2 PRINCIPAUX RESULTATS

6.2. LE MOMENT DE LA VIE ET L'ORGANISATION FAMILIALE IMPACTENT LE NIVEAU D'EMISSIONS DE GES LIEES A LA MOBILITE QUOTIDIENNE

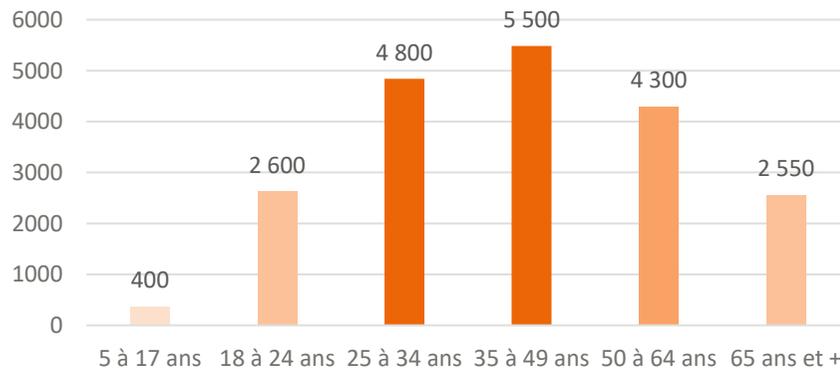
Selon la période de sa vie, un habitant est plus ou moins pollueur :

Entre 5 et 17 ans, les émissions de GES sont faibles car les jeunes ont **peu accès à des véhicules motorisés**. Il faut attendre la fin de l'adolescence pour avoir accès aux scooters, qui se traduit par une légère hausse des émissions de GES.

Entre 18 et 24 ans, deux phénomènes expliquent une forte hausse des émissions de GES : **l'accès au permis de conduire** et **les premières entrées dans la vie active**. Les déplacements motorisés se multiplient.

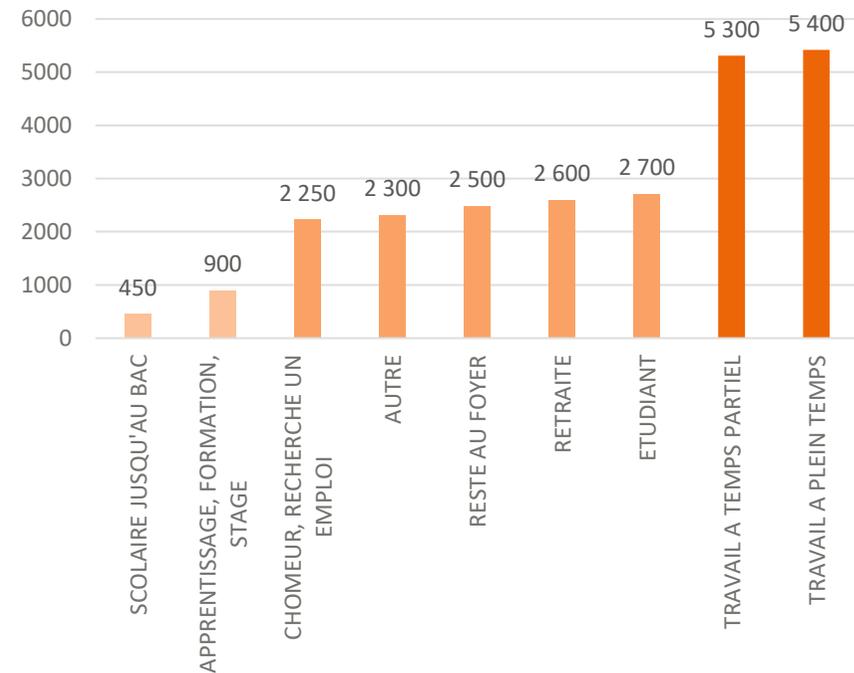
Entre 25 et 49 ans, la hausse progressive des émissions de GES s'explique par **la généralisation de la vie active et familiale**. La naissance d'enfants dans un ménage se traduit par une utilisation plus fréquente de la voiture. Plus les enfants grandiront, plus les parents multiplieront les déplacements pour les accompagner et auront recours à la voiture.

Émissions individuelles de GES par jour selon l'âge



À partir de 50 ans, les émissions de GES diminuent. Cela s'explique tout d'abord par une **prise progressive d'autonomie des enfants**, puis par la **retraite** et enfin par la **perte progressive d'autonomie** pour les personnes plus âgées.

Émissions individuelles quotidiennes de GES selon l'activité

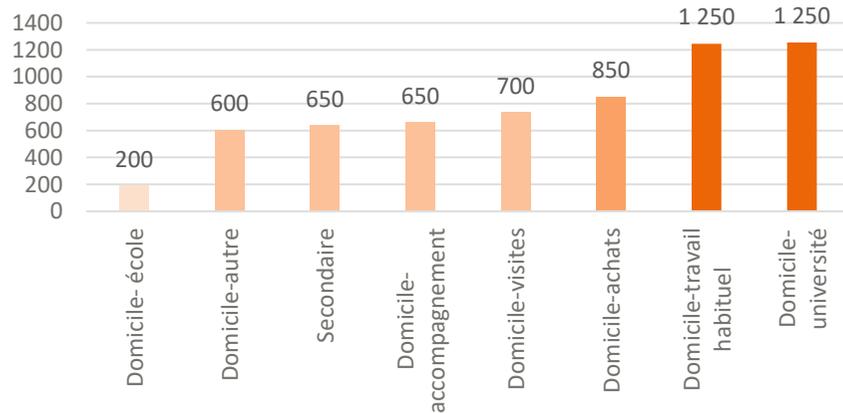


2 PRINCIPAUX RESULTATS

Le lien entre les périodes de la vie et les émissions de GES se confirment en observant les émissions de GES selon les activités des habitants et les motifs de déplacements. Les actifs sont les plus gros consommateurs d'énergie et émetteurs de polluants. En effet, les actifs parcourent des distances plus élevées et ont principalement recours à la voiture pour se rendre sur leur lieu de travail.

Les déplacements domicile-université et domicile-travail sont les plus contributeurs aux émissions de GES.

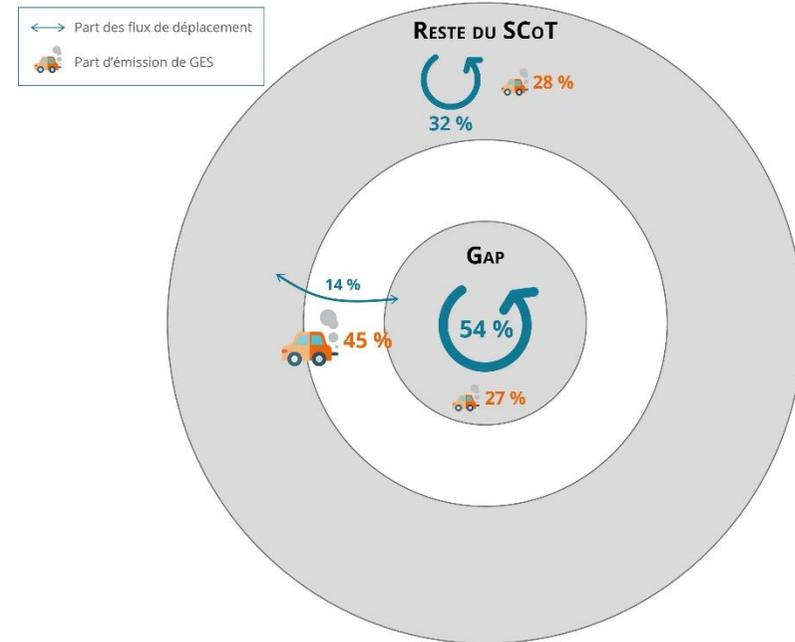
Émissions individuelles quotidiennes de GES selon le motif de déplacement



6.3. LES FLUX D'ÉCHANGES ENTRE GAP ET LES RESTE DU TERRITOIRE CONTRIBUENT FORTEMENT AUX ÉMISSIONS DE GES

Alors que les échanges entre Gap et le reste du SCoT ne représentent que 14 % des déplacements, ils sont responsables de 45 % des émissions de gaz à effet de serre. À l'inverse, 54 % des flux se concentrent dans la ville de Gap, pourtant les déplacements internes à Gap n'émettent que 27 % des gaz à effet de serre du territoire d'enquête.

Répartition des déplacements et des émissions de GES



2 PRINCIPAUX RESULTATS

7. GLOSSAIRE

7.1. DEPLACEMENTS

Déplacement : Mouvement d'une personne (de plus de 5 ans), effectué pour un certain motif, sur une voie publique, entre une origine et une destination, selon une heure de départ et une heure d'arrivée, à l'aide d'un ou plusieurs mode(s) de transport. Les déplacements effectués en tant que conducteur d'un véhicule de transport en commun ou de transport de marchandises ne sont pas enquêtés.

Déplacements intermodaux : Déplacements mobilisant plus d'un mode de transport.

Déplacement en échange : Déplacements d'un secteur vers un autre.

Déplacements internes : Déplacements dont l'origine et la destination se trouvent à l'intérieur du même secteur.

Déplacement secondaire : Déplacement réalisé entre deux lieux d'activité hors domicile (*travail-achat, études-loisirs...*).

Flux : Volume ou nombre de déplacements entre un lieu et un autre.

Mobilité : Nombre de déplacement effectués par une personne au cours d'un jour de semaine (du lundi au vendredi) en période scolaire.

Mobilité individuelle : Nombre moyen de déplacements quotidiens.

7.2. MODES

Autres modes : Regroupe les déplacements effectués en camionnette, camion, fourgon, transports fluvial ou maritime, avion.

Deux roues : Regroupe les bicyclettes et les deux roues motorisées.

Intermodalité : Utilisation de plusieurs modes de transport pour un même déplacement (*par exemple : je vais en voiture prendre le train*).

Mode : Moyen(s) de transport(s) pour réaliser un déplacement (*voiture, transports en commun, vélo, marche à pied...*).

Mode doux ou mode actif : marche à pied et vélo.

Modes mécanisés : Tous modes sauf la marche à pied.

Part modale : Pourcentage des déplacements réalisés avec chaque mode de transport, rapporté au nombre total de déplacements.

Tous modes : Les déplacements « tous modes » comprennent les déplacements réalisés à pied et les déplacements mécanisés.

Transports en commun (TC) : regroupe les modes de transport collectifs, urbains (TCU) ou non urbains (*bus, cars interurbains, train, taxi...*).

Part modale : part des déplacements effectués avec un certain mode de transport

7.3. MOTIFS

Motif : Raison pour laquelle est effectué le déplacement (*travail, études, achats, loisirs...*).

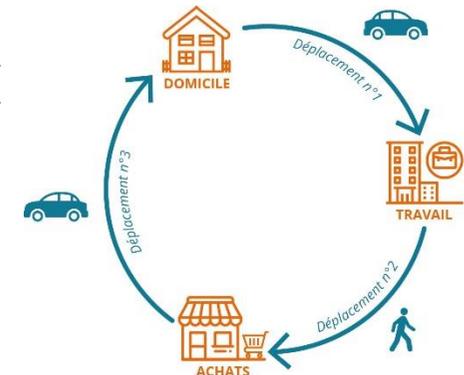
Motif secondaire : Déplacement dont le domicile n'est ni l'origine, ni la destination.

Motif combiné : Regroupe les motifs « origine » et « destination » pour un même déplacements (domicile-travail, études-loisirs).

Une personne qui se rend au travail en voiture et qui fait un achat à pied avant de reprendre sa voiture pour rentrer chez elle, effectue trois déplacements :

- Domicile - Travail ;
- Travail - Achats ;
- Achats - Domicile.

Il s'agit de motifs combinés.



2

PRINCIPAUX RESULTATS

7.4. AUTRES

Budget-distance : Nombre moyen de kilomètres quotidiennement parcourus par une personne.

Budget-temps : Nombre moyen de minutes quotidiennement parcourus par une personne.

Immobilisés : Personne n'ayant pas effectué de déplacement la veille du jour d'enquête.

Ménage : Ensemble de personnes qui habitent un même logement, sans notion d'appartenance à une famille.

Taux de motorisation : Nombre de véhicule à disposition d'un ménage ou d'une personne.

Trajet : Segmentation du déplacement par mode. Si un déplacement est effectué entièrement à pied, il n'y a pas de décomposition en trajets. S'il y a utilisation d'un mode mécanisé, la description du trajet correspond au(x) mode(s) de transport(s) utilisé(s).

2 PRINCIPAUX RESULTATS

8. ANNEXE – TABLEAU COMPARATIF DES CHIFFRES AVEC D'AUTRES ENQUETES

Quatre enquêtes comparatives :

Carcassonne (SCoT)

Chambéry/Métropole Savoie

Corse (Région)

Royan (PTU)

8.1. CARACTERISTIQUES DES ENQUETES

Ville principale / Nom de l'enquête	Année	Population	Superficie (km ²)	Nombre de communes	Nombre de personnes enquêtées
GAP (SCOT)	2018	77 700	2 100	79	1 940
CARCASSONNE (SCOT+)	2015	109 000	1 260	99	3125
CHAMBÉRY/MÉTROPOLE SAVOIE (EDGT FAF)	2007	180 000	502	49	4062
CORSE (RÉGION)	2017	313 700	8 770	360	8540
ROYAN (PTU)	2015	78 000	602	34	1943

2 PRINCIPAUX RESULTATS

8.2. MOBILITES

Mobilité : nombre de déplacements par personne et par jour

Ville principale / Nom de l'enquête	Marche	Vélo	Total Modes actifs (marche, vélo)	TCU	Autre TC	Total Transports en commun	Deux-roues motorisés	Total Hors voiture
GAP (SCOT)	1,21	0,05	1,25	0,10	0,09	0,20	0,02	1,47
CARCASSONNE (SCOT+)	0,95	0,05	1,00	0,06	0,07	0,13	0,02	1,20
CHAMBÉRY/MÉTROPOLE SAVOIE (EDGT FAF)	1,04	0,06	1,10	0,15	0,06	0,21	0,04	1,39
CORSE (RÉGION)	1,03	0,02	1,04	0,06	0,05	0,11	0,10	1,28
ROYAN (PTU)	0,83	0,07	0,90	0,07	0,02	0,09	0,03	1,08

Ville principale / Nom de l'enquête	Voiture Conducteur	Voiture Passager	Total Voiture	Autre Mode	Total Mécanisés (y compris deux roues et vélo)	Total Tous modes
GAP (SCOT)	2,17	0,62	2,79	0,09	3,15	4,36
CARCASSONNE (SCOT+)	2,32	0,41	2,72	0,05	2,97	3,92
CHAMBÉRY/MÉTROPOLE SAVOIE (EDGT FAF)	2,03	0,63	2,66	0,03	3,01	4,05
CORSE (RÉGION)	2,15	0,34	2,49	0,02	2,75	3,77
ROYAN (PTU)	2,52	0,52	3,04	0,06	3,29	4,12

2 PRINCIPAUX RESULTATS

8.3. PARTS DE MARCHE DES MODES

Part de marché des modes (ou part modale) : part des déplacements réalisés avec un mode de transport

Ville principale / Nom de l'enquête	Marche	Vélo	Total Modes actifs (marche, vélo)	TCU	Autre TC	Total TC	Deux-roues motorisé	Total Hors voiture
GAP (SCOT)	27,7%	0,9%	28,6%	2,3%	2,2%	4,5%	0,5%	33,7%
CARCASSONNE (SCOT+)	24,3%	1,2%	25,5%	1,5%	1,8%	3,3%	0,6%	30,6%
CHAMBÉRY/MÉTROPOLE SAVOIE (EDGT FAF)	25,7%	1,6%	27,3%	3,8%	1,5%	5,3%	1,0%	34,4%
CORSE (RÉGION)	27,2%	0,5%	27,7%	1,7%	1,4%	3,2%	2,6%	34,0%
ROYAN (PTU)	20,2%	1,7%	21,9%	1,8%	0,4%	2,2%	0,7%	26,3%

Ville principale / Nom de l'enquête	Voiture Conducteur	Voiture Passager	Total Voiture	Autre Mode	Total Mécanisés
GAP (SCOT)	49,8%	14,3%	64,0%	2,2%	72,1%
CARCASSONNE (SCOT+)	59,1%	10,4%	69,4%	1,2%	75,7%
CHAMBÉRY/MÉTROPOLE SAVOIE (EDGT FAF)	50,1%	15,5%	65,6%	0,8%	74,3%
CORSE (RÉGION)	56,9%	9,1%	66,0%	0,6%	72,8%
ROYAN (PTU)	61,2%	12,5%	73,7%	1,5%	79,8%

2 PRINCIPAUX RESULTATS

8.4. MOTORISATION ET OCCUPATION DES VEHICULES PERSONNELS

Ville principale / Nom de l'enquête	Nombre de ménages	Population des 18 ans et +	Possession du permis de conduire	Nombre de voitures possédées
GAP (SCOT)	36 400	60 800	59 700	54 850
CARCASSONNE (SCOT+)	49 260	84 789	75 166	69 474
CHAMBÉRY/MÉTROPOLE SAVOIE (EDGT FAF)	81 975	140 945	122 926	104 377
CORSE (RÉGION)	139 539	254 711	229 919	207 856
ROYAN (PTU)	38 862	65 408	59 525	54 475

Ville principale / Nom de l'enquête	Nombre de voitures par ménage	Nombre de voitures par personne (population totale)	Nombre de voiture par personne de 18 ans et plus
GAP (SCOT)	1,51	0,71	0,90
CARCASSONNE (SCOT+)	1,41	0,64	0,82
CHAMBÉRY/MÉTROPOLE SAVOIE (EDGT FAF)	1,27	0,58	0,74
CORSE (RÉGION)	1,49	0,66	0,82
ROYAN (PTU)	1,40	0,70	0,83

