



RESULTATS DES ENQUÊTES DÉPLACEMENTS DOMICILE- TRAVAIL

Concernant l'ensemble des établissements participants au programme Mobil'Arve

2019



MOBIL'ARVE
La vallée bouge autrement



Une opération animée par



Une opération financée par



Soutenue par



Réalisée en partenariat avec



Sur l'initiative de



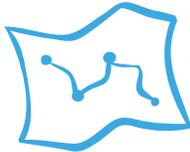


Mobil'Arve, qu'est-ce que c'est ?

Le dispositif Mobil'Arve est une des actions du plan de protection de l'atmosphère (PPA) de la Vallée de l'Arve. Il vise la réduction des émissions liées aux déplacements des salariés de la vallée à travers l'incitation et la réalisation de plans de déplacements au sein d'établissements publics et privés à l'échelle des 41 communes du territoire concerné.



Une journée en vallée de l'Arve



600 000
déplacements
dont 89% internes
au territoire

Motifs de déplacement



Un PPA pour engager des actions

- Développer le recours à des véhicules propres et par tagés (covoiturage, autopartage)
- Favoriser l'usage des transports collectifs
- Promouvoir les modes de déplacements actifs (marche, vélo) pour les déplacements < 5 kms

Exemples d'actions mises en oeuvre

- Création d'une association de développement du covoiturage Green avec Way'z up
 - Création de 2 stations d'autopartage (Bonneville)
 - Achats de véhicules électriques
- Essais / Achats groupés de Vélos à Assistance Electrique
 - Installation d'équipements de stationnement vélo sécurisés
 - Expérimentation de l'Indemnité Kilométrique Vélo
 - Campagne de sensibilisation sur les bienfaits de la mobilité active
- Formation d'ambassadeurs mobilité
 - Mise en place de chartes du télétravail
 - Adaptation des horaires de travail pour pouvoir utiliser les TC
 - Points d'informations multimodaux au sein des établissements

Une opération animée par



Une opération financée par
La Région
Auvergne-Rhône-Alpes



Sur l'initiative de





Sommaire

Préambule : Méthodologie et caractéristiques de l'échantillon

- Contexte et méthodologie de l'enquête
- Caractéristiques de l'échantillon

Les déplacements domicile-travail : Caractéristiques générales

- Parts modales des déplacements habituels/ponctuels et leur évolution
- Fréquence de report modal et temps de parcours
- Attentes des salariés

Communauté de Communes Pays du Mont Blanc

- Parts modales des déplacements habituels/ponctuels et leur évolution
- Fréquence de report modal et temps de parcours
- Attentes des salariés

Communauté de Communes Cluses Arve et Montagnes

- Parts modales des déplacements habituels/ponctuels et leur évolution
- Fréquence de report modal et temps de parcours
- Attentes des salariés

Communauté de Communes Faucigny Glières

- Parts modales des déplacements habituels/ponctuels et leur évolution
- Fréquence de report modal et temps de parcours
- Attentes des salariés

La notoriété du programme Mobil'Arve auprès des salariés

- Notoriété du programme Mobil'Arve et des PDM
- Notoriété et autosolisme

Conclusion





Préambule : Méthodologie et caractéristiques de l'échantillon



Contexte et méthodologie de l'enquête

Afin d'évaluer l'évolution des pratiques de mobilité des salariés des établissements engagés dans le programme Mobil'Arve, l'Agence Ecomobilité Savoie Mont-Blanc a réalisé, de fin avril à fin juillet, une campagne d'enquête au sein des établissements ayant engagé un Plan de Mobilité entre 2014 et 2016.

Son objectif est **d'apporter des résultats tangibles aux financeurs et partenaires quant à l'impact du dispositif Mobil'Arve et donc des plans de mobilité** mis en place dans les établissements. Il s'agit notamment de faire un point sur l'évolution des **pratiques de mobilité habituelles et ponctuelles des salariés**. Cela a permis d'évaluer l'impact des Plans de Mobilité au sein des établissements.

L'enquête Flash était présentée sous **la forme d'un court questionnaire** (7 questions au total) avec des questions fermées (voir page suivante). Afin de garantir la fiabilité des résultats, chaque établissement avait pour objectif d'atteindre **un taux de représentativité supérieur ou égal à 33% de son effectif salarié**.

Plusieurs modes de diffusion étaient possibles:

- Format papier (en pièce jointe)
- Un format en ligne avec le lien suivant : <https://forms.gle/nP9onoy92d2riq1bA>
- Sur le terrain, notre équipe a pu également administrer directement l'enquête auprès des salariés sur demande des établissements





Etablissement-site : _____ Date : _____
NB : Une seule réponse par question est possible ; Les remarques sont à indiquer en fin de questionnaire

1) _____ Quelle est votre commune de résidence ?

Nom de la commune :

2) _____ Habituellement, comment venez-vous au travail ?

- | | |
|--|--|
| a. Voiture personnelle (seul-e) | i. Autres 2 roues (trottinette ; gyropode ; gyroroue) |
| b. Voiture professionnelle / de service (seul-e) | j. Bus urbain (Proxim'lti ; Arvi ; TAC ; Chamonix Bus) |
| c. Covoiturage (passager-ère) | k. Car interurbain Lihsa |
| d. Covoiturage (conducteur-riche) | l. Train |
| e. Marche à pied | m. Multimodalité [préciser : +
..... +] |
| f. Vélo | n. Autre [préciser :] |
| g. Vélo à Assistance Electrique [V.A.E.] | |
| h. 2 Roues Motorisés [scooter ; moto] | |

3) _____ Quel temps consacrez-vous à votre trajet domicile travail ? (un seul sens ; en minutes)

a. minutes

4) _____ Occasionnellement, comment venez-vous au travail ?

- | | |
|--|--|
| a. Voiture personnelle (seul-e) | i. Autres 2 roues (trottinette ; gyropode ; gyroroue) |
| b. Voiture professionnelle / de service (seul-e) | j. Bus urbain (Proxim'lti ; Arvi ; TAC ; Chamonix Bus) |
| c. Covoiturage (passager-ère) | k. Car interurbain Lihsa |
| d. Covoiturage (conducteur-riche) | l. Train |
| e. Marche à pied | m. Multimodalité [préciser : +
..... +] |
| f. Vélo | n. Autre [préciser :] |
| g. Vélo à Assistance Electrique [V.A.E.] | o. Je ne change pas de mode de déplacement |
| h. 2 Roues Motorisés [scooter ; moto] | |

5) _____ A quelle fréquence venez-vous au travail avec ce mode de déplacement occasionnel ?

- | | |
|--|----------------------|
| a. Très souvent (plusieurs fois par semaine) | d. Selon les saisons |
| b. Souvent (plusieurs fois par mois) | e. Jamais |
| c. Rarement (plusieurs fois par an) | |



6) _____ Connaissez-vous l'existence du plan de mobilité (PDM) de votre établissement et de Mobil'Arve ?

- Je connais le PDM de mon établissement et je connais Mobil'Arve
- Je connais le PDM de mon établissement mais je ne connais pas Mobil'Arve
- Je ne connais pas le PDM de mon établissement mais je connais Mobil'Arve
- Je ne connais ni le PDM de mon établissement ni Mobil'Arve

7) _____ Quelle action vous semble prioritaire pour améliorer vos déplacements ?

- | | |
|--|--|
| a. Renforcer le covoiturage | f. Disposer d'un réseau routier plus performant |
| b. Disposer de pistes cyclables sécurisées | g. Disposer d'un réseau autoroutier plus performant |
| c. Disposer de réseaux de transport en commun urbains plus performants | h. Disposer davantage de services de mobilité (autopartage, vélostation, borne de recharge électrique, prêts de trottinettes...) |
| d. Disposer d'un réseau interurbain (LISHA) plus performant | i. Autre [préciser :] |
| e. Disposer d'un réseau de transport ferroviaire plus performant | |



Caractéristiques de l'échantillon

La plupart des établissements sont eux-mêmes composés de plusieurs sites physiques (ex : Somfy est considéré comme un établissement qui est composé de quatre sites).

Sur 31 établissements, 17 d'entre eux ont diffusé l'enquête, soit 29 sites, et 14 de ces établissements ont atteint le pourcentage attendu (33%).

Les établissements présentant les plus gros effectifs sont **le Centre Hospitalier Alpes Léman avec 1812 employés, Somfy avec 1500 employés et les Hôpitaux du Pays du Mont Blanc avec 1 106 employés.**

Parmi les 3 établissements qui n'ont pas réussi à atteindre les 33%, 2 d'entre eux sont les hôpitaux, qui comptabilisent des effectifs très élevés, ce qui a rendu l'objectif plus difficile à atteindre.

Au total, 2 287 réponses ont été recueillies, ce qui représente un taux de participation de 33,42%.

Parmi les sites participants, **20 proviennent du secteur privé, 9 du secteur public. La Vallée de l'Arve étant considérée comme la capitale européenne du décolletage, le secteur privé est largement représenté par cette activité industrielle.**

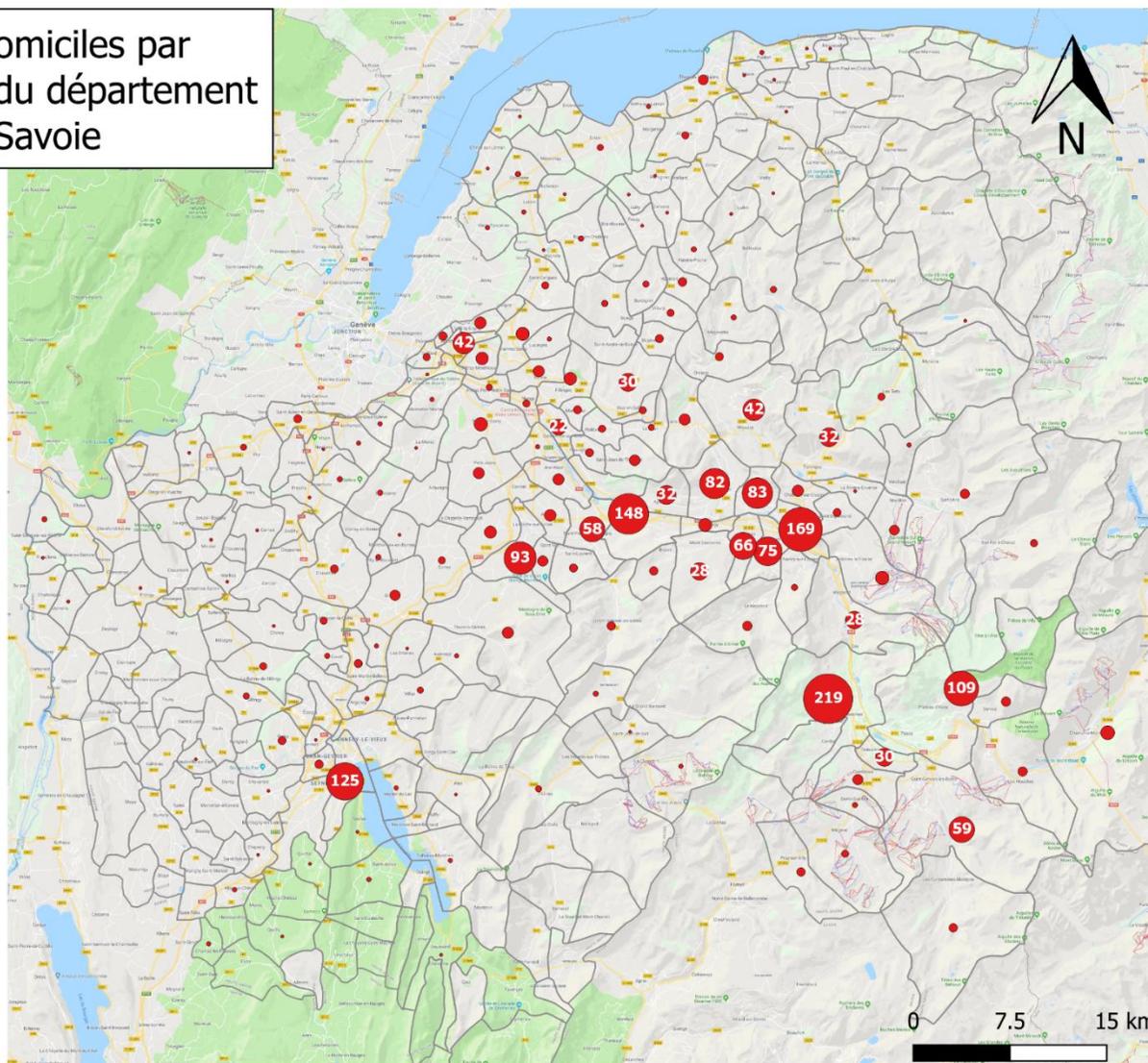
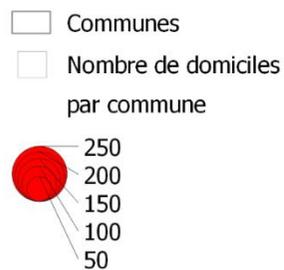


ETABLISSEMENTS CONSIDÉRÉS
COMME RETIRÉS

SITES	EFFECTIF PAR ETABLISSEMENT	EFFECTIF REPONDANT PAR ETABLISSEMENT	TAUX DE PARTICIPATION PAR ETABLISSEMENT
MARTIN JOSEPH SA	239	160	67%
MARTIN JOSEPH SA			
SOMFY - Site du Crétet			
SOMFY - Site de Bonneville	1500	627	42%
SOMFY - Site La Garette			
SOMFY - Site Mecatronique			
COMMUNAUTE DE COMMUNES FAUCIGNY GLIERES et MAIRIE DE BONNEVILLE	470	49	10%
AUTOROUTES ET TUNNEL DU MONT-BLANC (siège administratif)	169	105	62%
SM3A	35	28	80%
SNDEC, OSST, ALPEGE, POLE Mt Blanc Excellence	73	42	57%
CTDEC			
BONTAZ CENTRE	289	103	36%
MGB SA	56	29	52%
TECHNOCONTACT	60	27	45%
AMPHENOL SOCAPEX	247	101	41%
QUECHUA - MOUTAIN STORE	329	135	41%
MONT-BLANC SPAS			
PRODUITS CHIMIQUES DU MONT-BLANC			
COMMUNAUTE DE COMMUNES PAYS DU MONT-BLANC			
GINKOIA			
SEMER			
BENOIT GUYOT	278	145	52%
SIPMA			
METRO*			
MENUISERIE DUMAX ET FRERES*			
LA POSTE*			
SOCIETE ANNE MASSIENNE DE TRANSPORTS			
COMMUNAUTE DE COMMUNES CLUSES ARVE ET MONTAGNES	61	31	51%
CLUFIX - Site de Cluses	46		
CLUFIX	6	20	38%
CENTRE HOSPITALIER ALPES LEMAN (+ 3 EHPAD)	1812	514	28%
LATHUILE ET HUDRY	67	16	24%
HOPITAUX DU PAYS DU MONT-BLANC - Hôpital de Sallanches	1106	155	14%
HOPITAUX DU PAYS DU MONT-BLANC - Hôpital de Chamonix			
SGL Carbon	174	PERDU	PERDU
SAVOY MOULAGE	114		
SAVOY INTERNATIONAL	14	0	0%
API MONTAGE	51	0	0%
PRONIC - MDSYS GROUP	55	0	0%
MAIRIE DE CHAMONIX			
COMMUNAUTE DE COMMUNES DE LA VALLEE DE CHAMONIX			
OFFICES DU TOURIME DE LA VALLEE DE CHAMONIX -	587	0	0%
OFFICES DU TOURIME DE LA VALLEE DE CHAMONIX			
OFFICES DU TOURIME DE LA VALLEE DE CHAMONIX			
OFFICES DU TOURIME DE LA VALLEE DE CHAMONIX			
FRANK & PIGNARD	219		
FRANK & PIGNARD	190	0	0%
PARKER HANNIFIN	144	0	0%
SIMONIN	67	0	0%
ZEDCE	95	0	0%
GAILLARD SAS	103	0	0%
EMT 74	135	0	0%
PRECIALP	119	0	0%
G CARTIER TECHNOLOGIE	117	0	0%
AMD Décolletage	89	0	0%

Répartition des domiciles par commune à l'échelle du département de la Haute-Savoie

Légende



Au total, sur les 2 287 personnes enquêtées, 1 493 habitent sur les 5 EPCI* de la Vallée de l'Arve, soit 65,3%. Leurs domiciles se situent principalement dans les pôles urbains locaux notamment à **Sallanches (219 salariés)**, Cluses (169 salariés), Bonneville (148 salariés), et Passy (109 salariés).

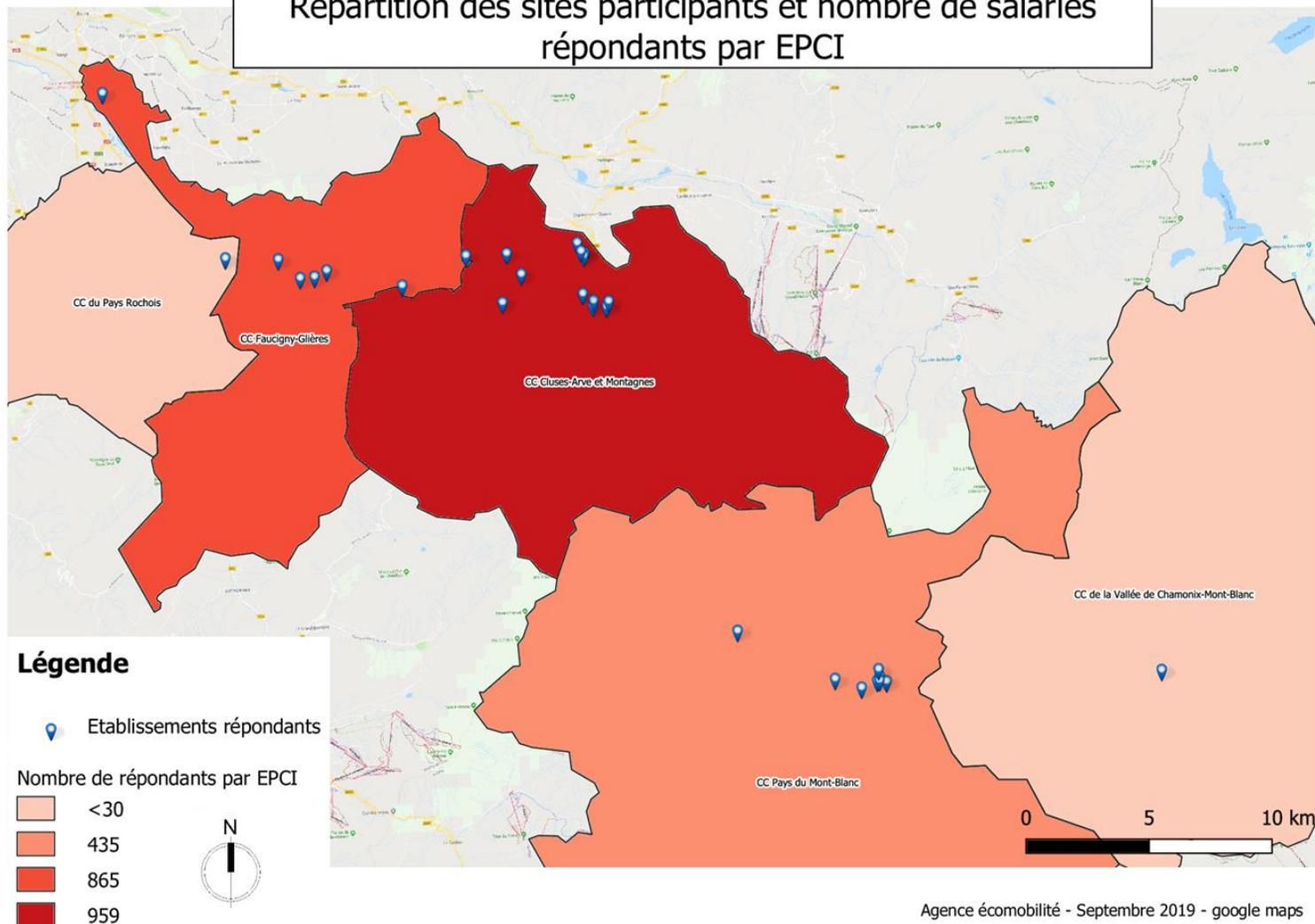
En dehors de la vallée, les employés sont majoritairement originaires d'**Anancy (125 salariés)**, de Mieussy (42 salariés), d'Annemasse (42 salariés) et de Viuz-en-Sallaz (30 salariés).

Notons que le temps minimum pour réaliser un trajet d'Annecy à la Vallée de l'Arve, est de 35 minutes environ pour 34 km (trajet Annecy – La Roche-sur-Foron, en voiture ou en train) et qu'un trajet d'un bout à l'autre de la Vallée de l'Arve nécessite 43 minutes environ en voiture et 1 heure 25 minutes environ en train, pour 61,7 km, ce qui peut facilement générer des déplacements domicile-travail conséquents, tant en termes de temps que de distances à parcourir.

*Communautés de Communes du Pays Rochois, de Faucigny Glières, de Cluses Arve et Montagnes, du Pays du Mont Blanc, de la Vallée de Chamonix Mont Blanc



Répartition des sites participants et nombre de salariés répondants par EPCI



La communauté de communes de Cluses Arve et Montagnes comptabilise le plus d'employés et de sites participants à l'enquête. Cela est notamment lié au fait que la majorité (34%) des sites faisant partie du dispositif Mobil'Arve sont implantés sur le territoire de la 2CCAM.

La deuxième communauté de communes présentant le plus d'employés sur son territoire est la communauté de communes de Faucigny Glières, notamment on raison de la présence du Centre Hospitalier Alpes Léman qui a comptabilisé 514 réponses.

Suit la communauté de communes du Pays du Mont Blanc au sein de laquelle a été entre autre développé le Plan de Déplacement Inter-Etablissements du PAE du Mont Blanc, rassemblant à lui seul 6 sites participants.

Concernant la communauté de communes du Pays Rochois, on ne comptabilise qu'un seul site engagé dans le dispositif Mobil'Arve : le Syndicat Mixte d'Aménagement de l'Arve et de ses Affluents, comptabilisant un petit effectif de 35 employés. N'ayant pas réussi à établir un lien avec un interlocuteur sur le territoire de la Communauté de communes de la Vallée de Chamonix Mont-Blanc, un site seulement a participé à l'enquête. Il s'agit du site de Chamonix des Hôpitaux du Pays du Mont Blanc, qui a comptabilisé un faible taux de participation.





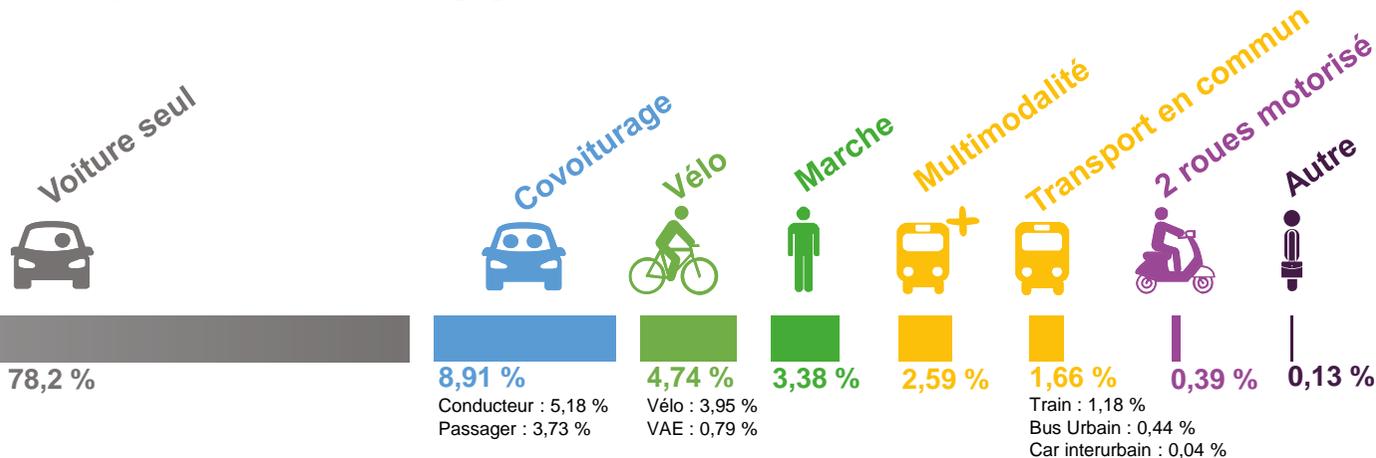
Les déplacements domicile – travail : caractéristiques générales



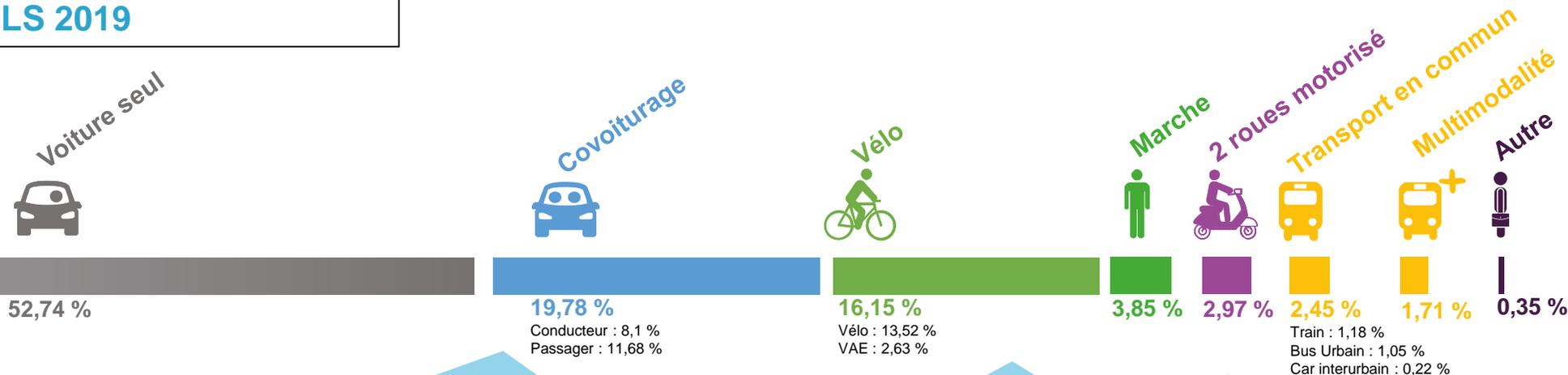
Lors de la réalisation des Plans de Mobilité sur la période 2014-2016, une première enquête a été diffusée, afin de mettre en place les actions les plus pertinentes possibles pour chaque établissement.

Les enquêtes étant basées sur des questions communes, les résultats de l'enquête ont été comparés aux résultats recueillis durant la période 2014-2016 (intitulée 2014 dans ce rapport). **Cette comparaison illustre l'évolution des mobilités des salariés depuis qu'un plan de mobilité a été mis en place, ou du moins engagé, sur leur lieu de travail.**

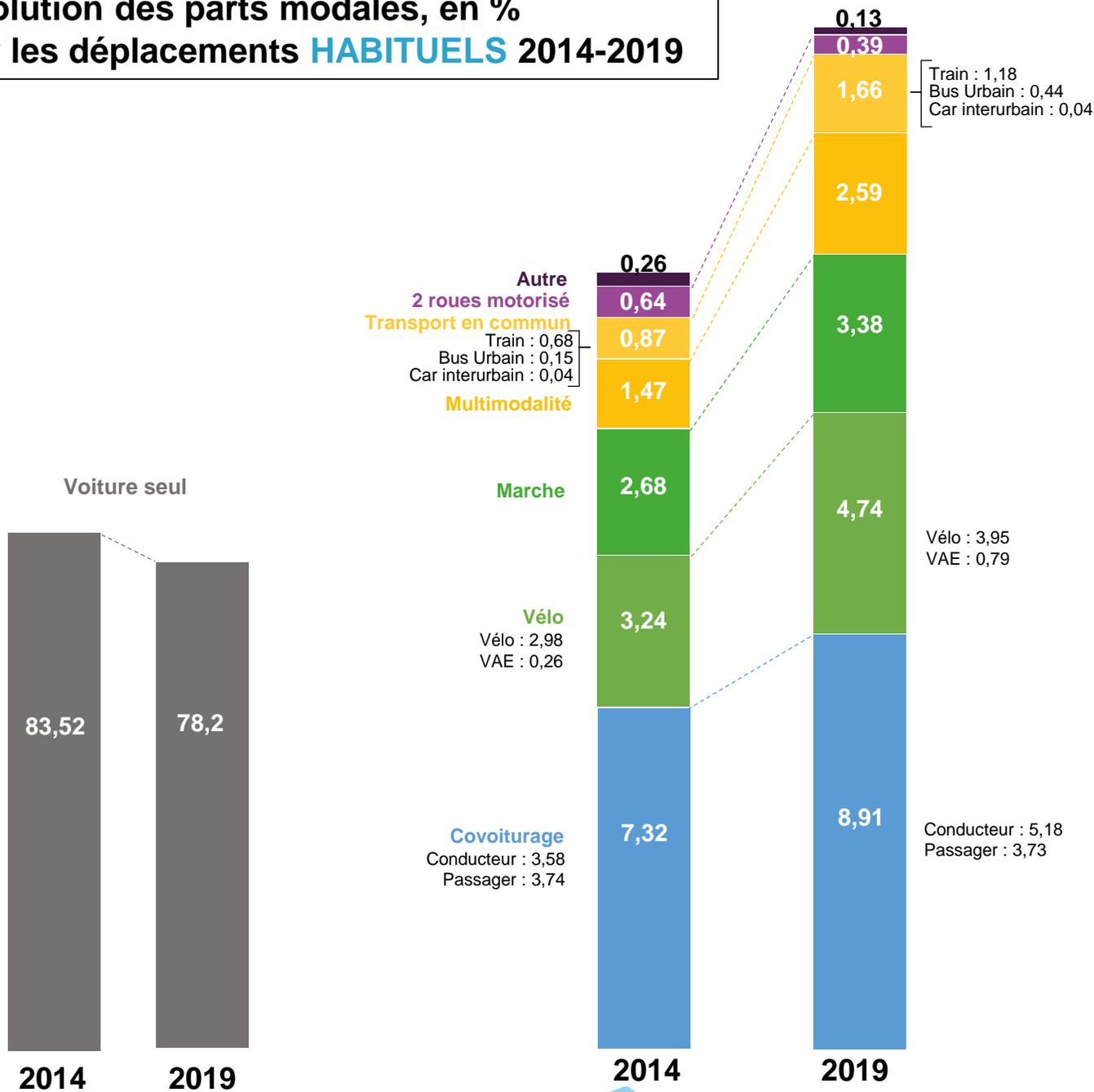
Part modales des déplacements HABITUELS 2019



Part modales des déplacements PONCTUELS 2019



Evolution des parts modales, en % sur les déplacements HABITUELS 2014-2019

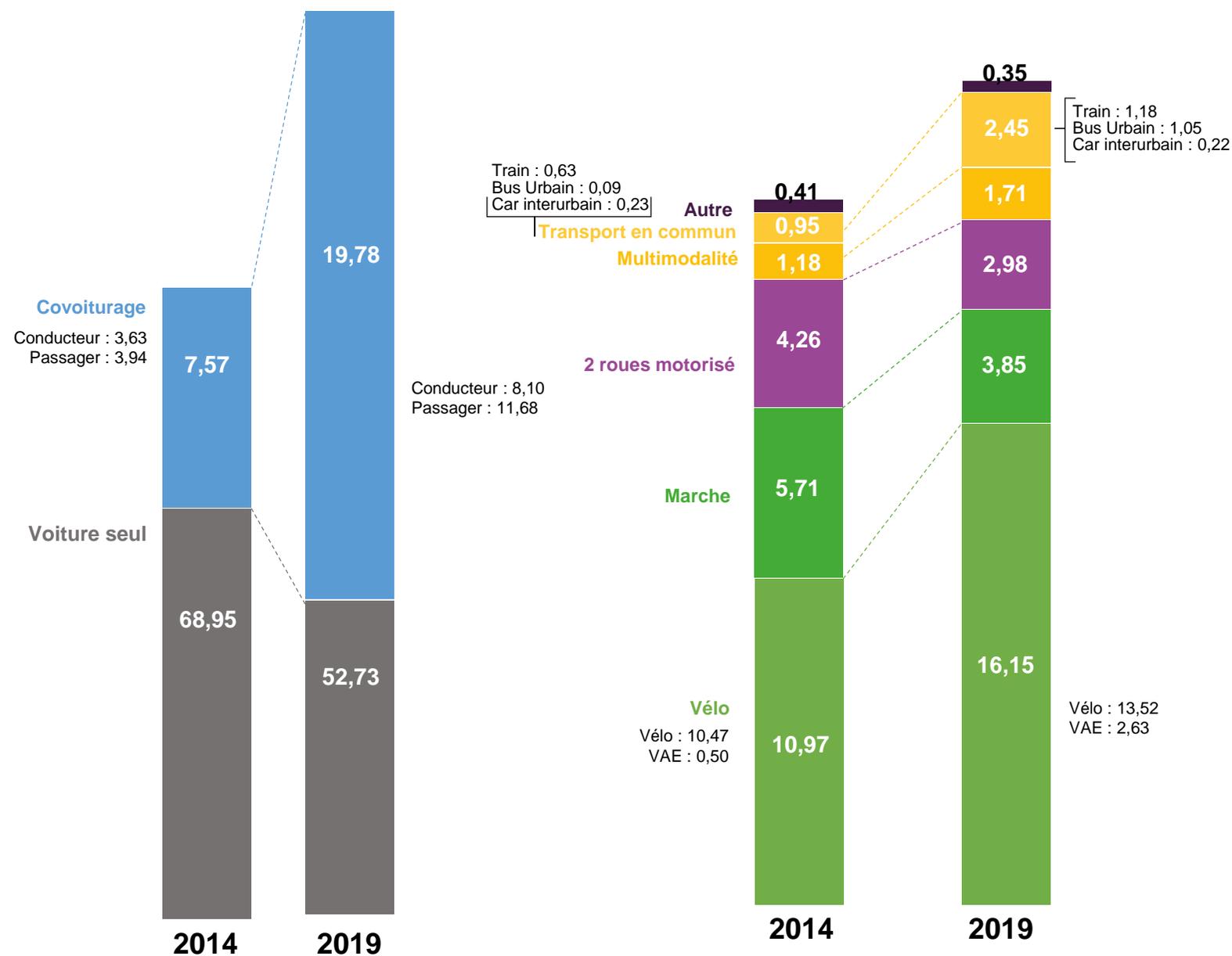


Entre 2014 et 2019, sur les déplacements habituels, **la part modale de la voiture seul(e) a baissé de 5,3 points** pour l'ensemble des salariés interrogés. Ces points ont principalement été redistribués aux parts modales du **covoiturage (+1,6 point**, avec une augmentation du covoiturage conducteur) et du **vélo (+0,9 point)**. Par ailleurs, les parts modales de la **multimodalité (+1,1 point)**, du **train (+0,5 point)** et du VAE ont elles aussi légèrement augmenté.

Ces chiffres sur la multimodalité, appuient bien les recherches de Vincent Kaufmann, qui démontre que la multimodalité est devenue un point central des modes de vie des actifs motorisés urbains (donnée à nuancer pour le territoire des 5 EPCI de la Vallée de l'Arve qui présentent des caractéristiques qui lui sont propres).

Concernant les résultats du **VAE (+0,5 point)**, cela peut notamment s'expliquer par le fait que cette pratique s'est beaucoup développée ces dernières années, notamment grâce aux incitations (aides à l'achat, essais, ...) engagées par établissement.

Evolution des parts modales, en % sur les déplacements PONCTUELS 2014-2019

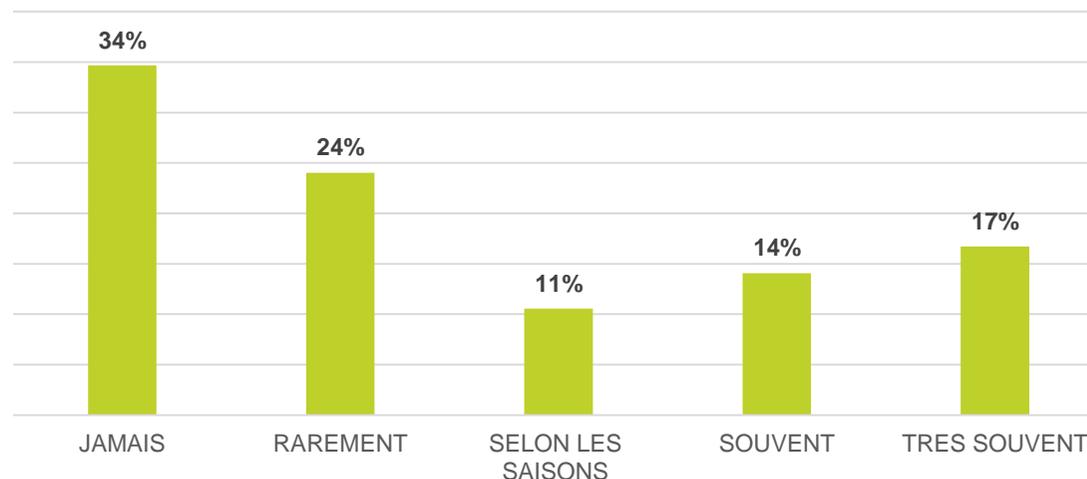


Dans le meilleur des cas, c'est-à-dire, lorsque les employés changent de façon ponctuelle de mode de déplacement, **il est intéressant de constater que la part modale de la voiture seul(e) tombe de 78% à 52,7% en 2019**. Ce qui veut dire que près de 26 points ont été redistribués vers d'autres moyens de déplacement : le **vélo (+9,5 points)**, le **covoiturage (+10,8 points)**, les deux roues motorisées (+3 points), le VAE (+1,6 points) et le car interurbain (+1,1 point).

En comparant les parts modales ponctuelles de 2019 à celles de 2014, il apparaît que l'utilisation de **la voiture individuelle a baissé de 16,2 points**, passant de 68,9 % en 2014 à 52,7% en 2019. Ainsi, de 2014 à 2019, ce sont surtout le **covoiturage (plus 12,2 points)**, le **vélo (+3 points)** et le **VAE (plus 2,1 points)** qui se sont développés pour les déplacements ponctuels, devant la multimodalité (plus 0,5 point) et la marche à pied (moins 1,8 point).

Fréquence de report modal 2019 générale

La majorité des employés, soit **66% des interrogés, changent ponctuellement de moyen de déplacement**, et plus d'un tiers n'en change jamais. De façon générale, ceux qui changent ne sont pas principalement influencés par les saisons (seulement 11% d'entre eux), mais en changeant plusieurs fois par an (24%), plusieurs fois par semaine (17%) et plusieurs fois par mois (14%)



Temps de parcours des déplacements domicile-travail 2019



Temps de parcours

moyen : **25 min**



Temps de parcours

médian : **24,5 min**

En 2019, le temps de **parcours moyen s'élève à 25 minutes sur l'ensemble des employés interrogés des 5 communautés de communes de la vallée de l'Arve**. Le temps de parcours médian révèle que la moitié des employés interrogés met plus de 24,5 minutes pour leur déplacements domicile-travail et que l'autre moitié met moins de 24,5 minutes pour se déplacer. **Cela montre une distribution homogène des temps de parcours autour des plus ou moins 25 minutes.**

L'évolution à la hausse des temps de parcours s'explique en partie par le recours aux modes alternatifs plus lents que la voiture particulière seul(e).

L'évolution des temps de parcours est corrélée avec la diminution de la part modale de la voiture seul(e) : **plus elle diminue, plus les temps de parcours augmentent.**

Cela témoigne de choix individuels de transfert modal et non pas de choix effectués suite à des politiques collectives pour la voiture particulière (qui garde une grande compétitivité face aux modes alternatifs).



2014

18,8 min

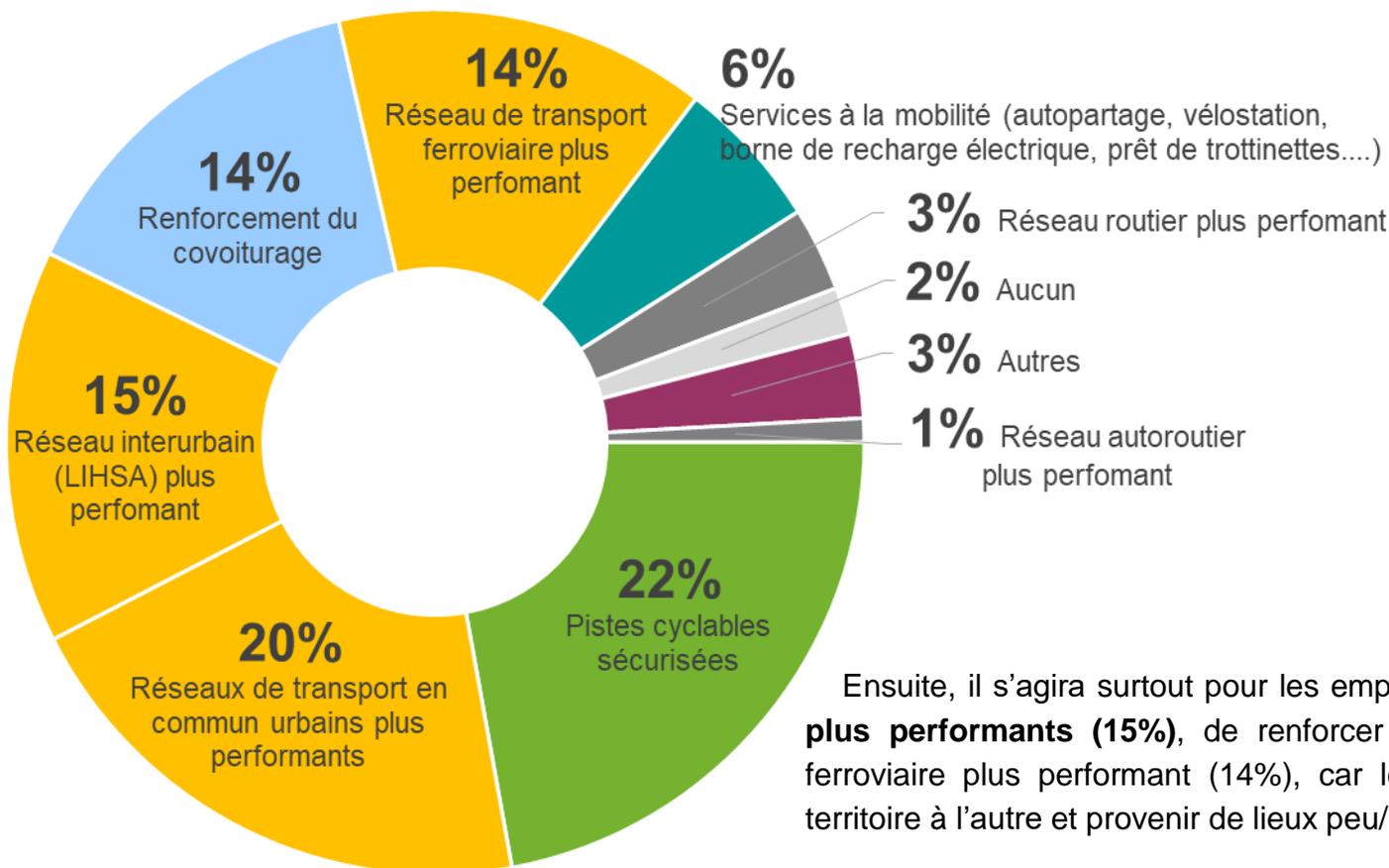


2019

25 min

Attentes des salariés

Enfin, l'enquête mobilité réalisée permet de dessiner les attentes actuelles des salariés. Ces résultats permettront notamment de **redéfinir les objectifs à atteindre pour favoriser la mobilité alternative à la voiture individuelle, en développant de nouvelles actions en adéquation.**



Les principales attentes des employés interrogés sont très diverses. Elles concernent dans un premier temps le **développement de pistes cyclables sécurisées (22%)**, ce qui coïncide entre autres avec l'attente de la piste cyclable entre Cluses et Magland.

Dans un second temps, il apparaît que **20% des employés souhaitent disposer de transports en commun urbains plus performants**, expliqué par le fait que chaque communauté de communes ne possède pas de réseau de bus propre (ex : CCPMB).

Ensuite, il s'agira surtout pour les employés de disposer de **réseaux interurbains (LIHSA) plus performants (15%)**, de renforcer le covoiturage (14%) et de disposer d'un réseau ferroviaire plus performant (14%), car les employés semblent beaucoup se déplacer d'un territoire à l'autre et provenir de lieux peu/ mal desservis.

A contrario, **les attentes concernant l'amélioration des réseaux routiers et autoroutiers s'avèrent plutôt faibles**, ce qui atteste de la bonne qualité des réseaux mais aussi la nécessité exprimée par les salariés, de développer d'autres aménagements pour déployer d'autres pratiques de déplacement.



Evolution des parts modales, en % sur les déplacements HABITUELS 2014-2019 - CCPMB

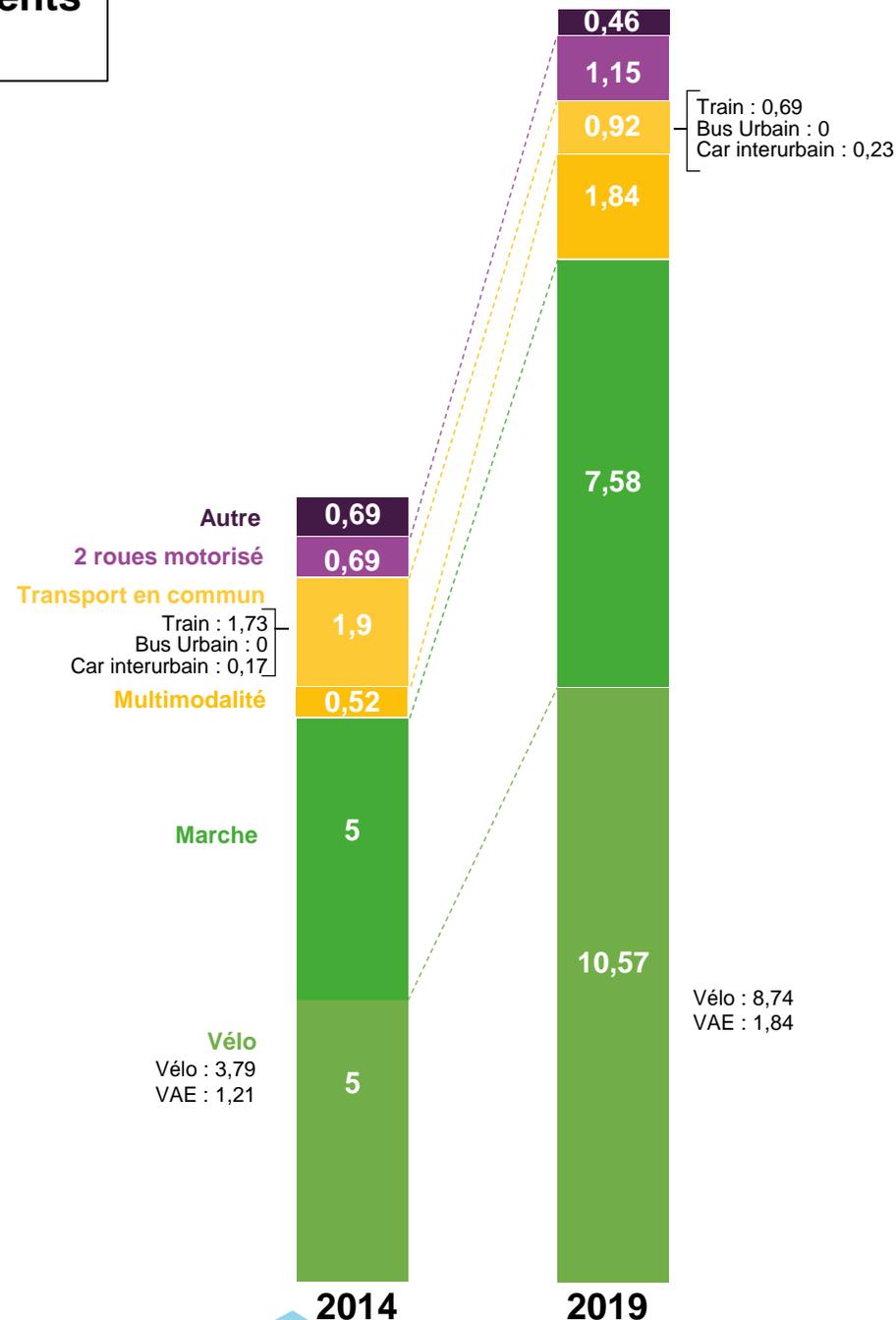
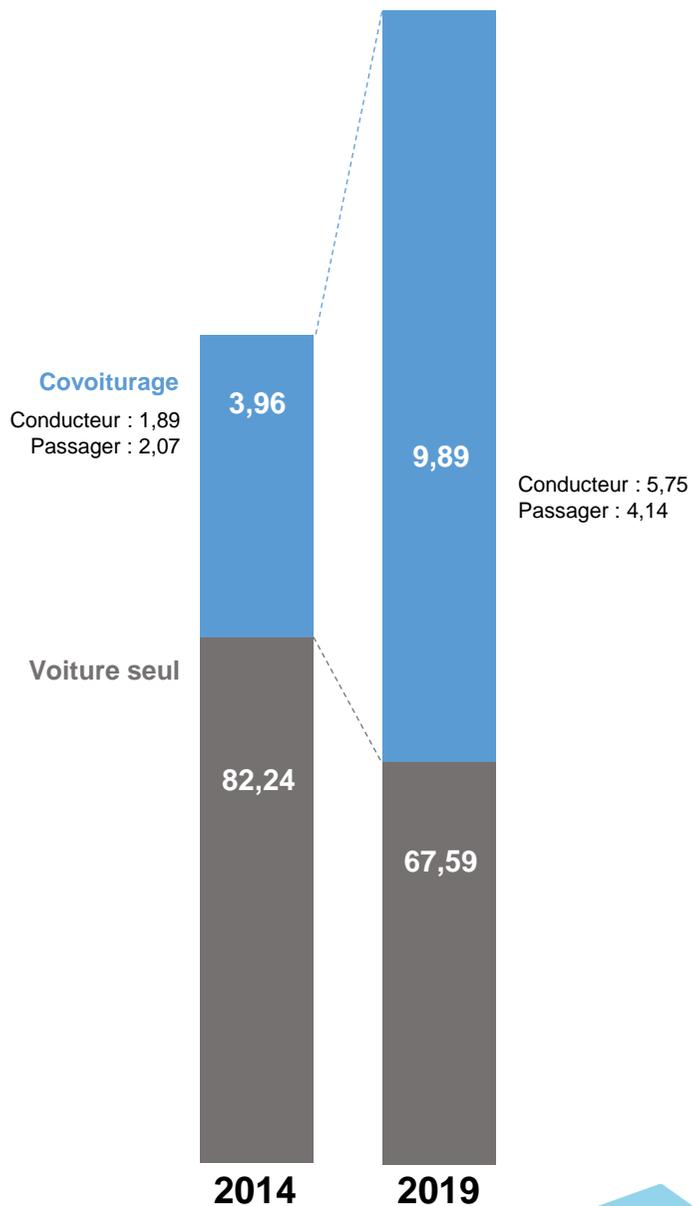
Les déplacements habituels, sur la Communauté de Communes du Pays du Mont Blanc, présentent une tendance similaire, mais avec **une réduction encore plus importante de la part modale de la voiture seul(e) entre 2014 et 2019, passant de 82,2% à 67,6%, soit une baisse de près de 15 points** (contre 5,3 en moyenne). Cette baisse de l'utilisation de la voiture individuelle s'accompagne d'une hausse de la part modale du vélo classique (+4,9 points), du covoiturage (+5,9 points), de la marche à pieds (+2,6 points), qui restent les modes de déplacements les plus importants après la voiture seul(e).

La faible part modale du transport en commun, surtout du bus urbain et du car interurbain, s'explique notamment par le fait que **le territoire de la CCPMB ne bénéficie pas de réseau de bus urbain et que les cars urbains ne s'arrêtent pas à proximité** des établissements enquêtés.

Par ailleurs, le taux de salariés utilisant le train pour leurs déplacements domicile-travail s'avère plutôt faible. **La gare étant située à plus de 12 minutes à pieds des sites.** Ce qui peut constituer un frein, surtout si le trajet en train est long, ou si le déplacement pour se rendre à la gare de départ est conséquent.

A noter, que la part modale du vélo est particulièrement haute sur le territoire de la CCPMB, cela s'explique notamment par la présence de **l'établissement Mountain Store** sur le territoire, dont les **salariés sont pour la plupart déjà très enclins aux pratiques outdoor.**

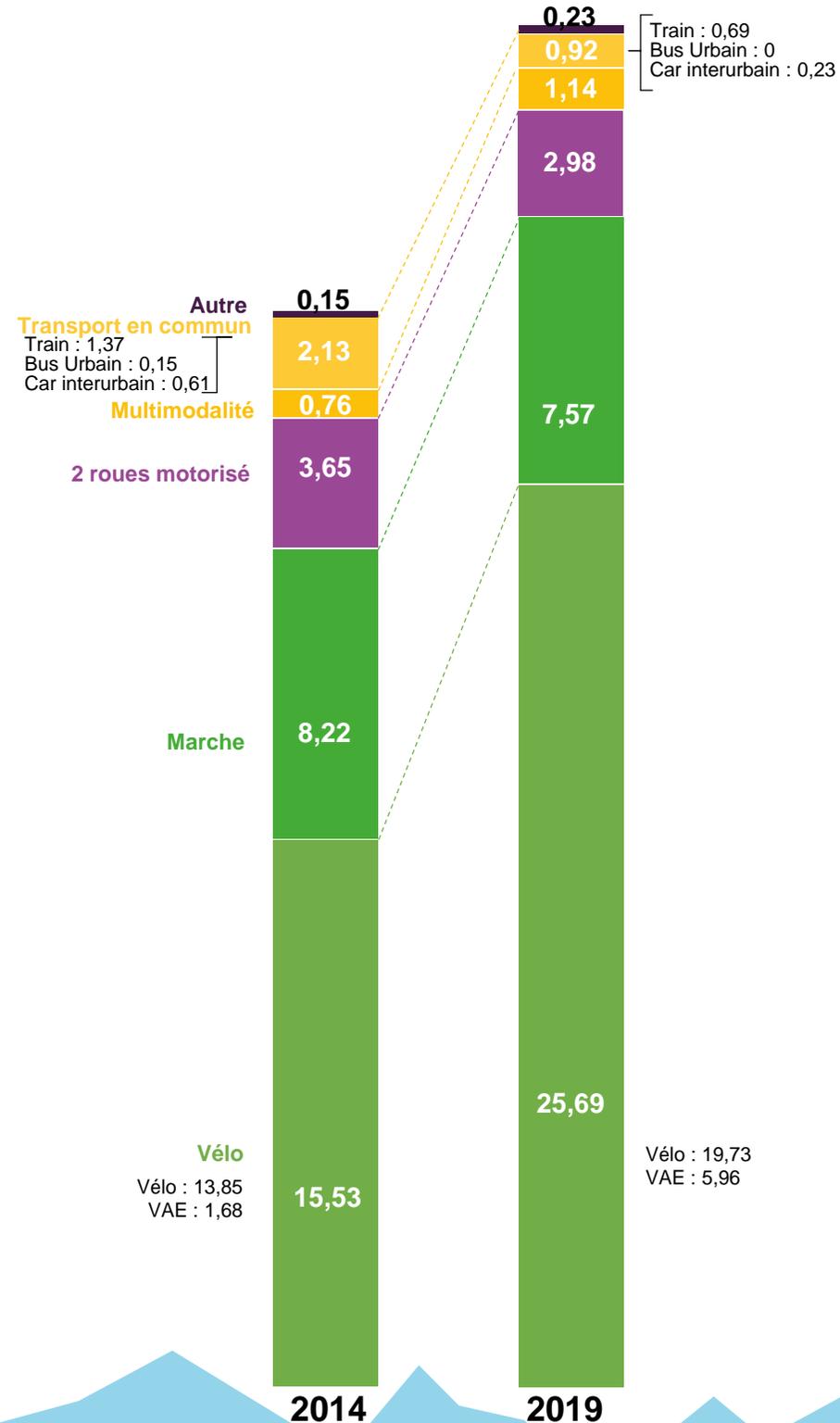
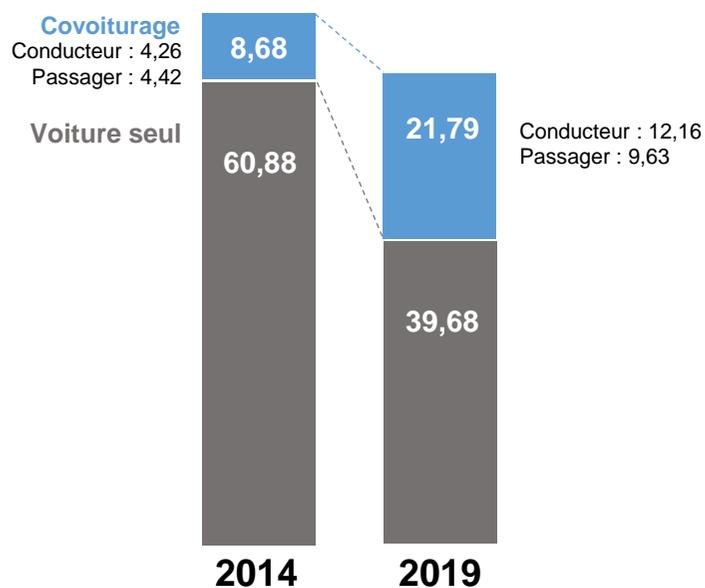
Evolution des parts modales, en % sur les déplacements HABITUELS 2014-2019- CCPMB



Evolution des parts modales, en % sur les déplacements **PONCTUELS** 2014-2019 - CCPMB

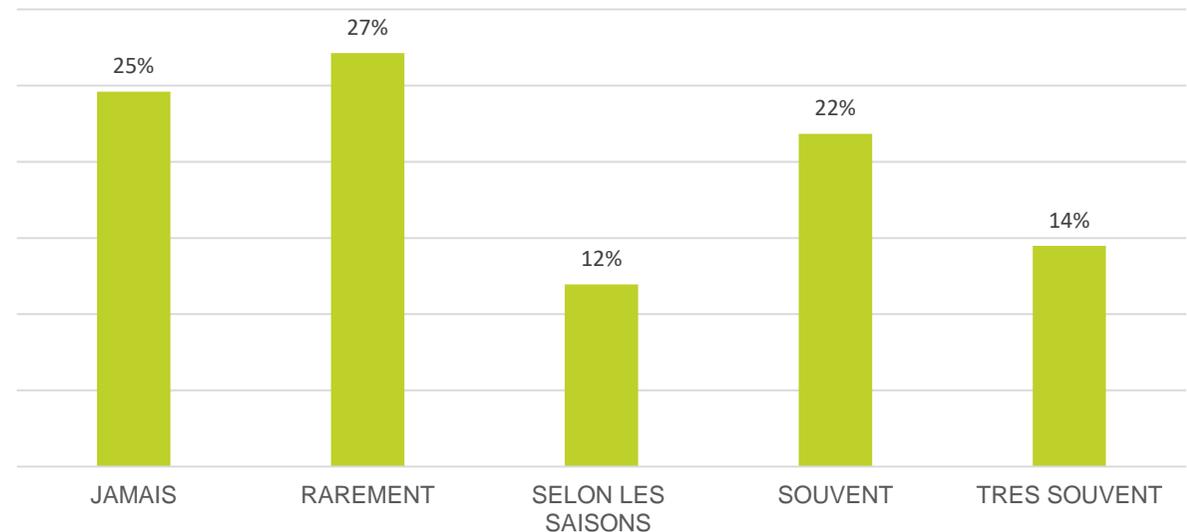
Concernant les déplacements ponctuels, la CCPMB voit sa **part modale de la voiture seul(e) baisser de plus de 20 points de 2014 à 2019**. Dans ce cas précis **moins de 40% des salariés utilisent leur voiture de façon individuelle**. Ces points sont majoritairement répartis vers le **covoiturage, dont le taux a été multiplié par 2,5**, le **vélo classique (+5,9 points)**, et le **VAE (+4,3 points)**. A contrario, la part modale de la marche à pied, des deux-roues motorisés, du bus urbain et interurbain, connaît une légère baisse, entre -0,1 et -0,7 point.

Sur l'ensemble des déplacements, habituels comme ponctuels, sur le territoire de la CCPMB, **le vélo est fortement utilisé et son taux d'utilisation va jusqu'à doubler lors des déplacements ponctuels**.



Fréquence de report modal 2019 - CCPMB

La majorité des employés travaillant sur le territoire de la CCPMB, soit **27%**, **changent rarement de mode de déplacement** et près de 25% n'en changent jamais. Ceux qui changent davantage, le font majoritairement **plusieurs fois par mois (22%)**, puis très souvent (14%) et enfin 12% changent selon les saisons.



Temps de parcours des déplacements domicile-travail 2019 - CCPMB



Temps de parcours

moyen : **24,7 min**

De 2014 à 2019, les temps de parcours par territoire ont nettement augmenté. Les employés travaillant sur le territoire de la CCPMB ont vu leur temps de parcours augmenté de 8 minutes et 36 secondes en moyenne par trajet.



2014

16,1 min

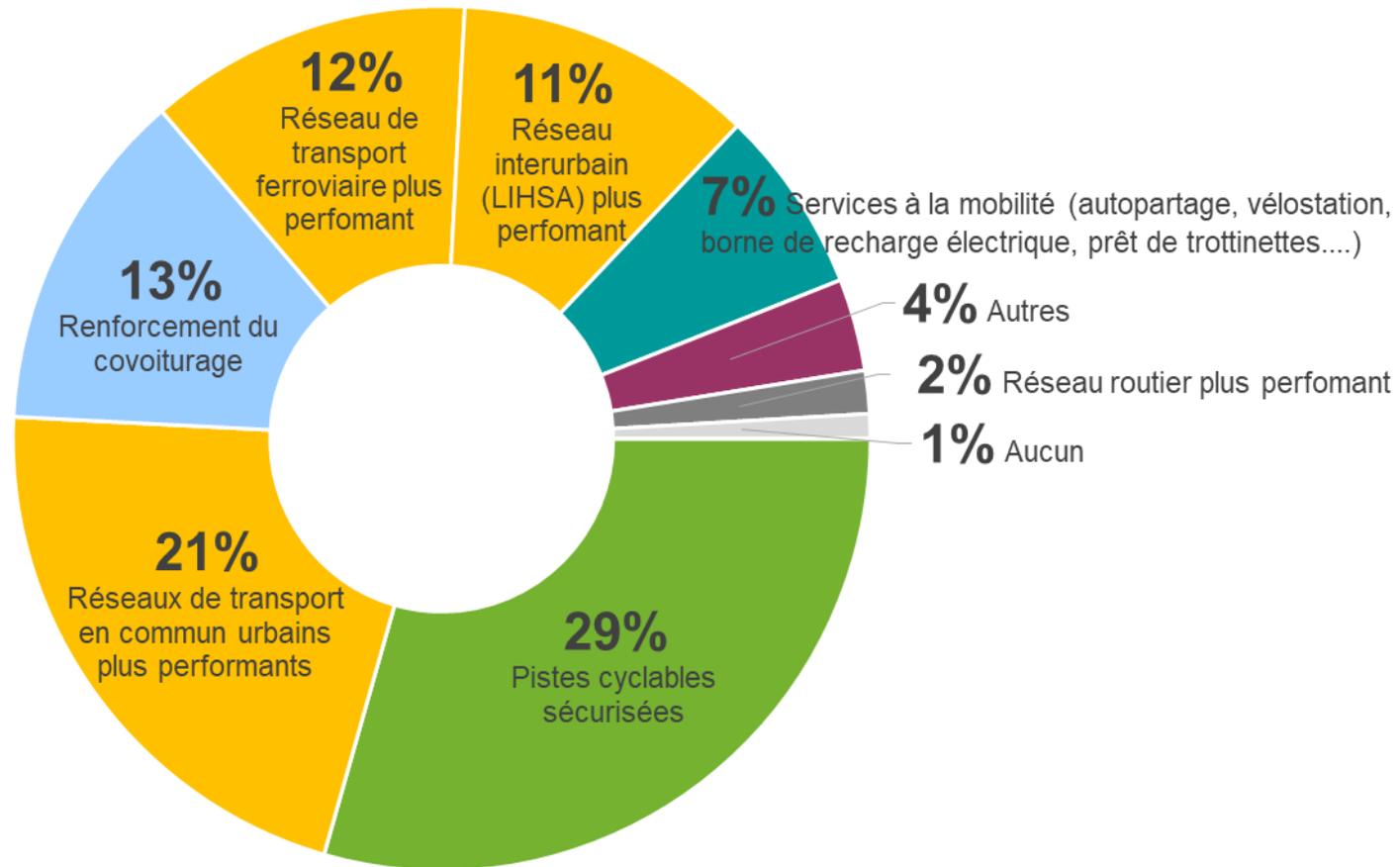


2019

24,7 min

Attentes des employés travaillant sur le territoire de la CCPMB

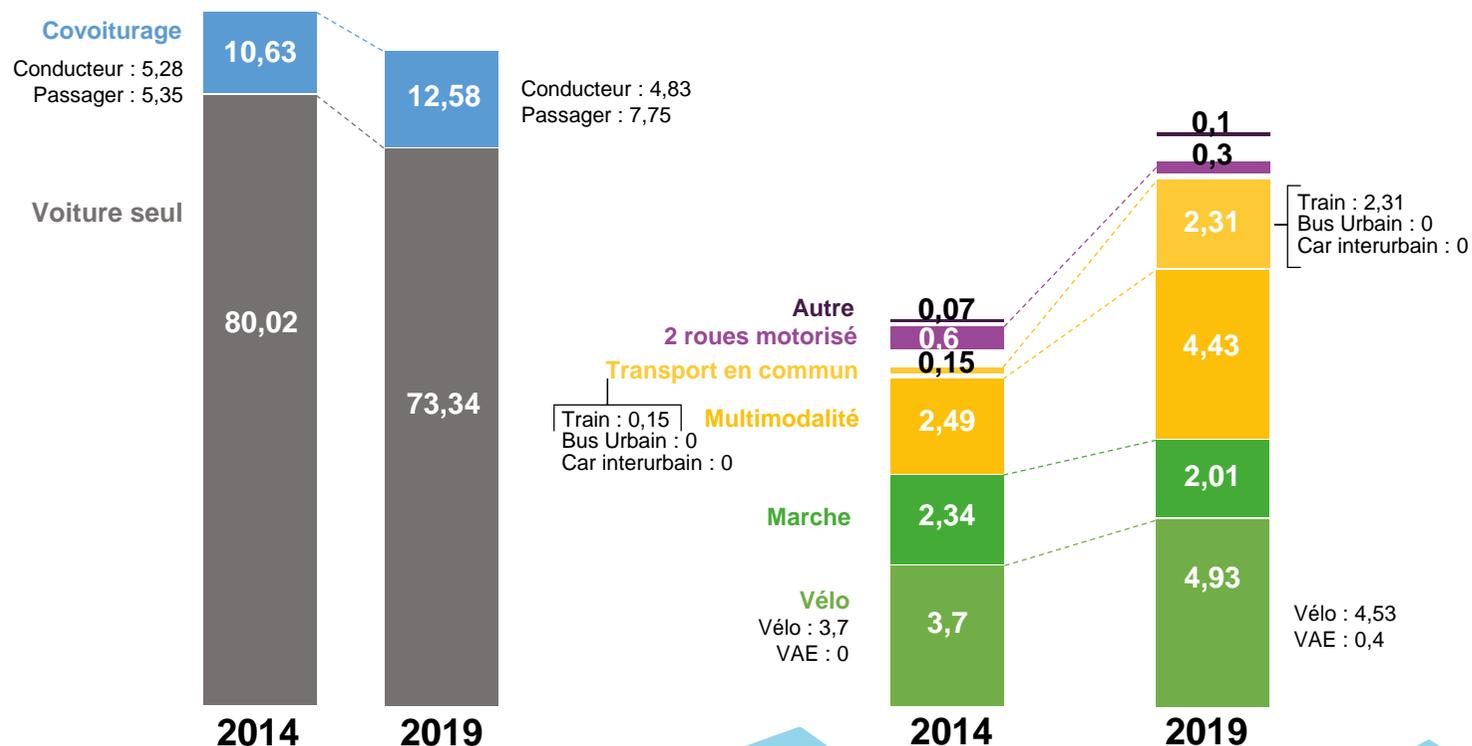
Les employés travaillant sur le territoire de la CCPMB attendent avant tout le **développement de pistes cyclables sécurisées (29%)** et **de réseaux de transport en commun urbains plus performants (21%)**. Cette dernière attente s'expliquant surtout par les faits que le territoire **ne dispose ni d'un réseau de bus urbain, ni d'un fort linéaire d'aménagements dédiés aux cycles.**





Communauté de Communes Cluses Arve et Montagnes

Evolution des parts modales, en % sur les déplacements HABITUELS 2014-2019 - 2CCAM

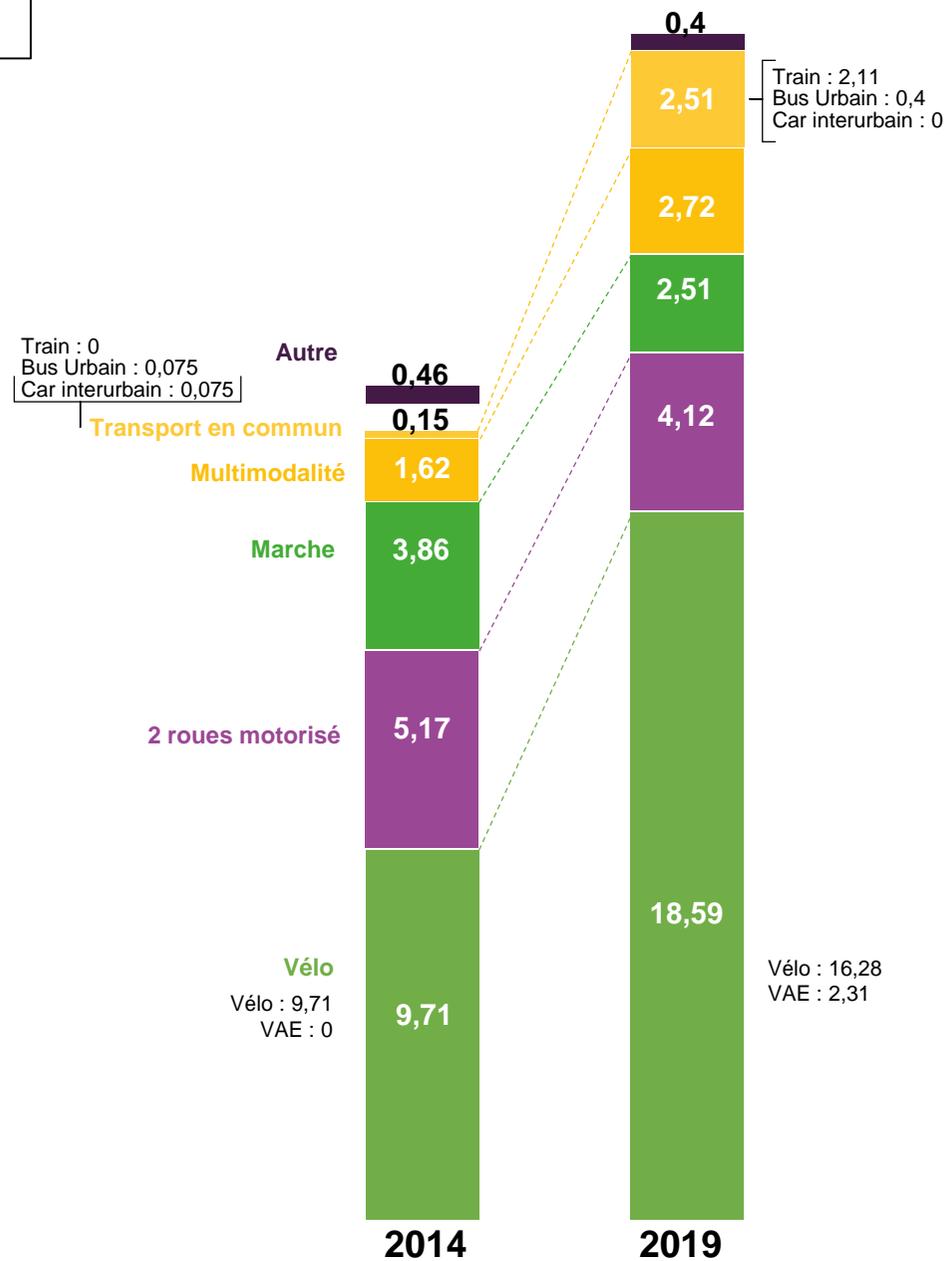
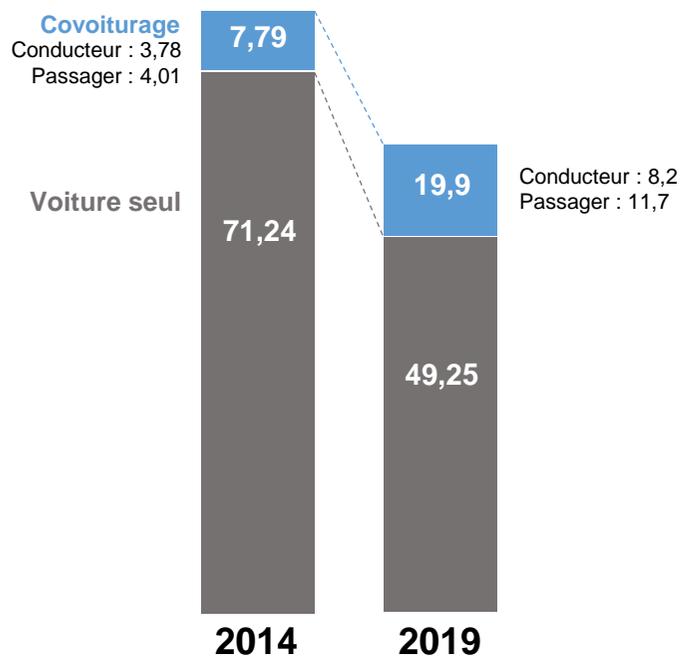


Sur le territoire de la Communauté de Communes de Cluses Arve et Montagnes, de 2014 à 2019, **la part modale de la voiture seul(e) perdu 6,7 points**. Ces points ont notamment été redistribués **au train (+2,2 points)**, au **covoiturage (+2 points)**, à la **multimodalité (+1,9 point)** et au **vélo (+1,2 point)**.

Malgré la mise en place du réseau Arvi, la part modale stricte du bus urbain n'a pas évoluée. Néanmoins, au vu de l'augmentation de la multimodalité et du train, il serait envisageable que les déplacements multimodaux soient en partie réalisés en train ou en bus.

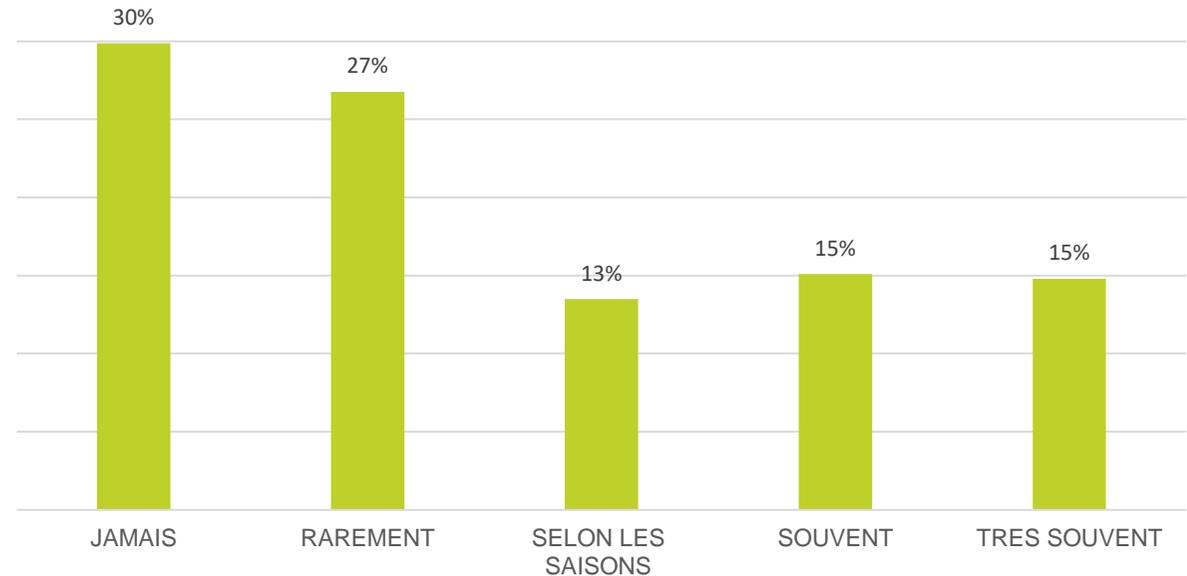
Evolution des parts modales, en % sur les déplacements PONCTUELS 2014-2019 - 2CCAM

Lors des déplacements ponctuels sur le territoire de la 2CCAM, **l'autosolisme atteint moins de 50% en 2019**. Ce qui représente **une baisse de 22 points** par rapport à 2014. Au cours de cette même période, le **covoiturage a gagné plus de 12 points**, ce qui représente 2 salariés sur 10, et le vélo a gagné plus de 6 points. **Après la voiture individuelle, le vélo apparaît comme étant le moyen de déplacement le plus utilisé** pour les déplacements ponctuels avec un taux de 18,6%.



Fréquence de report modal 2019 - 2CCAM

Sur le territoire de la 2CCAM, 30% des employés ne changent jamais de mode de déplacement. Ceux qui changent, le font davantage **plusieurs fois par an (27%) plusieurs fois par semaine (15%) et par mois (15%)**, et enfin 13% changent selon les saisons.



Temps de parcours des déplacements domicile-travail 2019 - 2CCAM



Temps de parcours
moyen : **23,9 min**

De 2014 à 2019, les temps de parcours par territoire ont nettement augmenté. Les employés travaillant sur le territoire de la **2CCAM ont vu leur temps de parcours augmenté de 4 minutes et 42 secondes** en moyenne par trajet.



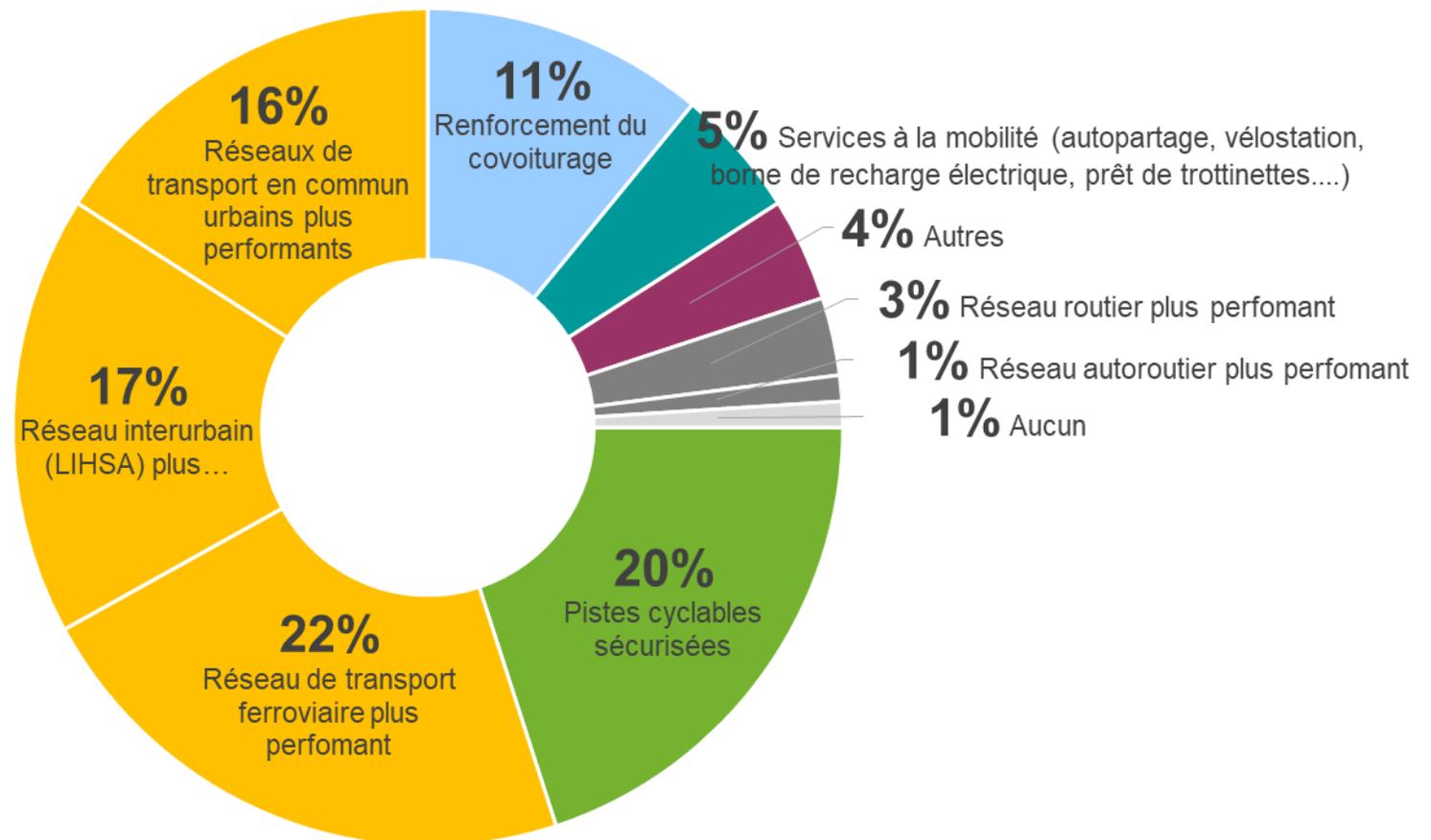
2014
19,2 min



2019
23,9 min

Attentes des employés travaillant sur le territoire de la 2CCAM

Les employés travaillant sur la 2CCAM, souhaitent avant tout disposer d'un **réseau ferroviaire plus performant (22%)**. Le lancement du **Léman Express**, qui passera dans la Vallée de l'Arve et notamment par Cluses et Magland, pourra en partie répondre à cette forte attente. Le développement de **pistes cyclables sécurisées** semble aussi être une attente importante, avec une demande de **20% des employés**. L'ouverture de la **piste cyclable structurante entre Cluses et Magland**, contribuera en partie à combler cette attente. Par ailleurs, les employés du territoire de la 2CCAM souhaitent aussi disposer **d'un réseau interurbain (LIHSA) (17%)** et de réseaux de transport en commun urbains (16%) plus performants.



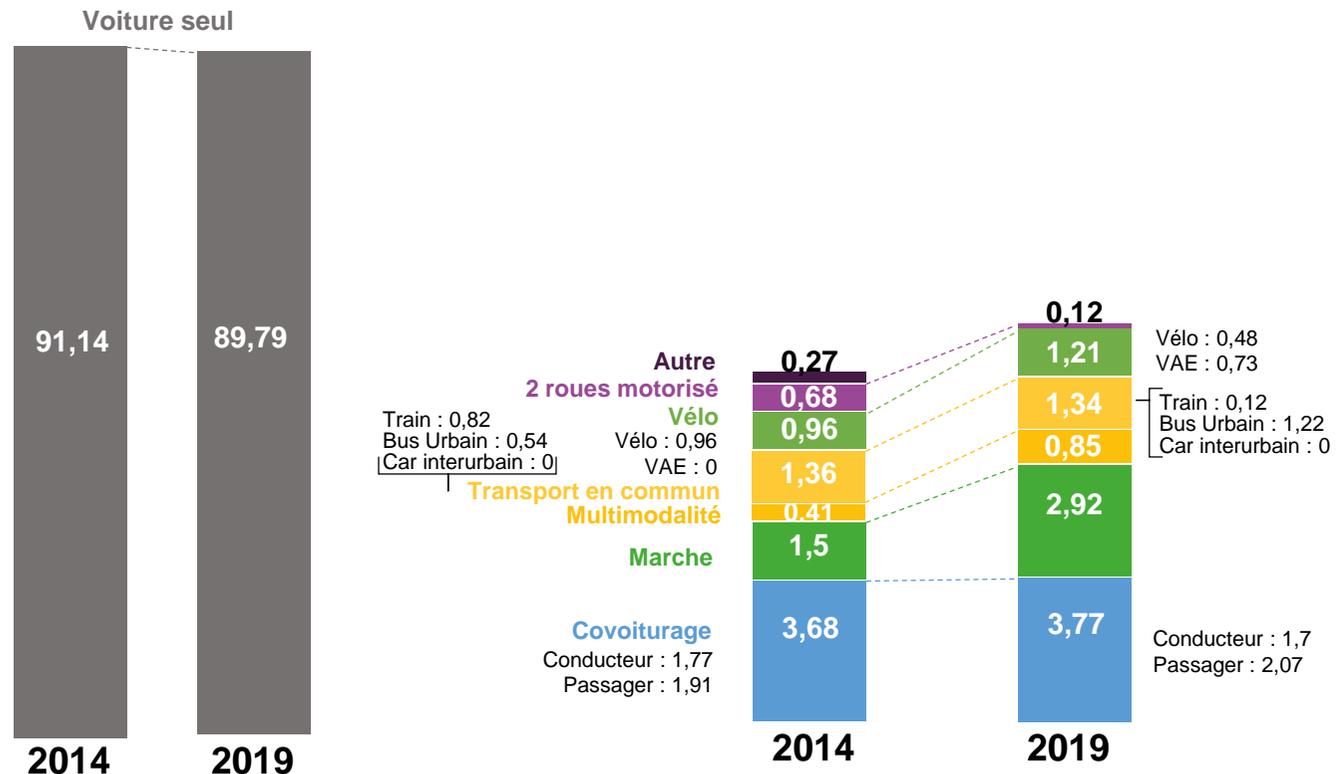


Communauté de Communes Faucigny Glières

Evolution des parts modales, en % sur les déplacements HABITUELS 2014-2019 - CCFG

Les déplacements habituels sur le territoire de la Communauté de Communes de Faucigny Glières, s'illustrent entre 2014 et 2019, par **de légères fluctuations et notamment par une légère baisse de la part modale de la voiture individuelle**. Cependant cette dernière reste encore très importante avec un taux s'élevant à 89,8%. Cela s'explique notamment par la **qualité et la compétitivité de l'accès routier et autoroutier du territoire** (deux sorties d'autoroute A40 dont l'une dessert directement les zones industrielles de Bonneville).

En contrepartie, la **marche à pied connaît la plus forte augmentation** et gagne 1,4 point par rapport à 2014. Le **bus urbain connaît aussi une légère hausse avec plus 0,7 point**. Cette progression peut s'expliquer par le **développement du réseau de bus Proxim'iTi** sur le territoire. Enfin, il apparaît que la part modale du vélo a légèrement baissé, tout comme le covoiturage en tant que conducteur.

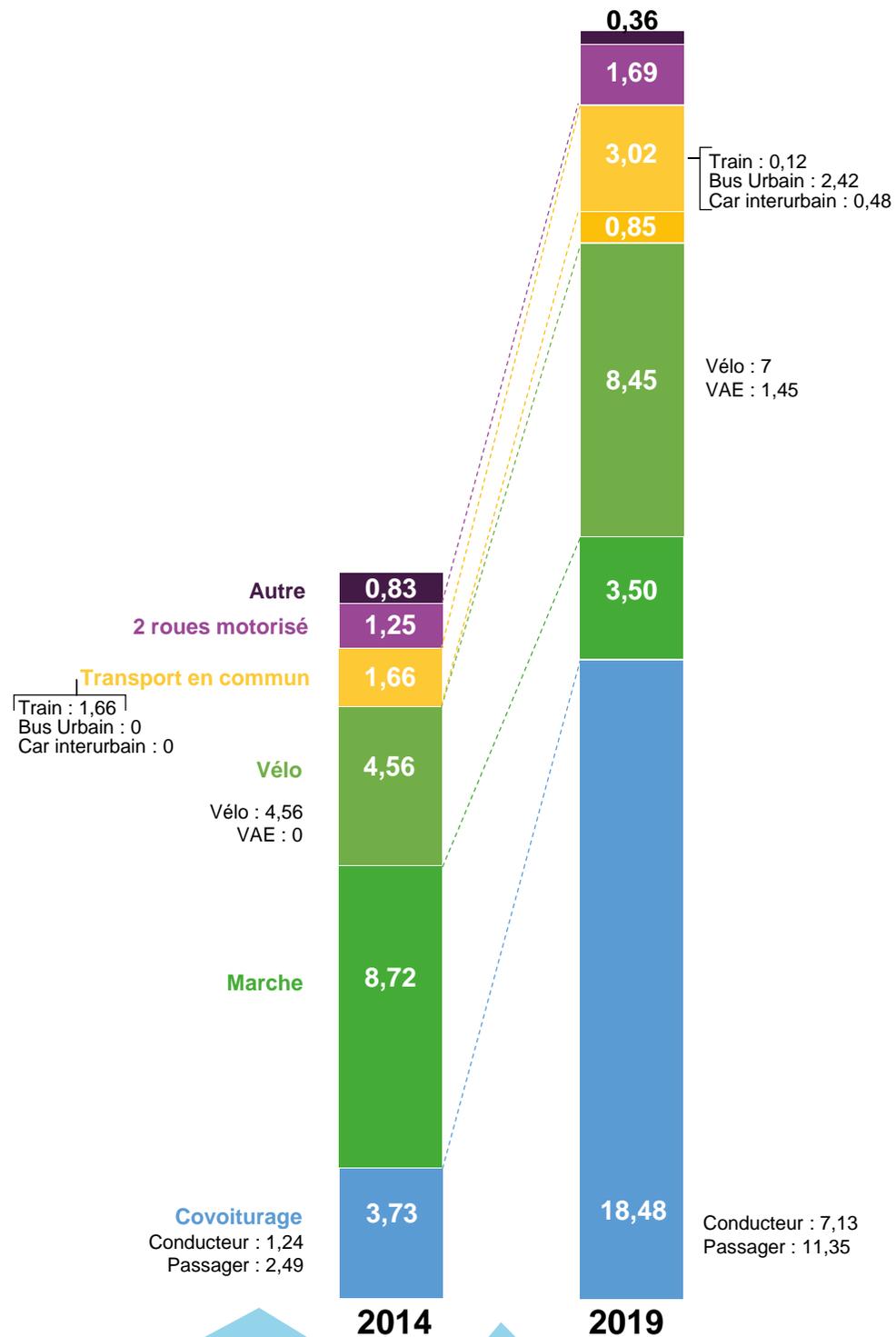
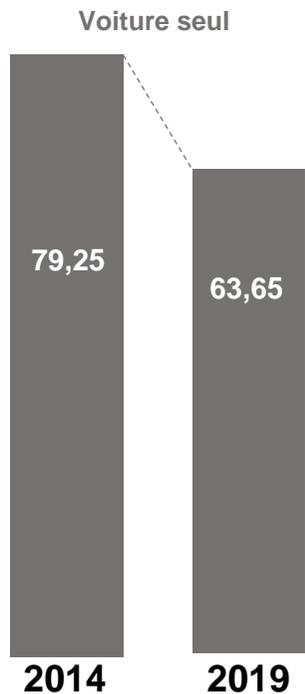


Evolution des parts modales, en % sur les déplacements **PONCTUELS** 2014-2019 - CCFG

Concernant les parts modales ponctuelles de la CCFG, **la voiture seul(e) perd près de 16 points** entre 2014 et 2019. D'autre part, c'est surtout le **covoiturage qui gagne des points avec une augmentation de près de 15 points** suivi du vélo (+3,9 points) et du bus urbain (+2,4 points).

Concernant **l'augmentation de la part modale du bus urbain**, cela peut encore une fois s'expliquer par le développement du réseau Proxim'iTi sur le territoire.

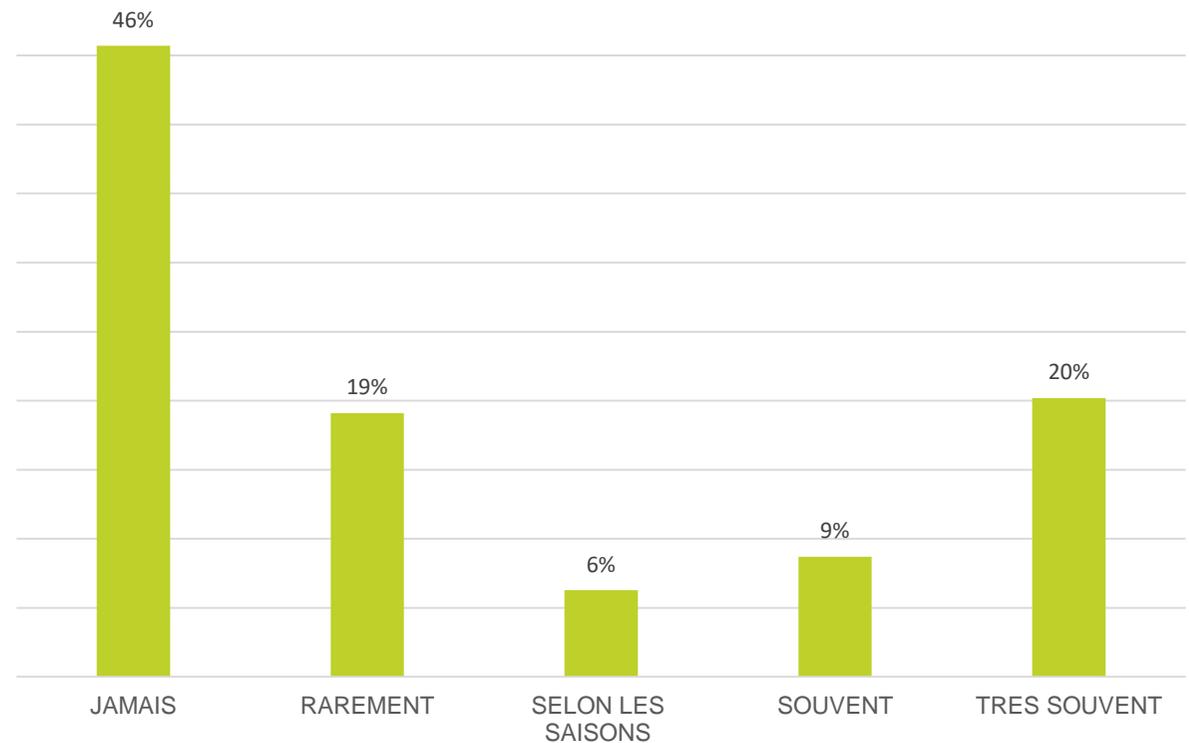
Contrairement aux parts modales habituelles, la part modale de la marche à pied a tendance à baisser pour les déplacements ponctuels.



Fréquence de report modal 2019 - CCFG

Sur le territoire de la CCFG, **46% des employés ne changent jamais** de mode de déplacement. Ceux qui en changent, le font davantage **plusieurs fois par semaine (20%)**, plusieurs fois par an (19%) et enfin plusieurs fois par mois (9%) et selon les saisons (6%). La fréquence de changement s'avère donc plutôt faible pour les employés travaillant sur le territoire de la CCFG.

Par ailleurs, les déplacements ponctuels étant peu fréquents, ils contribuent peu à diminuer la part modale de la voiture seul(e).



Temps de parcours des déplacements domicile-travail 2019 - CCFG



Temps de parcours
moyen : **22,5 min**

De 2014 à 2019, les temps de parcours par territoire ont nettement augmenté. Les employés travaillant sur le territoire de la **CCGF** ont vu leur temps de parcours augmenté de **6 minutes et 6 secondes** en moyenne par trajet.



2014
16,4 min

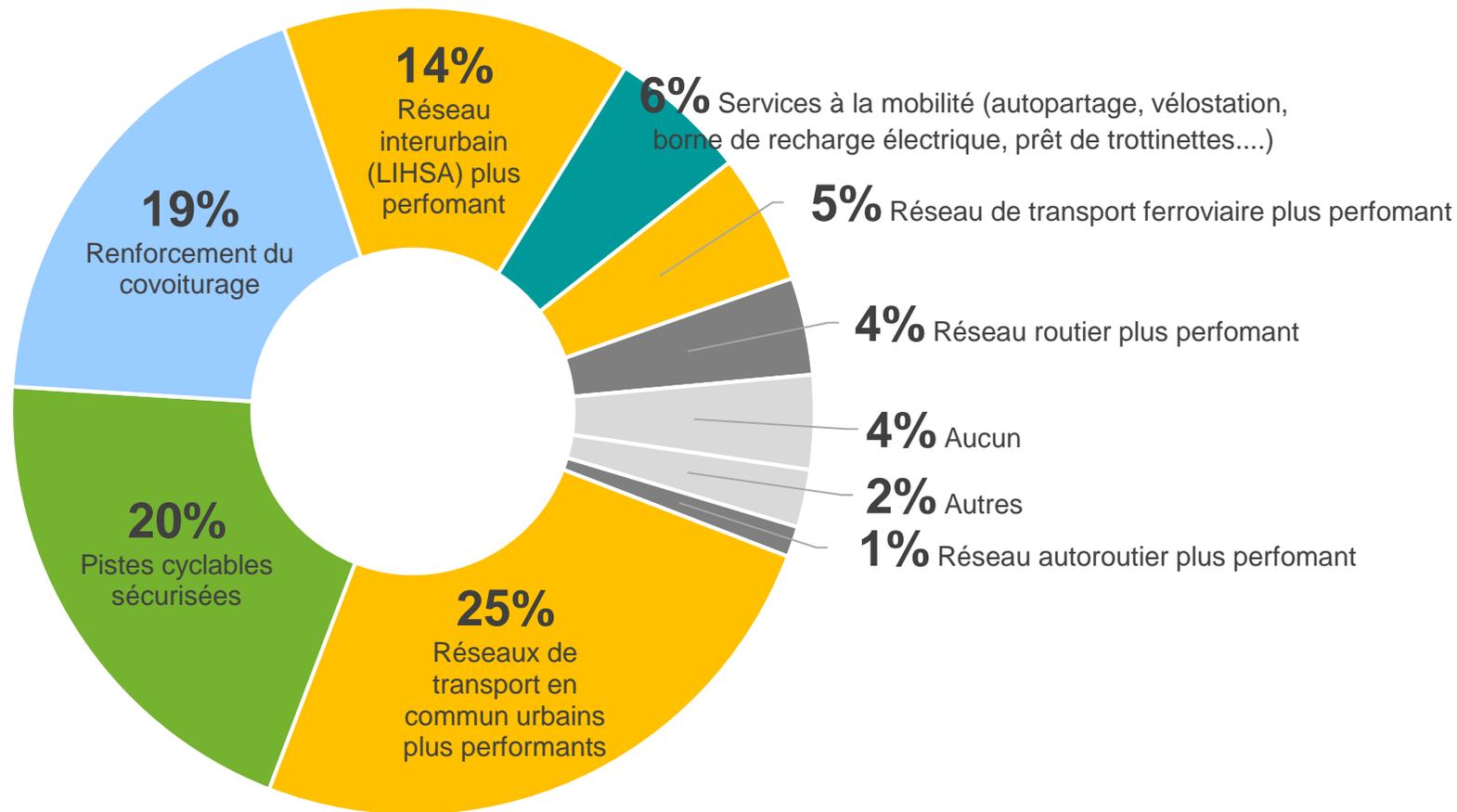


2019
22,5 min

Attentes des employés travaillant sur le territoire de la CCFG

Un quart des employés travaillant sur le territoire de la CCFG souhaitent disposer de réseaux de transport en commun urbains plus performants (25%). Il existe pourtant bien un réseau de bus sur le territoire mais il est encore en phase de développement et devrait prochainement proposer de nouvelles lignes. Suit une forte demande pour renforcer le **covoiturage (19%)**, le développement de **pistes cyclables sécurisées (20%)** et du réseau interurbain (LIHSA) (14%).

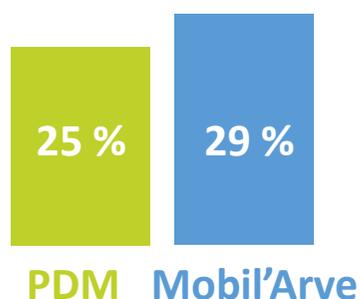
A noter que l'attente de pistes cyclables sécurisées s'avère comparativement plus faible que pour les autres territoires, notamment parce que **les principales connexions cyclables, vers les zones d'activités et zones industrielles vers l'Est, ont déjà été traitées.**





Notoriété des programmes

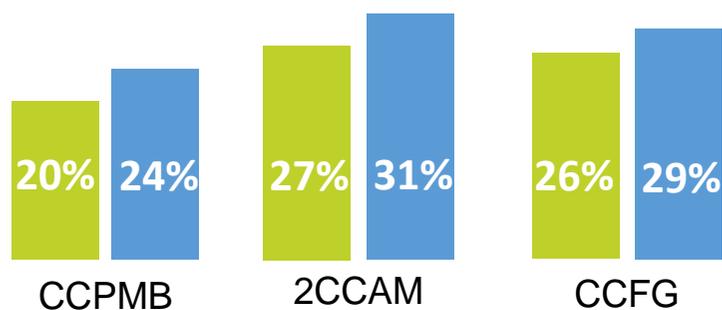
Notoriété du dispositif des PDM et Mobil'Arve



Un quart des salariés a connaissance du PDM mise en œuvre dans son établissement. A noter que certains établissements n'ont pas encore mis en place leur PDM et les actions qui en découlent, ce qui peut expliquer que sa notoriété soit plus faible.

Près d'un tiers des salariés connaissent Mobil'Arve, ce qui représente 4 points de plus que pour les PDM, ce qui veut tout de même dire que **7 salariés sur 10 n'en n'ont pas connaissance**. Il faut envisager un **renfort de la communication** autour du programme, ou bien que sa connaissance n'est pas indispensable pour sensibiliser les salariés.

Notoriété du dispositif des PDM et Mobil'Arve par EPCI



C'est sur le territoire de la 2CCAM que le dispositif Mobil'Arve et que les PDM des établissements semblent les plus connus. Elle est suivie de CCFG et de la CCPMB.

Notoriété et autosolisme par **ETABLISSEMENT**

Etablissement	Commune	Notoriété générale		% d'autosolisme (personnelle ou de service)
		PDM de l'ébts	Programme Mobil'Arve	
Somfy	Cluses	27%	25%	68%
Technocontact	Cluses	22%	19%	97%
SM3A	Saint-Pierre-en-Faucigny	21%	32%	75%
Quechua	Passy	20%	18%	67%
PDIE Mt Blanc	Passy	21%	27%	72%
MGB SA	Cluses	38%	72%	86%
LaThuille Hudry	Marnaz	44%	50%	75%
Martin Joseph	Bonneville	50%	57%	88%
HPMB	Sallanches	19%	27%	65%
CTDEC SNDEC	Cluses	50%	64%	76%
Clufix	Cluses	10%	10%	54%
CHAL	Contamine-sur-Arve	18%	18%	89%
CCFG et Bonneville	Bonneville	20%	29%	75%
Bontaz	Cluses	16%	38%	89%
ATMB	Bonneville	25%	40%	96%
Amphenol Socapex	Thyez	30%	45%	76%
2CCAM	Cluses	26%	35%	87%

Dans l'ensemble, la part modale de la voiture individuelle ne descend pas en dessous de 54%, taux affiché par l'entreprise **Clufix**, qui présente un taux de notoriété de Mobil'Arve et du PDM le plus bas (10%). Les autres taux les plus bas d'autosolisme, se situent autour des 65-70%, qui présentent des taux de notoriété légèrement plus bas que la moyenne.

Le taux d'autosolisme le plus haut est affiché par l'entreprise Technocontact avec 97%, qui présente un taux de connaissance du PDM à peine plus faible que la moyenne et un taux de notoriété du dispositif bien plus faible que la moyenne. **En conséquence il est possible de déduire que l'autosolisme et la notoriété de Mobil'Arve ou du PDM ne sont pas corrélés.**

Notoriété et autosolisme par **EPCI**

Ce graphique à droite, nous montre que la connaissance du dispositif Mobil'Arve ne suffit pas pour obtenir un impact direct sur l'évolution de la part modale de la voiture seul(e).

En effet, le territoire de la CCPMB, présente le taux d'autosolisme le plus bas, alors que la notoriété du dispositif y est la plus faible des trois communautés de communes. A contrario, la CCFG présente le taux d'autosolisme le plus élevé, alors que le taux de notoriété du dispositif y est plus important que pour la CCPMB. **Une partie importante du report modal s'effectue donc à travers les actions et la sensibilisation de « proximité » réalisées au sein des établissements.** L'implication des dirigeants et l'animation d'actions récurrentes au sein de l'entreprise semblent être déterminantes dans les résultats de reports modaux obtenus.

	CCPMB	2CCAM	CCFG
Autosolisme	68%	79%	87%
Mobil'Arve	24%	31%	29%



Conclusion

De manière générale, **il apparaît que la part modale de l'autosolisme a baissé et que les déplacements ponctuels favorisent cette diminution** avec la pratique d'autres modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle. C'est d'abord **le vélo, le covoiturage puis les modes actifs qui se développent, avec notamment une croissance de l'utilisation du VAE.**

C'est **sur le territoire de la CCPMB**, que la part modale de **la voiture seul(e) connaît la baisse la plus importante** (près de 15 points). Cette part modale passe **en dessous de la barre des 40% lors des déplacements ponctuels.**

Concernant le territoire de la **2CCAM**, **la baisse est plus légère** (-6,7 points) mais la part modale passe **en dessous des 50% lors des déplacements ponctuels.**

Sur le territoire de **la CCFG**, la part modale de la voiture seul(e) a **très peu baissé** (-1,2 point). Ainsi, c'est sur le territoire de la CCFG que la part modale de la voiture seul(e) reste la plus importante (89,8%), suivi de la 2CCAM (73,3%) et de la CCPMB (67,6%).

La plupart des employés (66%) changent ponctuellement de moyen de déplacement, parmi lesquels 42% en changent au moins plusieurs fois par mois à plusieurs fois par semaine, ou selon les saisons. Du point de vue des EPCI, c'est la CCPMB qui présente une fois de plus la fréquence de changement la plus importante, suivi de la 2CCAM et de la CCFG. En lien avec le report modal vers les modes moins compétitifs que la voiture individuelle, **les temps de parcours ont largement augmenté depuis 2014 (plus 6,2 minutes en moyenne)** et c'est sur le territoire de la CCPMB qu'il semble être le plus important.

Par ailleurs, **le dispositif Mobil'Arve, semble plus connu que les Plans de Mobilité.** Cependant, **la seule connaissance du dispositif ne semble pas pour autant avoir un impact déterminant sur la part modale de la voiture individuelle. C'est plutôt l'animation régulière au sein des établissements qui serait l'outil le plus efficace.**

Concernant les attentes, par ordre croissant, les employés souhaitent principalement :

- **disposer de pistes cyclables sécurisées**, surtout selon les employés travaillant sur le territoire de la CCPMB,
- **disposer de réseaux de transport en commun urbains plus performants**, avec une forte demande de la part des employés travaillant sur la CCFG,
- **disposer d'un réseau de cars interurbains (LISHA) plus performant**, top 3 ou 4 des attentes pour les employés de chaque EPCI,
- **et enfin disposer d'un réseau de transport ferroviaire plus performant**, avec un taux d'attente plus important pour les employés travaillant sur la 2CCAM.

In fine, **la part modale de la voiture seul(e) connaît une baisse générale entre 2014 et 2019 de -5,3 points**, mais les autres parts modales restent tout de même faibles. Cela confirme l'évolution lente des changements de pratique de mobilité, bien que ces derniers commencent à être observés de façon significative, y compris à l'échelle macro (2 287 salariés).

De nombreuses attentes visant surtout au développement des modes alternatifs à la voiture individuelle et qui sont spécifiques selon chaque EPCI, doivent être satisfaites pour espérer poursuivre cette tendance positive.



