



Grande  
**enquête**  
**mobilité**

2022/2023

PARLONS DE VOS TRAJETS  
AU QUOTIDIEN !

Les indicateurs clés

Jun 2024



[www.smtc-clermont-agglo.fr](http://www.smtc-clermont-agglo.fr)

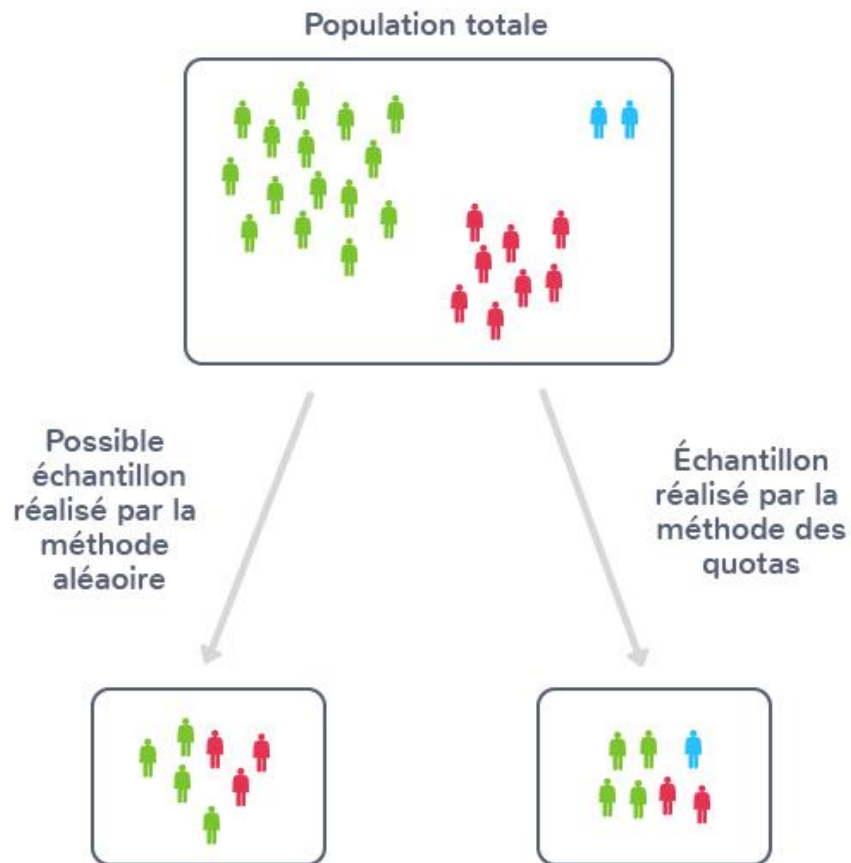
Ce projet est cofinancé par l'Union européenne avec le FEDER

## Objectifs de l'enquête

- **EMC<sup>2</sup> = une enquête qui fait la photographie à une période donnée des mobilités des habitants d'un territoire**
- Elle répond aux questions : Qui se déplace ? Combien de fois par jour ? Pour quoi faire ? De quelles façons ?
- Cette enquête correspond au recensement de la population sur la mobilité
- La méthode est celle du CEREMA : elle permet la comparaison dans le temps (d'une enquête à l'autre) et dans l'espace (d'un territoire à l'autre) et garantit la représentativité



## Rappel de la méthodologie de l'enquête

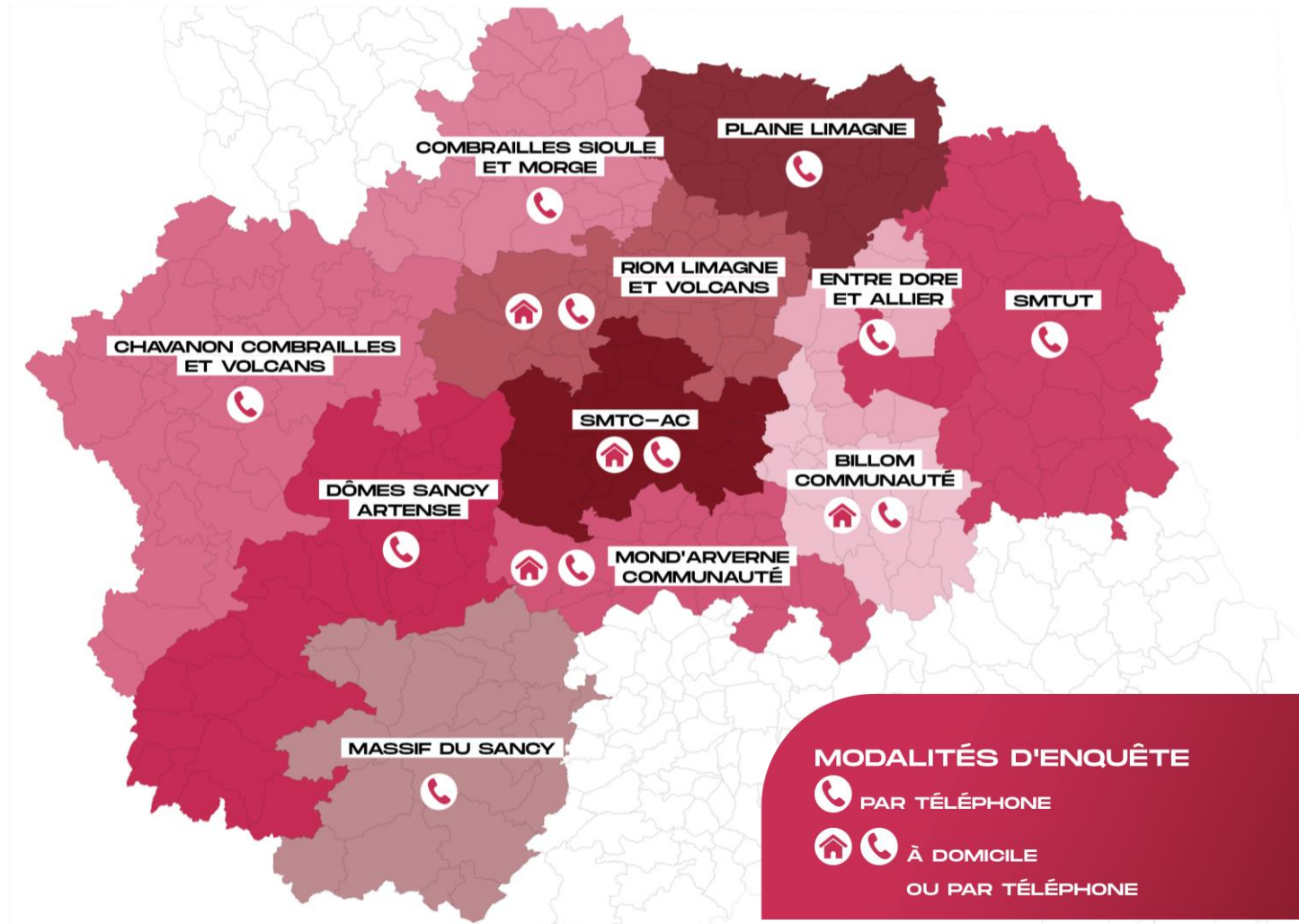


Représentativité statistique, source : Kartable

- 1 secteur : 160 personnes interrogées de différents âges, sexes, activités et zones fines de résidence qui représentent la population totale du secteur (méthode des quotas sur le schéma)
- Grand Clermont : 36 secteurs, 5 760 personnes de plus de 5 ans interrogées
- Pour passer de la donnée d'enquête à la donnée du secteur le CEREMA procède à un redressement des données
- En général les données sont représentatives, si elles ne le sont pas c'est indiqué en rouge.



# Rappel périmètre



11 EPCI qui ont contribué à la réalisation de la Grande Enquête Mobilité 2022-2023

## MODALITÉS D'ENQUÊTE

 PAR TÉLÉPHONE

  À DOMICILE

OU PAR TÉLÉPHONE



# Rappel périmètre

**Périmètre d'enquête  
EMC2**

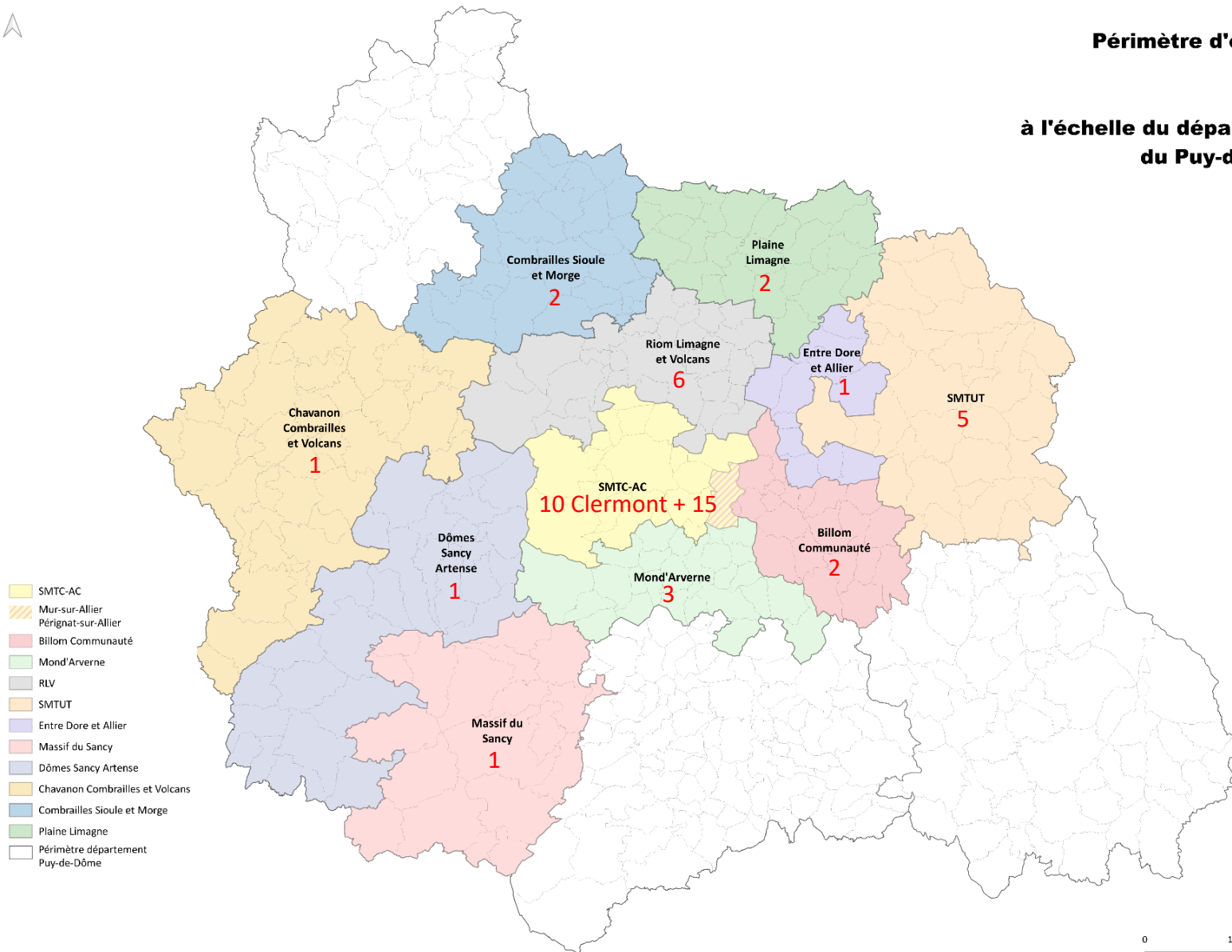
**à l'échelle du département  
du Puy-de-Dôme**

**11 EPCI/AOM  
285 communes  
560 000 habitants**

Le nombre de secteur de tirage est déterminé en fonction du poids de la population de chaque territoire.

Les données qui sont transmises seront disponibles à différentes échelles :

- Secteur de tirage
- EPCI
- Plusieurs EPCI
- L'ensemble du périmètre



# Déplacements

**Environ 1 338 000 déplacements** réalisés par les résidents du Grand Clermont un jour moyen de semaine  
1 599 753 en 2012

*Pour avoir un ordre de grandeur, le tronçon de l'A71 de Riom à Clermont c'est 41 000 véhicules par jour en 2019 (source : Ministère de la transition écologique, data.gouv)*

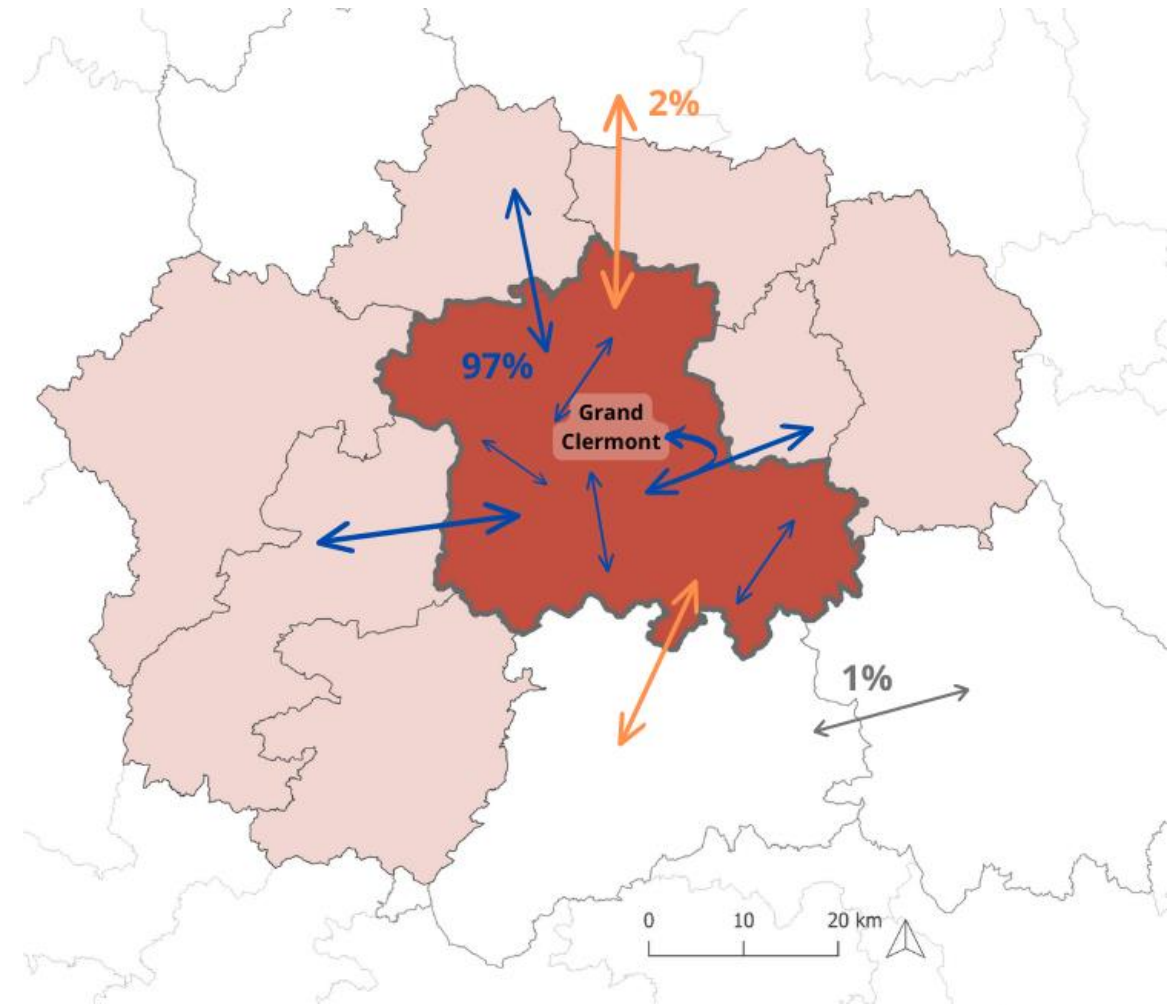
**97% des déplacements** réalisés par les habitants du Grand Clermont se font **au sein du périmètre d'enquête** (vers le Grand Clermont et les autres EPCI du périmètre d'enquête)

**2% sont des déplacements d'échange** : l'arrivée ou la destination est dans le périmètre d'enquête (*exemple : Clermont-Ferrand-Vichy*)

➤ Des données similaires dans les autres EPCI et AOM : cela confirme la pertinence du périmètre d'enquête comme aire d'influence de Clermont-Ferrand

**1% sont des déplacements externes** : ce sont des déplacements réalisés par les habitants du Grand Clermont, mais dont l'arrivée et la destination sont en dehors du périmètre d'enquête.

*Exemples : J'habite à Clermont et je travaille à Vichy. Le midi je vais acheter à manger près de mon lieu de travail : je fais un déplacement externe*



# Caractéristiques des ménages du Grand Clermont

**Environ 207 000 ménages dans le Grand Clermont**  
194 000 en 2014

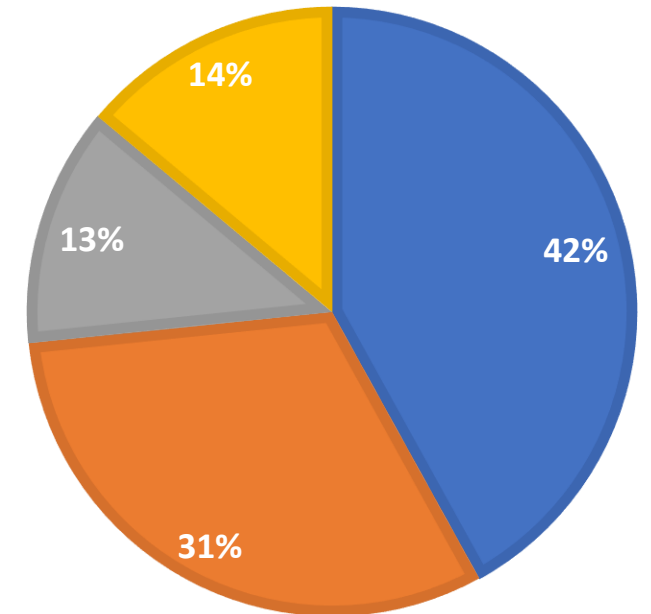
**Taille de ménage moyenne dans le Grand Clermont : 2,08 personnes par ménage**

- Dans la moyenne
- C'est ce territoire qui dispose de la plus forte proportion de ménages d'une personne

0,79 actif occupé par ménage (dans la moyenne)

RÉPARTITION DES MÉNAGES SELON LEUR TAILLE

■ 1 personne ■ 2 personnes ■ 3 personnes ■ 4 personnes et plus



## Caractéristiques des ménages et de la population du Grand Clermont

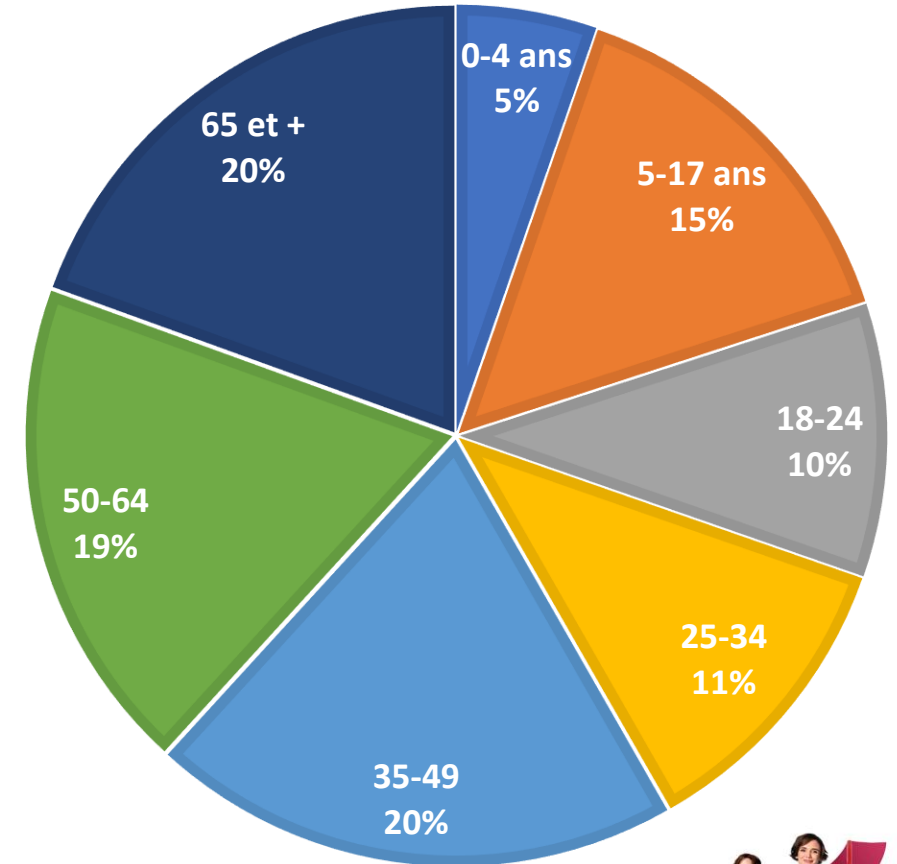
Environ 430 000 habitants dans le ressort territorial du SMTC-AC  
413 000 en 2014

- **Un territoire attractif : qui sont ces nouveaux habitants ? Quels impacts sur les mobilités ?**

Forte proportion de 18-24 ans dans le Grand Clermont par rapport au reste du périmètre d'enquête (tirée vers le haut par une forte proportion de 18-24 ans à Clermont Auvergne Métropole)

- **Une population jeune : cela aura des conséquences sur le nombre de déplacements sur le territoire**

RÉPARTITION DE LA POPULATION SELON LES ÂGES



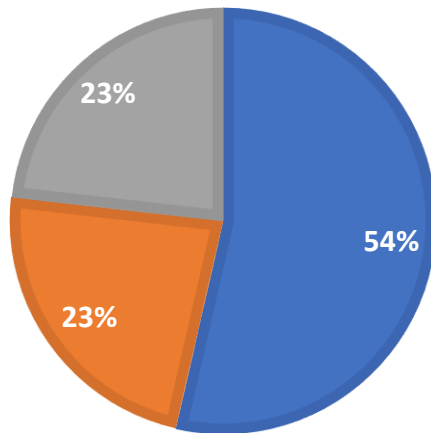


# Caractéristiques des ménages et de la population du Grand Clermont

- Plus des trois quarts des 560 000 habitants du périmètre d'étude sont résidents du Grand Clermont
- Plus des deux tiers des habitants du Grand Clermont résident dans le ressort territorial du SMTC : le SMTC influence fortement les résultats à l'échelle du Grand Clermont

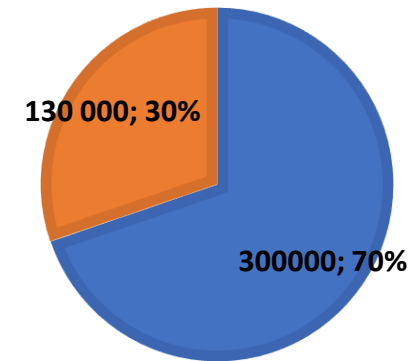
RÉPARTITION DE LA POPULATION DU PÉRIMÈTRE D'ENQUÊTE

- population SMTC-AC
- population Grand Clermont hors SMTC-AC
- population périmètre hors Grand Clermont



RÉPARTITION DE LA POPULATION DU GRAND CLERMONT

- population SMTC-AC
- population Grand Clermont hors SMTC-AC



# Les voitures à disposition :

**Environ 260 000 voitures dans le Grand Clermont**

251 000 en 2012

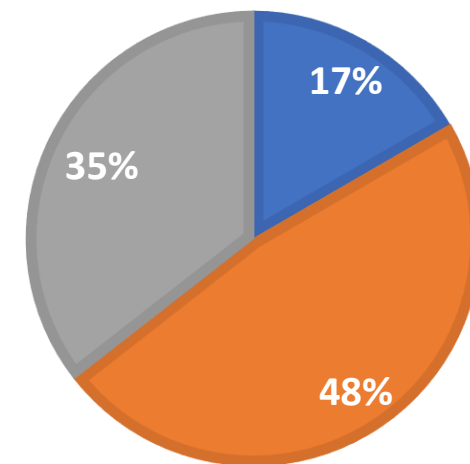
**1,26 voiture par ménage**

- Légèrement Inférieur à la moyenne sur le périmètre d'enquête (1,33)
- Grandes disparités entre les EPCI
- Similaire à 2012

- Les ménages qui n'ont qu'un seul véhicule ou aucun sont-ils contraints dans leurs déplacements ?
- Y-a-t-il une évolution technologique des équipements ?

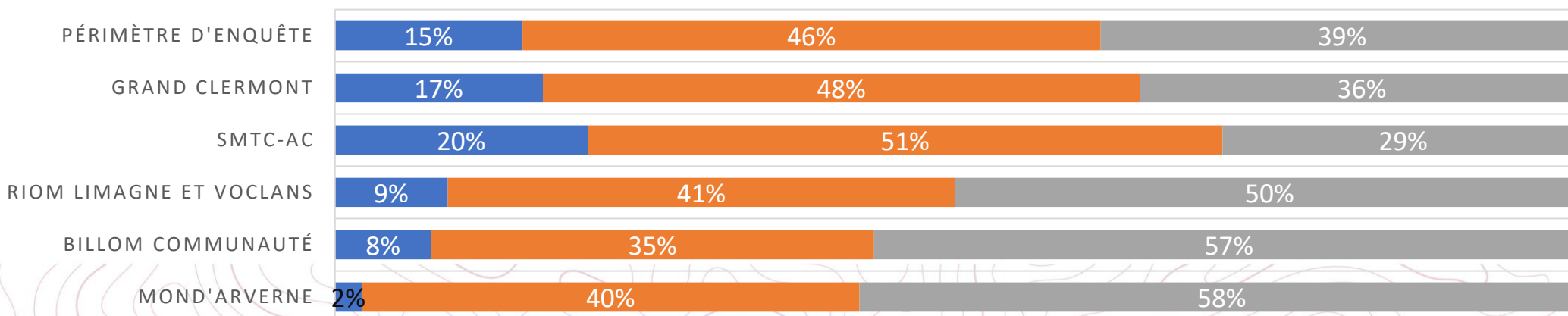
## RÉPARTITION DES MÉNAGES SELON LE NOMBRE DE VÉHICULE À DISPOSITION DANS LE GRAND CLERMONT

- Part des ménages sans voiture
- Part des ménages avec 1 voiture
- Part des ménages avec 2 voitures ou plus



## RÉPARTITION DES MÉNAGES SELON LE NOMBRE DE VOITURES À DISPOSITION

■ ménages sans voiture   ■ ménages avec 1 voiture   ■ ménages avec plusieurs voitures



**Faisons naître ensemble les mobilités de demain !**



# Les vélos à disposition :

Environ 209 000 vélos dans le Grand Clermont

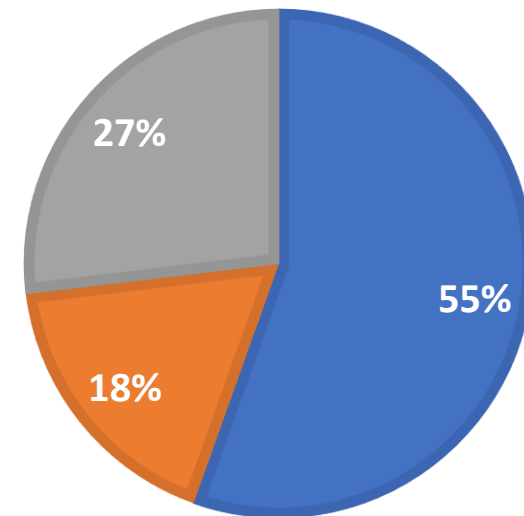
## 1 vélo par ménage

- 55% des ménages n'ont pas de vélo

La présence d'un ou plusieurs vélos dans le ménage ne signifie pas que ce dernier est réellement utilisé, même si on questionne sur la présence de vélo en état de marche. Cela reflète la génération du « tout voiture » (17 % des ménages n'ont pas de voiture mais 55 % n'ont pas de vélo).

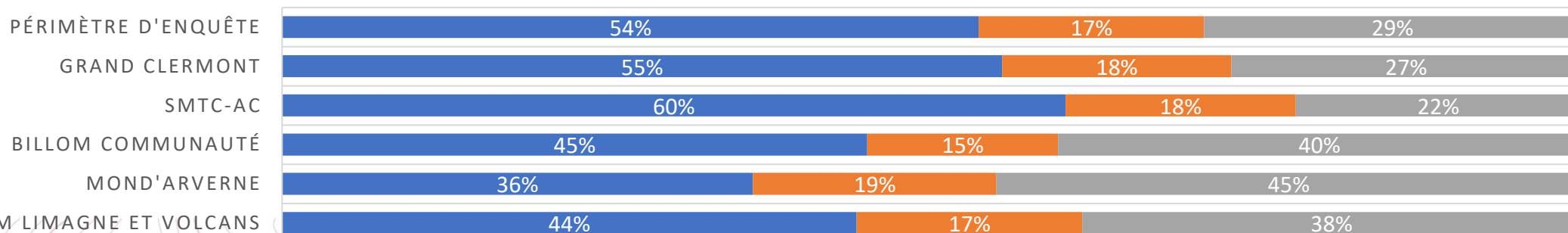
## RÉPARTITION DES MÉNAGES SELON LE NOMBRE DE VÉLOS À DISPOSITION – GRAND CLERMONT

- part des ménages sans vélo
- part des ménages avec 1 vélo
- part des ménages avec 2 vélos et plus



## RÉPARTITION DES MÉNAGES SELON LE NOMBRE DE VÉLO À DISPOSITION

- part des ménages sans vélo
- part des ménages avec 1 vélo
- part des ménages avec 2 vélos et plus

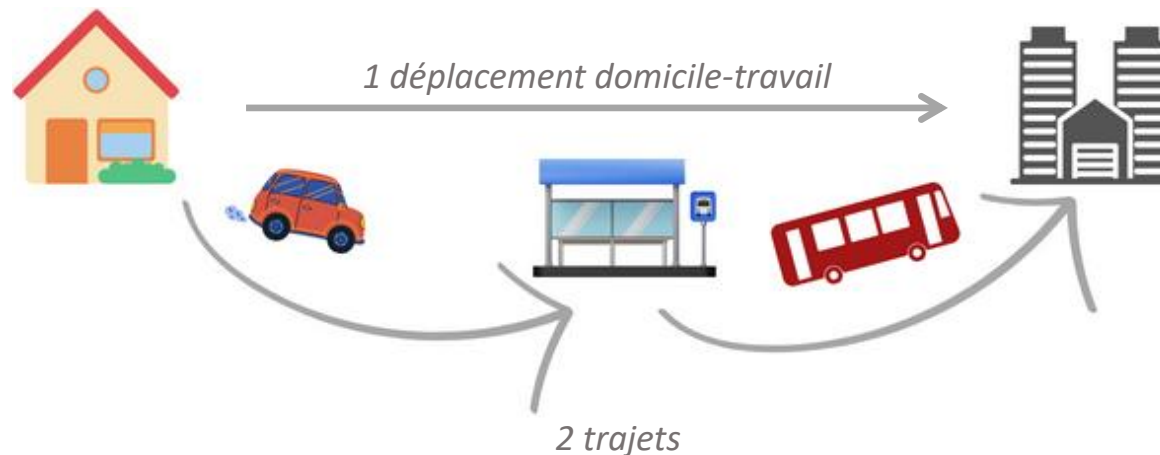


# Rappel de la méthodologie et du vocabulaire de l'enquête

- Un « déplacement » peut contenir plusieurs « trajets » (déplacements multimodaux).

*Exemple : j'habite à Saint-Genès-les-Champanelle et je travaille à Clermont. Je me rends à Royat en voiture puis je prends la ligne B jusqu'au centre de Clermont : dans ce cas j'ai fait un déplacement et deux trajets. **Le trajet change quand le mode de transport change.***

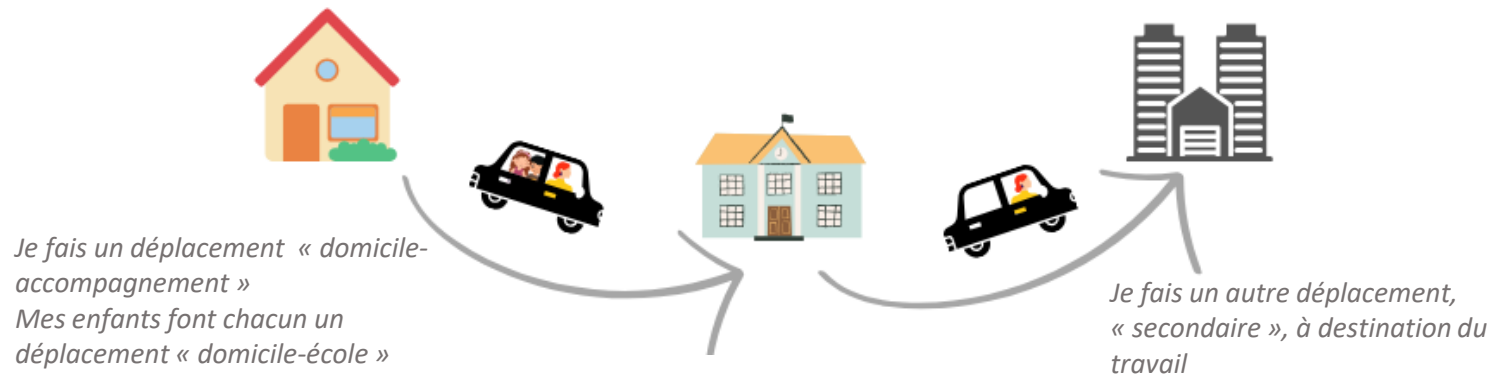
- Attention :
  - la marche n'est pas comptée dans les déplacements multimodaux
  - Si on utilise deux modes différents de la même classe de mode, cela reste un déplacement multimodal (exemple : correspondances entre deux lignes T2C)



## Rappel de la méthodologie et du vocabulaire de l'enquête

- Autre point de vigilance : **quand le motif change, le déplacement change**, même si on a l'impression de ne faire qu'un trajet.

*Exemple : Le matin je pars travailler en voiture et sur le chemin je dépose mes enfants à l'école, je fais alors deux déplacements : un premier déplacement d'accompagnement en voiture, puis un déplacement « secondaire », à destination du travail, toujours en voiture*



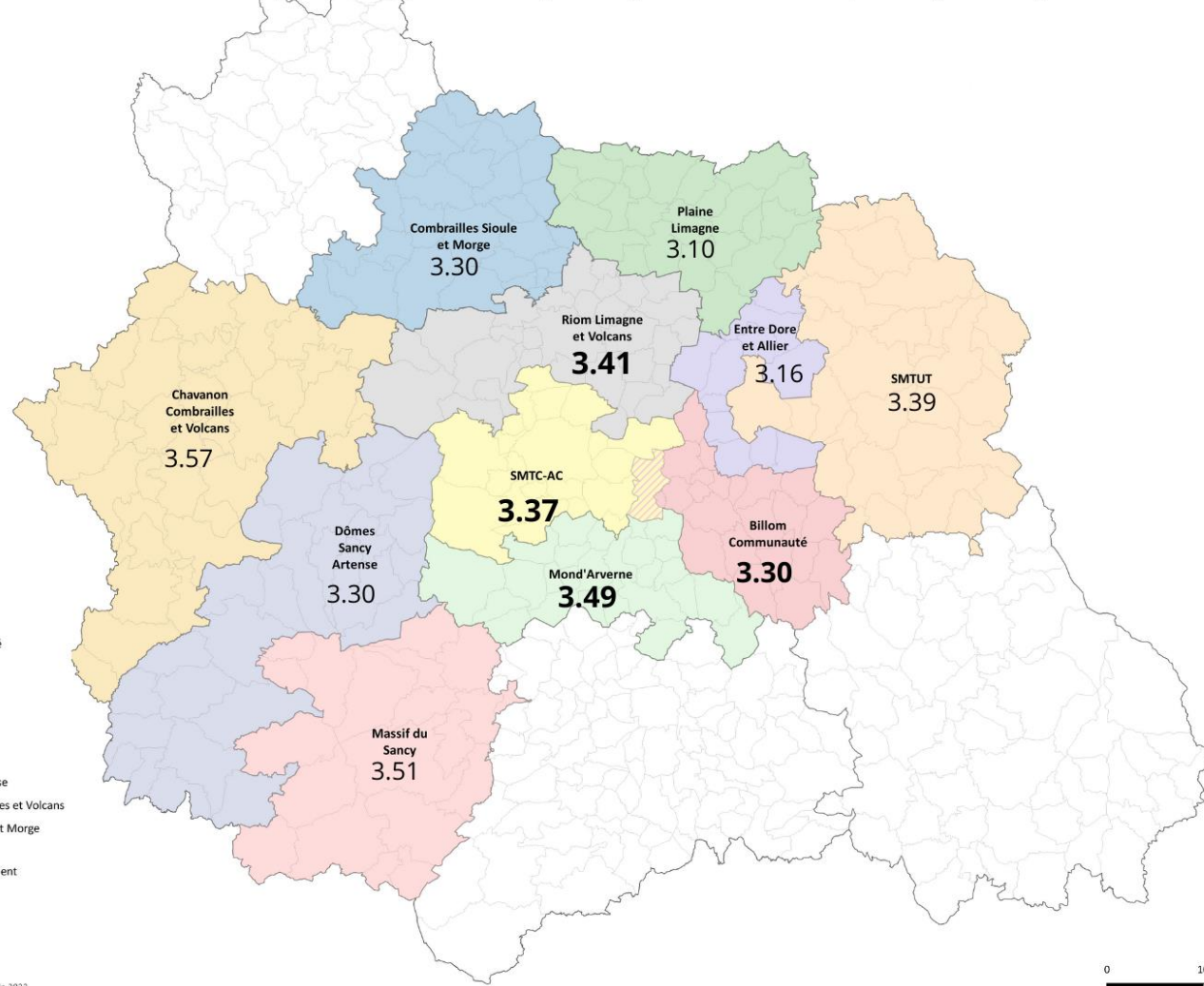
- Attention : parfois, on peut faire deux déplacements successifs de même motif et même mode mais à deux endroits différents.

*Exemple : je pars en voiture dans une zone industrielle de Clermont faire des achats puis en rentrant je m'arrête à la boulangerie de mon village faire d'autres achats, je fais alors deux déplacements successifs en voiture au motif de destination « achats »*

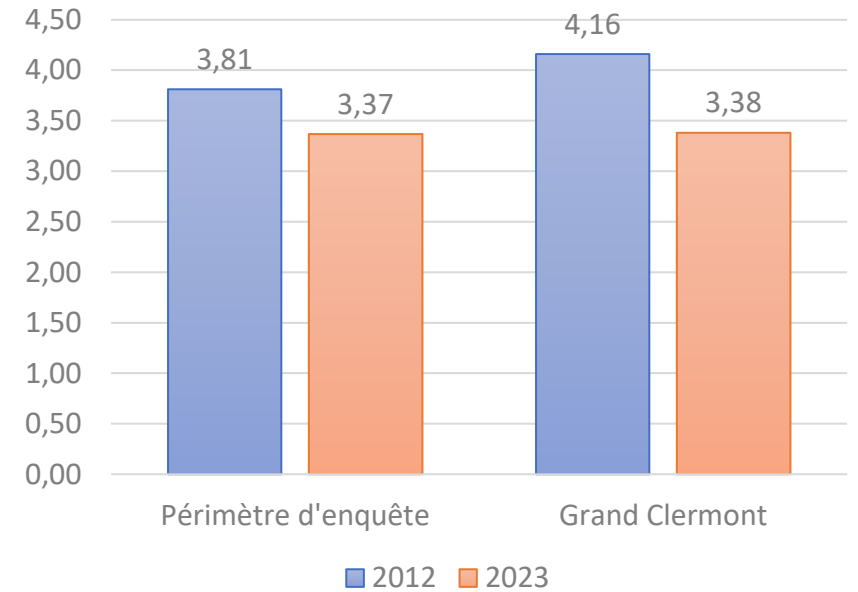


# Déplacements

Nombre de déplacements par personne par jour par EPCI



Evolution du nombre de déplacements quotidiens par personne



- Une forte baisse du nombre de déplacement
- On l'observe aussi dans les autres territoires en France qui ont fait des enquêtes récemment, mais pas de cette ampleur
- Elle questionne sur les catégories de population qui se déplacent moins, pour quels motifs, ainsi que les causes de cette diminution



# Déplacements des habitants du Grand Clermont

## Répartition de la population selon le nombre de déplacements réalisés par jour

**Environ 47 750 immobiles sur le Grand Clermont, 12 %**

- Légère progression depuis 2012 (10%)

➤ **Qui sont ces immobiles ?**

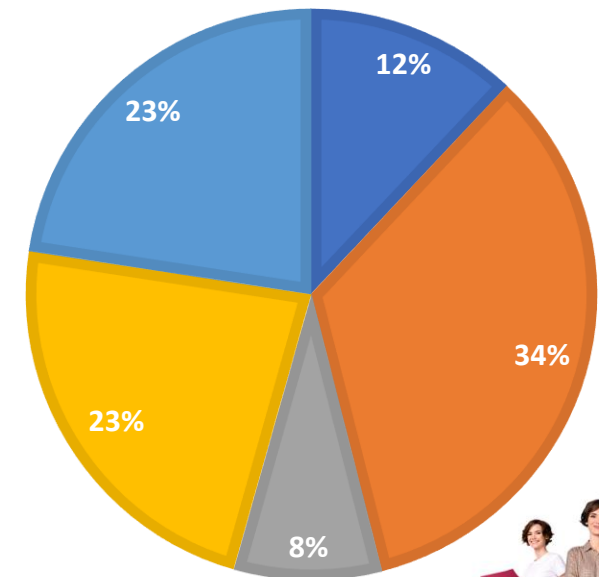
**Environ 90 000 hyper mobiles (5 déplacements par jour et plus), 23%**

- En forte baisse (proche de 40% à Mond'Arverne, RLV et au SMTC en 2012)

➤ **La question des immobiles et des hyper mobiles est-elle une question que le territoire souhaite approfondir ? Sur quel axe ? (exemple : composition des ménages, revenus...)**

## NOMBRE DE PERSONNES SELON LE NOMBRE DE DÉPLACEMENTS

- immobiles
- 1 ou 2 déplacements
- 3 déplacements
- 4 déplacements
- 5 déplacements ou +

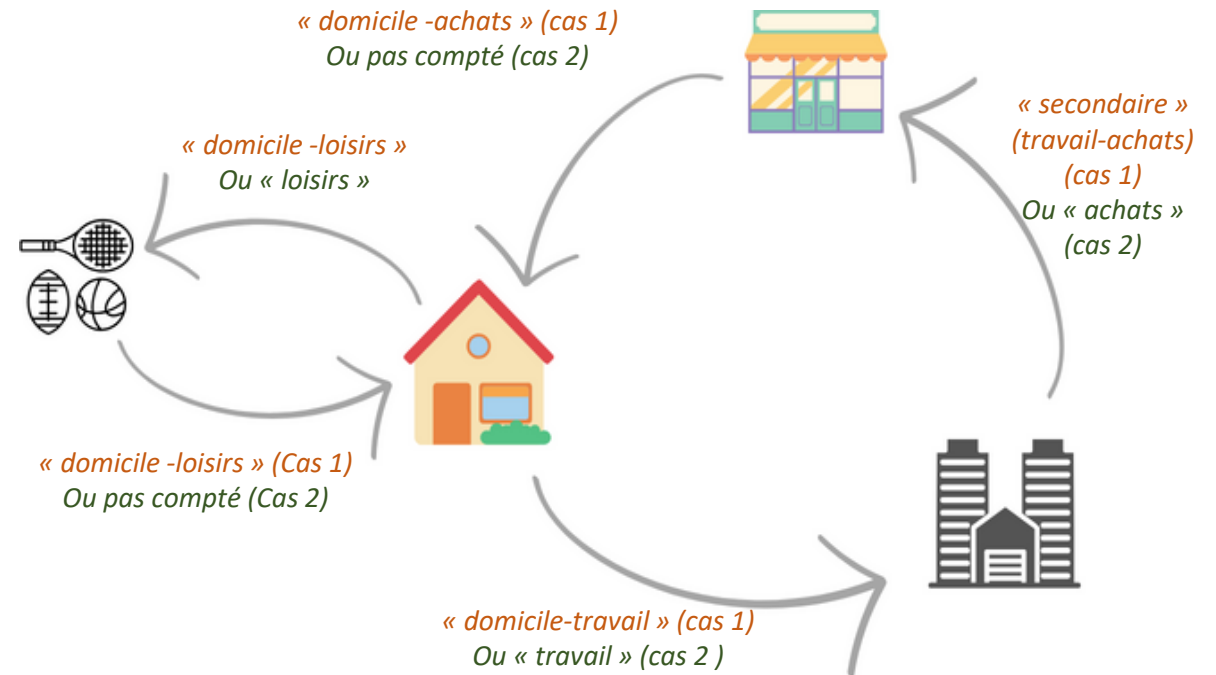


# Motifs de déplacements

## Différentes façons d'exprimer les motifs de déplacements

- Motifs combinés (cas 1): classification des déplacements avec le motif de départ et le motif d'arrivée, peu importe l'ordre
  - Exemple : « domicile-travail », « domicile-études »
  - Lorsque le déplacement n'a pas de lien avec le domicile (travail-achats par exemple), c'est un déplacement secondaire
- Motifs de destination (cas 2) : classification des déplacements uniquement avec les motifs d'arrivée
  - Exemple : « travail », « études »
  - Ne prend pas en compte les retours au domicile

Il faut comprendre les déplacements comme une chaîne :





# Motifs de déplacements

**83 % des déplacements sont orientés vers un motif précis et se réalisent en boucle :**

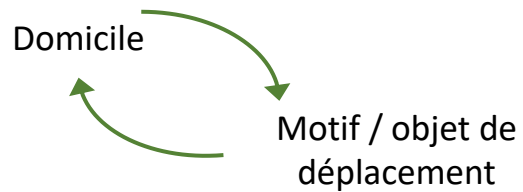
15 % des boucles concernent le Travail

9 % l'école

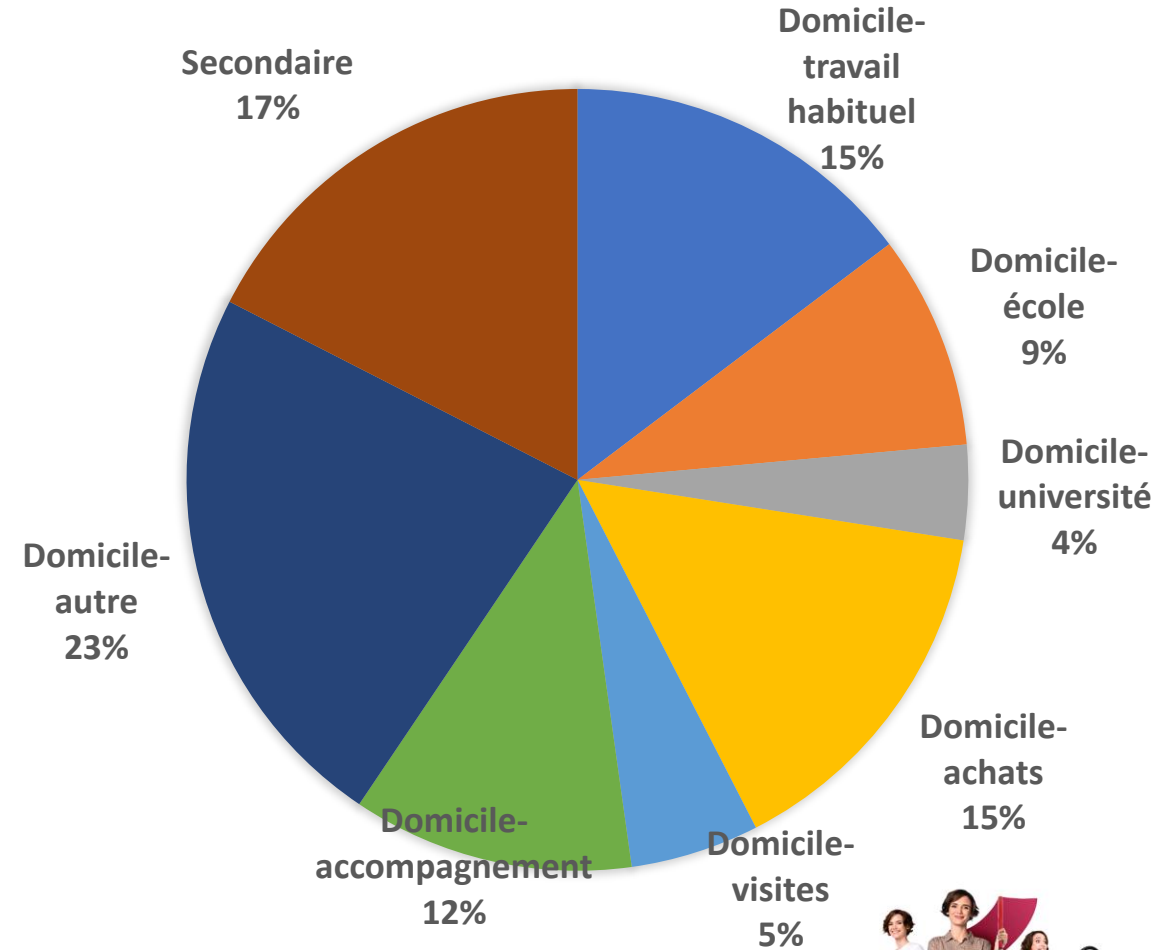
4 % les études supérieures

15 % les achats

12 % l'accompagnement



## RÉPARTITION DES DÉPLACEMENTS SELON LE MOTIF



Autres : sport, loisirs, démarches, promenades...

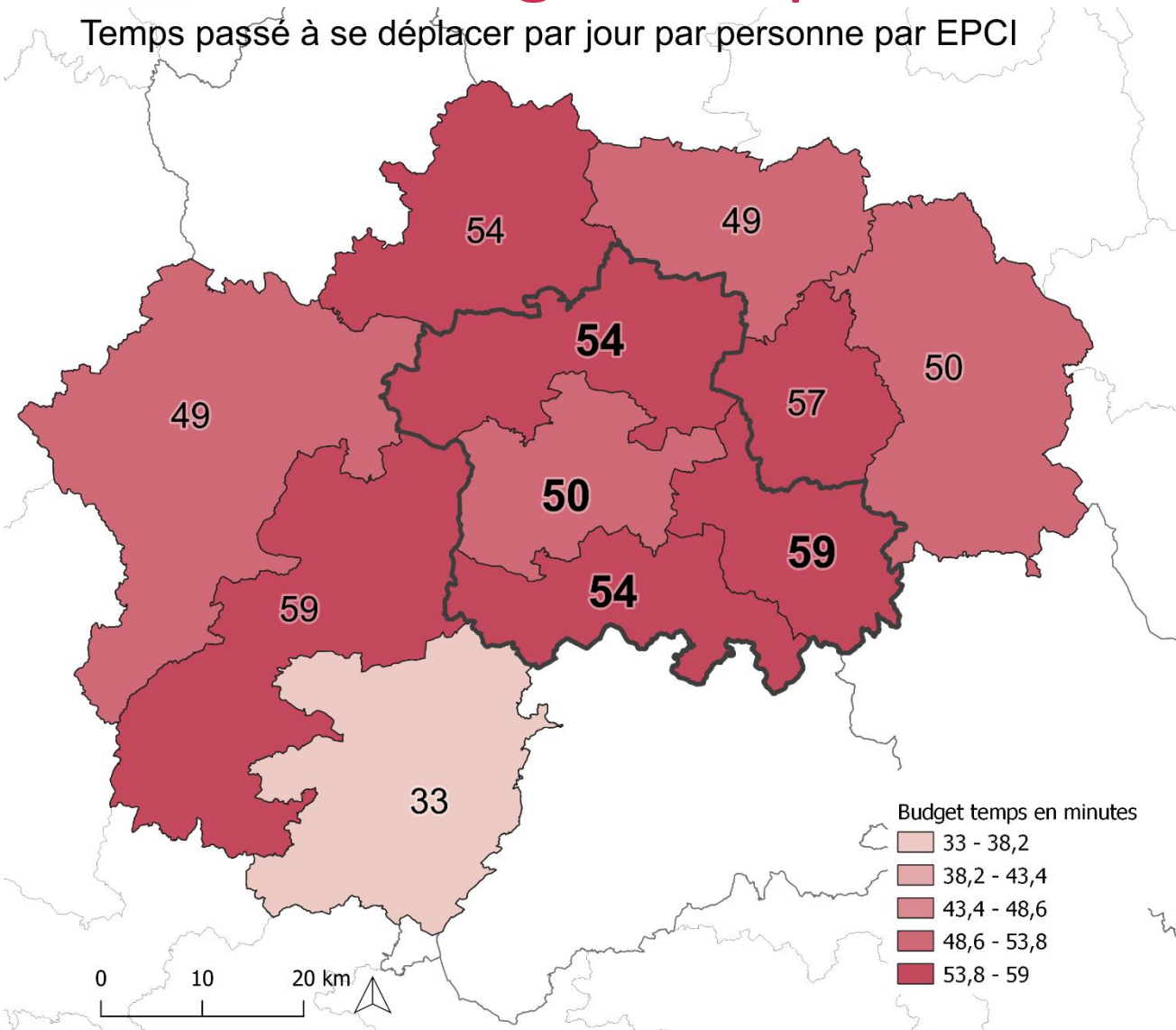
Secondaire : aucun lien avec le domicile (ex : du lieu de travail au magasin).

A l'intérieur des déplacements secondaires, on peut trouver beaucoup de motifs de destination dont le travail.



# Budget temps

Temps passé à se déplacer par jour par personne par EPCI



- **Un habitant du Grand Clermont consacre en moyenne 52 minutes à se déplacer par jour**
- 57 minutes en 2012
- Assez classique, on observe très souvent, partout un budget temps autour de 1h

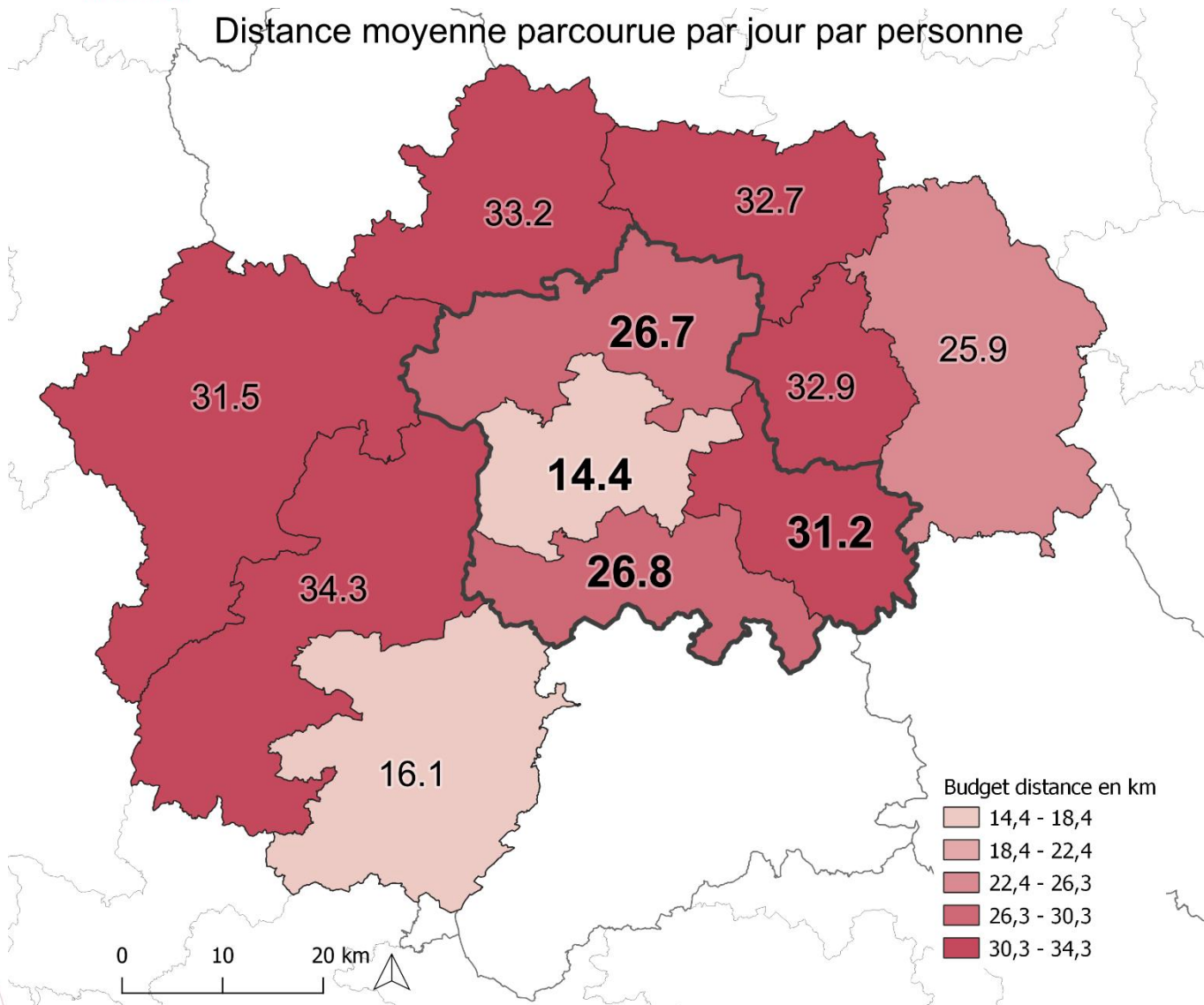
*Attention : c'est une moyenne, dans le lot, certains ne font peut-être que 10 minutes de déplacements (enfants de 5 ans), d'autre 2h (quelqu'un qui travaille loin)*

- **Est-ce une question à creuser pour vous ? (qui passe beaucoup de temps à se déplacer...)**



# Budget distance

Distance moyenne parcourue par jour par personne

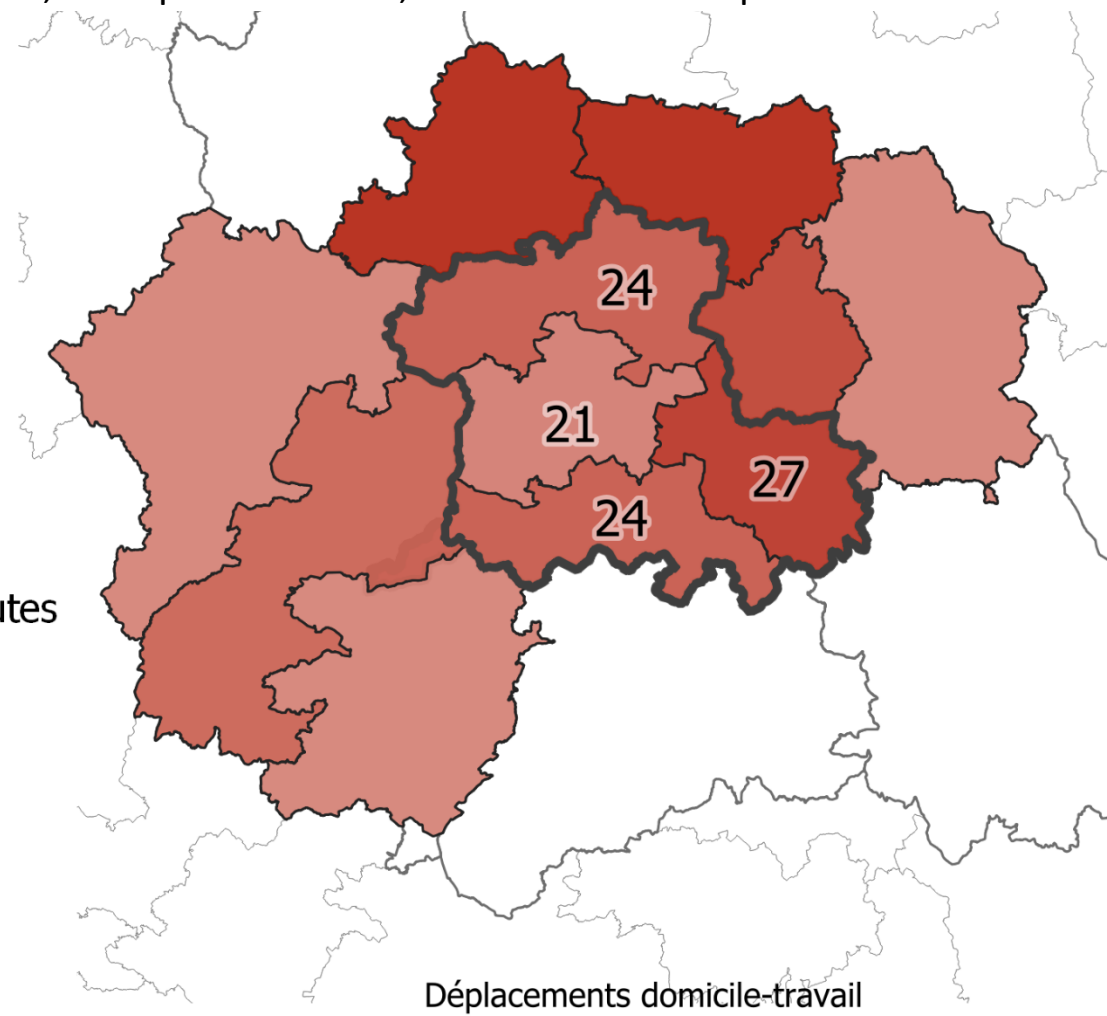
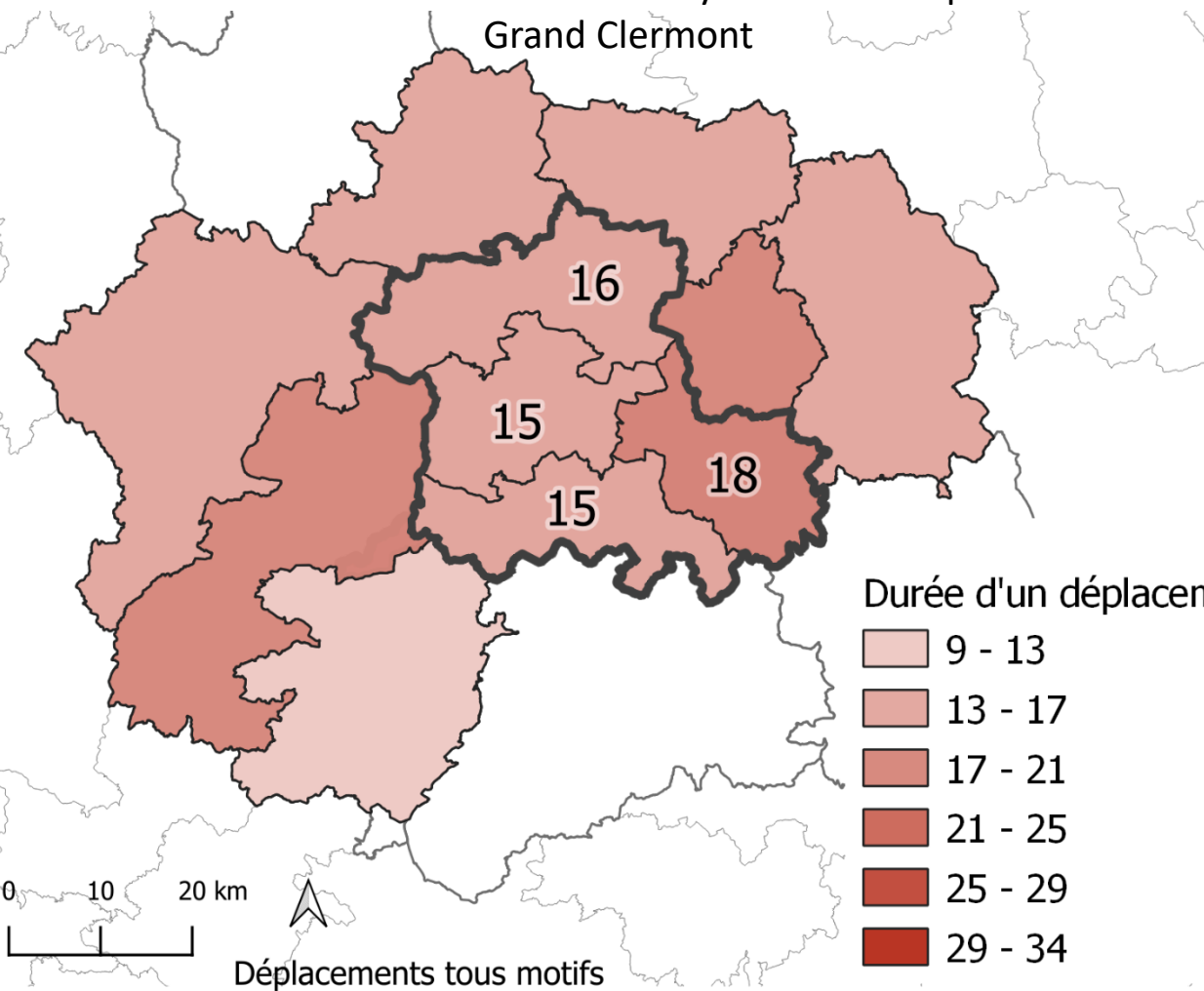


- Des budgets distances variables : de 14.4 km pour les habitants du SMTC au double pour le reste du Grand Clermont



# Durée moyenne d'un déplacement

- 15 minutes pour un déplacement tous motifs en moyenne sur le Grand Clermont
- Durée moyenne des déplacements domicile-travail : de 21 minutes pour le SMTC à 27 minutes pour Billom Communauté
- Distance d'un déplacement moyen : 4,3 km pour le SMTC, autour de 8 km pour le reste du Grand Clermont
- Distance moyenne d'un déplacement domicile-travail : 7,8 km pour le SMTC, autour de 15 km pour le reste du Grand Clermont

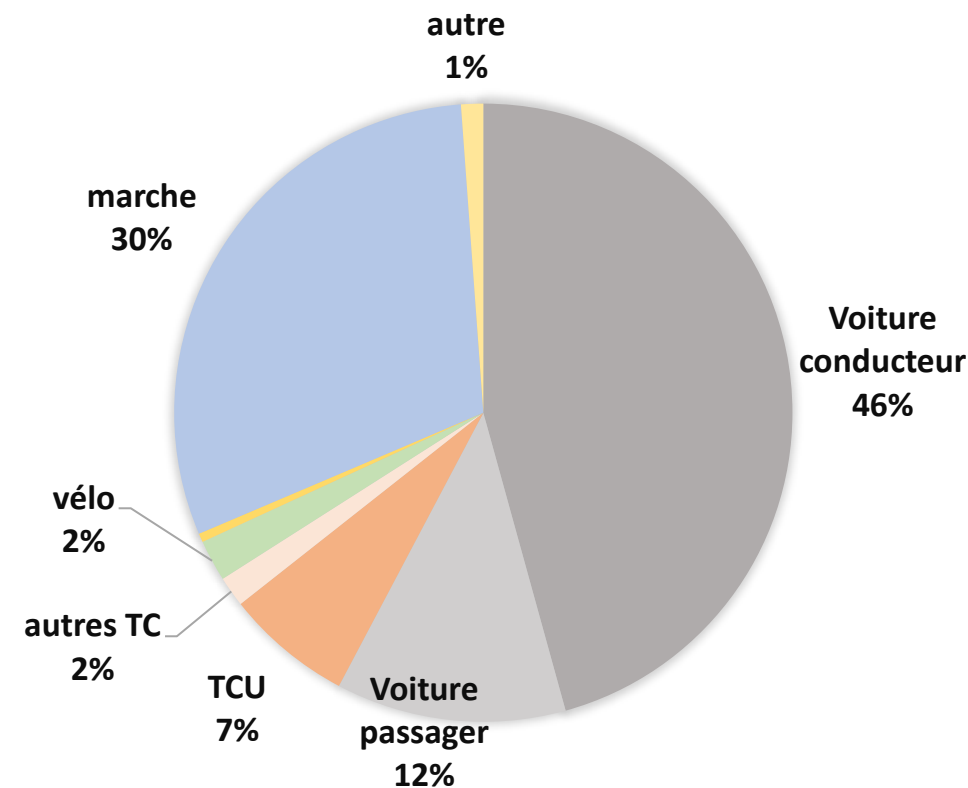


# Parts modales

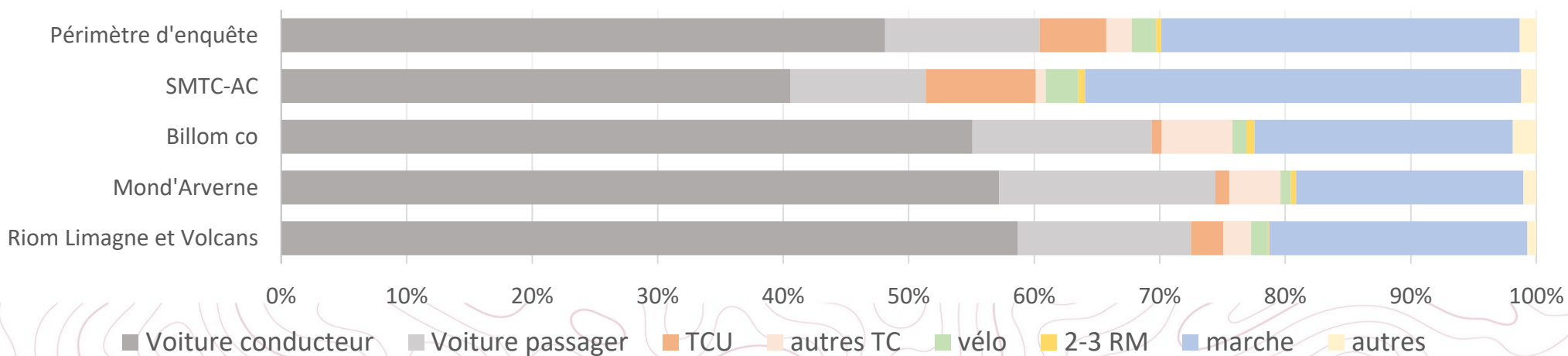
## Répartition des déplacements selon le mode principal

- C'est au SMTC-AC qu'on retrouve les parts modales les plus importantes pour les transports en commun (10%) et le vélo (3%) et la marche (35%)
- Les autres EPCI du Grand Clermont se comportent de manière similaire
- Autres : petits engins électriques (trottinette etc.), tracteurs, rollers, fourgons...

## PARTS MODALES – GRAND CLERMONT

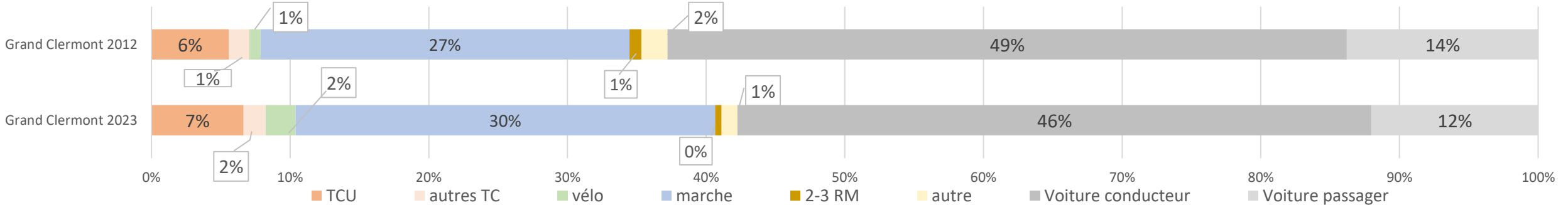


## PARTS MODALES



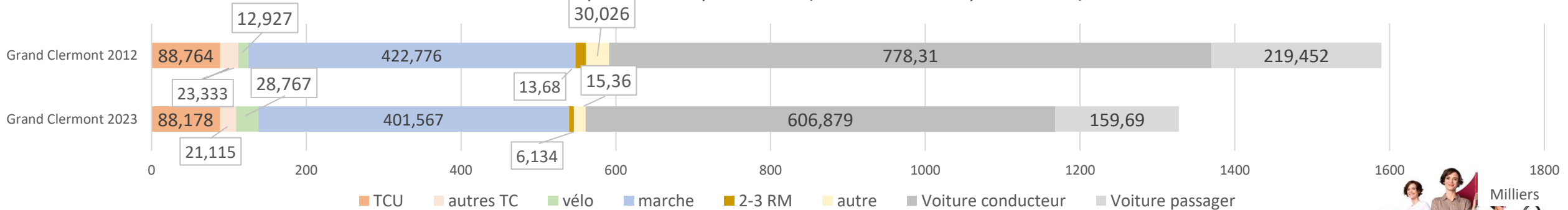
# Parts modales

Evolution des parts modales - Grand Clermont



- Une baisse de l'usage de la voiture, qui semble au profit des transports en communs urbains et des modes actifs
- Mais lorsqu'on regarde les valeurs observées redressées (ci-dessous), on n'observe pas de progression de la marche et des TCU, seulement du vélo
- La baisse de la mobilité générale observée sur le territoire semble avoir principalement impacté les déplacements en voiture

Evolution du nombre de déplacements par modes (en milliers de déplacements) - Grand Clermont

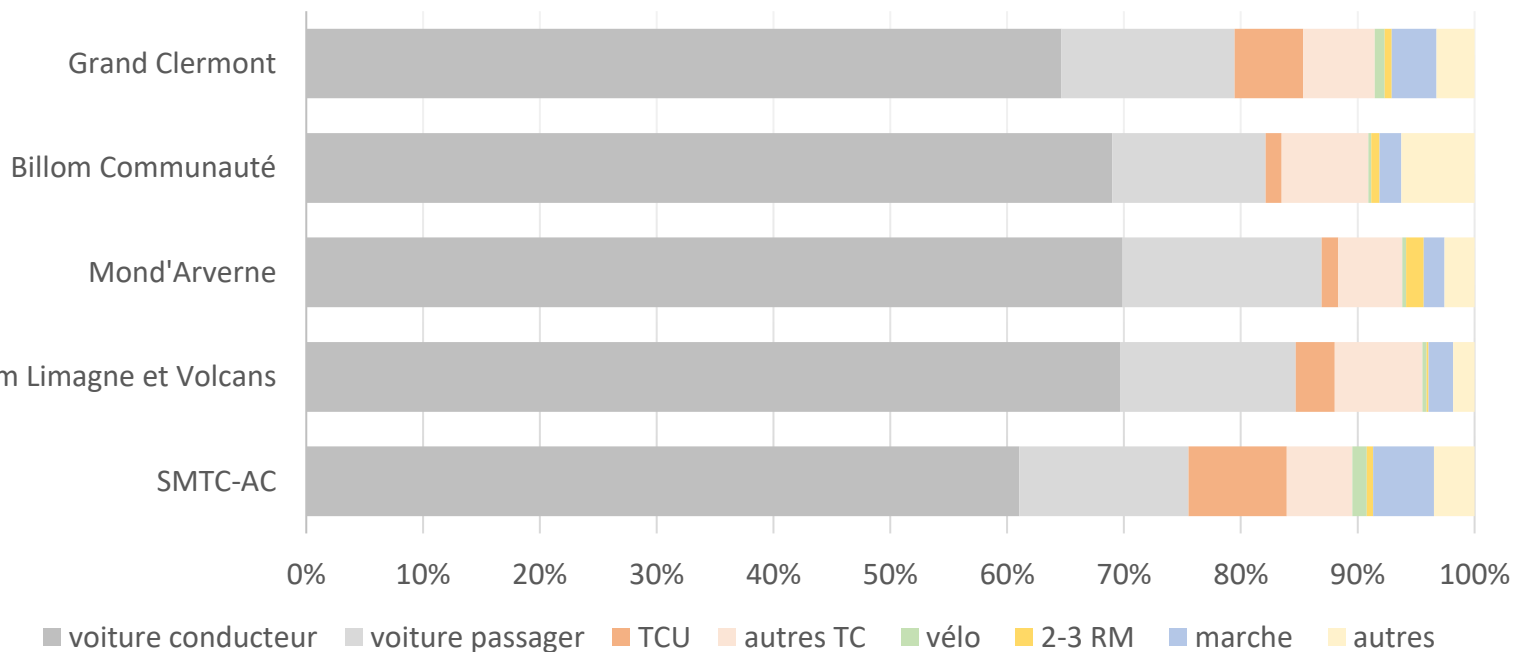


**Est-ce que la diminution du nombre de déplacement signifie que des personnes ont été contraintes ? Et n'ont plus la capacité à réaliser leurs déplacements ? Qui sont ces personnes ?**

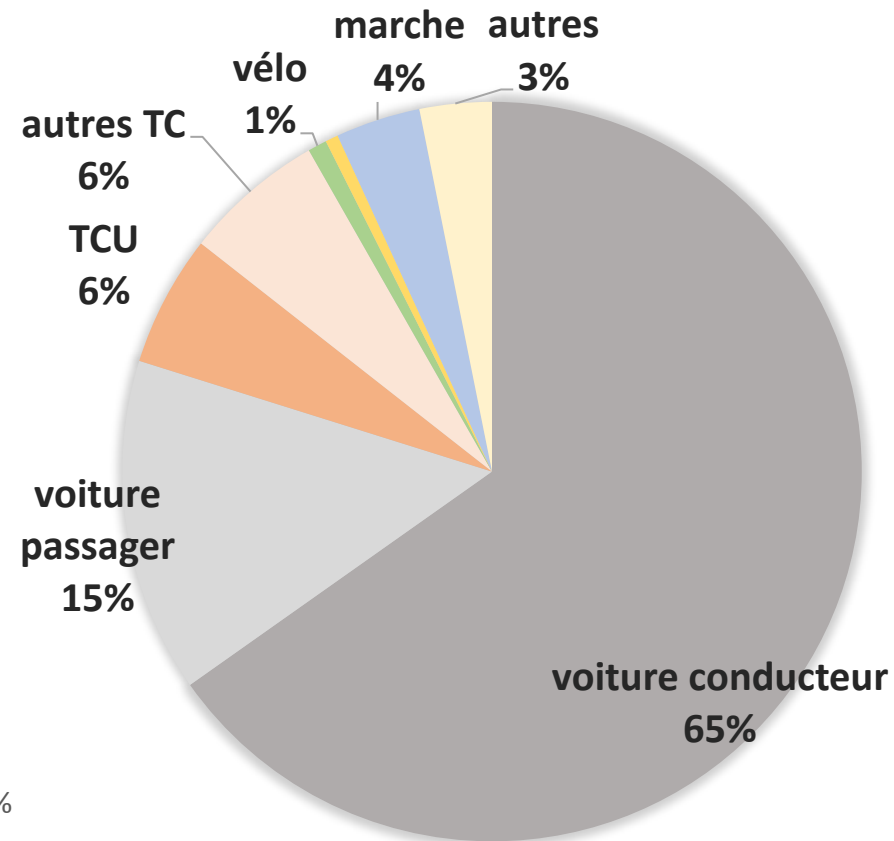


# Parts modales

**PARTS MODALES AUX KILOMÈTRES PARCOURUS**



**PARTS MODALES AUX KILOMÈTRES PARCOURUS  
PAR LES HABITANTS DU GRAND CLERMONT**



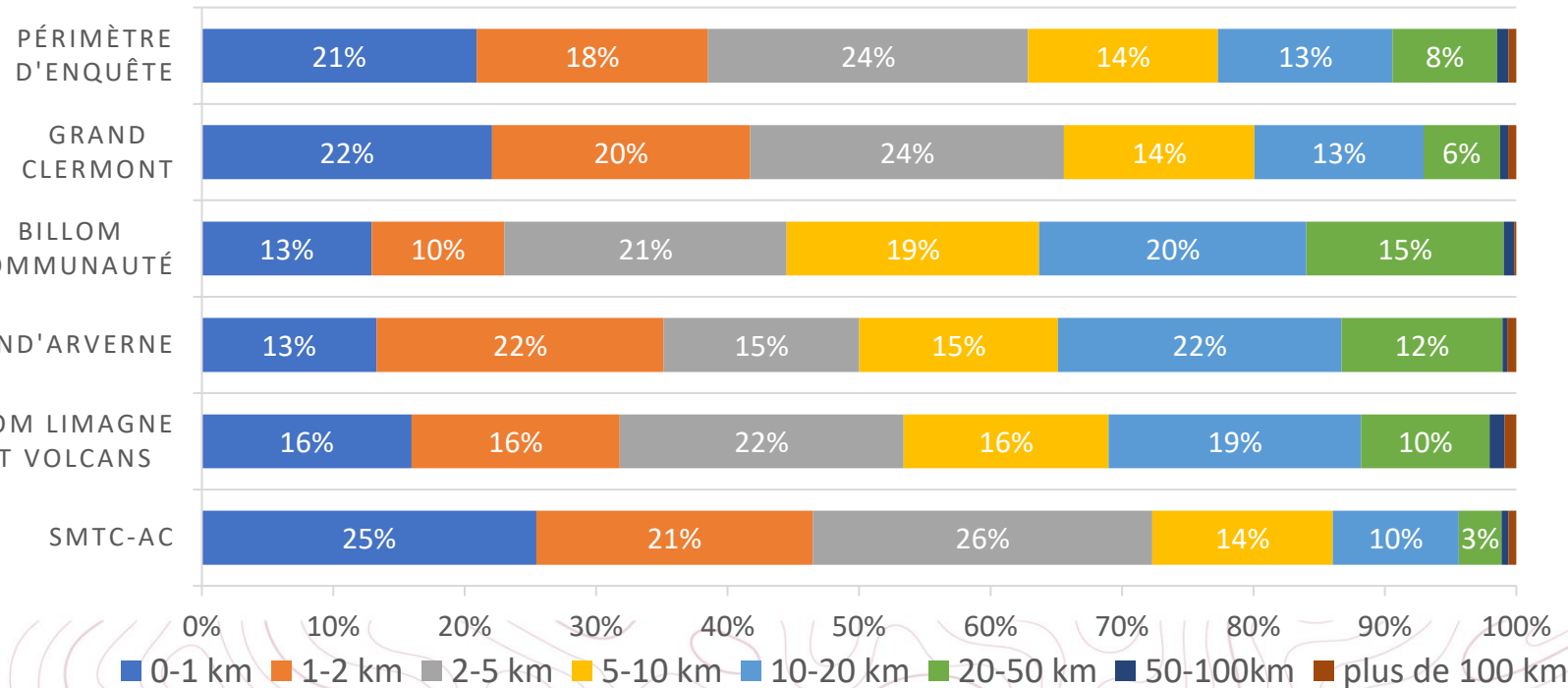
- Bien que la part modale de la voiture soit de 58%, elle représente 80% des kilomètres parcourus par les habitants du grand Clermont
- Elle varie de 75% pour les habitants du SMTC à près de 90% pour les habitants de Mond'Arverne
- Les transports en commun hors TCU ont quand même une importance, en particulier à RLV et Billom Communauté



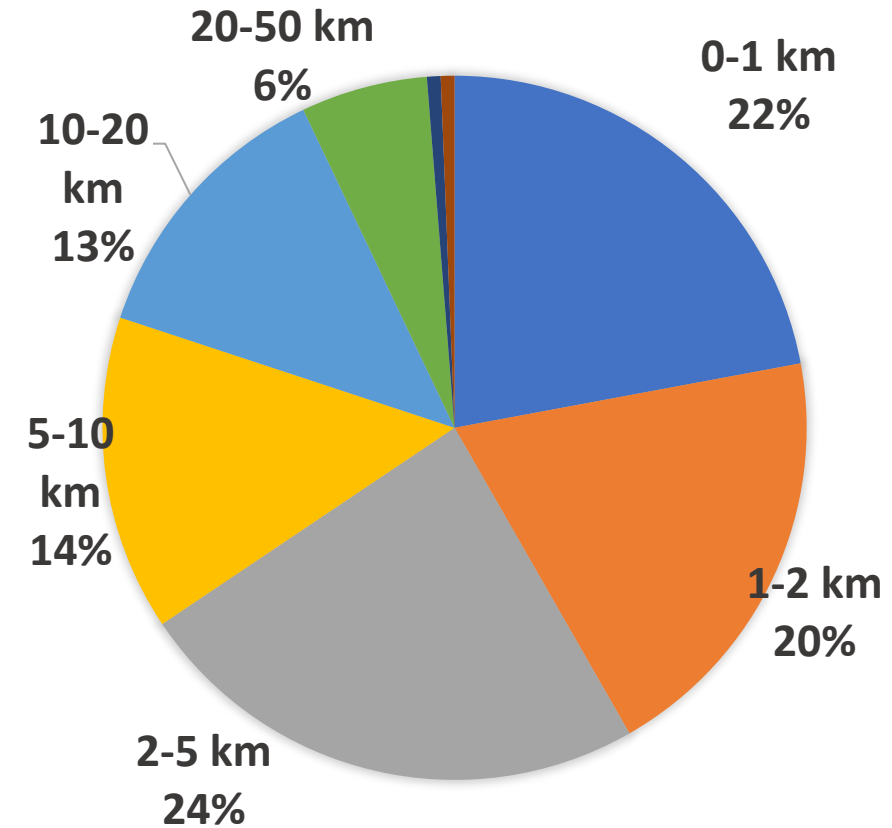
# Longueur des déplacements

- Des déplacements réalisés par les résidents du Grand Clermont plus courts que dans le reste du périmètre d'enquête, plus adaptés à la marche et au vélo (deux tiers des déplacements sur des distances inférieures à 5 km donc facilement faisables à vélo, et 42% des déplacements sur des distances inférieures à 2 km donc faisables à pied)

## RÉPARTITION DES DÉPLACEMENTS PAR CLASSES DE DISTANCES



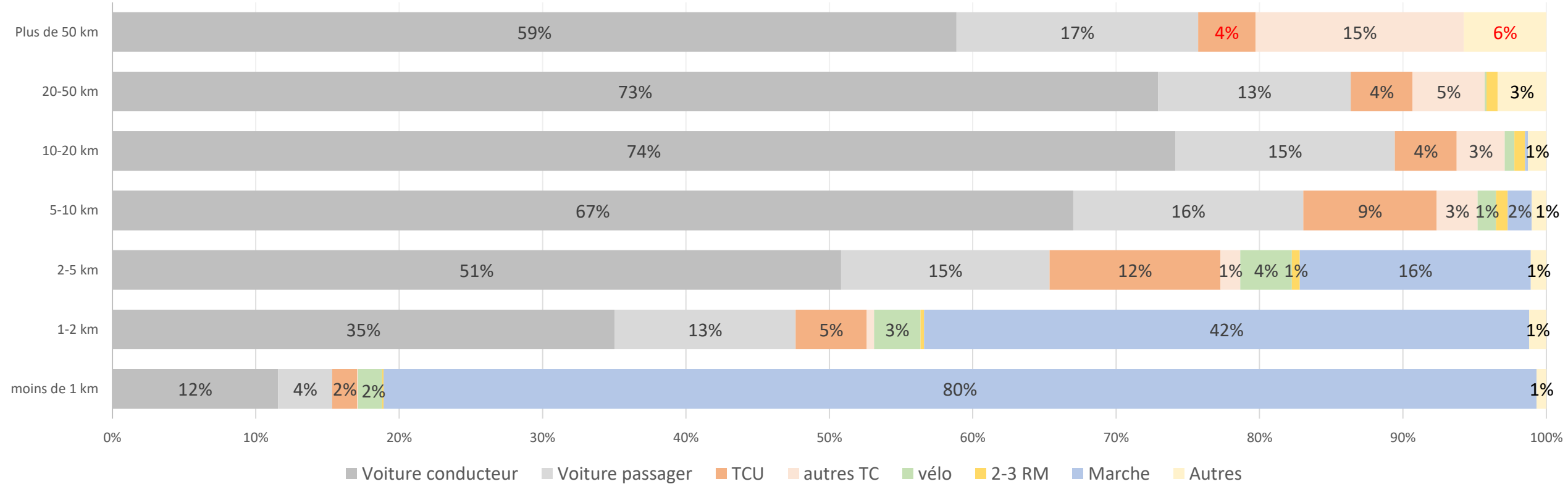
## RÉPARTITION DES DÉPLACEMENTS PAR CLASSES DE DISTANCES – GRAND CLERMONT





# Parts modales

## PARTS MODALES PAR CLASSES DE DISTANCES POUR LES DÉPLACEMENTS DES RÉSIDENTS DU GRAND CLERMONT



- La voiture prédomine à partir des déplacements de 2 à 5 km
- La marche est très utilisée jusqu'aux déplacements de 5 km
- Le vélo est principalement utilisé pour les déplacements de 1 à 5 km
- Les TCU le sont pour les déplacements de 1 à 10 km



## Annexe - Lexique

**Déplacement** : On appelle « déplacement, l'action pour une personne, de se rendre d'un lieu (origine) à un autre lieu (destination) pour réaliser une activité, en utilisant un ou plusieurs modes de transports sur la voie publique. Les déplacements recensés sont ceux effectués par les habitants à l'intérieur du périmètre enquêté, mais également lorsqu'ils en sortent et qu'ils y rentrent, et également ceux réalisés complètement à l'extérieur du périmètre (origine et destination à l'extérieur).

**Déplacements internes** : Il s'agit des déplacements effectués à l'intérieur du périmètre d'enquête.

**Déplacements d'échanges** : Il s'agit des déplacements dont seule l'origine ou la destination est située sur le périmètre d'enquête.

**Déplacements externes** : Il s'agit des déplacements dont l'origine ET la destination ne sont pas situées sur le périmètre d'enquête.

**Mobilité** : La mobilité est le nombre moyen de déplacements effectués par une personne (âgée de 5 ans et plus) au cours d'un jour de semaine.



## Annexe - Lexique

**Activité ou motif à destination** : On appelle activité, le motif à destination du déplacement, en dehors des retours au domicile. Le domicile ne constitue pas un motif de destination, mais il s'agit « d'un retour d'activité » (le même motif que celui d'origine est utilisé : par exemple pour le retour du travail vers le domicile).

**Mode de déplacement ou de transport** : Les moyens de déplacement ou de transport sont regroupés de la manière suivante :

- La voiture particulière, avec parfois une distinction entre l'usage comme conducteur ou passager ;
- La marche à pied qui correspond à son usage exclusif ;
- Les transports collectifs urbains du réseau : T2C, autre réseau urbain du périmètre (TUT(Thiers), RLV (Riom))
- Les autres transports collectifs, appelés les Autres TC : TGV, TER, Autres trains (Intercités, TET), Transports interurbains routiers et autres autocars (TER routiers, cars régionaux, dessertes scolaires, périscolaires, occasionnelles,...), cars longues distances de la loi Macron, Transport employeur) ;
- Le vélo ;
- Les autres modes : deux roues motorisés, petits engins électriques hors vélos, roller/skate/trottinette non électriques fourgon/camionnette/camion, engins agricoles, passagers taxis, passagers VTC, passager d'un autre réseau urbain (extérieur au périmètre), avion, transport fluvial ou maritime, fauteuil roulant.



## Annexe - Lexique

**Mode principal d'un déplacement** : C'est le mode utilisé pour effectuer un déplacement. Il sert dans tous les indicateurs « déplacements », dont la part modale. Si plusieurs modes = plusieurs trajets au sein du déplacement.

Quand seule la marche est utilisée, le mode principal est la marche.

Lorsqu'on utilise 1 seul mode mécanisé (1 seul trajet dans le déplacement), le mode principal est le mode mécanisé.

Lorsque on utilise plusieurs modes mécanisés (donc au moins 2 trajets), il faut privilégier un des modes utilisés. Ce choix se fait par une hiérarchie définie par la méthodologie standard :

- Une version urbaine qui privilégie les TC de proximité
- Une version interurbaine qui privilégie les TC lourds

Ces choix ne sont pas définitifs, les données sources peuvent être analysées à nouveau selon d'autres hiérarchies.

**Part modale** : Par rapport à un ensemble de déplacements tous modes, c'est la répartition des déplacements en fonction du mode principal utilisé (rapport entre le nombre de déplacements effectués avec ce mode / nombre total de déplacements)

**Taux d'occupation** : Le taux d'occupation est le nombre moyen de personnes présentes dans une voiture (y compris le conducteur). Il s'agit donc de l'occupation moyenne des voitures.

**Taux de motorisation** : Le nombre moyen de voitures à disposition par ménage.

