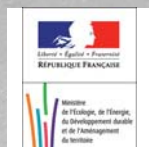


Enquête Déplacements du Grand Territoire de Métropole Savoie

et de l'Avant Pays Savoyard

Premiers résultats



Maîtrise d'ouvrage : Métropole Savoie

Septembre 2008

Sommaire

Sommaire détaillé	4
Introduction	6
Méthodologie	7
Le grand territoire	15
Les territoires urbains	31
Les territoires ruraux	71
Fonctionnement du grand territoire	93
Annexes	101
Lexique	112

Sommaire détaillé

Le grand territoire	15
Chiffres-clés	17
Les résidents	18
Taille des ménages	18
Motorisation	18
Les déplacements	21
Mobilité tous modes	21
Répartition modale.....	22
Les temps de parcours.....	24
Les distances parcourues.....	25
Distance et durée moyennes des déplacements.....	26
Distance d'un déplacement de motif travail.....	28
Les territoires urbains	31
Chiffres-clés	33
Les résidents	35
Évolution des ménages et de la population.....	35
Habitat.....	36
Taille des ménages	37
Population selon l'âge	38
Lieux d'activité et de résidence	39
Activité des personnes.....	40
Motorisation des ménages	41
Les déplacements	44
Mobilité tous modes	44
Mobilité selon le sexe	46
Mobilité selon l'occupation principale.....	47
Répartition modale.....	49
Motifs	50
Déplacements selon les jours et les heures.....	53
Usage des modes	56
La voiture	56
La marche	59
Le vélo	61
Les transports collectifs urbains	63
L'intermodalité	65
Opinion	66
Déplacements urbains.....	66
Réseaux de bus urbains	68
Transport express régional (TER)	69
Vélo	69

Les territoires ruraux	71
Chiffres-clés	73
Les résidents	72
Évolution des ménages et de la population.....	74
Taille des ménages	75
Population selon l'âge	75
Activité des personnes.....	76
Lieux d'activité et de résidence	76
Motorisation des ménages	78
Les déplacements	79
Mobilité selon le sexe	80
Mobilité selon l'occupation principale.....	80
Répartition modale.....	81
Motifs	82
Répartition horaire des déplacements.....	84
Usage des modes	85
La voiture	85
La marche	86
Les cars	87
Transport express régional (TER)	89
Fonctionnement du grand territoire	93
Chiffres-clés	95
Principaux flux	96
Déplacements d'échange en modes mécanisés	97
Répartition modale de déplacements internes	98
Répartition modale des déplacements d'échange	99
Annexe	101
Lexique	112

163 communes concernées, huit partenaires impliqués et près de 5 900 personnes interrogées: tel est le dimensionnement de l'Enquête Déplacements Grand Territoire (E.D.G.T.) réalisée en 2007 sur le territoire continu de Métropole Savoie et de l'Avant-pays savoyard. Considérer ce périmètre étendu signifie tenir compte de l'élargissement du bassin de vie Chambérien, que les acteurs se préoccupent de développer de manière cohérente et durable.

Pourquoi une enquête déplacements ?

Aujourd'hui, la planification des grandes infrastructures de transport ou encore l'élaboration des Plans de Déplacements ne peuvent se faire sans une connaissance fiable et précise des déplacements de la population: structure, déterminants, évolutions. Pour mettre en évidence ces évolutions, évaluer et adapter des politiques, l'outil se doit d'être:

- stable dans le temps pour autoriser la comparaison des résultats;
- et en évolution constante pour s'adapter aux changements des modes de vie.

L'enquête savoyarde, réalisée selon la « méthode Certu ⁽¹⁾ », répond à ces impératifs et apporte une précieuse base d'informations sur les habitudes de leurs résidents en matière de déplacements et sur l'usage qu'ils font de l'ensemble des modes de transport.

L'E.D.G.T. apporte à la connaissance des déplacements ce que le recensement général apporte à celle de la population.

Quel partenariat ?

Pour voir se réaliser l'enquête, huit partenaires se sont associés, depuis sa préparation jusqu'à sa valorisation:

- Métropole Savoie, maître d'ouvrage du projet;
- Chambéry métropole;
- la communauté d'agglomération du lac du Bourget (Aix-les-Bains);
- le syndicat mixte de l'avant-pays savoyard;
- le conseil général de la Savoie;
- la direction départementale de l'Équipement de la Savoie
- la région Rhône-Alpes;
- la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Savoie.

Quelle enquête ?

Les enquêtes déplacements s'appliquaient jusqu'à présent à des périmètres urbains ou bien s'adaptaient à des villes de taille moyenne. La Savoie rompt avec cet usage en réalisant une E.D.G.T. qui couvre à la fois:

- un territoire urbain constitué des communautés d'agglomération d'Aix-les-Bains et de Chambéry;
- et un territoire rural.

Ainsi, l'E.D.G.T. a été l'outil employé pour réaliser une nouvelle prise de vue axée sur les pratiques de déplacements à l'échelle du fonctionnement actuel de ce territoire.

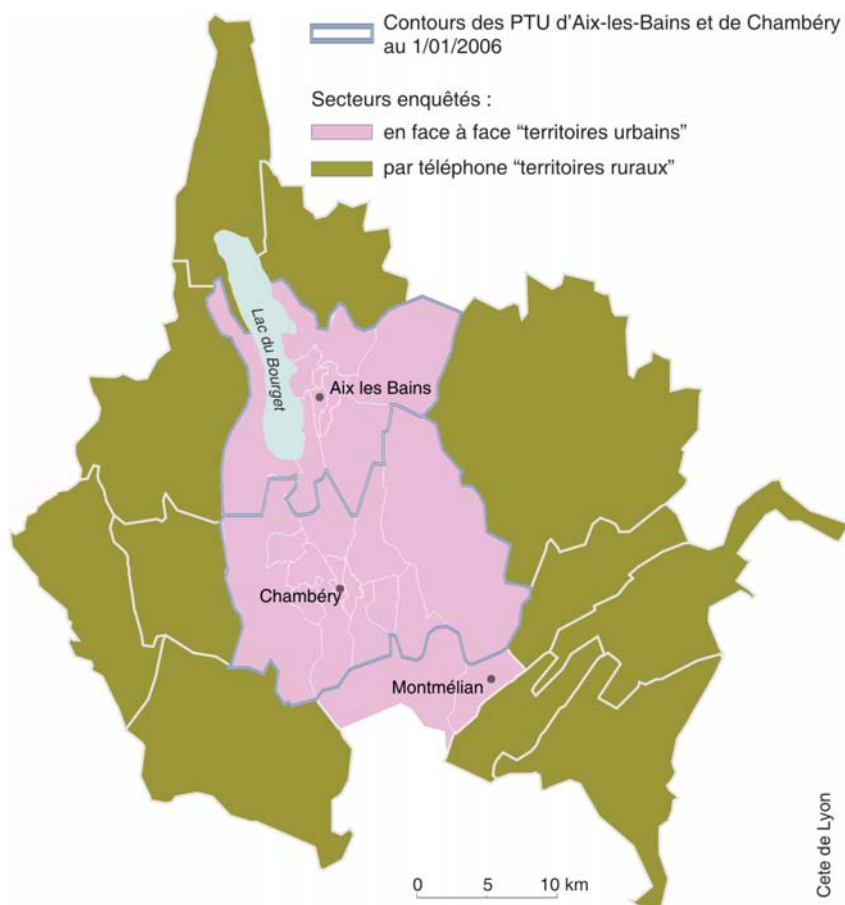
(1) Certu: Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques.

Quel périmètre ?

Le périmètre étudié est exclusivement interne au département de la Savoie, et comprend :

- les territoires urbains composés des communautés d'agglomération de Chambéry métropole, du Lac du Bourget et de la zone de Montmélian ;
- et les territoires ruraux, au-delà des territoires urbains, courant jusqu'aux limites des territoires de Métropole Savoie, de l'Avant-pays savoyard et de la communautés de communes du Pays des Bauges.

Le périmètre complet est appelé Grand Territoire.



L'annexe 1 donne la liste des communes et leur appartenance aux territoires urbains ou aux territoires ruraux.

L'enquête a respecté deux principes méthodologiques :

L'Enquête Ménages Déplacements a été réalisée :

- au domicile des ménages sur l'aire des territoires urbains, du 14 novembre 2006 au 8 février 2007 (11 semaines hors vacances scolaires locales) ;
- par téléphone sur les territoires ruraux, du 14 novembre 2006 au 3 février 2007 (10 semaines hors vacances scolaires locales).

L'une et l'autre sont des enquêtes statistiques, c'est-à-dire, qu'elles portent sur un échantillon représentatif de ménages. L'enquête réalisée au domicile des ménages a porté sur 1 888 ménages ; celle réalisée par téléphone, auprès de 1 376 ménages.

L'enquête en « face-à-face » sur les territoires urbains

Les contraintes essentielles sont les suivantes :

- les enquêtes sont réalisées au domicile des ménages enquêtés ;
- tous les individus du ménage âgés de 5 ans ou plus sont enquêtés en personne ;
- tous les déplacements de la veille du jour d'enquête sont recensés, avec leurs caractéristiques, quels que soient leur durée ou leur motif. L'enquête ne porte que sur les jours de semaine du lundi au vendredi ;
- tous les modes de transport sont étudiés : marche à pied, deux-roues, transports en commun, voiture particulière.

Les territoires urbains ont été découpés en 25 « secteurs de tirage de l'échantillon » ; il s'agit d'un découpage nécessaire pour représenter au mieux la population actuelle.

Pour personnaliser le « questionnaire standard » de l'enquête, maître d'ouvrage et partenaires ont souhaité connaître l'opinion de leur population sur des tendances, évolutions et problématiques locales, au moyen de questions supplémentaires.

L'enquête par téléphone sur les territoires ruraux

Une enquête déplacements par téléphone respecte les impératifs suivants :

- les ménages de l'échantillon répondent au téléphone ;
- 1 à 2 personnes du ménage (selon le nombre de personnes âgées de 11 ans ou plus dans le ménage), âgées de 11 ans ou plus, décrivent leurs déplacements effectués la veille de l'entretien. L'enquête ne porte que sur un jour de semaine, du lundi au vendredi (hors jours fériés et de vacances scolaires sur la zone étudiée) ;
- tous les modes de transport, marche comprise, sont recensés.

L'aire des territoires ruraux a été découpée en 11 secteurs de tirage de l'échantillon.

Comme pour l'enquête en face-à-face, maître d'ouvrage et partenaires ont souhaité questionner les habitants du périmètre étudié sur des tendances, évolutions et problématiques locales, au moyen de questions supplémentaires posées au cours du même entretien.

A l'issue d'une procédure d'appel d'offres, la collecte des données de l'enquête a été confiée au bureau d'études SOFRECO, pour les deux modalités d'enquête (face-à-face et téléphone).

Le traitement des données

En vue de l'exploitation de l'enquête, les secteurs ont été regroupés en zones pour apporter une valeur statistique aux résultats, car la précision d'un résultat est d'autant plus forte que l'échantillon correspondant est grand.

Pour reconstituer les déplacements à l'échelle du territoire étudié, les informations recueillies ont fait l'objet d'un redressement. Ce dernier a été réalisé à partir de données Filocom ⁽²⁾ actualisées en 2005 (données disponibles les plus récentes).

Quels premiers résultats ?

Ce document intitulé « premiers résultats » expose l'essentiel des résultats de l'exploitation standard définie par le Certu ; ceux-là constituent une base technique valable pour dix années environ.

Il est structuré en volets géographiques et permet ainsi d'accéder aux analyses :

- du grand territoire : caractéristiques des ménages, mobilités, modes, distances et temps de parcours ;
- des territoires urbains : caractéristiques des résidents, mobilités, modes, motifs, usage des modes, intermodalité, opinion ;
- des territoires ruraux : caractéristiques des résidents, mobilités, modes, motifs, usage des modes, opinion ;
- du fonctionnement du territoire : flux de déplacements (internes, échanges), volumes et répartitions modales.

(2) Le système d'observation statistique des logements, dénommé FILOCOM, correspond à un traitement automatisé de données issues des fichiers fiscaux et fonciers. Ses principales finalités sont l'aide à la définition et à la mise en œuvre des politiques locales de l'habitat, l'aide à la programmation du logement social, à l'observation et à l'évaluation des politiques publiques.

SADRACM :

syndicat d'aménagement et de développement de la région
Aix-les-Bains, Chambéry
et Montmélian

La comparaison à d'autres enquêtes

Enquête déplacements du SADRACM (1993)

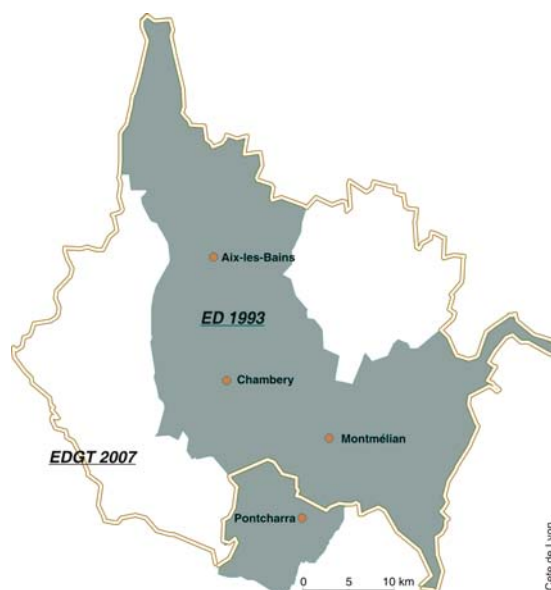
Une enquête déplacements a été réalisée en 1993 pour le compte du SADRACM ; mais contrairement à l'Enquête Déplacements du Grand Territoire de Métropole Savoie réalisée en 2007, elle n'a pas répondu aux principes méthodologiques du Certu. Elle a permis de constituer une base de données sur les pratiques de déplacements des résidents du territoire comprenant Aix-les-Bains, Chambéry et Montmélian. L'enquête a été effectuée auprès de 2 270 personnes de 11 ans et plus (1 seule personne interrogée par ménage), par téléphone.

Les mesures d'évolutions de 1993 à 2007 sont aujourd'hui techniquement difficiles en raison des éléments objectifs suivants :

- les périmètres considérés et les méthodes employées sont différents. En effet, là où les centres sont communs (Aix-les-Bains, Chambéry et Montmélian), la population enquêtée est différente : l'enquête de 1993 a porté sur les personnes de 11 ans et plus, celle de 2007, sur les personnes âgées de 5 ans et plus. Et là où la population enquêtée est semblable (population âgée de 11 ans et plus), les périmètres sont relativement disjoints (territoires ruraux en 2007, non enquêtés en 1993).
- les questionnaires d'enquêtes ne sont ni identiques, ni strictement équivalents ;
- la méthodologie du Certu appliquée en 2007 apporte notamment :
 - la considération des trajets qui permettent le traitement de l'inter-modalité ;
 - la distinction du vélo des « 2-roues » qui comprenaient en 1993, vélos et motos ;
 - et celle des Transports Collectifs Urbains (T.C.U.) des « Transports Collectifs » (T.C.) qui comprenaient en 1993, les T.C. urbains et non-urbains ;
 - le calcul des distances et temps de parcours.

Toutefois, les données qui peuvent être affichées pour 1993 le sont dans le chapitre traitant du grand territoire sur lequel sont exprimés des résultats portant sur les personnes de 11 ans et plus.

Périmètres des enquêtes déplacements de 1993 et 2007



■ Autres agglomérations

Pour mieux apprécier le niveau des indicateurs révélés par l'enquête, certains d'entre eux font l'objet de comparaisons tant avec le niveau national, qu'avec d'autres agglomérations, telles que : Belfort-Montbéliard, Besançon, Grenoble, Clermont-Ferrand. Toutes ont récemment procédé à une enquête ménages déplacements. Il s'agit de villes à caractéristiques proches et comparables : entités institutionnelles, activité des résidents, proximité des frontières pour certaines, polarité des villes, étendues urbaines et rurales.



Quelques précisions

À propos des territoires étudiés

Avant toute lecture, il est essentiel de savoir que :

- les informations telles que population, mobilités et pratiques modales, traitées dans le chapitre des *territoires urbains*, valent pour leur *population âgée de 5 ans ou plus* ;
- les résultats portant sur population, mobilités et pratiques modales, et affichés dans le chapitre des *territoires ruraux*, valent pour leur *population âgée de 11 ans ou plus*.

À propos des déplacements en vélo

Le recueil des déplacements effectués en vélo n'a fait l'objet d'aucune procédure particulière de redressement, qui aurait pu être envisagée pour atténuer les effets négatifs de la période de collecte (moins pratique du vélo en hiver qu'en été).

Toutes les enquêtes déplacements réalisées selon la méthode du Certu rendent compte de résultats obtenus dans les mêmes conditions de collecte que cette E.D.G.T.

À propos des questions d'opinion

Les questions d'opinion, communes à toutes les enquêtes Certu et locales, ont été posées à une seule personne du ménage, tirée au hasard parmi les personnes âgées de 16 ans ou plus.

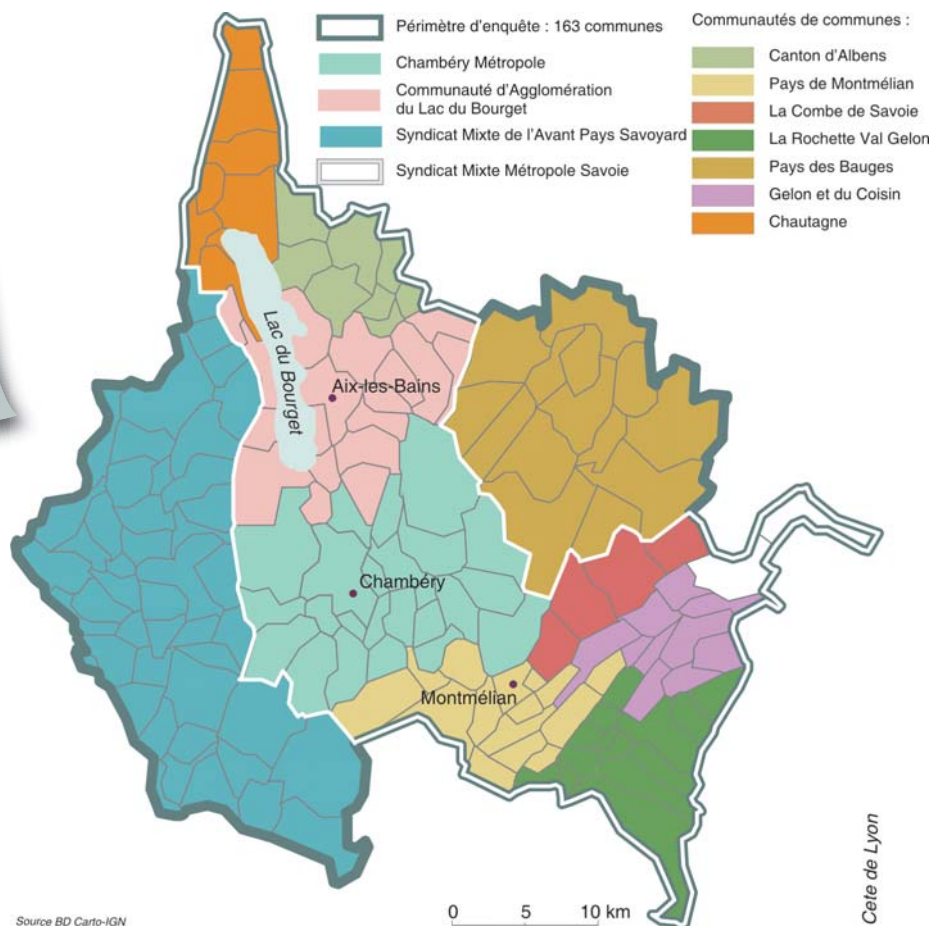
Les résultats aux questions d'opinion et présents dans le document ne font état que des personnes répondantes et n'affichent pas les réponses « sans opinion ». Néanmoins, selon leur importance, leur proportion est mentionnée.

Présentation du territoire

Le territoire étudié comprend celui de Métropole Savoie (103 communes), du syndicat mixte de l'Avant-Pays Savoyard (46 communes) et de la communauté de communes du pays des Bauges (14 communes); l'ensemble compte 163 communes.

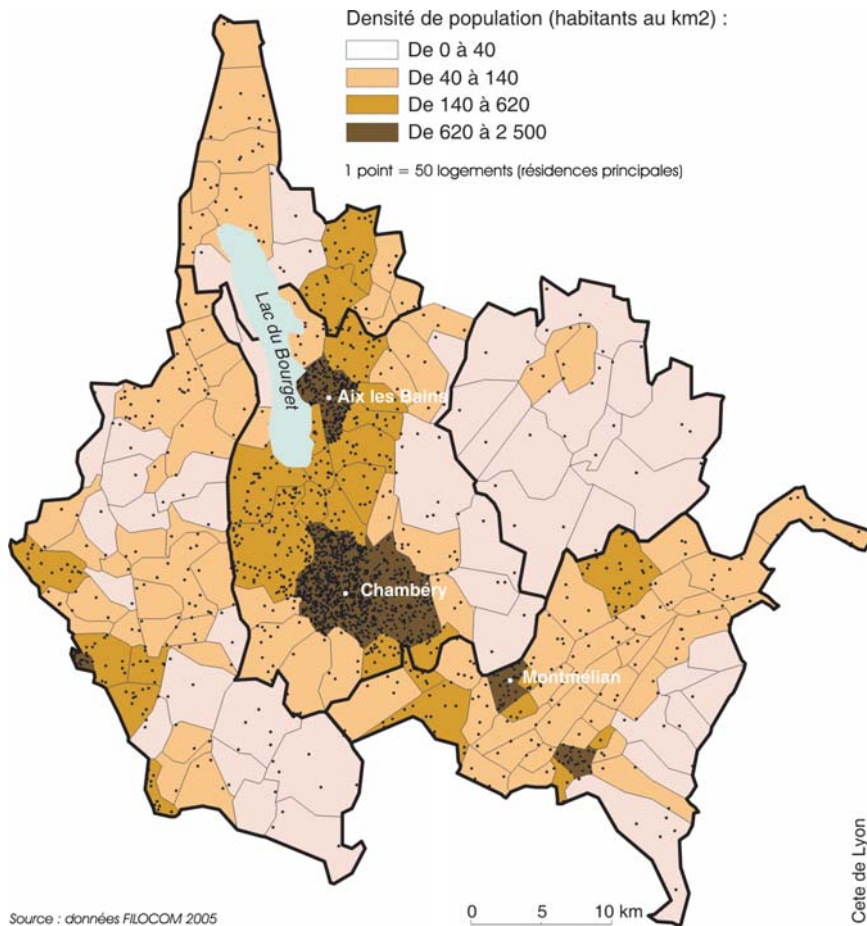
la Savoie compte 305 communes. L'enquête porte sur la moitié de ces communes. Elle couvre 1/4 de la surface du département de la Savoie

Territoire d'étude



Le périmètre comprend 108 300 ménages et 248 000 personnes sur l'ensemble du territoire (source E.D.G.T 2007), soit 62 % de la population savoyarde.

Densité de population du territoire d'étude (hab. / km²)



les densités (population et résidences principales) confortent l'identification des deux pôles urbains majoritaires centrés sur Chambéry et Aix-les-Bains

Les densités, sur l'ensemble du territoire, sont très contrastées ; sur près de 50 % de la surface, la densité de population est inférieure à 40 habitants au km²

À proximité des pôles urbains, la population reste dense du Nord au Sud ; cet étalement tient aux contraintes du relief existant de part et d'autre des agglomérations. Sur les territoires ruraux, la faible densité tient au caractère pavillonnaire de leur habitat.

Les données 2005 ont été estimées à partir des données du recensement de 1999 actualisées à l'aide des données de FILOCOM (évolution de 1999 à 2005).

Le grand territoire

Chiffres-clés14

Les résidents16

Taille des ménages16

Motorisation16

Les déplacements19

Mobilité tous modes19

Répartition modale.....20

Les temps de parcours.....22

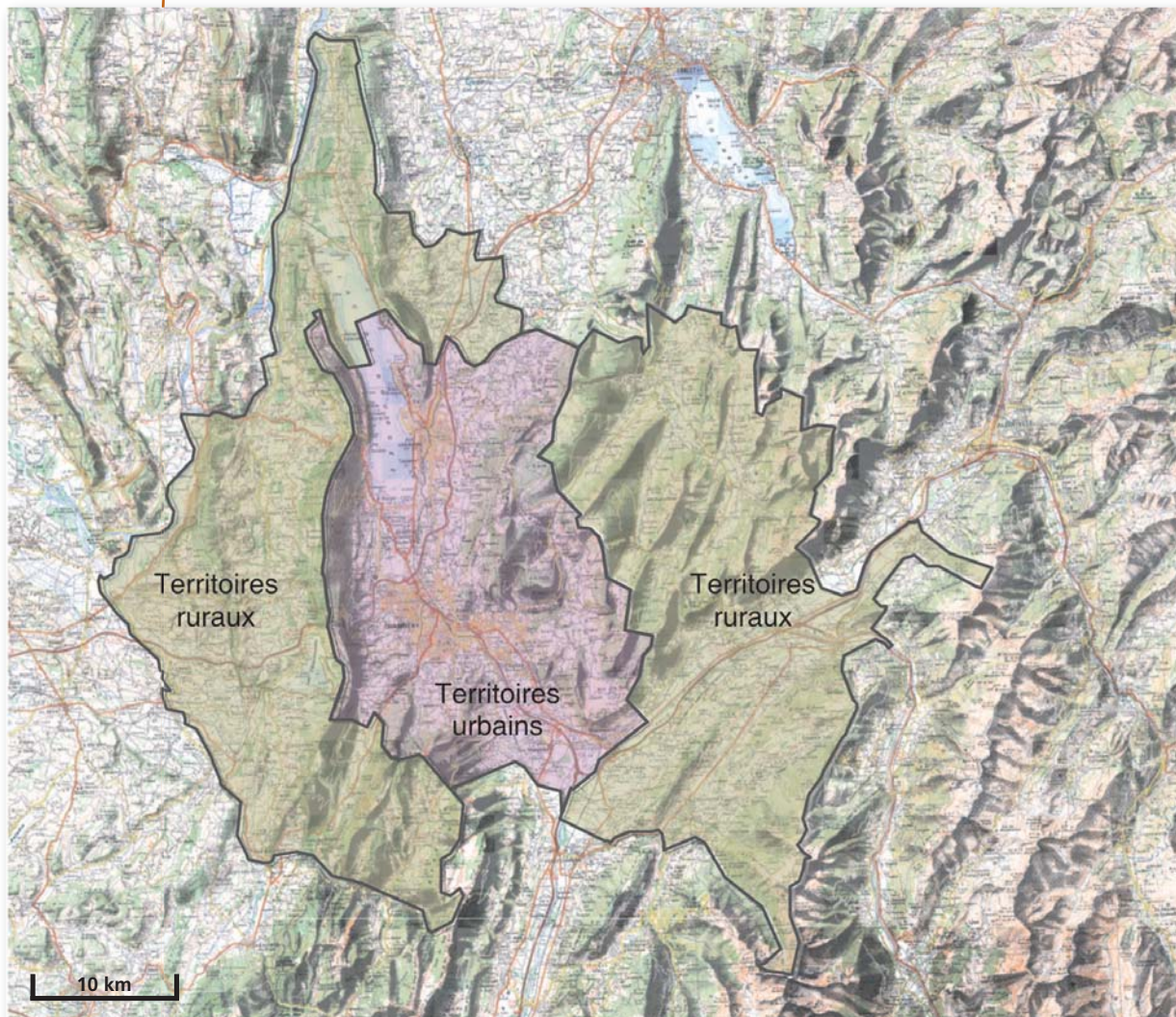
Les distances parcourues23

Distance et durée moyennes des déplacements.....24

Distance d'un déplacement de motif travail.....26

Le grand territoire

Ce chapitre est consacré au grand territoire dont les limites contiennent l'ensemble des territoires urbains et des territoires ruraux.



Extrait du SCAN Régional - © IGN 2008/Reproduction Interdite - Autorisation n° 2006 CUI-PUB 186

CETE de Lyon

Chiffres-clés

Périmètre	le Grand Territoire
Communes	163
Département	Savoie
Surface	1 666 km ²
Population totale	243 013 personnes
Population de 11 ans et plus	209 135 personnes
Ménages	108 224 ménages
Taille moyenne des ménages	2,2 personnes
Voitures à disposition pour 1 000 habitants	623
Voitures à disposition par ménage	1,4
Mobilité (personnes de 11 ans et plus)	4,32 déplacements par jour

Répartition par mode des déplacements des personnes de 11 ans et plus

Modes de transport	Parts modales
Voiture (conducteur et passager)	68 %
Marche	24 %
Vélo	1 %
Transports collectifs urbains	3 %
Transports collectifs non urbains	2 %
Deux-roues motorisés	1 %
Autres modes	1 %

Les « Transports Collectifs non urbains » (T.C.N.U.) comprennent les cars départementaux et le transport express régional (TER).

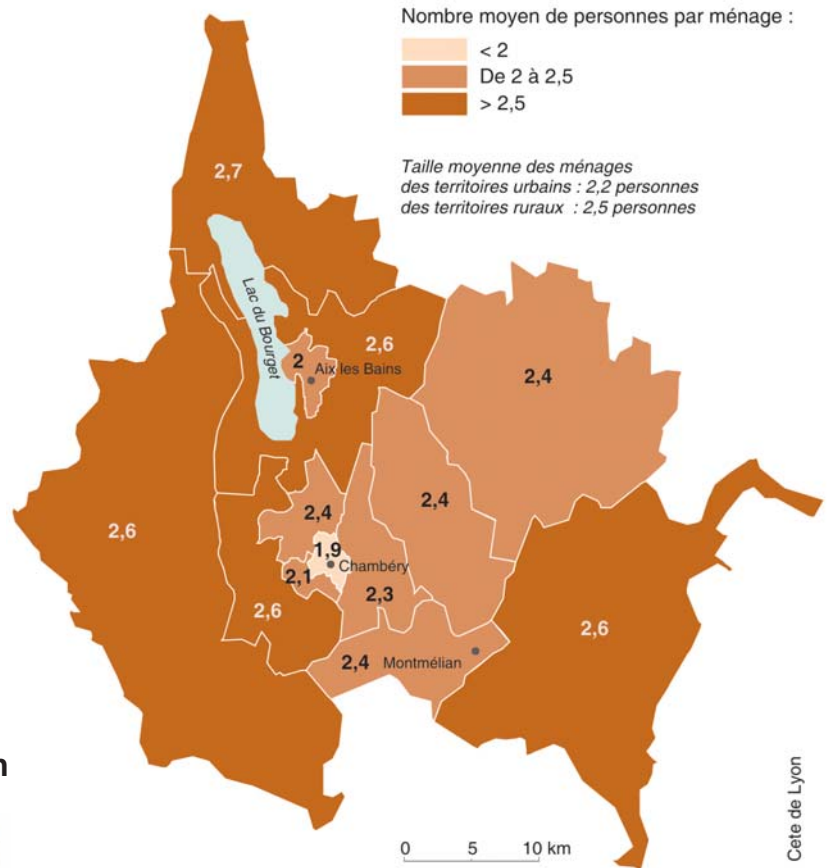
Les « autres modes » comprennent tous les modes de transports restants : passager taxi, transports employeur et scolaire, fourgon – camionnette, transport fluvial ou maritime, avion, roller - skate – trottinette, fauteuil roulant et engins agricoles.



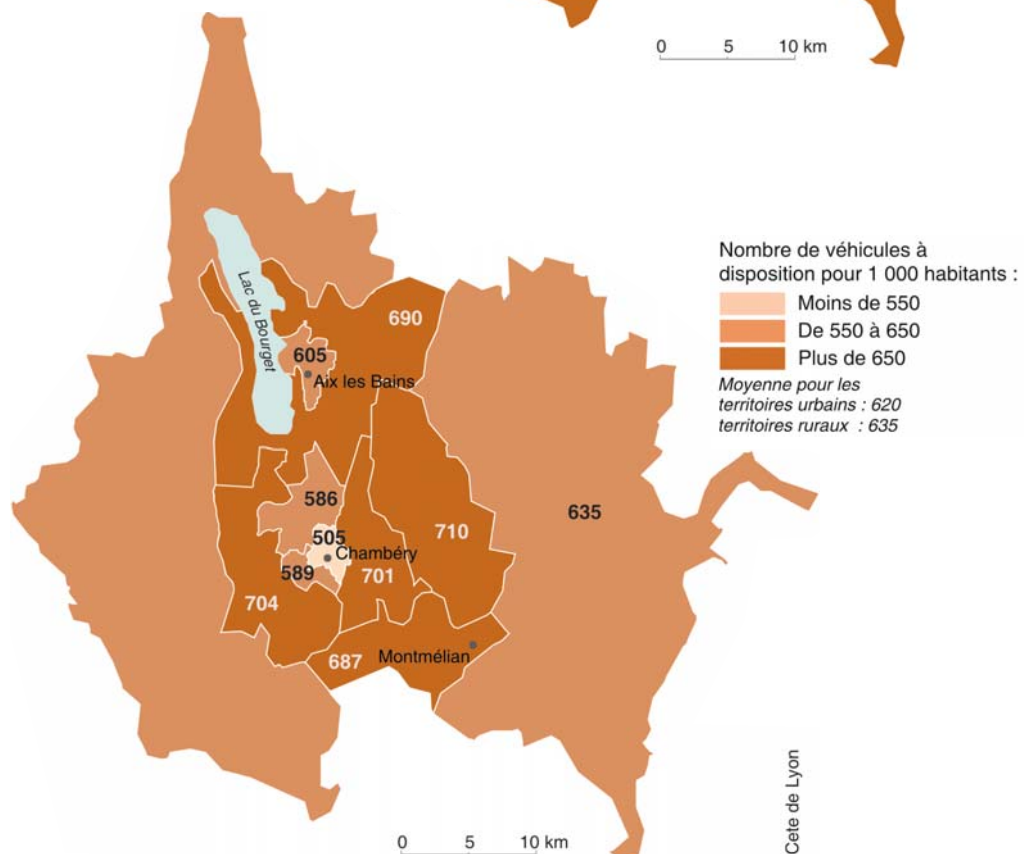
Le grand territoire

Les résidents

Taille des ménages



Motorisation



Le grand territoire

Caractéristiques des ménages	Taille moyenne	Nombre moyen de véhicules à disposition
Grand territoire	2,3 personnes	1,4
Territoires urbains	2,2 personnes	1,3
Territoires ruraux	2,5 personnes	1,6

Pour les **ménages** habitant les territoires urbains, la **motorisation** moyenne atteint 1,3 véhicule à disposition. Cet indicateur atteint 1,6 sur les territoires ruraux.

Sur les territoires urbains, on compte 580 voitures possédées pour 1 000 habitants ce qui est nettement supérieur à la moyenne nationale (502).

Ménage :

ensemble de personnes occupant un même logement.

Motorisation :

c'est le nombre de véhicules particuliers dont dispose un ménage.

les grands ménages des territoires ruraux sont fortement motorisés

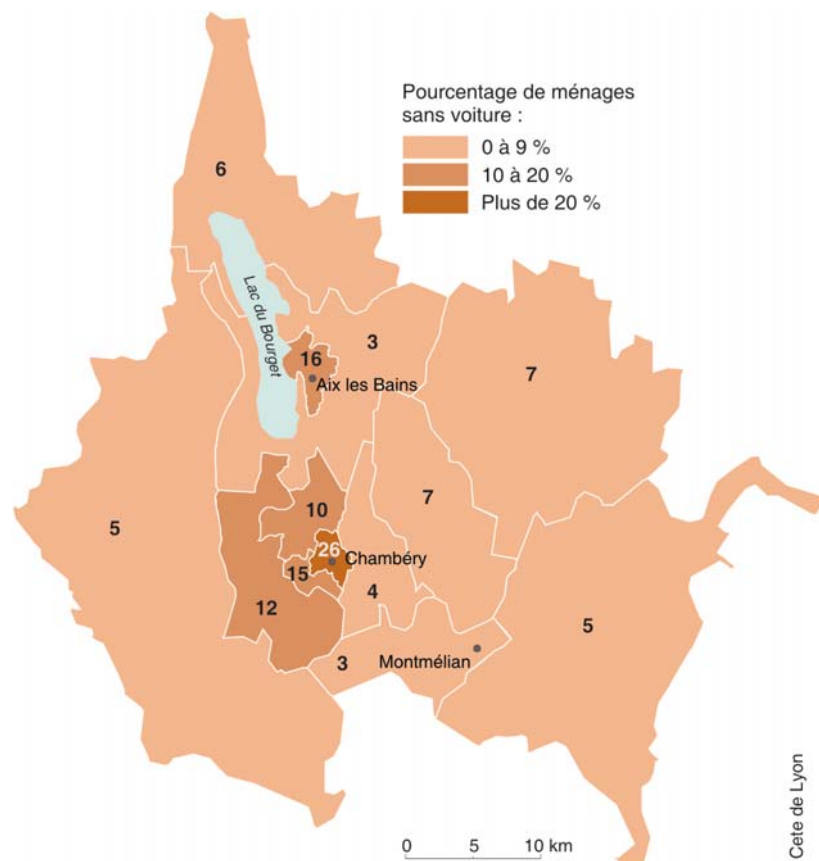
Piste de réflexion

Les revenus des ménages suivent-ils la même répartition géographique que celle de la motorisation des ménages ?

Le grand territoire

un quart des ménages de Chambéry n'a pas de voiture

Taux des ménages sans voiture



Sur l'ensemble du grand territoire, près de 8 000 ménages ne disposent pas de voiture. Aix-les-Bains et Chambéry sont deux villes qui concentrent la plupart des ménages sans voiture.

La faible motorisation des ménages tient à l'offre des modes alternatifs à la voiture, et à la nature de l'habitat occupé duquel dépend l'accès au stationnement automobile.

La voiture est à l'évidence un équipement indispensable quand on réside sur les territoires ruraux.

Piste de réflexion

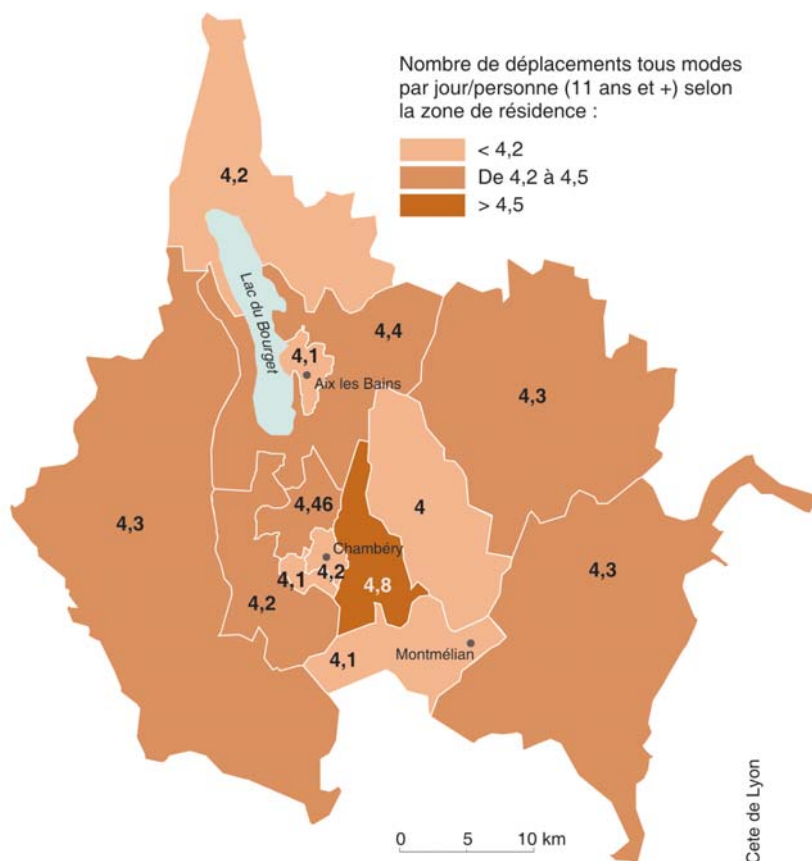
Qui sont ces ménages sans voiture ?

L'offre des transports collectifs doit-elle leur être adaptée ?

Les déplacements

Les 210 000 habitants de 11 ans et plus du grand territoire effectuent chaque jour de semaine plus de 900 000 **déplacements**.

Mobilités tous modes



Déplacement :

c'est 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.

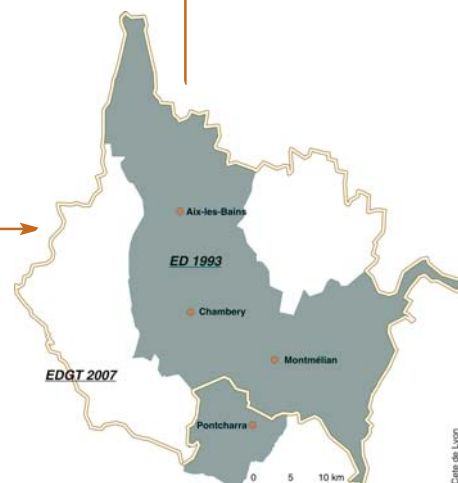
les habitants du grand territoire effectuent en moyenne 4,3 déplacements tous modes, par jour de semaine

Cela correspond à plus de trois activités par jour.

Les comportements de déplacements sont très semblables d'une zone à l'autre des territoires ruraux; en revanche, sur les territoires urbains, la mobilité varie de 4 à 4,8 déplacements quotidiens.




Enquête SADRACM 1993 :

Mobilité moyenne des 11 ans et plus : 4,02 déplacements par personne par jour de semaine



Le grand territoire

Répartition modale des déplacements par territoire (11 ans et plus)

Territoires	Modes de transport	Parts modales
Grand territoire 	Voiture (*)	68 %
	Marche	24 %
	Vélo	1 %
	Transports collectifs urbains	3 %
	Transports collectifs non urbains	2 %
	Deux-roues motorisés	1 %
	Autres	1 %
Territoires urbains 	Voiture (*)	66 %
	Marche	25 %
	Vélo	2 %
	Transports collectifs urbains	4 %
	Transports collectifs non urbains	1 %
	Deux-roues motorisés	1 %
	Autres	1 %
Territoires ruraux 	Voiture (*)	73 %
	Marche	22 %
	Vélo	1 %
	Transports collectifs urbains	0,5 %
	Transports collectifs non urbains	3 %
	Autres (dont deux-roues motorisés)	0,5 %

sur les territoires urbains et ruraux, la voiture est le mode majoritaire de déplacement

(*) Le mode « voiture » comprend conducteurs et passagers.

Globalement, près de 70 % des déplacements sont assurés en voiture et un peu plus de 20 % à pied. Les territoires urbains se démarquent sensiblement des territoires ruraux avec une part de marché de l'automobile à 66 % (contre 73 %) et une part de marché de la marche à 25 % (contre 22 %).

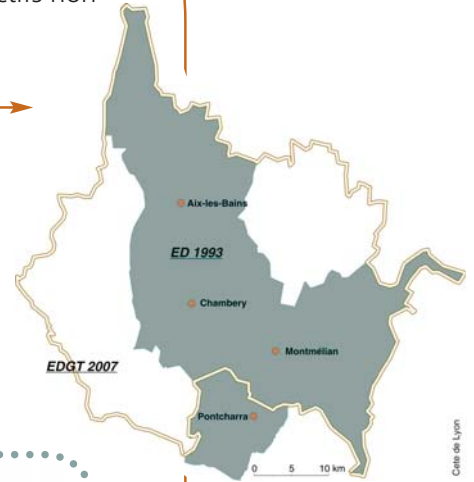
Le grand territoire

Les « transports collectifs urbains » regroupent les bus des réseaux urbains des agglomérations aixoise et chambérienne (St2a et Stac). Les « transports collectifs non urbains » comprennent cars départementaux et train.

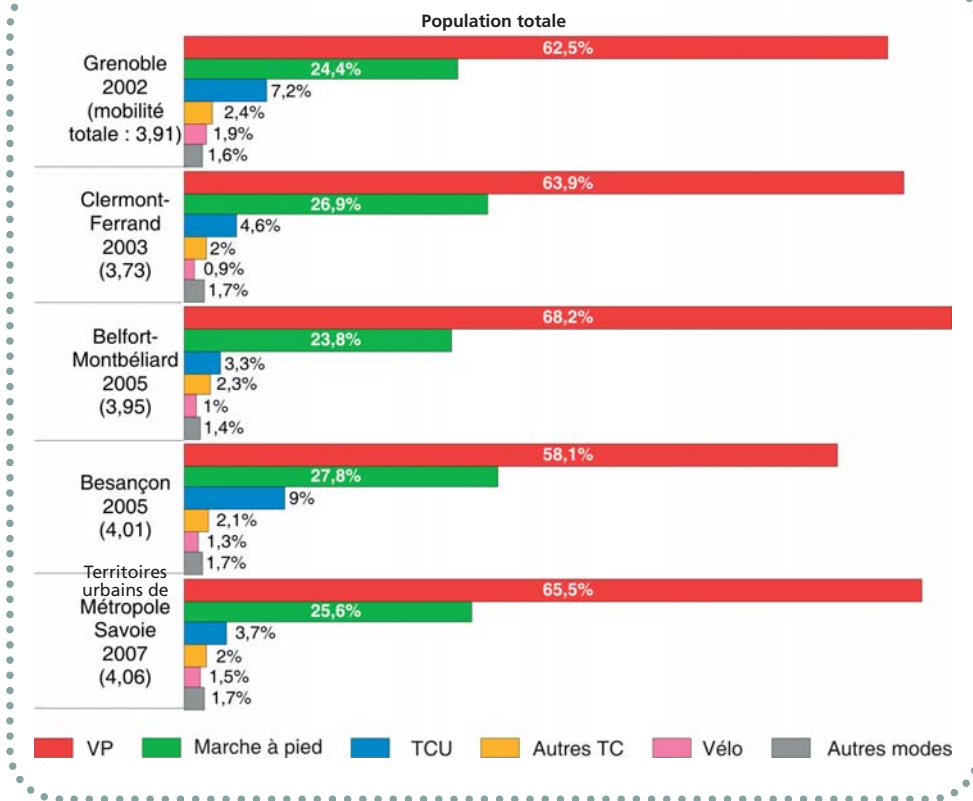
Enquête SADRACM 1993 :

Répartition modale des déplacements des 11 ans et plus : voiture : 65 %
marche : 22 %, tous transports collectifs : 7 %, deux-roues (vélo + moto) : 4 %, autres modes : 1 %

De 1993 à 2007, la part des modes mécanisés vis-à-vis de tous les modes de transport est restée stable : la marche s'est par conséquent maintenue.



Repères



Le grand territoire

Budget-temps :

c'est le temps moyen consacré par une personne à ses déplacements quotidiens selon sa zone de résidence.

ici comme partout, un habitant du grand territoire passe environ 1 heure par jour à se déplacer

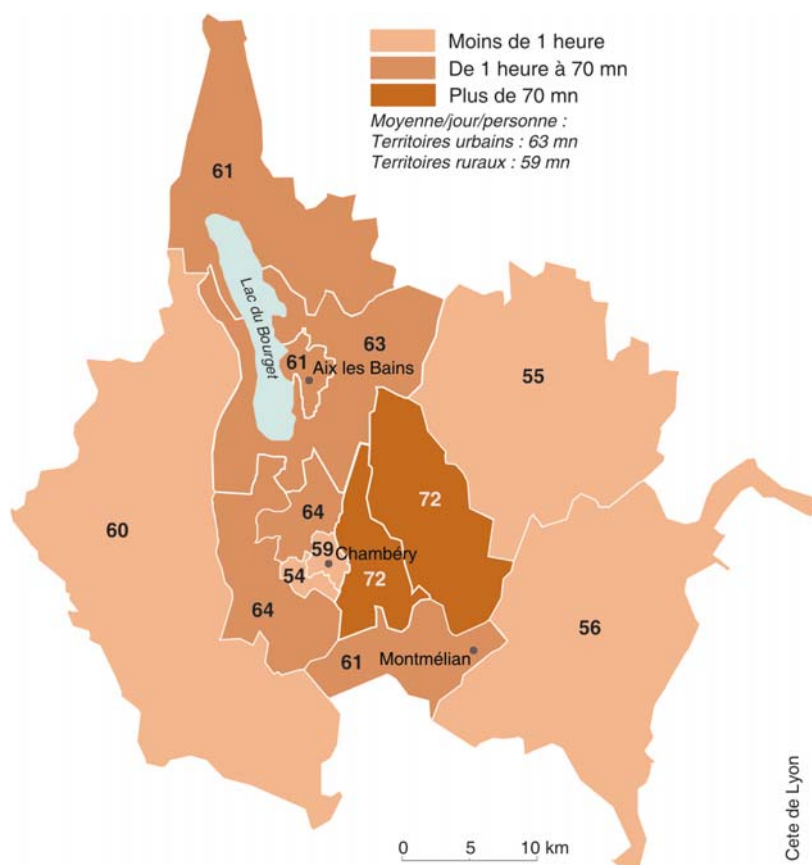
Les temps de parcours

Les temps de déplacements tels qu'ils sont recueillis par l'enquête, sont des temps déclarés par la personne enquêtée, de « porte à porte », ou encore de « motif origine à motif destination » du déplacement, qu'il soit effectué en mode(s) mécanisé(s) ou à pied.

Le calcul des temps de parcours ne prend pas en compte les déplacements de type « promenade » ni « tournée professionnelle », les déplacements de plus de deux heures non plus.

Lorsqu'on parle de « **budget temps** » par personne, on ne considère que les déplacements des personnes qui ne sont pas sorties du grand territoire.

Budget-temps des habitants du grand territoire



Les moyennes observées sur les territoires urbains et les territoires ruraux rejoignent la moyenne nationale qui situe à 1 heure environ le temps moyen passé par personne et par jour à se déplacer.

Pendant, sur les territoires urbains, le budget temps des habitants varie nettement : plus d'1/4 d'heure par jour sépare certaines zones de Chambéry métropole. Mobilité, distances à parcourir et modes de transport utilisés expliquent notamment les écarts observés.

En outre, les enquêtes déplacements réalisées périodiquement apportent la démonstration que l'amélioration des infrastructures de transport et le gain de temps qu'elle procure, ne conduit pas à réaliser d'avantage d'activités, mais à accroître les distances à parcourir et, par voie de conséquence, à accentuer le phénomène de péri-urbanisation.

Les distances parcourues

Contexte

Les personnes enquêtées ne déclarent aucune distance parcourue ; c'est à partir des origines et destinations fournies dans la description de leurs déplacements que s'effectue le calcul dit « a posteriori » des distances parcourues.

Les distances de déplacements sont calculées à partir des seuls déplacements internes, également hors tournées professionnelles, promenades et déplacements de plus de deux heures.

Calculs

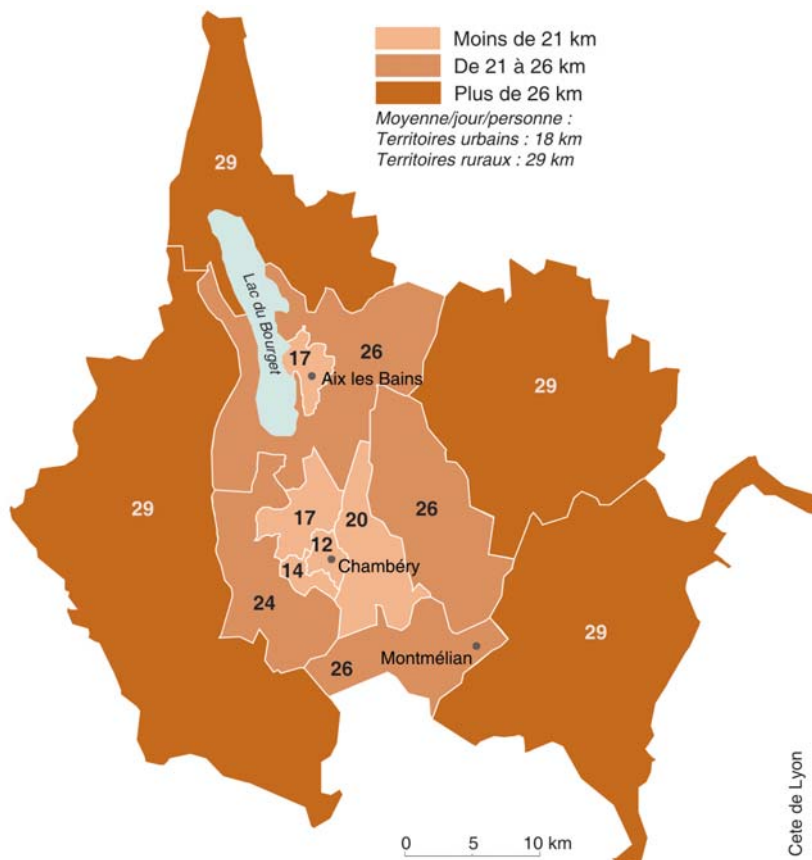
Pour chaque déplacement interne effectué en mode(s) mécanisé(s), on calcule :

- une longueur en vol d'oiseau entre la zone fine d'origine et la zone fine de destination pour chaque trajet composant le déplacement ;
- puis, une distance parcourue en sommant les distances parcourues de chaque trajet, en sachant que la distance parcourue est égale à la longueur en vol d'oiseau du trajet modulée selon le mode emprunté sur le trajet (règles définies par le Certu ⁽³⁾).

Pour les déplacements effectués à pied : on calcule la distance parcourue en effectuant le produit de la durée déclarée par une vitesse moyenne de 4 km/h.

Budget-distance :
c'est la distance moyenne parcourue par personne et par jour à l'intérieur du grand territoire.

Budget distance des habitants du grand territoire



en semaine, les résidents des territoires ruraux parcourent chaque jour 30 kilomètres en moyenne

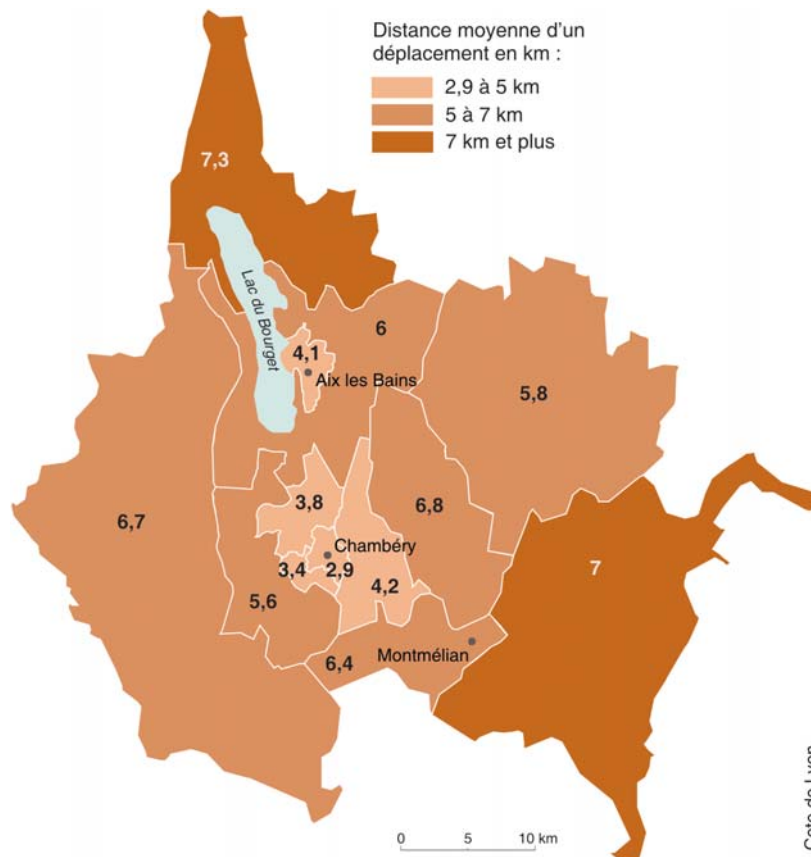
Chaque jour, les habitants des territoires ruraux parcourent 11 km de plus que ceux des territoires urbains où l'on se déplace plus à pied. Sur les territoires ruraux où l'on utilise plus sa voiture, on effectue nettement plus de kilomètres.

(3) Document du Certu : « Calcul a posteriori des distances dans les enquêtes ménages déplacements »

Le grand territoire

Distance et durée moyennes des déplacements

Distance moyenne d'un déplacement

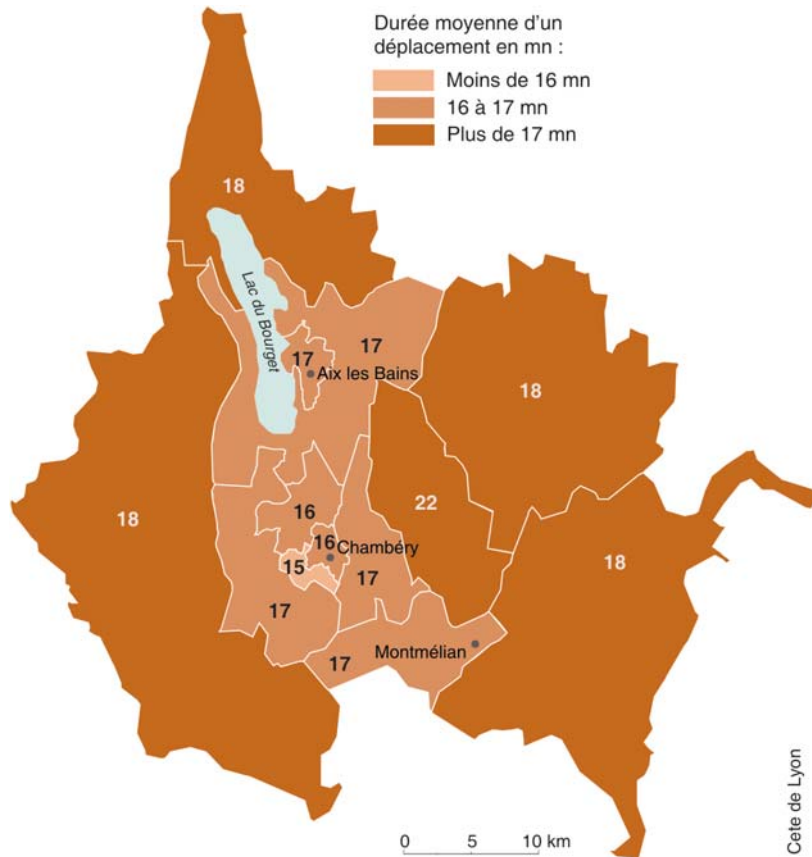


plus la voiture est utilisée et plus la distance moyenne du déplacement s'accroît

Zones des territoires urbains	Part de marché de la voiture	Distance moyenne
Chambéry	63 %	3,8 km
Aix-les-Bains	69 %	5 km
Montmélian	76 %	6,4 km

C'est sur les zones les plus urbanisées que le « déplacement moyen » (tous modes, tous motifs) est le plus court ; et c'est parce que les distances y sont plus courtes qu'on utilise davantage la marche.

Durée moyenne d'un déplacement



*un déplacement
dure en moyenne
15 à 20 minutes*



Lié à la distance, le temps moyen d'un déplacement (tous modes, tous motifs) est également plus long sur les territoires ruraux que sur les territoires urbains.

L'examen des temps de déplacements par mode révèle que les déplacements (tous motifs) effectués en transports collectifs sont les plus longs (supérieurs à 30 minutes).

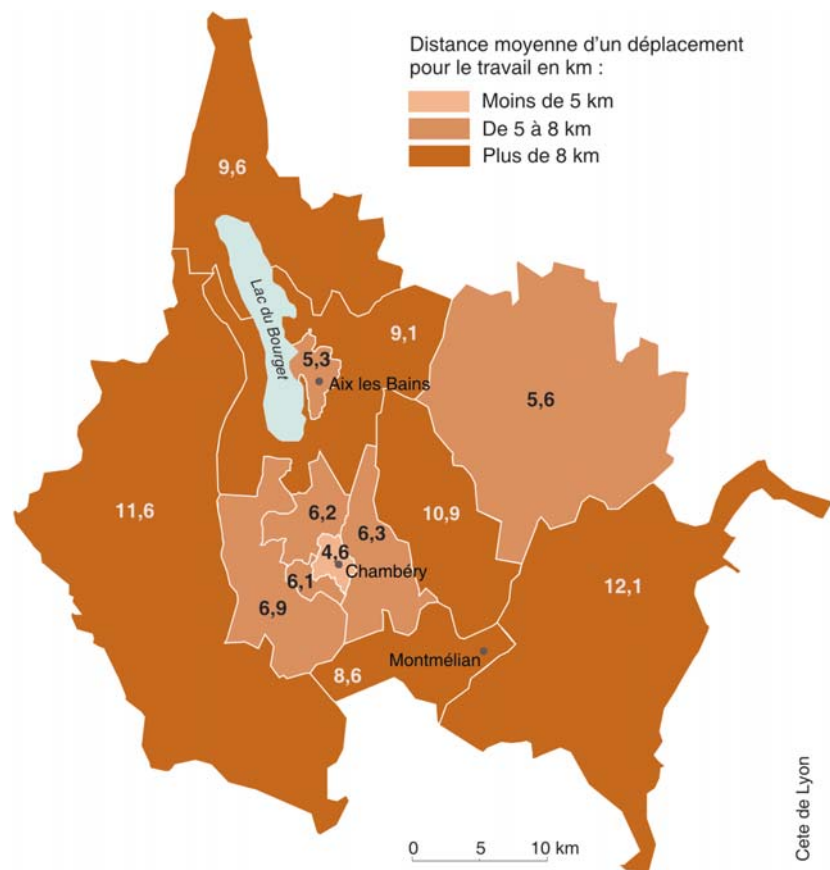
Sur les territoires ruraux, ce sont les déplacements scolaires et étudiants qui durent le plus longtemps (tous modes).

Le grand territoire

Distance d'un déplacement de motif travail

Distance moyenne d'un déplacement	Tous modes Tous motifs	Motif « domicile travail habituel » tous modes
Territoires urbains	4,5 km	6,3 km
Territoires ruraux	7 km	11 km

Distance moyenne d'un déplacement



c'est pour le travail que l'on parcourt les distances les plus grandes

Les actifs ne travaillent manifestement pas là où ils résident ; seul le pays des Bauges où l'on identifie la plus large part des agriculteurs (éleveurs, forestiers, etc.), fait une exception visible.



Lorsqu'il est effectué en transports collectifs urbains, un déplacement entre travail et domicile dure en moyenne 29 minutes.

Piste de réflexion

Les déplacements de motif « domicile-travail » et les distances à parcourir qu'ils représentent justifient l'importance et la nécessité des plans de déplacements d'entreprises

Le grand territoire

Vitesse moyenne des modes par territoire

						
					TC urbains	TC non urbains
Moyennes	Distance	5,5 km	0,8 km	2,7 km	5,4 km	
	Temps	16 mn	13 mn	14 mn	29 mn	
	Vitesse	21 km/h	4 km/h	12 km/h	11 km/h	
Moyennes	Distance	8,5 km	0,8 kms			14,7 km
	Temps	18 mn	12 mn			55 mn
	Vitesse	28 km/h	4 km/h			16 km/h
		Territoires urbains			Territoires ruraux	

le vélo est aussi performant que les transports collectifs urbains

Une aussi faible distance moyenne de déplacement en voiture sur les territoires urbains, c'est la preuve que la voiture est beaucoup employée pour des déplacements courts pouvant eux être effectués à pied ou en vélo. En effet, un déplacement moyen effectué à pied mesure 800 mètres; en vélo sa distance moyenne fait 2,7 km.

Pour les plus longues distances, on utilise ou la voiture ou les transports collectifs, mais ces derniers sont deux fois plus lents que la voiture.

Rappel: le calcul de ces vitesses moyennes s'appuie sur des moyennes de temps de parcours déclarés, dites « porte-à porte » (à pied et/ou mécanisés). C'est pourquoi, ces informations ne donnent pas la « vitesse commerciale » des modes.



Piste de réflexion

Quelle vitesse moyenne des transports collectifs observe-t-on par zone et pourquoi? Comment les rendre plus performants, et attractifs par conséquent?

Les territoires urbains

Chiffres-clés	31
----------------------------	----

Les résidents	33
----------------------------	----

Évolution des ménages et de la population.....	33
Habitat.....	34
Taille des ménages	35
Population selon l'âge	36
Lieux d'activité et de résidence	37
Activité des personnes.....	38
Motorisation des ménages	39

Les déplacements	42
-------------------------------	----

Mobilité tous modes	42
Mobilité selon le sexe	44
Mobilité selon l'occupation principale.....	45
Répartition modale.....	47
Motifs	48
Déplacements selon les jours et les heures.....	51

Usage des modes	54
------------------------------	----

La voiture	54
La marche	57
Le vélo	59
Les transports collectifs urbains	61

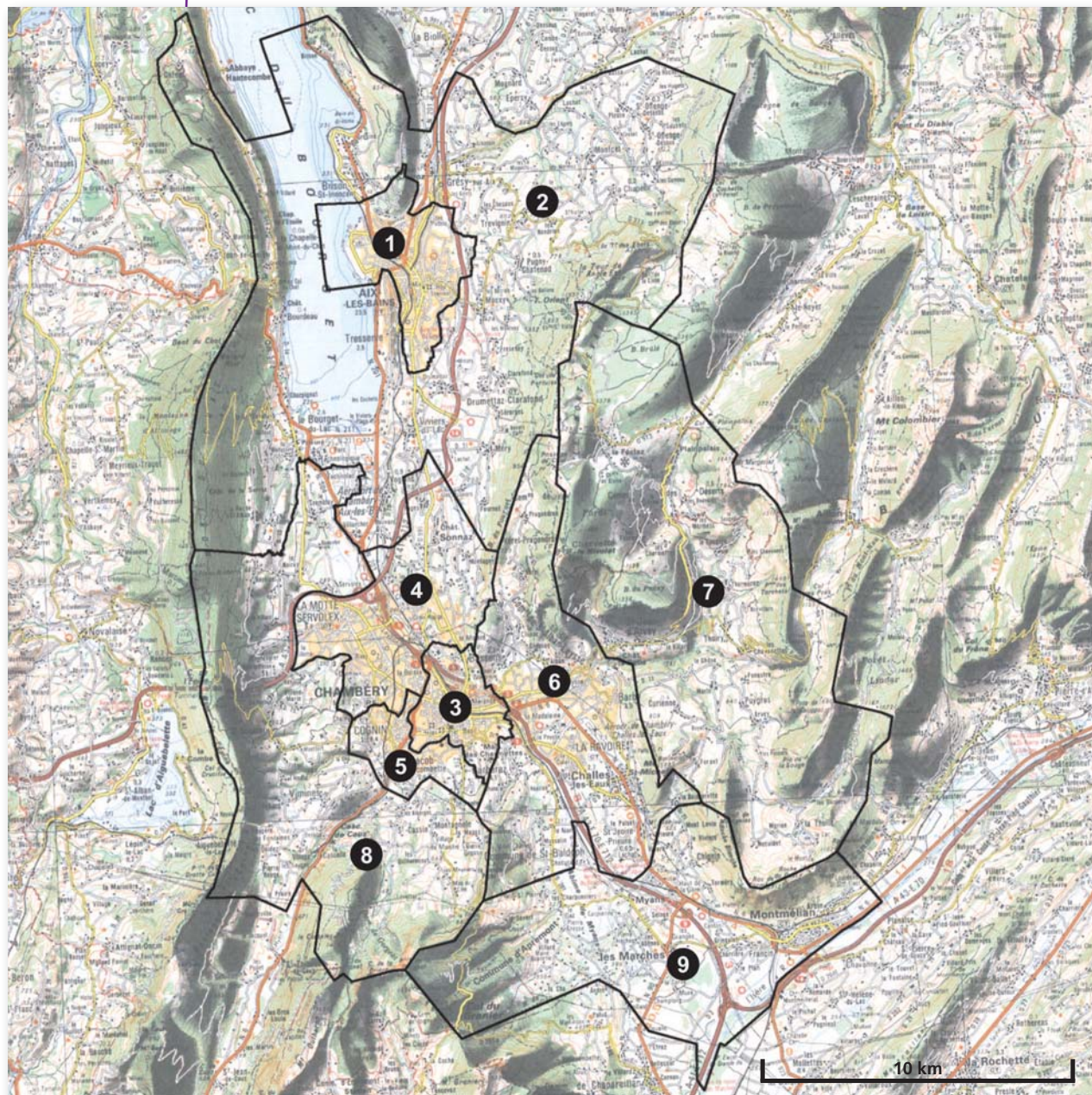
L'intermodalité	63
------------------------------	----

Opinion	64
----------------------	----

Déplacements urbains	64
Réseaux de bus urbains	66
Transport express régional (TER)	67
Vélo	67

Les territoires urbains

La correspondance entre les neuf zones représentées et les communes qu'elles comprennent, figure en annexe 2 de ce document.



Extrait du SCAN Régional - © IGN 2008/Reproduction Interdite - Autorisation n° 2006 CUI-PUB 186

Chiffres-clés

Périmètre	les Territoires Urbains
Communes	49
Surface	501 km ²
Population totale	179 673 personnes
Population de 5 ans et plus	168 729 personnes
Population de 11 ans et plus	156 325 personnes
Ménages	81 975 ménages
Taille moyenne des ménages	2,2 personnes
sur C.A.L.B.	2,2 personnes
sur Chambéry métropole	2,2 personnes
sur la zone de Montmélian	2,4 personnes
Voitures possédées pour 1 000 habitants	581
Voitures à disposition pour 1 000 habitants	620
Voitures possédées par ménage	1,27
Voitures à disposition par ménage	1,35
Mobilité quotidienne (population totale)	4,06 déplacements
Mobilité quotidienne (personnes de 5 ans et plus)	4,31 déplacements
Déplacements quotidiens tous modes	728 629 déplacements
Déplacements quotidiens en modes mécanisés	541 038 déplacements
Déplacements quotidiens à pied	187 591 déplacements
Répartition des déplacements par mode (population totale)	

Modes de transport	Parts modales
Voiture (conducteur)	50 %
Voiture (passager)	15 %
Marche	26 %
Transports collectifs urbains	4 %
Vélo	1,5 %
Transports collectifs non urbains	1,5 %
Deux-roues motorisés	1 %
Autres modes	1 %

Les « Transports Collectifs non urbains » (T.C.N.U.) comprennent les cars départementaux et le transport express régional (TER).

Les « autres modes » comprennent tous les modes de transports restants : passager taxi, transports employeur et scolaire, fourgon – camionnette, transport fluvial ou maritime, avion, roller - skate – trottinette, fauteuil roulant et engins agricoles.

Les territoires urbains

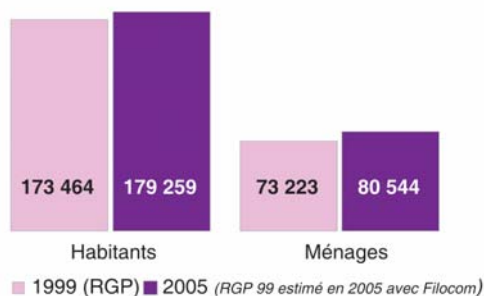
Volumes de déplacements par mode selon les zones des territoires urbains

Modes	Communauté d'agglomération		Zone de Montmélian	Territoires urbains
	Aix-les-Bains	Chambéry		
Tous	204 742	484 243	39 645	728 630
Voiture (conducteur et passager)	140 475	307 282	30 222	477 978
Marche	47 242	132 763	7 585	187 591
TC urbains	5 919	21 452	184	27 554
TC non urbains	4 308	5 440	1 261	11 009
Vélo	2 487	8 770	0	11 255
2-roues motorisés	1 893	5 053	101	7 048
Autres modes	2 418	3 483	292	6 194

Sauf mention contraire, les chiffres affichés sont extraits de la base des données de l'E.D.G.T. Métropole Savoie 2007.

Les résidents

Évolution des ménages et de la population 1999-2005



de 1999 à 2005, le nombre des ménages a plus augmenté que le nombre des habitants. La taille des ménages diminue

Lors du recensement de la population de 1999, les territoires urbains comptaient 173 460 habitants et 73 220 ménages. Six années plus tard, le périmètre compte, en 2005, 6 200 habitants et 8 750 ménages supplémentaires.

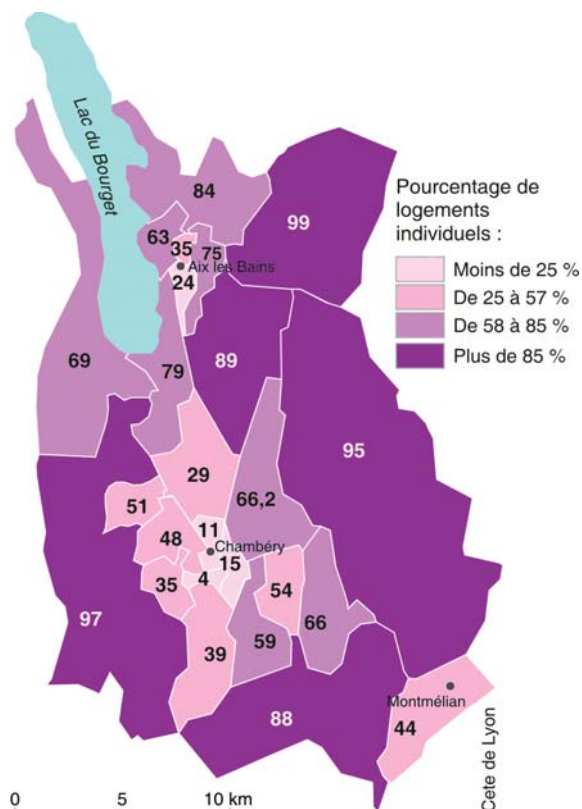
Le nombre de résidents des territoires urbains a augmenté de 4 %, celui des ménages de 12 % ; par conséquent, la taille moyenne des ménages diminue. Elle est aujourd'hui de 2,19 personnes par ménage (niveau national en 2005 : 2,31), alors qu'elle était de 2,36 personnes par ménage en 1999.

Les données 2005 ont été estimées à partir des données du recensement de 1999, actualisées à l'aide des données de FILOCOM (période 1999 – 2005).

Les territoires urbains

Habitat

Part des logements individuels par secteur



à l'extérieur des villes-centre, le logement individuel structure l'habitat

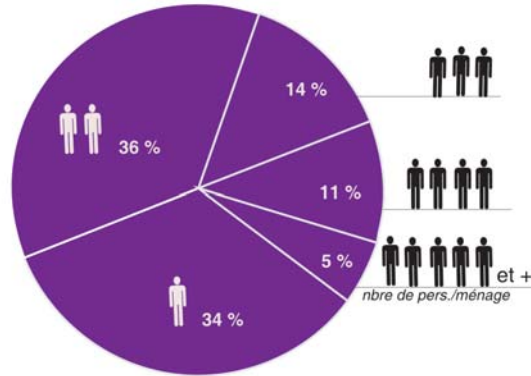
Aix-les-Bains présente deux secteurs sur lesquels plus de la moitié des logements est de type collectif. Au-delà de ces deux secteurs, le logement individuel (isolé et accolé) domine nettement.

Sur Chambéry, le logement collectif cède rapidement sa forte part (valable sur Chambéry et les communes jouxtant immédiatement Chambéry par l'ouest) au logement individuel. L'étalement urbain est ici illustré; lié au développement économique et démographique notamment, il se caractérise par une densité du bâti d'autant plus faible que l'on s'éloigne du cœur des agglomérations de Chambéry et d'Aix-les-Bains.

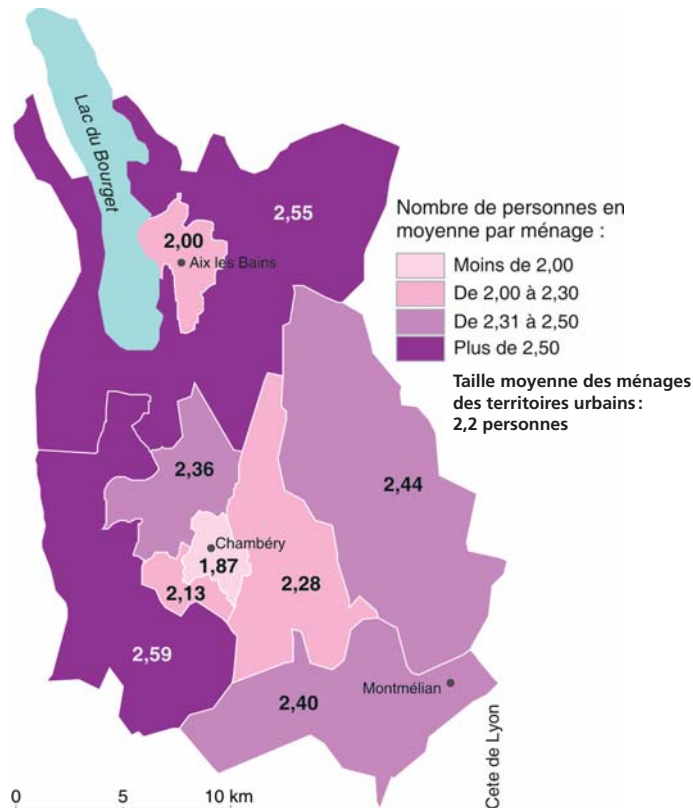
Les territoires urbains

Taille des ménages

Répartition des ménages selon leur taille



Taille moyenne des ménages par zone



7 ménages sur 10 sont composés de seulement une ou deux personnes

Les territoires urbains apparaissent comme étant le lieu privilégié de résidence des ménages de petite taille. Les ménages d'une personne y sont aussi nombreux que ceux de deux personnes.

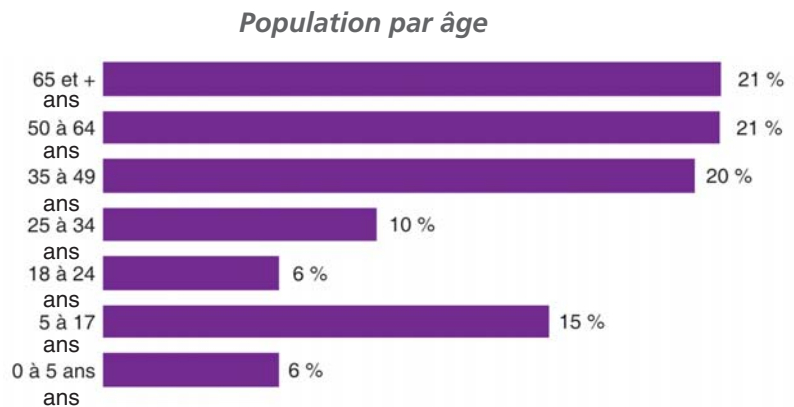
Dans les centres, les ménages sont de petite taille, et la densité d'habitat forte. Plus on s'éloigne des centres urbains et plus la taille des ménages augmente. Les tailles de ménages les plus élevées des territoires urbains sont relevées dans leur moitié Nord-Ouest.

La zone centre de Chambéry affiche la plus faible taille moyenne des ménages, alors que cet indicateur se situe à deux personnes par ménage en moyenne pour la commune d'Aix les Bains.

Les territoires urbains

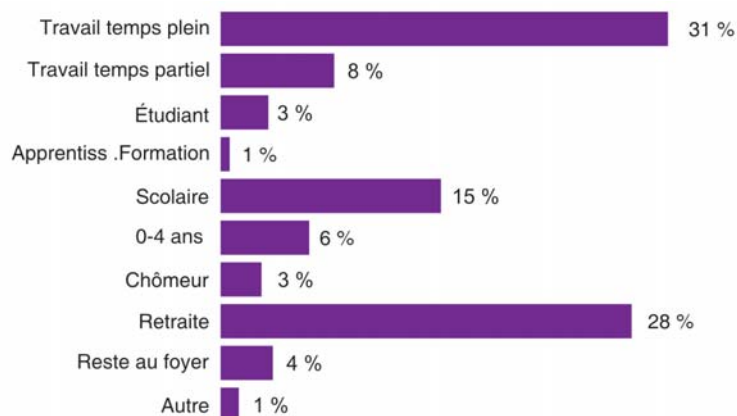
Indice de jeunesse :
c'est le nombre de
jeunes de moins de 20
ans divisé par celui des
personnes de 60 ans et
plus.

Population selon l'âge



La population des territoires urbains est structurée ainsi : 25 % a moins de 25 ans et près de 60 % a plus de 35 ans. À noter que : **l'indice moyen de jeunesse** calculé sur les territoires urbains se situe en dessous du niveau national (87 %) ; en effet, les moins de 20 ans représentent 84 % des 60 ans et plus.

Population selon l'occupation principale

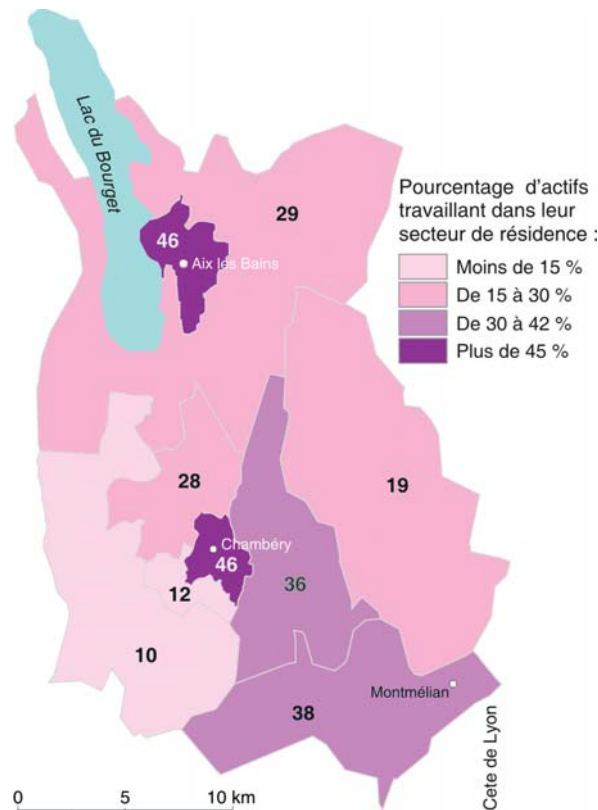


Les résidents des territoires urbains sont :

- en activité professionnelle (temps complet et temps partiel) pour presque 40 % d'entre eux ;
- à la retraite pour près de 30 % des résidents ;
- et en scolarité (études comprises) pour un peu moins de 20 %.

Lieux d'activité et de résidence

Part des actifs travaillant sur leur zone de résidence



plus de la moitié
des actifs ayant
un emploi travaille
dans un secteur
différent de
son secteur
de résidence

L'examen des lieux d'activité et de résidence illustre l'interdépendance des secteurs en matière de déplacements domicile-travail.

Certains secteurs, aux franges du périmètre des territoires urbains notamment, comportent la plus faible part d'actifs (10 %) ayant un emploi et travaillant sur son secteur de résidence. A contrario, les secteurs d'Aix-les-Bains et Chambéry affichent une autonomie importante avec un taux proche de 50 %.

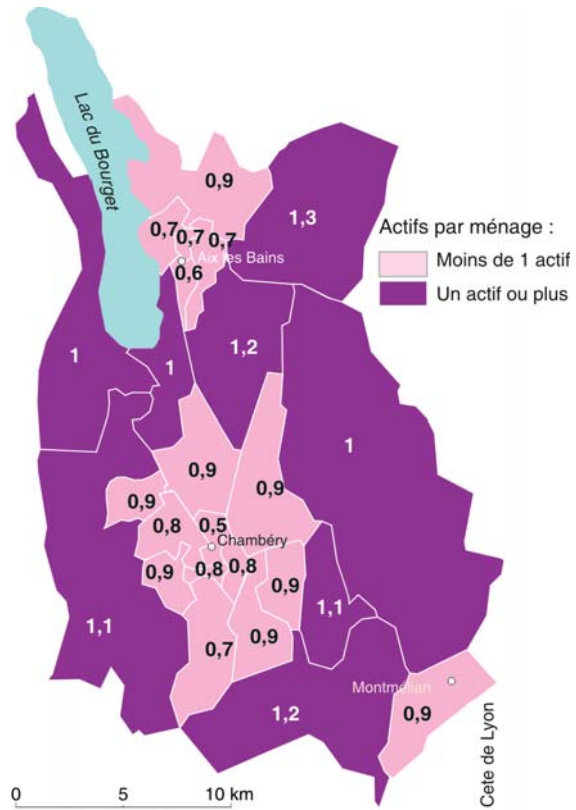
Piste de réflexion

Pour les ménages, quelle serait l'échelle pertinente de l'équilibre entre lieu d'emploi et lieu d'habitat ?

Les territoires urbains

Activité des personnes

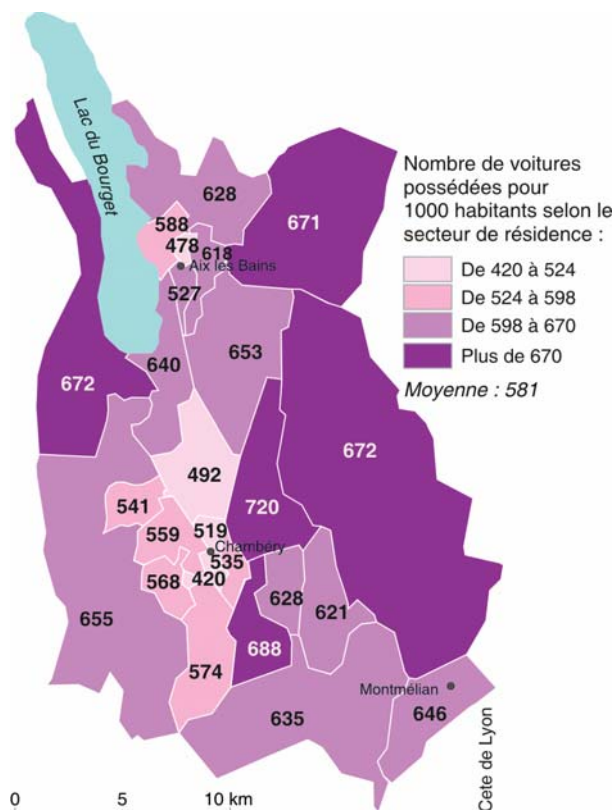
Nombre moyen d'actifs par ménage



Les ménages comptant le plus grand nombre d'actifs résident en dehors des communes d'Aix-les-Bains et de Chambéry. Trois zones font apparaître, en moyenne, moins d'un actif par ménage. L'importance du nombre moyen d'actifs par ménage est évidemment corrélée à leur taille.

Motorisation des ménages

Nombre de voiture possédées pour 1 000 habitants



580 voitures possédées en moyenne pour 1 000 habitants ; c'est plus d'une voiture pour 2 habitants

Les résidents des territoires urbains disposent ensemble de 111 500 voitures. C'est sur les communes d'Aix-les-Bains et de Chambéry que le taux d'équipement automobile des personnes est le plus faible. Plusieurs facteurs expliquent cette situation :

- le phénomène de multi-motorisation agit peu là où les ménages sont de petite taille ;
- l'usage de modes de transport alternatifs à la voiture est ici possible en raison de l'offre et des courtes distances à parcourir : marche, bus urbains, vélo ;
- enfin, le stationnement est relativement difficile du fait de la rareté de l'espace.

Repères

502 voitures possédées en moyenne pour 1 000 habitants au niveau national sur la période 1995-2004

Les territoires urbains

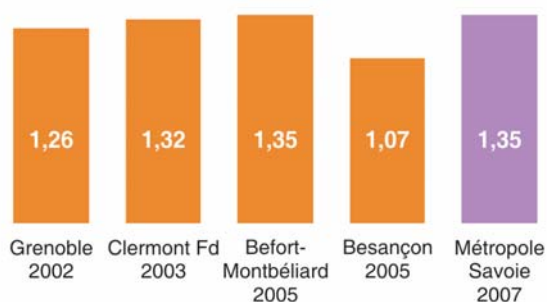
Taux de motorisation:
c'est le nombre moyen
de voitures possédées
ou à disposition par
ménage.

Le **taux de motorisation** moyen s'élève à 1,35 véhicule à disposition par ménage des territoires urbains. Ce taux est très variable selon les lieux étudiés; en effet, les ménages habitant en dehors des communes d'Aix-les-Bains et de Chambéry disposent en moyenne de 1,6 voiture. C'est presque une « demi-voiture » de plus que les ménages Chambériens et Aixois.

	Voitures à disposition par ménage
Aix-les-Bains	1,2
Chambéry	1,1
Reste des territoires urbains	1,6

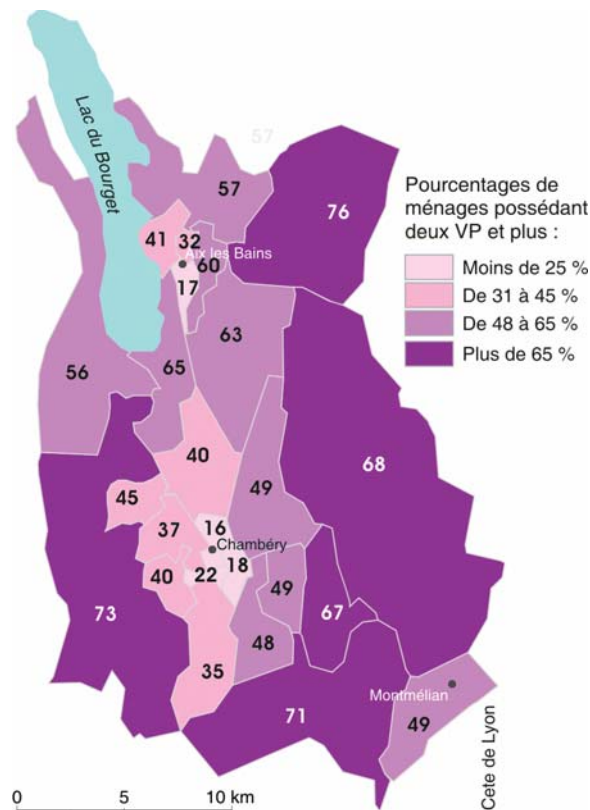
Repères

Taux de motorisation par ménage



Les territoires urbains

Part des ménages possédant 2 voitures et plus



la multi-motorisation augmente avec la taille des ménages et le nombre d'actifs

La multi-motorisation est visiblement plus forte dans les zones périurbaines. En effet, ces zones sont les lieux privilégiés d'installation des grands ménages, dont les enfants notamment et la « bi-activité » amènent à posséder plus de voitures que la moyenne. La conjugaison de l'implantation des ménages et celle des équipements moins nombreux qu'en zones urbaines engendre des déplacements motorisés, de longues distances, que la voiture permet aisément de réaliser.

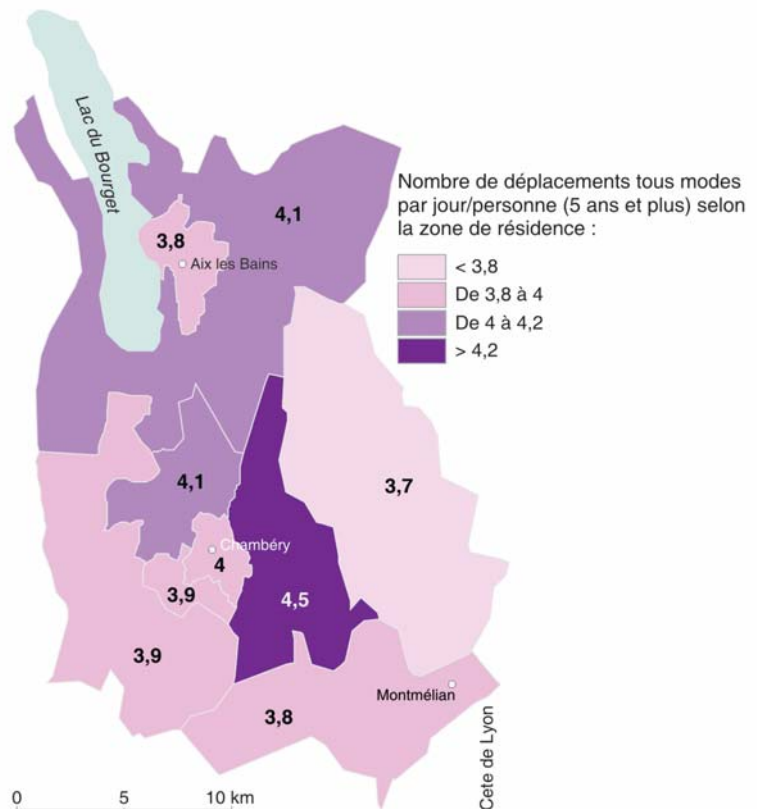
Par ailleurs, la répartition géographique des ménages disposant de deux voitures et plus, approche celle des ménages au sein desquels il y plus d'un actif. Là où les ménages comptent plus d'un actif par ménage, 2/3 des ménages disposent de deux voitures et plus.

Les territoires urbains

Les déplacements

Mobilité tous modes (5 ans et plus)

un habitant des territoires urbains effectue en moyenne 4,3 déplacements par jour



Mobilité :

c'est le nombre moyen de déplacements effectués par une personne au cours d'un jour de semaine.

Les résidents des territoires urbains effectuent chaque jour 730 000 déplacements. 4,3 déplacements par jour, c'est un niveau conforme au recueil national, se situant cependant dans la partie haute de l'échelle des mobilités recensées. La **mobilité** varie selon le secteur de résidence. Toutefois, les comportements de mobilité restent proches.

L'âge est un facteur explicatif des niveaux de mobilité. La plus forte mobilité concerne les personnes âgées de 35 à 49 ans, avec 5,4 déplacements quotidiens en moyenne. Les 65 ans et plus sont les personnes se déplaçant le moins avec 3,2 déplacements par jour en moyenne.

Repères

Mobilité tous modes (population totale)

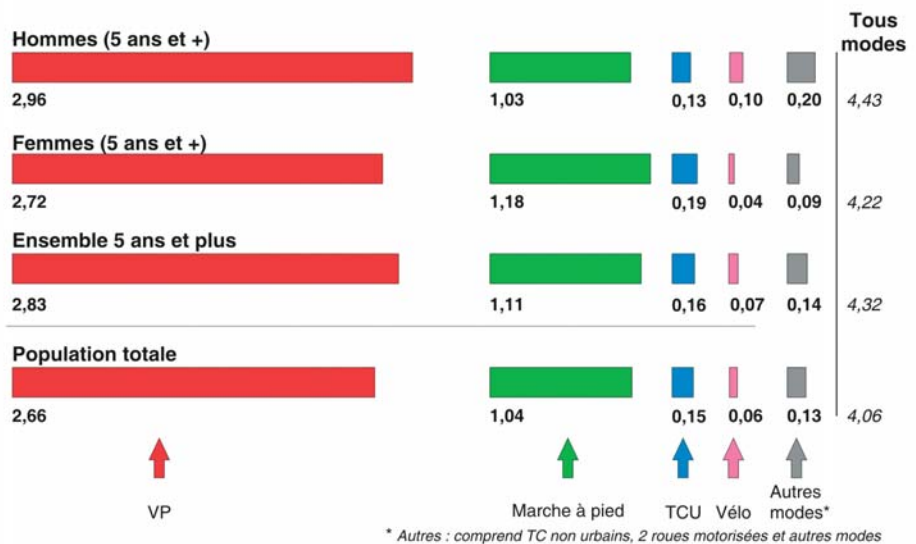


Pour pouvoir être comparée aux autres agglomérations, la mobilité est exprimée pour la *population totale*; c'est-à-dire que cette mobilité résulte du calcul « nombre total de déplacements tous modes par jours recueillis auprès des 5 ans et plus divisé par la population totale ».

Les territoires urbains

Mobilité selon le sexe

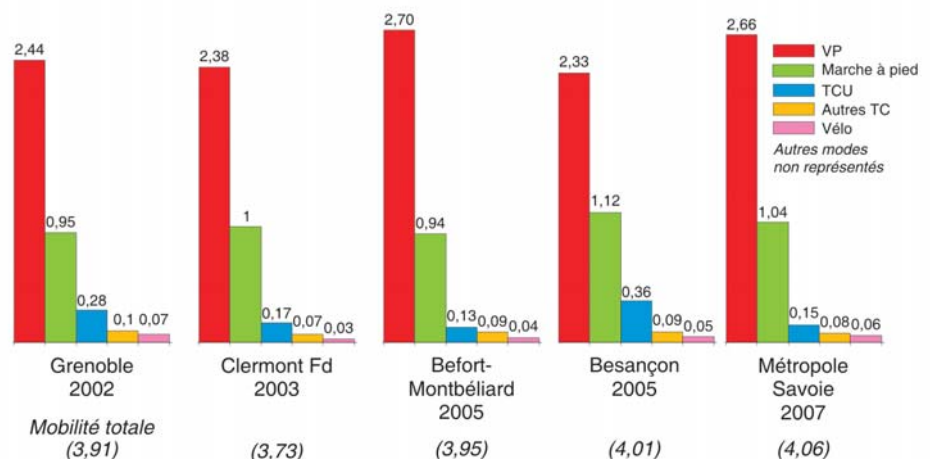
Mobilité par mode



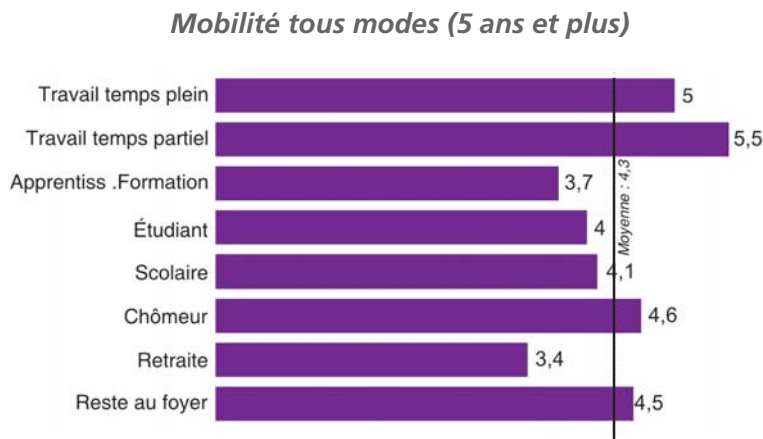
hommes et femmes, une mobilité quotidienne comparable

Les hommes des territoires urbains effectuent légèrement plus de déplacements quotidiens que les femmes: 4,4 déplacements pour les premiers, 4,2 pour les secondes. Tous empruntent majoritairement la voiture (conducteur et passager), puis la marche, les transports collectifs urbains et le vélo pour se déplacer.

Repères



Mobilité selon l'occupation principale



L'activité professionnelle à temps partiel permet, en dehors de sa pratique, l'exercice d'autres activités, induisant de la mobilité : de l'ordre d'un demi-déplacement de plus.

Les demandeurs d'emploi sont également très mobiles (4,6 déplacements quotidiens en moyenne).

les personnes actives ayant un emploi sont plus mobiles que la moyenne, surtout si elles travaillent à temps partiel

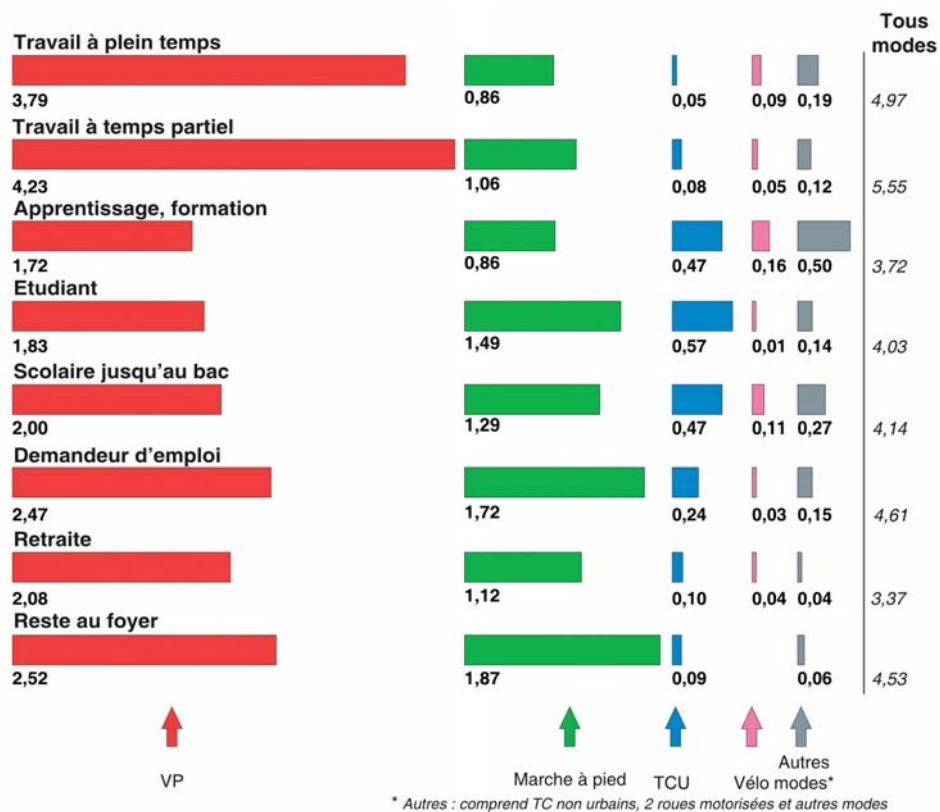
Piste de réflexion

Les demandeurs d'emploi, particulièrement mobiles, trouvent-ils une offre en transports collectifs adaptée ?

Où et comment le facteur social agit-il sur l'offre et la demande de transports, individuel et collectif ? et inversement.

Les territoires urbains

Mobilité par mode (5 ans et plus)



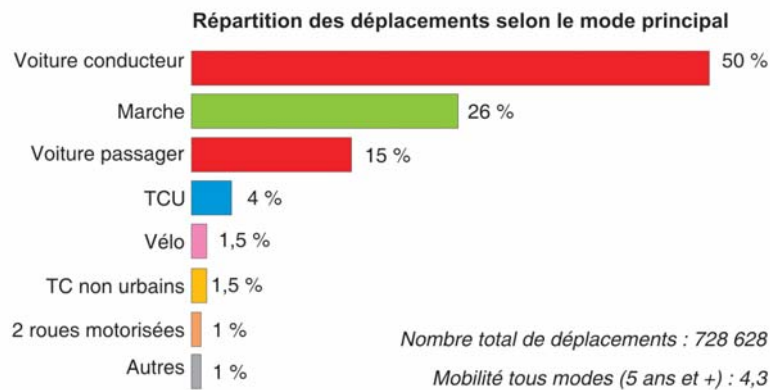
La voiture est le mode privilégié de déplacements des personnes actives des territoires urbains: 76 % de leurs déplacements sont ainsi effectués. Les demandeurs d'emploi et les personnes restant au foyer effectuent le plus grand nombre de déplacements à pied: autour de 40 % de leurs déplacements.

Les transports en commun urbains sont eux surtout employés par les scolaires et les étudiants: entre 10 et 15 % de leurs déplacements.

Les territoires urbains

Répartition modale des déplacements

Répartition des déplacements selon le mode principal (5 ans et plus)



Modes mécanisés :
ce sont tous les modes de transport sauf la marche.

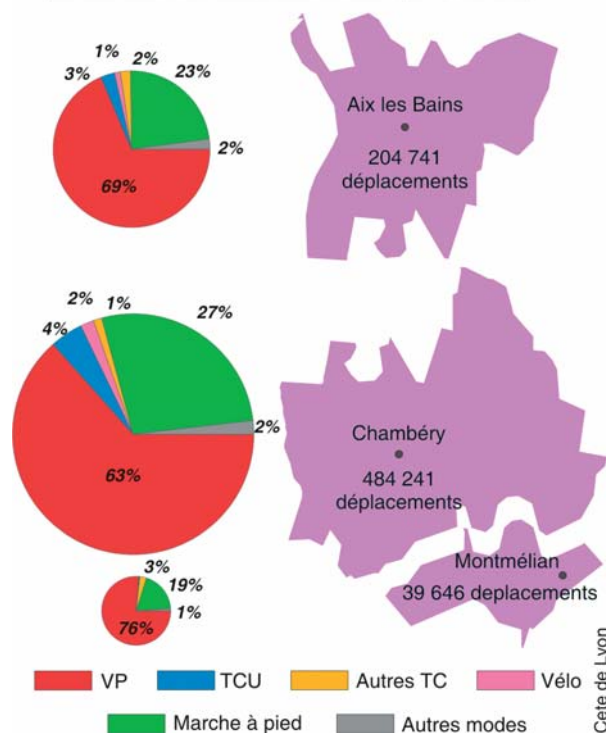
Avec 111 500 voitures à leur disposition dans les ménages, les habitants des territoires urbains effectuent 478 000 déplacements en voiture chaque jour de semaine, qu'ils soient conducteurs ou passagers.

Un quart des déplacements se fait à pied. Les transports collectifs urbains sont utilisés à hauteur de 4 % ; cela représente 27 550 déplacements quotidiens sur l'ensemble des territoires urbains. Le vélo est emprunté pour effectuer 1,5 % des déplacements tous modes, soit 2 % des **modes mécanisés**.

la voiture particulière permet d'effectuer 2 déplacements sur 3

Répartition modale des déplacements (5 ans et plus)

Territoires urbains : 729 000 déplacements

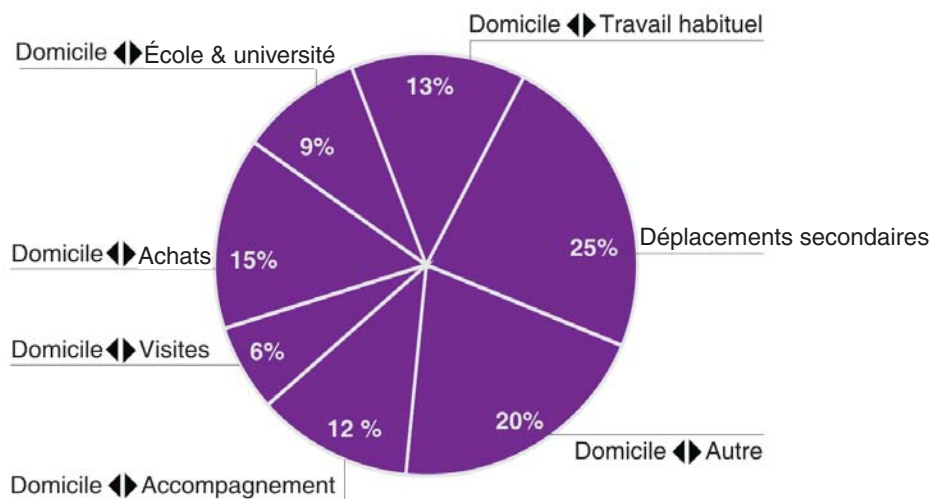


Les résidents de Chambéry métropole ont moins recours à la voiture que les résidents de la communauté d'agglomération d'Aix-les-Bains et marchent plus.

Les territoires urbains

Les motifs de déplacements

Répartition des déplacements tous modes



Motif:

c'est l'activité qui amène à effectuer un déplacement.

3 déplacements sur 4 sont en lien avec le domicile

On qualifie de déplacements « primaires » ceux qui sont liés au domicile, au départ ou à l'arrivée. Les autres déplacements, sans lien avec le domicile, sont dits « secondaires ». Par conséquent, la localisation du domicile est déterminante car elle conditionne le « choix » du mode de transport de 75 % des déplacements.

Quelques exemples de déplacements, l'un primaire, l'autre secondaire :

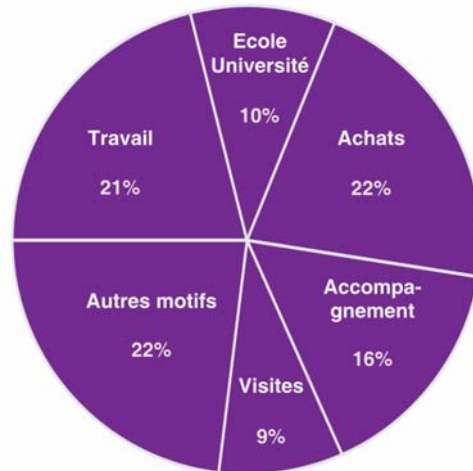
- un enfant quitte son domicile pour être accompagné à l'école par son père ; l'enfant effectue un déplacement « primaire » de son domicile à l'école.
- puis, son père quitte l'école pour se rendre au travail ; le père effectue là un déplacement « secondaire », depuis l'école où il a accompagné son enfant jusqu'à son lieu de travail.

Le « Travail habituel » ne comprend que le travail lorsqu'il est exercé sur le lieu d'emploi déclaré. Les « Autres motifs » regroupent ici : le travail sur un autre lieu que celui déclaré, les tournées professionnelles, les démarches administratives, la santé, la restauration, les loisirs, les promenades, le lèche-vitrines, les pratiques associatives, sportives et religieuses.

Piste de réflexion

Quels sont les motifs structurants des déplacements en chaîne ?

Autre répartition des déplacements selon les motifs



il y a autant de déplacements de travail que d'achats

L'analyse suivante des motifs est faite sur l'examen de la destination des déplacements ; c'est à dire sur le motif du déplacement à sa destination, sauf si cette destination est le « domicile » de la personne. Dans ce cas, le motif du déplacement est le motif à l'origine du déplacement.

Cette analyse met en valeur les motifs autres que le domicile, autrement dit les activités qui sont à l'origine des déplacements et dont le domicile ne fait pas partie. Déplacements primaires et secondaires sont ici confondus

Contrairement aux idées reçues, le travail n'est pas le motif de la majorité des déplacements réalisés.

Quelques exemples de déplacements pour comprendre :

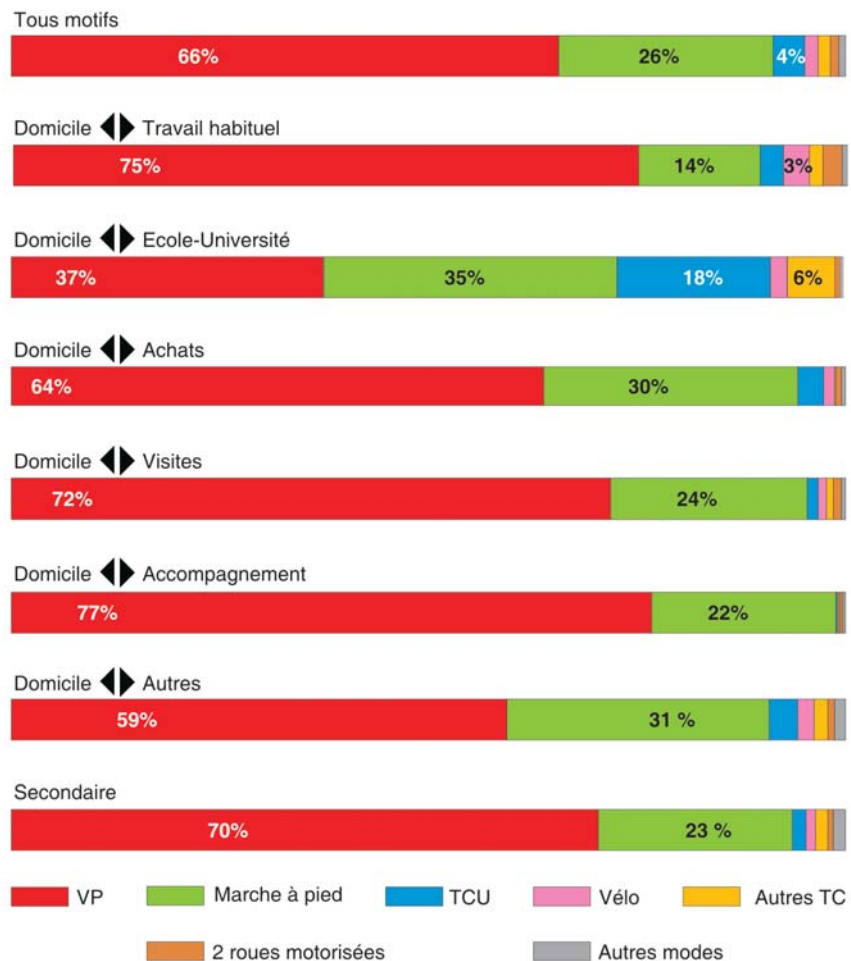
- DU domicile VERS un lieu de travail, le motif du déplacement étudié est « travail » ;
- DU travail VERS un lieu d'achats, le motif du déplacement étudié est « achat » ;
- DU travail VERS un lieu de démarches, le motif du déplacement étudié est « démarches » ;
- DU lieu d'achats VERS un lieu de travail, le motif du déplacement étudié est « travail » ;
- DU travail VERS son domicile, le motif du déplacement étudié est « travail » ;
- D'UN lieu de visite VERS son domicile, le motif du déplacement étudié est « visite » .

Le travail comprend à la fois : le travail sur le lieu déclaré d'emploi, le travail sur un autre lieu que celui déclaré et les tournées professionnelles.

L'activité « autres motifs » regroupe ici les motifs suivants : démarches administratives, santé, restauration, loisirs, promenades, lèche-vitrines, pratiques religieuses, associatives et sportives.

Les territoires urbains

Répartition des déplacements par mode



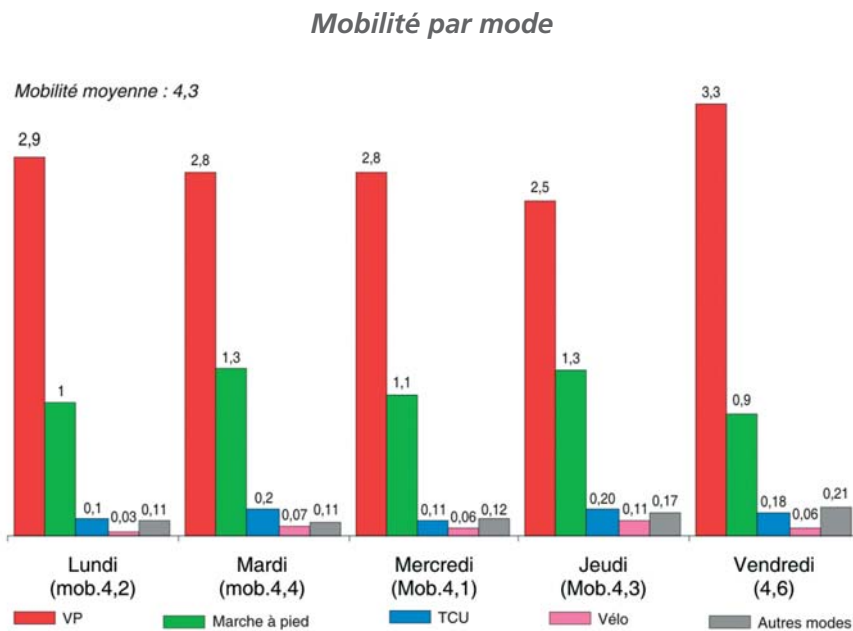
c'est pour le travail et les accompagnements qu'on utilise le plus sa voiture

Les motifs « école-université » sont les seuls pour lesquels l'utilisation de la voiture est moins importante. Et ils sont ceux pour lesquels l'usage des transports collectifs urbains et non urbains devient significatif. C'est d'ailleurs dans ce dernier mode que l'on classe le transport scolaire.

Achats et visites se font principalement en voiture particulière.

Pratiquée dans des proportions semblables quels que soient les motifs de déplacements, la marche est cependant très peu utilisée pour les déplacements domicile-travail, cédant sa place à la voiture surtout.

Les déplacements selon les jours et les heures



*une mobilité
par individu
plus élevée
le vendredi*

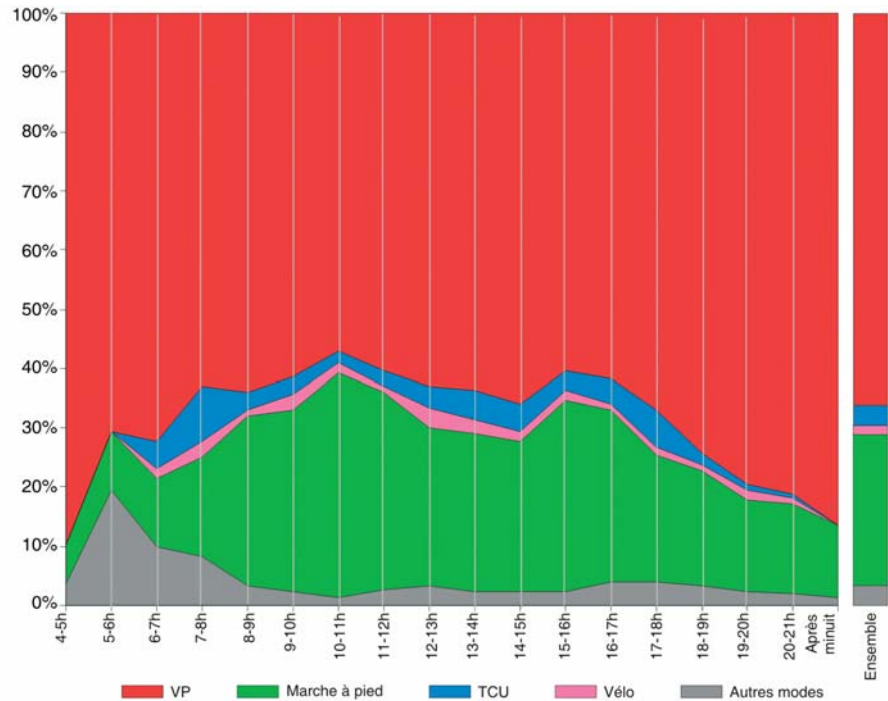
En moyenne, c'est le vendredi que la mobilité, par habitant des territoires urbains, est la plus élevée. C'est également le jour où l'on utilise plus encore sa voiture que les autres jours, au détriment notamment de la marche.

Premier et dernier jour de la semaine se ressemblent : fort usage de la voiture et plus faible de la marche, moindre usage des transports collectifs urbains, vélo et autres modes par rapport aux autres jours.

Les territoires urbains

de 7 heures
à 8 heures,
forte proportion
de déplacements
faits en T.C

Parts modales des déplacements selon la tranche horaire de départ



De 5 à 8 heures, les transports collectifs, urbains et non urbains, assurent 15 à 20 % des déplacements. Il s'agit de la seule plage horaire où leur part est aussi significative.

La part modale de la marche est maximale en milieu de matinée (10 à 11 heures) et d'après-midi (15 à 16 heures).

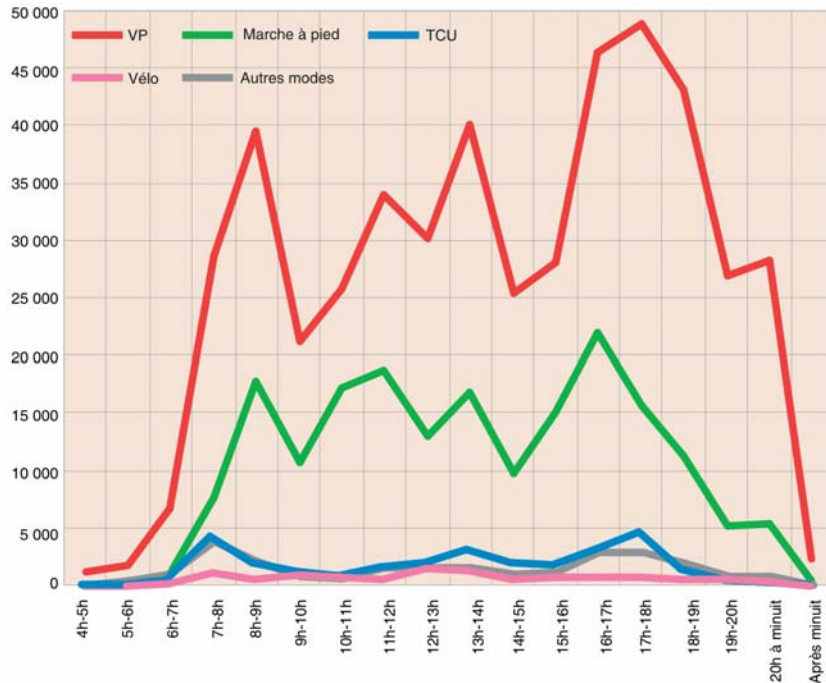
De 19 heures à 5 heures du matin, l'usage de la voiture particulière est maximal.

Piste de réflexion

Les nombreux rythmes de vies (active, sociale, scolaire, retraite, etc.) et nouveaux équipements des ménages (télécommunications, automobile, etc.) conditionnent demande et besoins de transport au quotidien; l'offre s'adapte-t-elle selon les mêmes évolutions ?

Les territoires urbains

Nombre de déplacements par tranche horaire de départ et par mode



3 périodes de pointe :
matin, midi et soir.
Celle du soir est plus importante et plus étalée

Au cours de la journée, deux périodes horaires affichent des caractéristiques très semblables : de 8 heures à 9 heures et de 13 heures à 14 heures. Voiture, marche et transports collectifs urbains sont utilisés pour autant de déplacements chacun aux deux périodes.

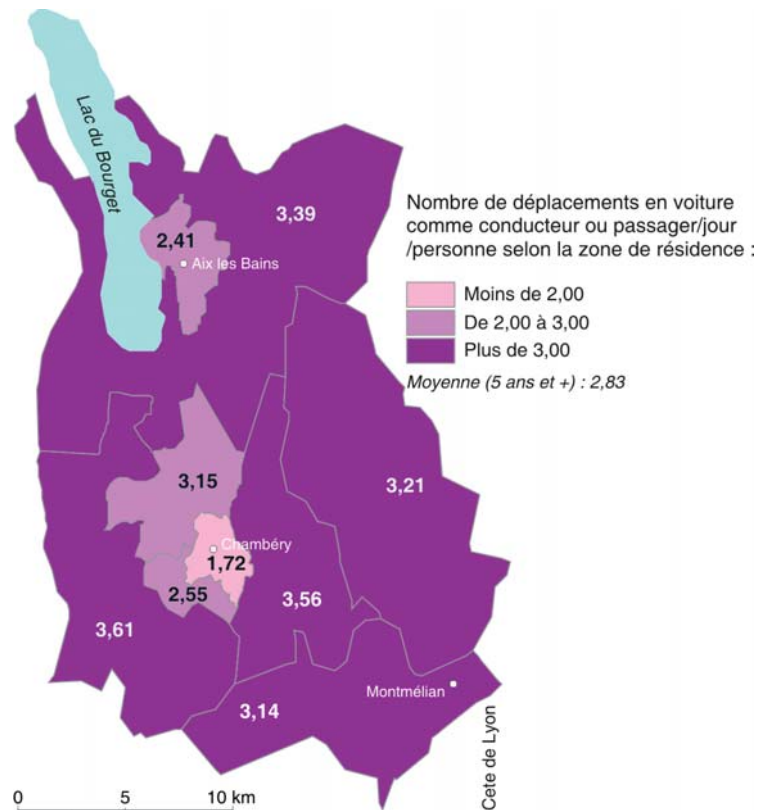
Au cours de l'heure de pointe du soir, 10000 déplacements en voiture viennent s'ajouter au volume de déplacements effectués en voiture le matin.

Les territoires urbains

Usage des modes : la voiture

Mobilité par zone

une mobilité
voiture deux fois
plus faible
au centre



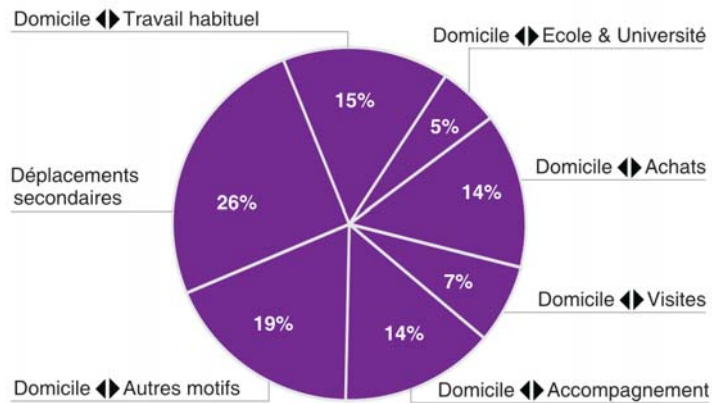
En moyenne, les habitants des territoires urbains effectuent chaque jour 2,83 déplacements en voiture (conducteur ou passager). L'usage de la voiture est plus faible dans les secteurs denses de Chambéry. À l'inverse, la mobilité moyenne de la voiture est largement dépassée sur l'ensemble des zones qui ceignent Aix-les-Bains et Chambéry. Plus de 3 déplacements par jour et par personne y sont effectués en voiture.

Piste de réflexion

À quel(s) facteur(s) l'usage de la voiture tient-il le plus ?
Densité du bâti ? Conditions de stationnement ?
Offre des réseaux de bus ?

Les territoires urbains

Répartition par motif des déplacements effectués en voiture



Cette répartition des déplacements effectués en voiture (conducteur et passager) selon les motifs est très semblable à la ventilation de l'ensemble des déplacements, tous modes confondus, selon les mêmes motifs (cf. page 48). Toutefois, le motif « domicile-école et université » occupe une part plus faible dans la représentation des déplacements effectués en voiture.

25 % des déplacements effectués en voiture le sont en tant que passager.

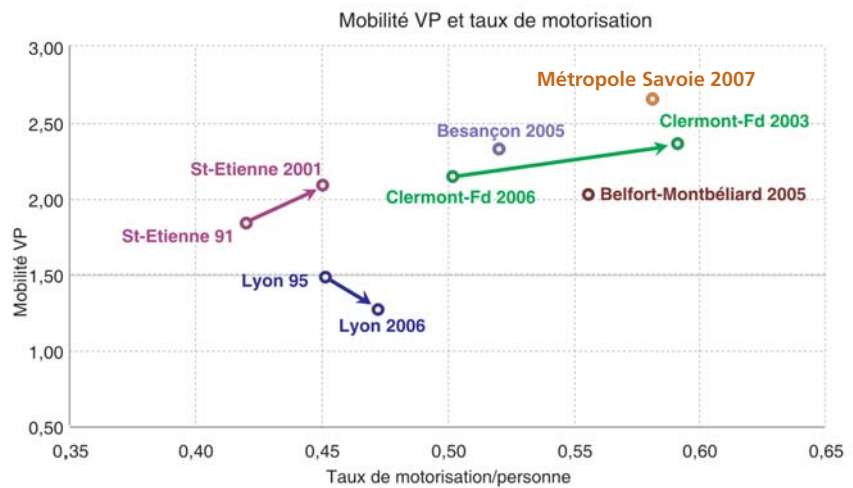
Le « Travail habituel » ne comprend que le travail lorsqu'il est exercé sur le lieu d'emploi déclaré.

Les « Autres motifs » regroupent ici : le travail sur un autre lieu que celui déclaré, les tournées professionnelles, les démarches administratives, la santé, la restauration, les loisirs, les promenades, le lèche-vitrines, les pratiques religieuses, associatives et sportives.

une voiture transporte en moyenne 1,4 personne

Les territoires urbains

Mobilité conducteur selon le taux de motorisation à la personne



les savoyards
des territoires
urbains
possèdent des
voitures...
et s'en servent

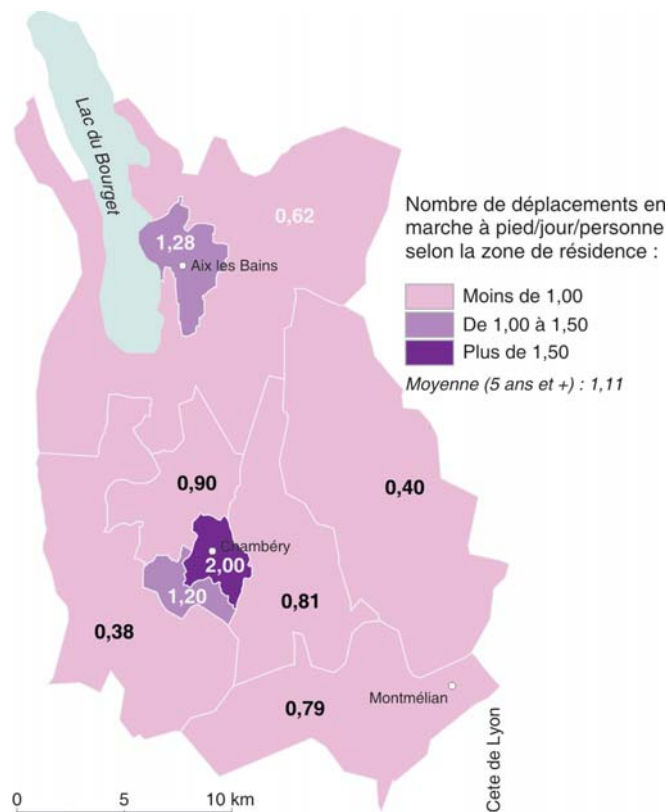
Les habitants des territoires urbains ont un taux de la motorisation à la personne relativement élevé : près de 0,6 voiture à disposition par personne. Ce sont des véhicules dont ils disposent et dont ils se servent, puisque la mobilité en voiture est conséquente. Elle est même la plus forte parmi les enquêtes récemment réalisées sur Clermont-Ferrand, Besançon, Belfort-Montbéliard et Lyon.

Les enquêtes les plus récentes font apparaître la tendance vers une inflexion ; c'est le cas de Lyon, où la motorisation des personnes progresse encore et la mobilité en voiture diminue.

Usage des modes : la marche

Territoires urbains	Mobilité marche	Part modale	Mobilité tous modes
Chambéry métropole	1,20	27 %	4,39
Communauté d'agglomération d'Aix-les-Bains	0,97	23 %	4,19
Zone de Montmélian	0,79	19 %	4,11

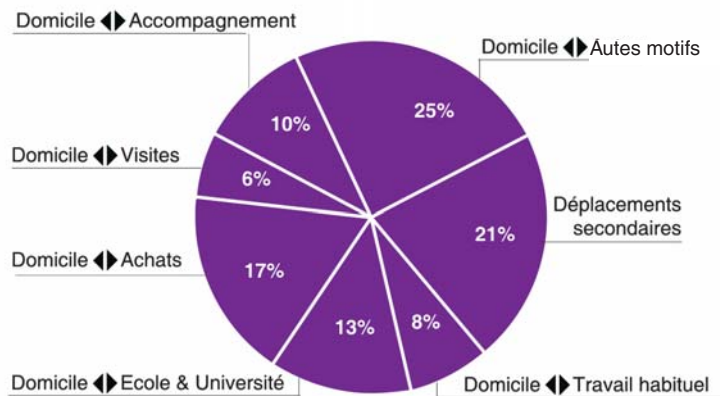
Mobilité par zone



La mobilité à pied atteint 2 déplacements par jour en moyenne sur la zone centre de Chambéry. C'est la plus forte mobilité observée. A contrario, dans les zones peu urbanisées, on utilise peu la marche : les distances à parcourir pour effectuer la majorité des activités sont nettement plus longues et la marche n'est par conséquent pas adaptée.

Les territoires urbains

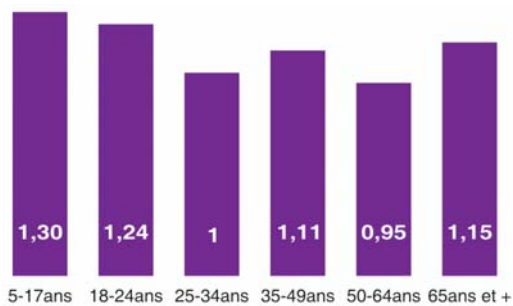
Répartition par motif des déplacements effectués à pied



La marche est utilisée essentiellement pour réaliser des achats et se rendre à l'école. Entre domicile et lieu de travail habituel, seulement 8 % des déplacements se font à pied ; la distance à parcourir entre lieu de résidence et lieu de travail habituel justifie principalement le moindre emploi de la marche pour ces déplacements.

Mobilité à pied par tranche d'âge

Nombre moyen de déplacements quotidiens à pied



La pratique de la marche varie selon l'âge. Elle est davantage employée au quotidien par les jeunes.

les jeunes de 5 à 17 ans se déplacent le plus à pied

Piste de réflexion

À quelle offre de mobilité les personnes âgées de 65 ans et plus ont-elles accès ?

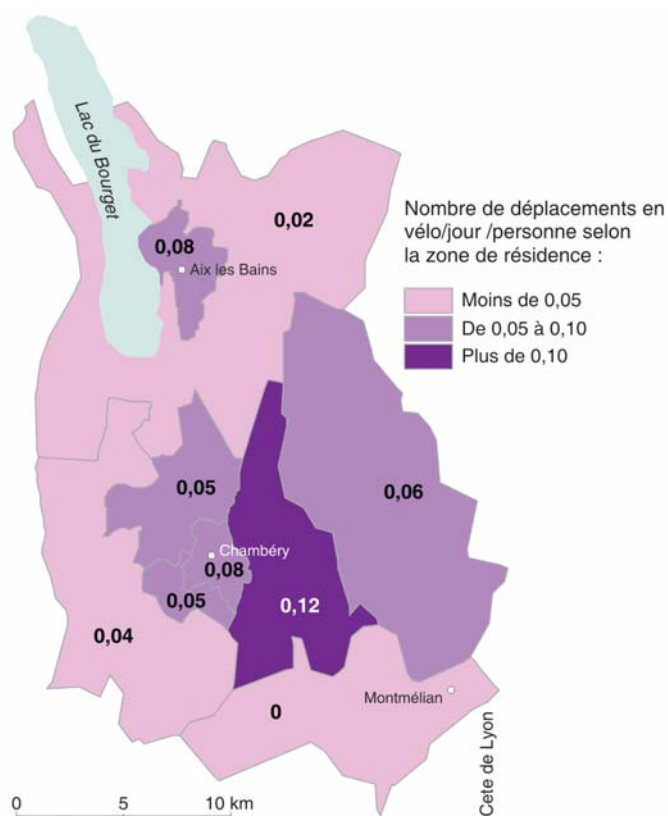
Usage des modes: le vélo

11 300 déplacements sont effectués chaque jour de semaine en vélo.

Ils représentent environ 150 déplacements bruts; c'est pourquoi il faut rester prudent quant à l'interprétation des graphes suivants.

Territoires urbains	Nombre moyen par jour	Répartition par zone
Ville d'Aix-les-Bains	1 980 dépl.	18 %
Ville de Chambéry	3 720 dépl.	33 %
Reste des territoires urbains	5 600 dépl.	50 %

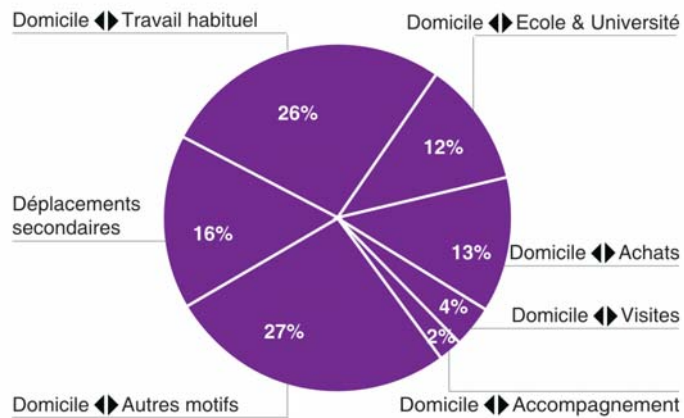
(*) déplacements effectués par l'ensemble des résidents des territoires urbains



Les territoires urbains

la moitié des déplacements en vélo est fait par les habitants d'Aix-les-Bains et de Chambéry

Répartition par motif des déplacements effectués en vélo



26 % des déplacements effectués en vélo est motivé par le travail ; c'est autant que le motif « autres motifs » qui comprend les déplacements de type loisirs et promenade.

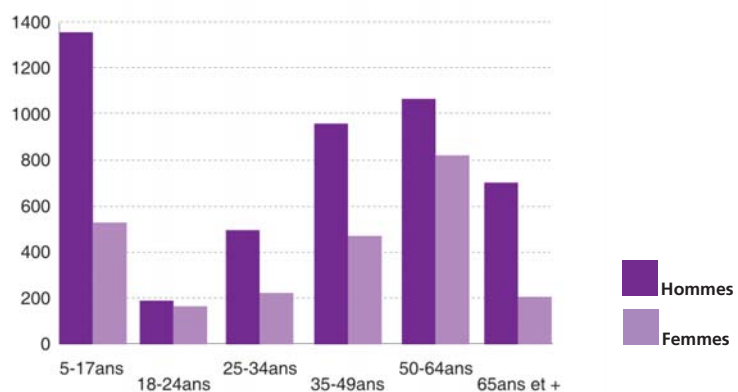
On utilise également son vélo pour se rendre à l'école et effectuer des achats (12 et 13 % des déplacements en vélo) ; ces derniers motifs renvoient à la proximité des établissements auxquels ils correspondent. Cette proximité induit des distances aisées à parcourir en vélo.

Le « Travail habituel » ne comprend que le travail lorsqu'il est exercé sur le lieu d'emploi déclaré.

Les « Autres motifs » regroupent ici : le travail sur un autre lieu que celui déclaré, les tournées professionnelles, les démarches administratives, la santé, la restauration, les loisirs, les promenades, le lèche-vitrines, les pratiques religieuses, associatives et sportives.

67 % des personnes qui se déplacent en vélo sont des hommes

Répartition des personnes déclarant se déplacer tous les jours ou presque en vélo selon l'âge et le sexe



En moyenne, 33 % des personnes disant se déplacer tous les jours ou presque en vélo sont des femmes, tous âges confondus : elles représentent 2 200 personnes sur les territoires urbains pour 4 600 hommes environ.

Hommes et femmes âgés de 18 à 24 ans sont, sur cette seule tranche d'âges, aussi nombreux à utiliser tous les jours ou presque leur vélo. L'écart est par contre très marqué pour les 5-17 ans et 65 ans et plus : la répartition hommes-femmes est proche de 75 % et 25 %.

Les territoires urbains

Usage des modes : les transports collectifs urbains

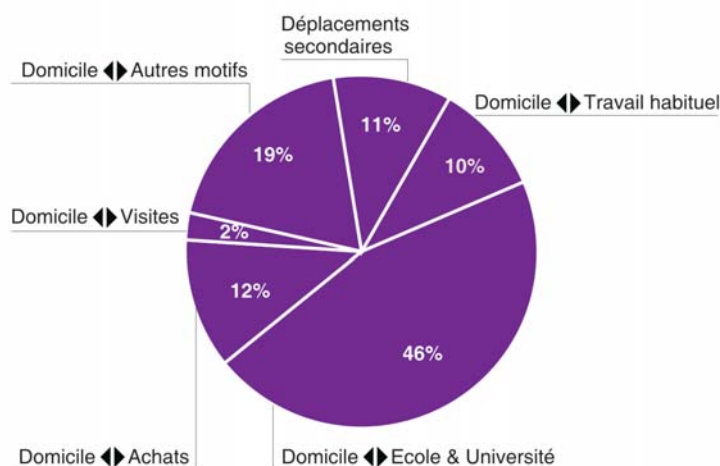
Territoire urbains	Mobilité tous modes (*)	Mobilité TC urbains	Part modale TCU
Chambéry métropole	4,39	0,19	4 %
Communauté d'agglomération d'Aix-les-Bains	4,19	0,12	3 %
Zone de Montmélian	4,11	0,02	0 %

(*) déplacements effectués par l'ensemble des résidents des territoires urbains

L'utilisation des transports collectifs urbains varie selon les trois zones des territoires urbains. Parmi ces trois zones, deux correspondent exactement à un périmètre des transports urbains (PTU); celui de la communauté d'agglomération d'Aix-les-Bains et de Chambéry métropole.

Au global, 27 550 déplacements s'effectuent quotidiennement en transports collectifs urbains.

Répartition par motif des déplacements effectués en transports collectifs urbains des réseaux Stac de l'agglomération Chambérienne et St2a de l'agglomération Aixoise



Les déplacements scolaires et étudiants devancent nettement les déplacements de travail habituel.

L'examen des déplacements effectués en TCU fait apparaître une ventilation différente des déplacements primaires (89 %) et secondaires (11 %) par rapport à la ventilation tous modes des mêmes motifs (cf. page 48).

Cela signifie que les TCU sont essentiellement pris en provenance ou à destination du domicile; autrement dit, on n'enchaîne pas ses déplacements au moyen des transports collectifs en général, urbains en particulier.

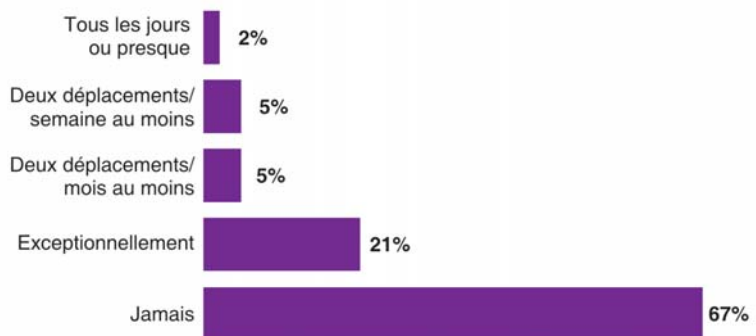
les Transports Collectifs Urbains assurent 5 % des déplacements en modes mécanisés

50% des déplacements en Transports Collectifs Urbains concernent des scolaires

Les territoires urbains

12 % des déplacements sont motivés par des achats. Rappelons, dans le cas de l'usage de la voiture, que 14 % des déplacements sont relatifs aux achats (ceux en lien avec le domicile); entre voiture et TCU, les proportions sont finalement très proches.

Fréquence d'utilisation de réseau urbain Stac de Chambéry-Métropole



12% des résidents des territoires urbains utilisent au moins 2 fois par mois les bus du réseau urbain Stac

Le « Travail habituel » ne comprend que le travail lorsqu'il est exercé sur le lieu d'emploi déclaré.

Les « Autres motifs » regroupent ici : le travail sur un autre lieu que celui déclaré, les tournées professionnelles, les démarches administratives, la santé, la restauration, les loisirs, les promenades, le lèche-vitrines, les pratiques religieuses, associatives et sportives.

L'intermodalité

Nombre de déplacements quotidiens effectués selon le nombre de modes mécanisés

1 mode mécanisé	532 274 déplacements
2 modes mécanisés	6 046 déplacements
3 modes mécanisés	279 déplacements

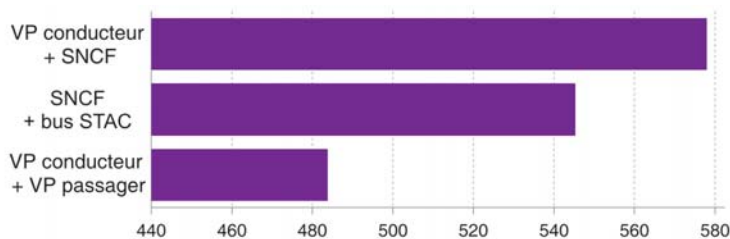
Un « mode mécanisé » comprend les déplacements utilisant des correspondances entre bus urbains.

L'intermodalité sur les territoires urbains représente 0,08 % des déplacements tous modes (1,5 % sur l'aire métropolitaine lyonnaise) et 1,16 % des déplacements effectués en modes mécanisés (2,1 % sur l'aire métropolitaine lyonnaise).

Cela représente en moyenne un peu plus de 6 300 déplacements quotidiens.

Il représentent environ 80 déplacements bruts; c'est pourquoi il faut rester prudent quant à l'interprétation des graphes suivants.

Nombre de déplacements intermodaux par les principales combinaisons de mode



Les combinaisons représentant moins de 490 déplacements par jour ne sont pas représentées ici

L'intermodalité sur les territoires urbains se traduit par l'usage combiné, ou de la voiture (conducteur) et du train, ou du train et du bus, dans les mêmes proportions.

La combinaison conducteur de voiture puis passager de voiture correspond au « co-voiturage ».

L'intermodalité :

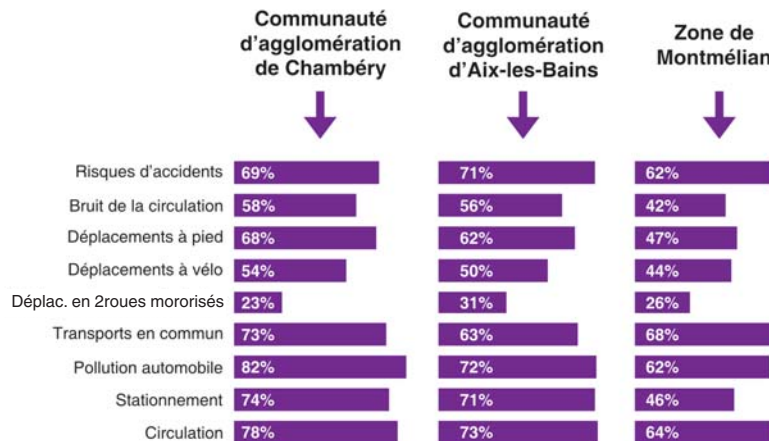
c'est l'usage combiné de 2 (ou plus) modes de transport mécanisés pour effectuer un seul déplacement.

comme partout, une faible pratique de l'intermodalité

Les territoires urbains

Opinion des habitants sur les déplacements urbains

Part des enquêtés âgés de 16 ans et plus qui considèrent chaque thème « plutôt important »



les transports en commun sont la priorité des résidents de la zone de Montmélian

la pollution automobile est la priorité des résidents de Chambéry métropole

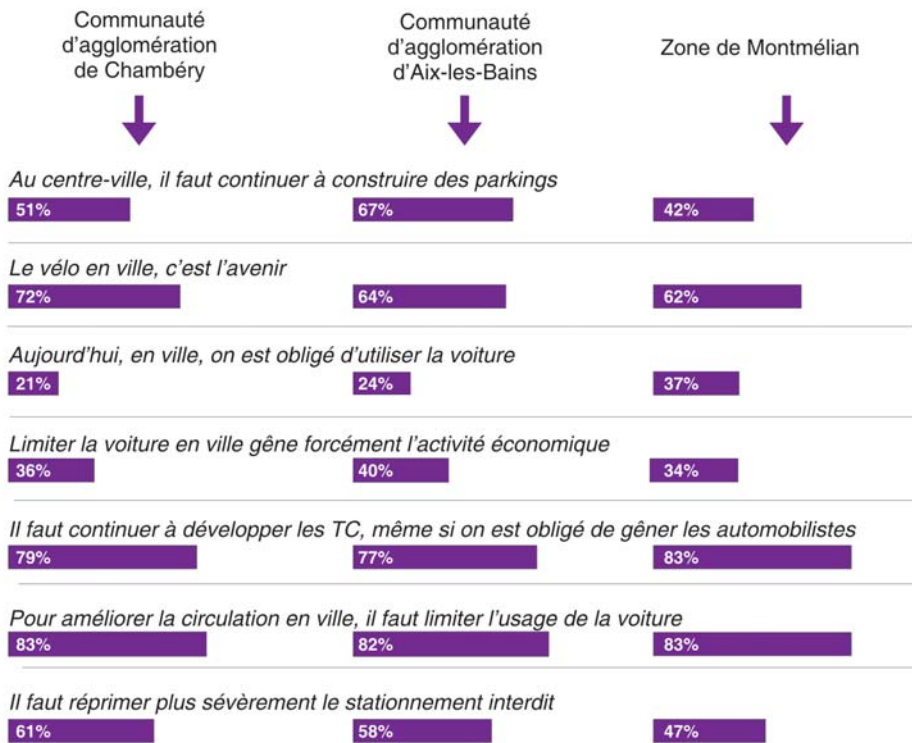
la circulation est la priorité des résidents de la communauté d'agglomération d'Aix-les-Bains

Au global, les habitants des communautés d'agglomération de Chambéry et d'Aix-les-Bains manifestent des préoccupations communes en matière de déplacements urbains. Pollution automobile, stationnement et circulation sont pour eux des problématiques « plutôt importantes » ; c'est l'avis de près de 75 % de leurs résidents.

Les habitants de la zone de Montmélian n'expriment pas les mêmes avis. Transports en commun et circulation sont placés avant pollution automobile et risques d'accident.




Les territoires urbains

Part des enquêtés âgés de 16 ans et plus
qui sont « d'accord » avec chacune des propositions



le développement
des transports
collectifs
encouragé

Quand on leur demande de qualifier la voiture, les transports en commun et le vélo, en tant que modes de transport, les habitants des territoires urbains répondent :

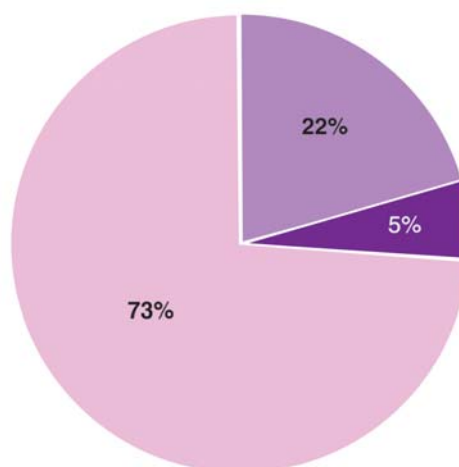
-  ■ que la *voiture* est pratique mais polluante ;
-  ■ que les *transports en commun* sont pratiques et utiles ;
-  ■ et que le *vélo*, c'est pratique, et autant écologique que dangereux.

Piste de réflexion

Au moyen de quelles mesures d'offres, les transports collectifs peuvent-ils remplacer d'une part, efficacement d'autre part, la voiture ?

Les territoires urbains

Opinion des habitants sur les réseaux de bus urbains

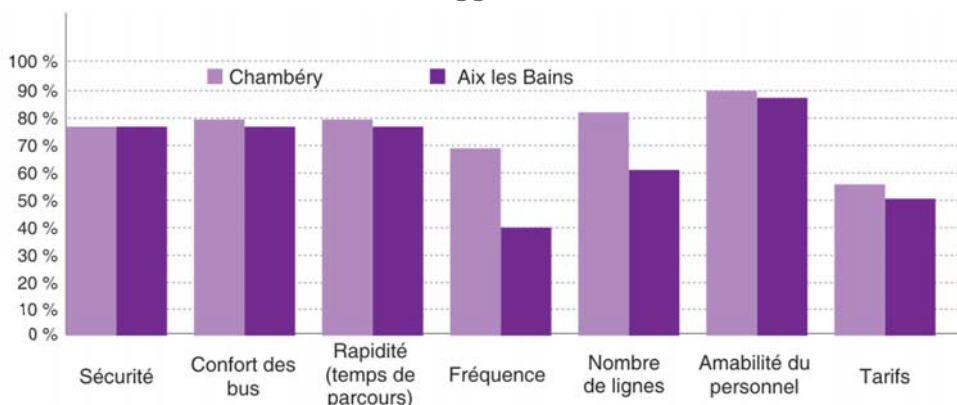


de l'avis des habitants le réseau Stac s'améliore depuis 5 ans

80 % des habitants de Chambéry métropole considèrent que le réseau des bus urbains s'est amélioré au cours des 5 dernières années.

Pour accompagner cette opinion favorable à l'évolution des réseaux de transports collectifs, il apparaît que 65 % des résidents des territoires urbains sont prêts à fréquenter les parcs-relais en projet.

Mesure de la satisfaction des habitants de Chambéry métropole et de la communauté d'agglomération d'Aix-les-Bains



amabilité du personnel, nombre de lignes, confort des bus et temps de parcours apportent largement satisfaction aux habitants de Chambéry métropole et de la communauté d'agglomération d'Aix-les-Bains

Les indicateurs identifiés pour mesurer la satisfaction qu'apporte le réseau des bus urbains de Chambéry métropole, emportent tous satisfaction ; parmi les sept thèmes évalués, cinq d'entre eux sont jugés « satisfaisant » (75 % d'opinion favorable).

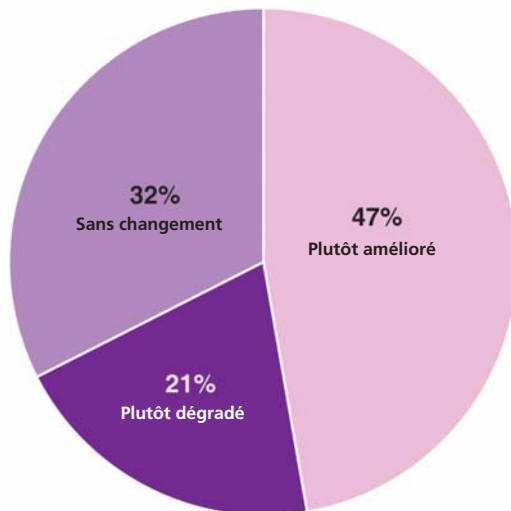
Seuls les tarifs font débat avec 46 % de réponses « peu satisfaisants ».

Parmi les sept indicateurs évalués par les habitants de la communauté d'agglomération d'Aix-les-Bains, cinq d'entre eux emportent majoritairement des avis « satisfaisants ».

Cependant, les tarifs génèrent autant d'avis « satisfaisants » que « peu satisfaisants ». Enfin, la fréquence des bus urbains est jugée « peu satisfaisante » par près de 66 % des personnes de la communauté d'agglomération d'Aix-les-Bains.

Opinion des habitants sur le transport express régional (TER)

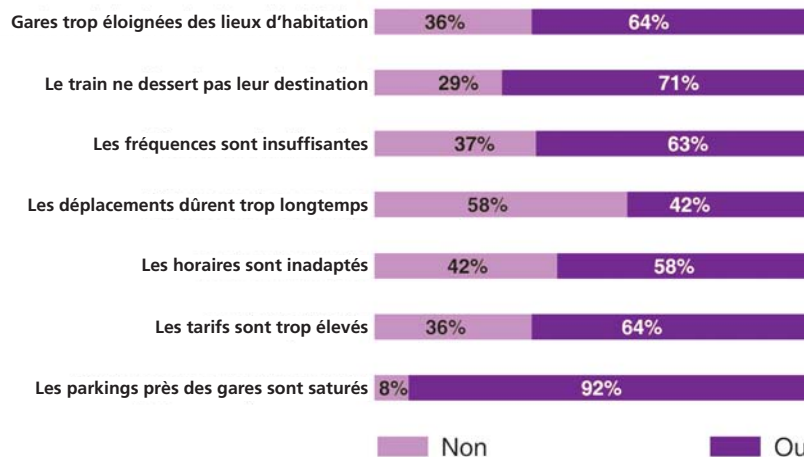
Amélioration du réseau de TER



59% de personnes « sans opinion » sur cette question

de l'avis général, le TER s'est plutôt amélioré

Avis sur des raisons du faible usage du TER à l'intérieur du grand territoire



Toutefois, 70 % des personnes affirment que « le train ne dessert pas leur destination ». Et pour près de 66 %, « les tarifs sont trop élevés ».

les parkings situés près des gares sont saturés

Opinion des habitants sur le vélo

Connaître ne signifie pas utiliser, puisque 4 % seulement des personnes qui déclarent connaître la « vélostation », la fréquentent. Pour faciliter la pratique du vélo au quotidien, les savoyards des territoires urbains placent en priorité l'action qui consisterait à « aménager des itinéraires cyclables dans et entre les communes ».

la « vélostation » de Chambéry connue de 7 habitants sur 10

Les territoires ruraux

Chiffres-clés71

Les résidents72

Évolution des ménages et de la population.....72

Taille des ménages73

Population selon l'âge.....73

Activité des personnes.....74

Lieux d'activité et de résidence74

Motorisation des ménages76

Les déplacements77

Mobilité selon le sexe78

Mobilité selon l'occupation principale.....78

Répartition modale.....79

Motifs.....80

Répartition horaire des déplacements.....82

Usage des modes83

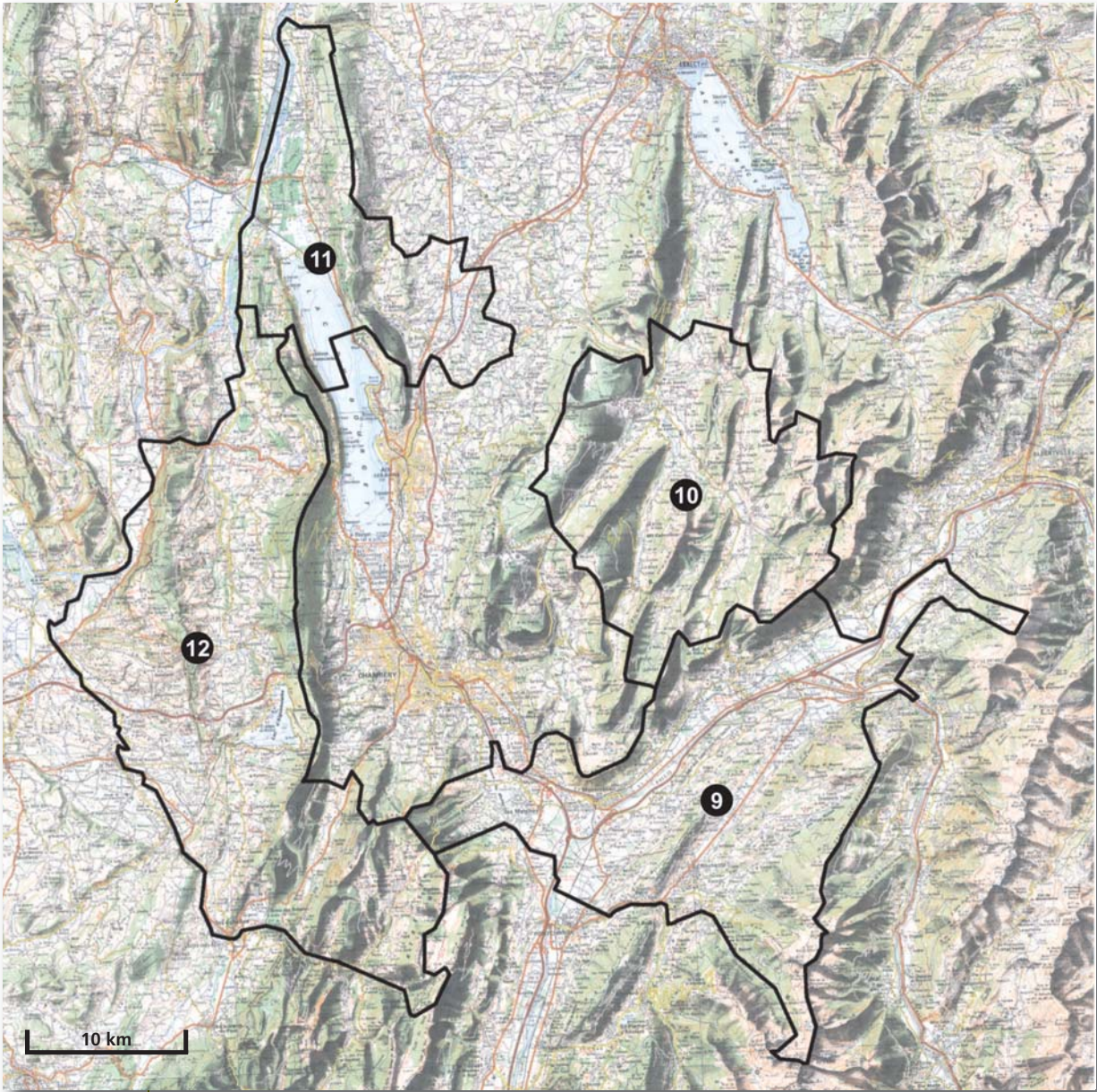
La voiture83

La marche84

Les cars85

Transport express régional (TER)87

Les territoires ruraux



Extrait du SCAN Régional - © IGN 2008/Reproduction Interdite - Autorisation n° 2006 CUI-PUB 186

CETE de Lyon

Chiffres-clés

Communes	49
Surface	1 165 km ²
Population totale	63 340 personnes
Population de 11 ans et plus	52 810 personnes
Ménages	26 249 ménages
Taille moyenne des ménages	2,4 personnes
Voitures à disposition pour 1 000 habitants	635
Voitures à disposition par ménage	1,6
Mobilité quotidienne (personnes de 11 ans et plus)	4,30 déplacements
Déplacements quotidiens tous modes	227 362
Déplacements quotidiens en modes mécanisés	176 873
Déplacements quotidiens à pied	50 489

Répartition des déplacements par mode

Modes de transport	Parts modales
Voiture (conducteur)	65 %
Voiture (passager)	9 %
Marche	22 %
Vélo	1 %
Transports collectifs urbains	0,5 %
Transports collectifs non urbains	3 %
Deux-roues motorisés	0,2 %
Autres modes	0,5 %

Les « Transports Collectifs non urbains » (T.C.N.U.) comprennent les cars départementaux et le transport express régional (TER).

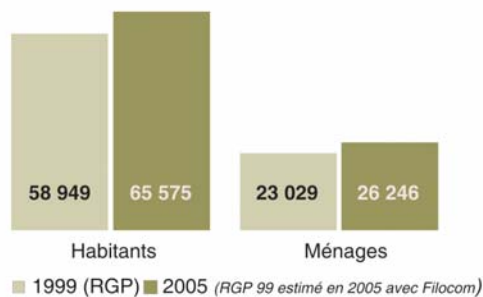
Les « autres motifs » comprennent les modes de transports suivant: passager taxi, transports employeur et scolaire, fourgon, camionnette, transport fluvial ou maritime, avion, roller, skate, trottinette, fauteuil roulant et engins agricoles.

Les territoires ruraux

de 1999 à 2005,
un accroissement
des ménages et
des habitants

Les résidents

Évolution des ménages et de la population 1999-2005



Depuis le recensement de la population de 1999, le nombre des ménages s'est accru de 14 % (3 220 ménages supplémentaires), quand le nombre d'habitants a augmenté de 11 % (6 630 personnes de plus). La taille des ménages a diminué de 2,5 à 2,4.

Cette taille moyenne est plus importante que celle observée sur les zones urbaines, ce qui est très classique et lié à l'implantation prioritaire des familles en territoire périurbain à rural.

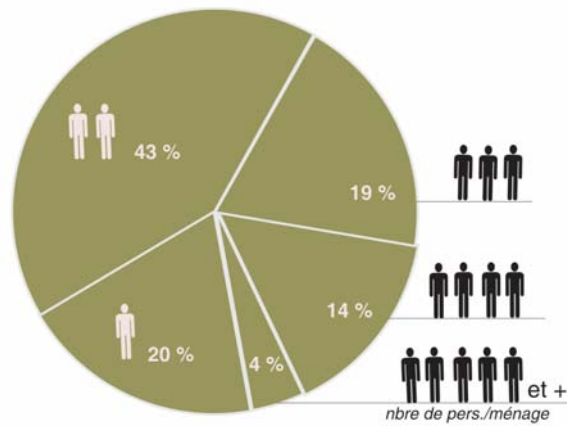
Nombre moyen de personne par ménage selon leur zone de résidence



Les territoires ruraux

Taille des ménages

Répartition des ménages selon leur taille

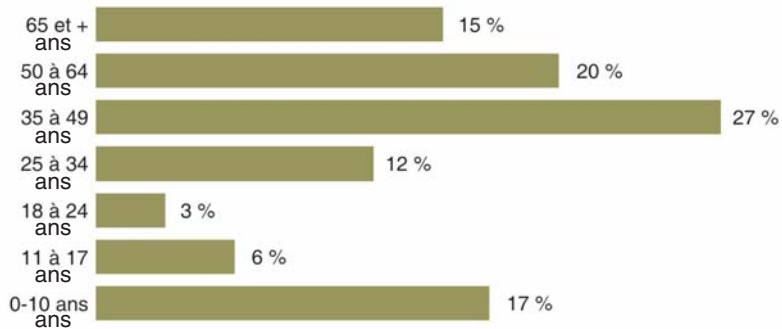


Classiquement, sur un périmètre de territoires ruraux, on trouve des « grands ménages », ce qui se traduit par une taille moyenne de ménages légèrement supérieure à la moyenne nationale.

De plus, il y a ici beaucoup moins de personnes seules qu'en ville (34 %).

Pour autant, les ménages composés de 1 ou 2 personnes sont bien présents et représentent environ 60 % de la population du périmètre étudié.

Population selon l'âge



Ce territoire fait apparaître des parts importantes de 0-10 ans et 35-49 ans.

A contrario, les 18-24 ans sont très peu présents et 1/3 de la population a plus de 50 ans

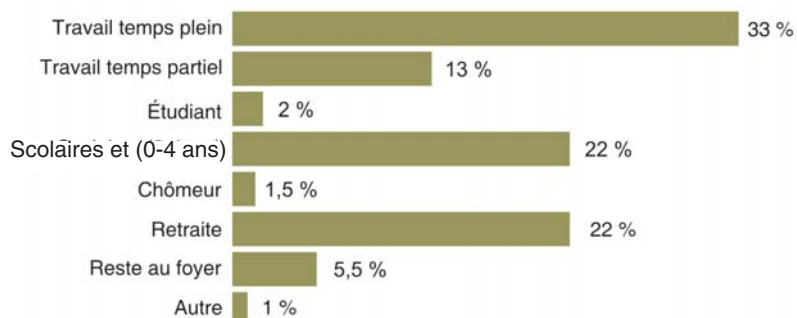
près de 4 ménages sur 10 comptent 3 personnes et plus

une population familiale sur les territoires ruraux

Les territoires ruraux

près d'un habitant sur deux est un actif

Activité des personnes



33 % de la population sont des personnes occupant un emploi à temps plein. Il y a autant de personnes à la retraite (22 %) que d'enfants et scolaires.

Lieux d'activité et de résidence

Part des actifs travaillant sur leur zone de résidence



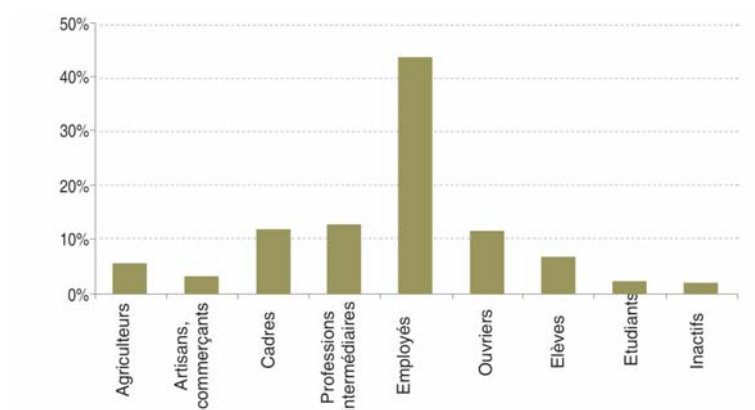
2/3 des actifs du pays des Bauges travaillent sur leur zone de résidence

L'examen des lieux d'activité et de résidence renseigne sur l'interdépendance des secteurs en matière de déplacements domicile-travail.

Le Pays des Bauges et la combe de Savoie sont les secteurs les plus autonomes en matière d'emploi.

Les territoires ruraux

Répartition de la population selon les catégories socio-professionnelles (11 ans et plus)

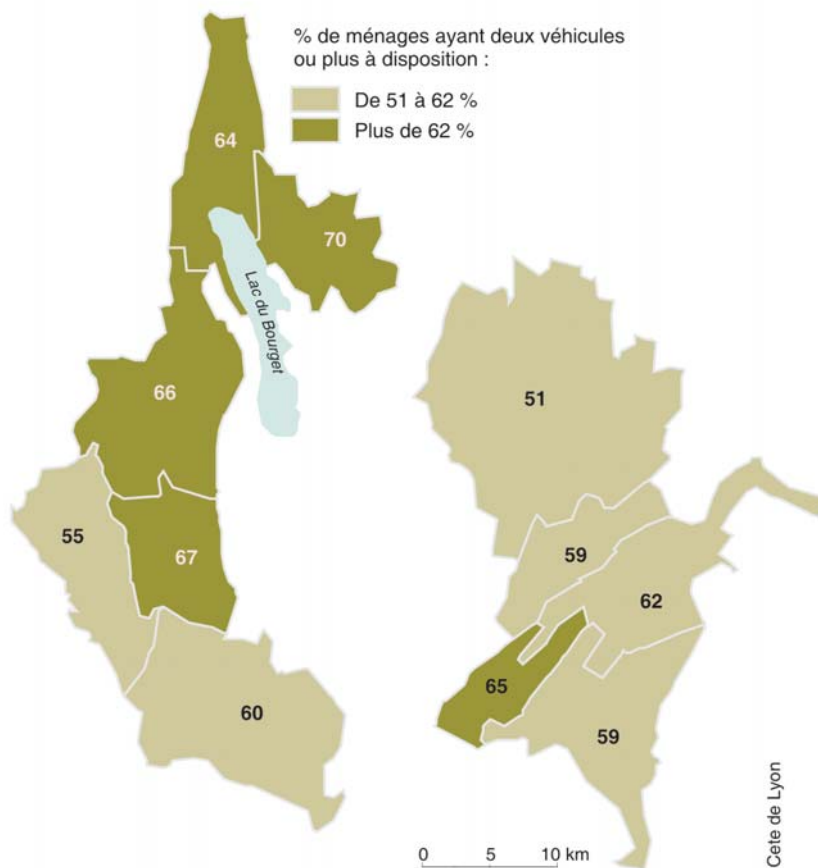


Les actifs des territoires ruraux sont essentiellement des employés. Cette catégorie représente à elle seule autant d'actifs que les cadres, professions intermédiaires et ouvriers réunis.

Les territoires ruraux

Motorisation des ménages

Part des ménages disposant de deux véhicules ou plus



plus de 50 % des ménages ont plus de 2 voitures à disposition

Autant de ménages ayant deux voitures ou plus, c'est plutôt logique compte tenu du nombre de grands ménages résidents sur le territoire, de la faible densité de l'habitat et du relief.

Ce niveau d'équipement se traduit par une motorisation moyenne de 1,65 véhicule à disposition par ménage sur l'ensemble des territoires ruraux.

Les déplacements

Mobilité tous modes

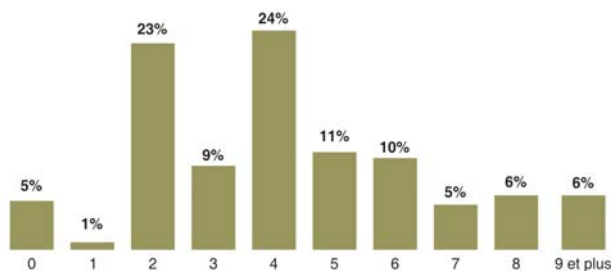


les personnes de 11 ans et plus réalisent 4,3 déplacements quotidiens.

Les résidents âgés de 11 ans et plus effectuent 227 400 déplacements par jour de semaine, tous modes et tous motifs confondus.

La mobilité globale des territoires ruraux est homogène et comparable sur l'ensemble des secteurs.

Répartition de la population selon le nombre de déplacements effectués en moyenne par jour



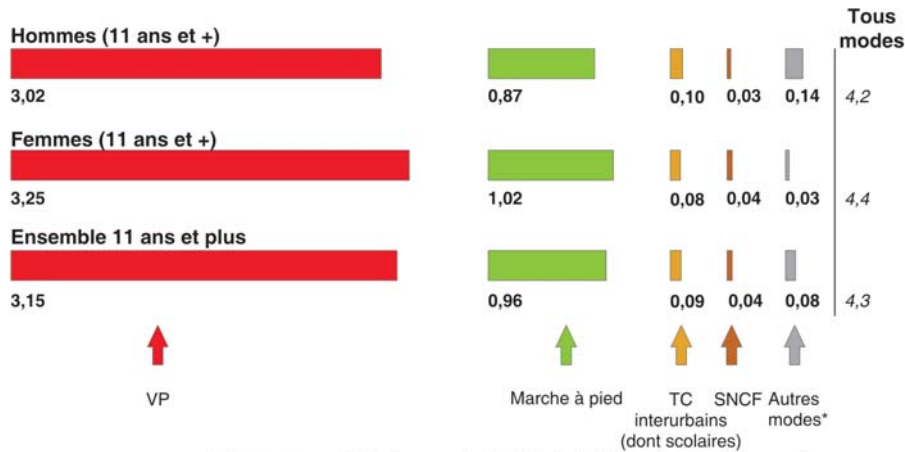
en moyenne, un habitant des territoires ruraux effectue 4 déplacements par jour de semaine

Les habitants du territoire font essentiellement 2 ou 4 déplacements par jour. Néanmoins, 5 % de la population des 11 ans et plus ne se déplace pas et 38 % est très mobile avec plus de 5 déplacements par jour.

Les territoires ruraux

Mobilité selon le sexe

Mobilité par mode (11 ans et plus)



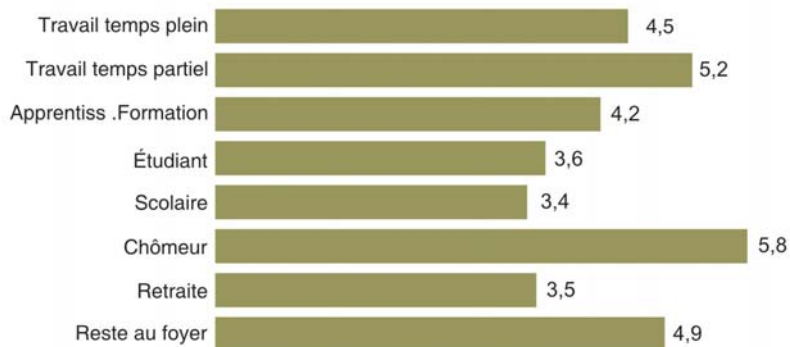
* Autres : comprend vélo, 2 roues motorisés, TC urbains, TC employeurs et autres modes

la voiture particulière est le mode de déplacement dominant sur le périmètre des territoires ruraux

Sur les territoires ruraux, les femmes de 11 ans et plus se déplacent légèrement plus que les hommes.

La voiture particulière est le mode de transport le plus utilisé, suivi de la marche à pied. Les transports en communs interurbains (cars et transports scolaires), le train et les autres modes de transports sont beaucoup moins utilisés.

Mobilité selon l'occupation principale



Mobilité tous modes (11 ans et plus)

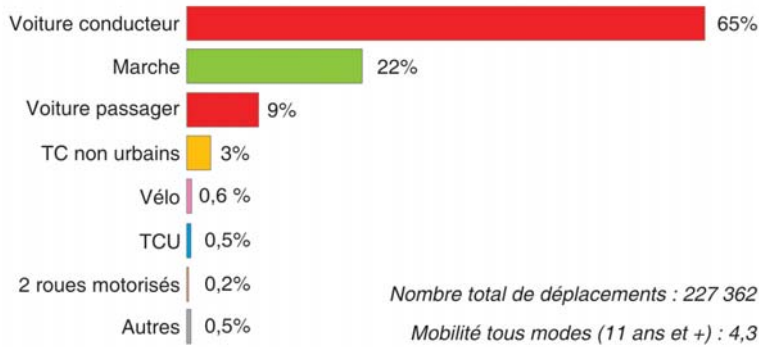
Les actifs sont plus mobiles que la moyenne ; surtout s'ils exercent une activité à temps partiel.

La mobilité globale des personnes restant au foyer est élevée avec près de 5 déplacements quotidiens.

les plus mobiles sont les demandeurs d'emploi

Répartition modale des déplacements

Répartition des déplacements selon le mode principal

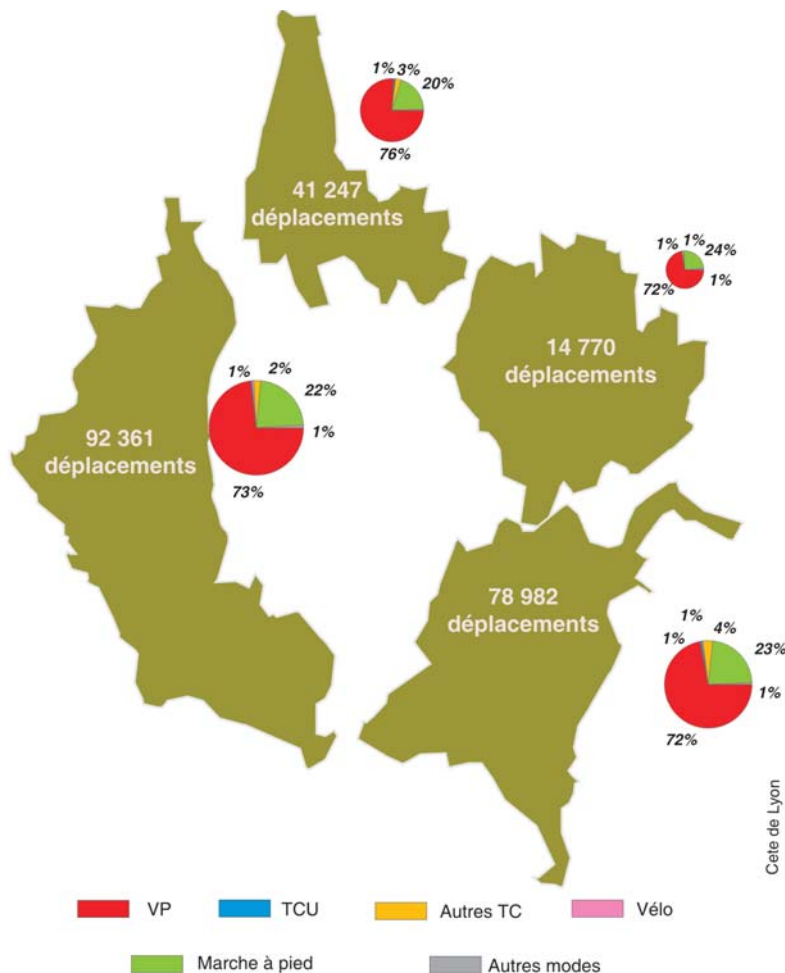


la voiture particulière assure 3/4 des déplacements

Sur l'ensemble des territoires ruraux, 22 % des déplacements se font à pied.

Parmi les 227 400 déplacements effectués quotidiennement, 166 000 le sont en voiture, et 50 000 à pied. 3 % des déplacements sont assurés en transports collectifs non urbains (cars, transports scolaires et employeur, train). Ils correspondent à 6 700 déplacements.

Répartition modale des déplacements (11 ans et plus)

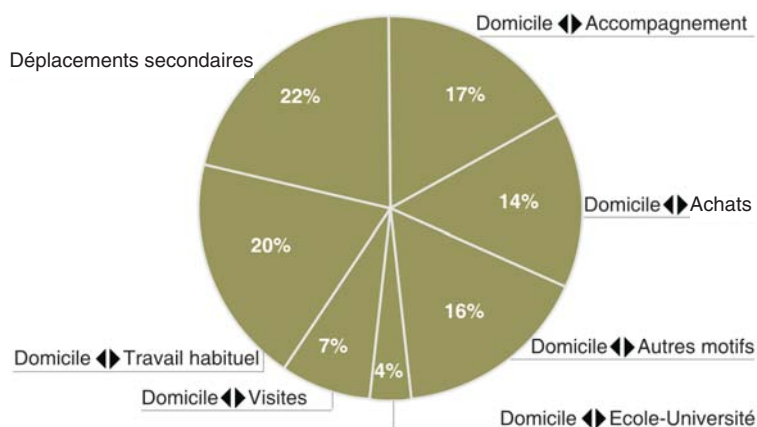


Les territoires ruraux

Les motifs de déplacements

Le présent document apporte des données chiffrées et analyses sur le détail des seuls déplacements de motifs « primaires », c'est-à-dire en lien avec le domicile. L'analyse particulière des déplacements de motifs « secondaires » nécessitera l'examen approfondi des données de base.

Répartition des déplacements tous modes (11 ans et plus)



pour les personnes de 11 ans et plus, 80 % des déplacements sont liés au domicile

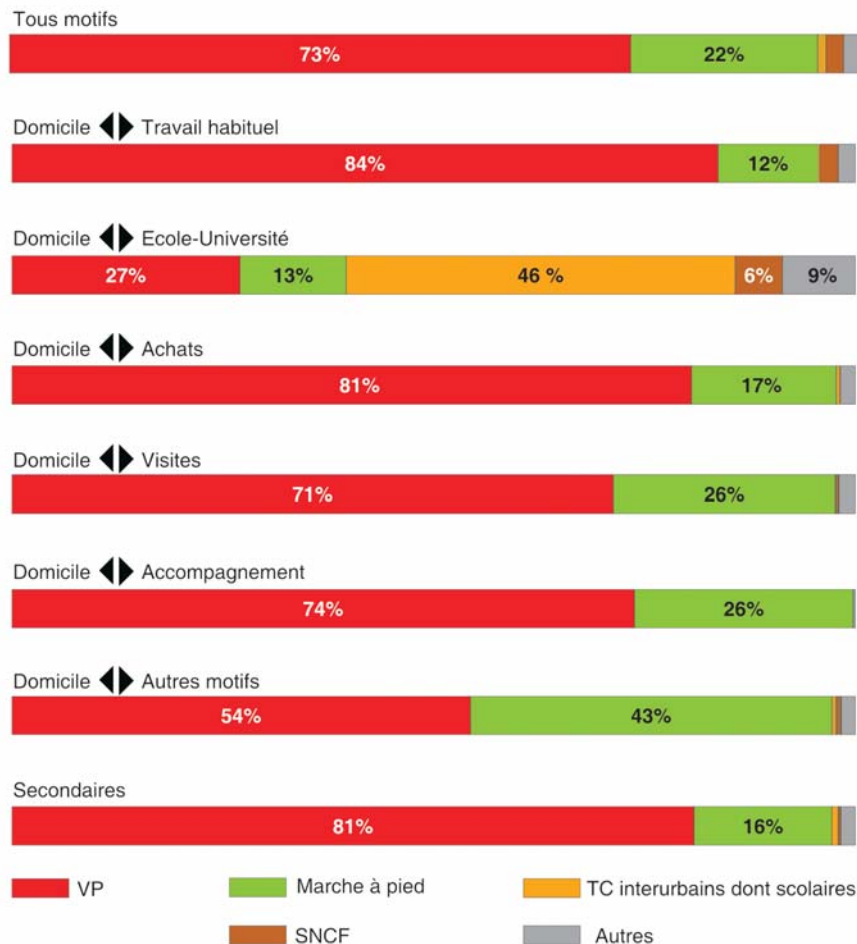
Le domicile est l'origine ou la destination la plus fréquente d'un déplacement. Achats, accompagnement, visites expliquent ensemble 38 % des déplacements liés au domicile. 20 % des déplacements se font entre le travail et le domicile.

Les déplacements « secondaires » c'est-à-dire sans lien avec le domicile ne représentent au quotidien que 22 % des déplacements.

La faible part de scolaires est liée au fait que l'enquête ne prend pas en compte la tranche d'âge concernant les écoles primaires.

Les territoires ruraux

Répartition des déplacements par mode



*c'est pour aller
au travail que l'on
utilise le plus
la voiture
particulière*

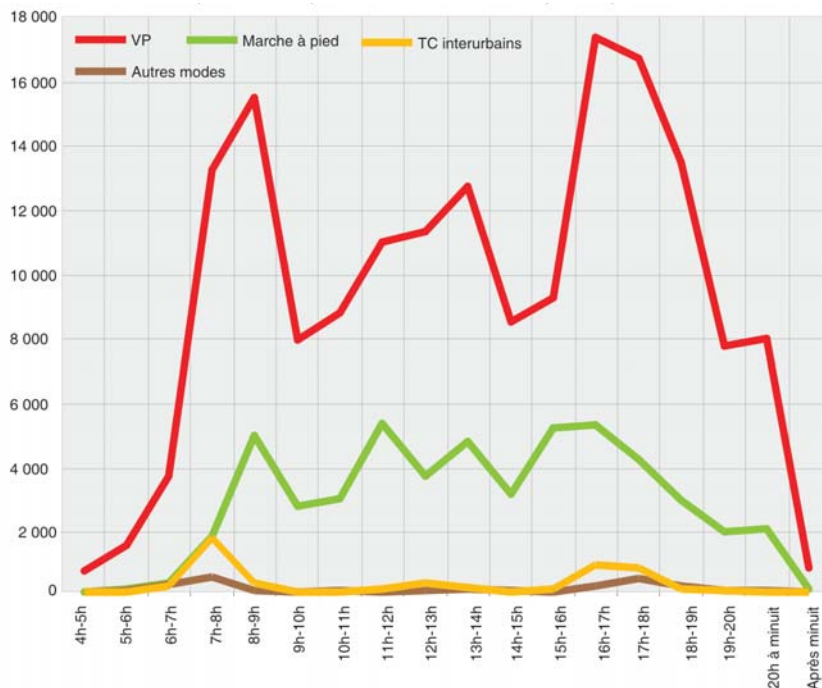
(*) Le mode de transport "Autres" comprend les modes suivants : transports collectifs urbains, transport employeur, 2-roues motorisés, vélo, autres modes

La voiture et la marche sont les deux modes de transport les plus utilisés. Le motif de déplacement « école » est le seul où la voiture n'est pas le mode le plus important. Dans ce cas, c'est logiquement les transports en commun interurbains (cars et transports scolaires) qui sont les plus utilisés (45 % des déplacements pour ce motif).

Les territoires ruraux

Répartition horaire des déplacements

Nombre de déplacements par tranche horaire de départ et par mode



en voiture particulière, on distingue bien l'heure de pointe du matin, encore plus la pointe du soir, et dans une moindre mesure celle du midi

Les phénomènes de pointe sont moins marqués pour la marche mais existent bel et bien.

La *pointe du matin* se situe de 8 heures à 9 heures aussi bien en voiture (15 400 déplacements) qu'à pied (4 900 déplacements).

La *pointe du soir* se situe de 16 heures à 18 heures en voiture (17 300 déplacements) et se traduit par une pointe entre 15 heures et 16 heures à pied (5 200 déplacements).

Concernant la *pointe méridienne*, elle a lieu entre 13 heures et 14 heures en voiture (12 600 déplacements) et entre 11 heures et 12 heures pour la marche à pied (5 300 déplacements).

De 7 heures à 8 heures, les TC interurbains atteignent leur part modale maximale (10 % des déplacements), de même pour le train (le seuil maximal 5 % des déplacements).

Usage des modes : la voiture

Mobilité par zone

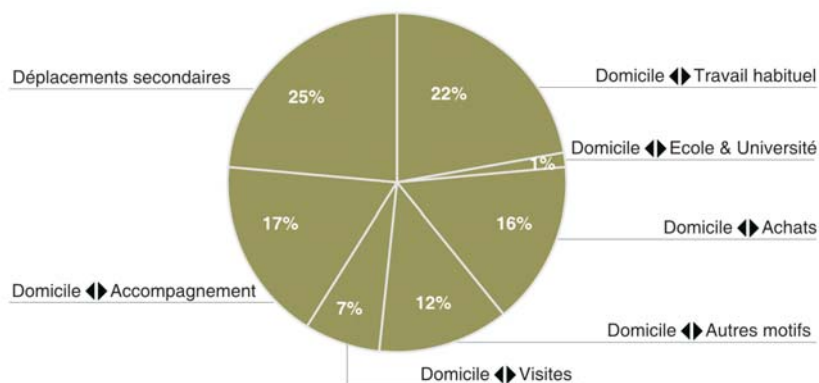


les résidents des territoires ruraux font en moyenne plus de 3 déplacements par jour en voiture

166 400 déplacements sont réalisés en voiture par jour de semaine ; c'est plus de 7 déplacements sur 10.

Territoires ruraux	Mobilité VP	Part modale	Mobilité tous modes
Ensemble	3,15	73 %	4,3

Répartition par motif des déplacements effectués en voiture



les déplacements effectués en voiture le sont essentiellement pour des liaisons entre le domicile et le travail, ou encore le travail et l'accompagnement.

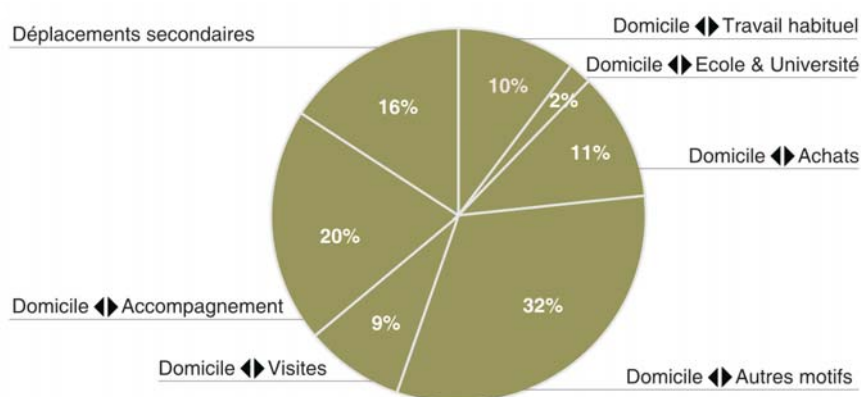
Les territoires ruraux

Usage des modes : la marche

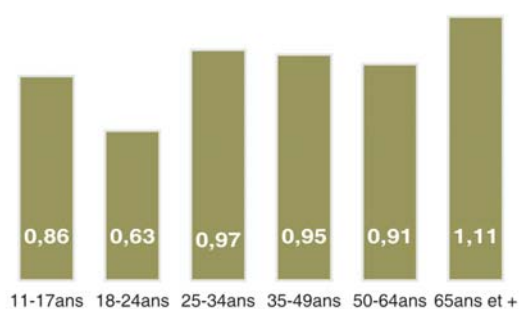
50 500 déplacements par jour sont réalisés à pied par les personnes de 11 ans et plus, soit près de 2 déplacements sur 10 sur les territoires ruraux.

Territoires ruraux	Mobilité marche	Part modale	Mobilité tous modes
Ensemble	0,96	22 %	4,3

Répartition par motif des déplacements effectués à pied



Mobilité à pied par tranche d'âge



sur 10 déplacements effectués à pied, 2 le sont pour de l'accompagnement

les personnes de 65 ans et plus sont celles qui se déplacent le plus à pied

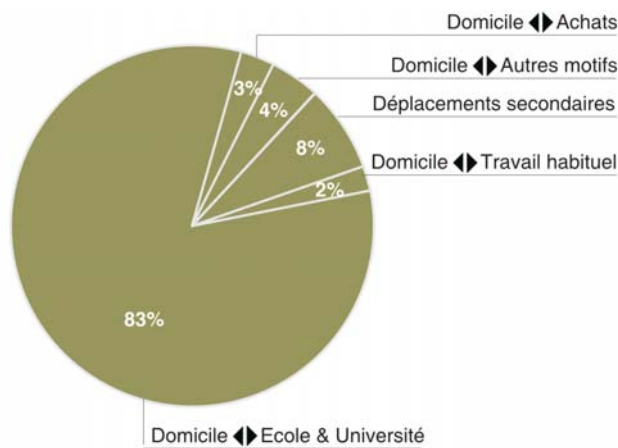
Usage des modes : les cars

4 500 déplacements par jour sont réalisés en cars et transports scolaires par les personnes de 11 ans et plus, c'est-à-dire 2 % de l'ensemble des 4,3 déplacements réalisés par jour tous modes confondus.

Ces 4 500 déplacements par jour, représentent environ 100 déplacements bruts. Il faut donc rester prudent quant à l'interprétation des graphes suivants.

Territoires ruraux	Mobilité cars interurbain et transport scolaire	Part modale	Mobilité tous modes
Ensemble	0,09	2 %	4,3

Répartition par motif des déplacements effectués en cars et transports scolaires



les transports en communs interurbains (cars + transports scolaires) sont logiquement utilisés pour les déplacements des scolaires

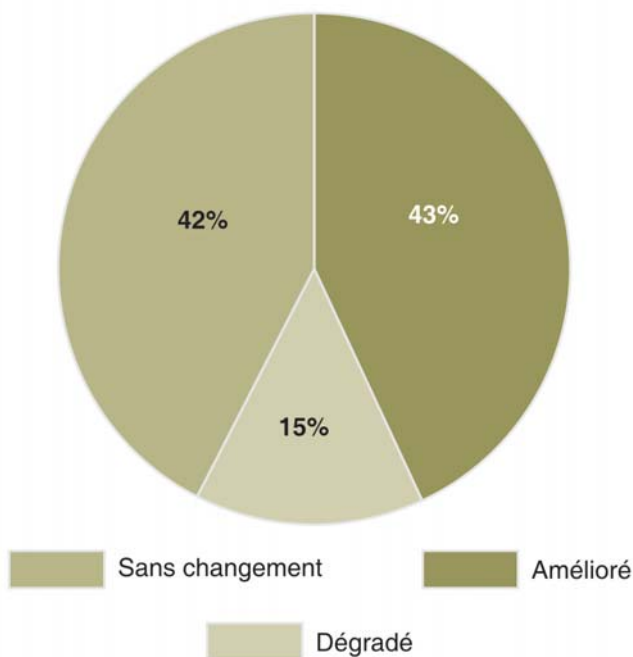
83 % des déplacements en transports collectifs se font entre domicile et établissements scolaires.

Les territoires ruraux

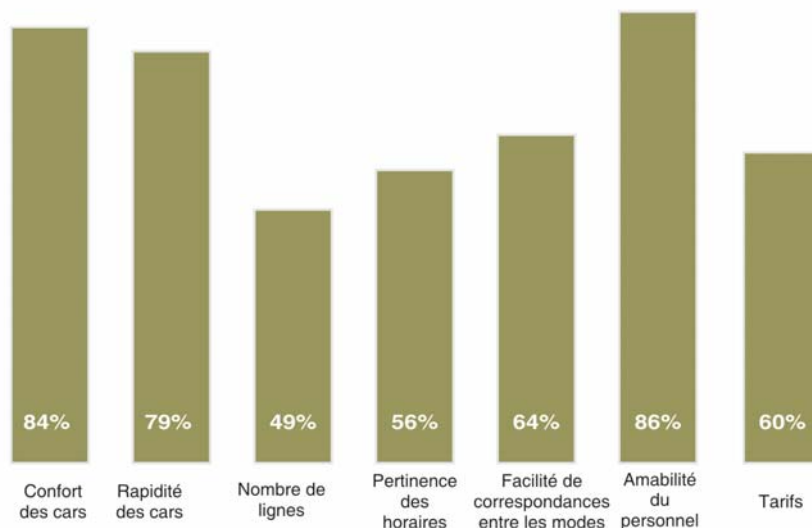
Opinion

Les questions d'opinion ont été posées aux personnes enquêtées dans le ménage dès lors qu'elles étaient âgées de 16 ans et plus. Les réponses « sans opinion » ne sont pas illustrées dans les résultats présentés ci-dessous.

Amélioration du réseau des cars interurbains depuis 5 ans



Satisfaction du réseau des cars interurbains



les habitants pensent que le réseau des cars interurbains s'est amélioré

les habitants des territoires ruraux apprécient particulièrement l'amabilité du personnel et le confort des cars.

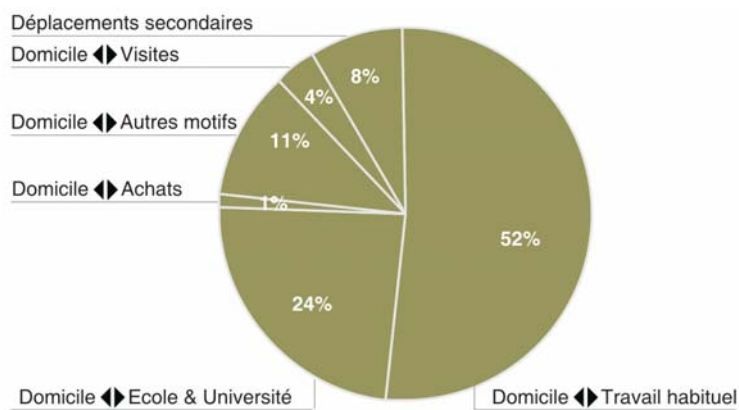
Usage des modes : le transport express régional (TER)

Territoires ruraux	Mobilité TER	Part modale	Mobilité tous modes
Ensemble	0,04	1 %	4,3

1 900 déplacements par jour sont réalisés en TER par les personnes de 11 ans et plus, sur les territoires ruraux, c'est-à-dire 1 % de l'ensemble des 4,3 déplacements réalisés par jour tous modes confondus.

Ces 1 900 déplacements par jour représentent environ 40 déplacements bruts. Il faut donc rester très prudent quant à l'interprétation des graphes suivants.

Répartition par motif des déplacements effectués en TER

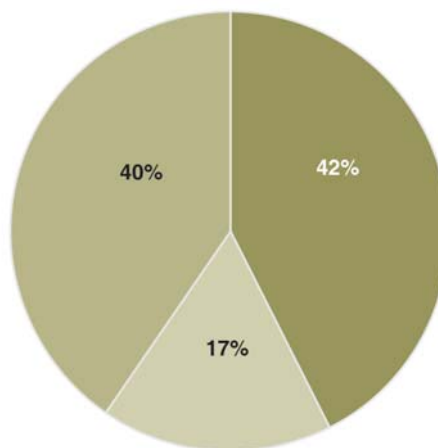


quand le TER est le mode de transport choisi, c'est essentiellement pour effectuer des déplacements entre le domicile et le lieu de travail

Les territoires ruraux

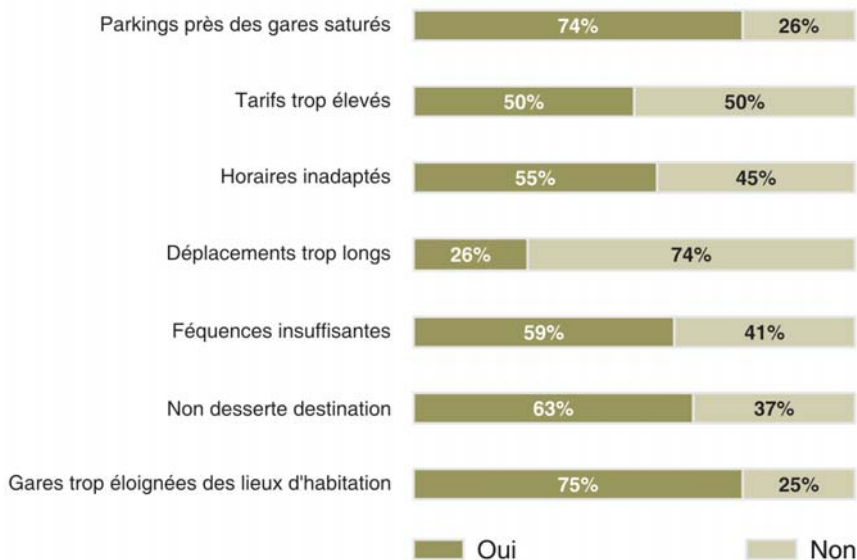
Opinion

Amélioration du réseau des TER depuis 5 ans



comme pour le réseau des cars interurbains, les habitants pensent que celui des TER s'est amélioré depuis 5 ans

Avis sur des raisons du faible usage des TER



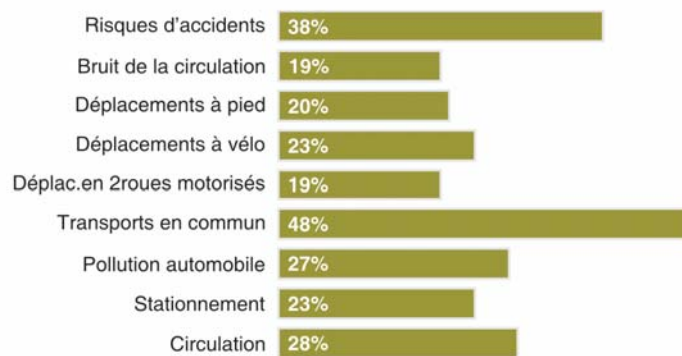
Deux explications au faible usage des TER sont apportées :

- les gares sont trop éloignées des lieux d'habitation
- les parkings situés près des gares sont saturés

D'après les personnes qui se sont exprimées, la durée des déplacements n'explique pas le faible usage des TER.

Les territoires ruraux

Part des enquêtés qui considèrent chaque thème comme « plutôt important »



d'après les enquêtés, les transports collectifs, c'est important

Fonctionnement du grand territoire

Chiffres-clés 93

Principaux flux 94

Déplacements d'échange en modes mécanisés 95

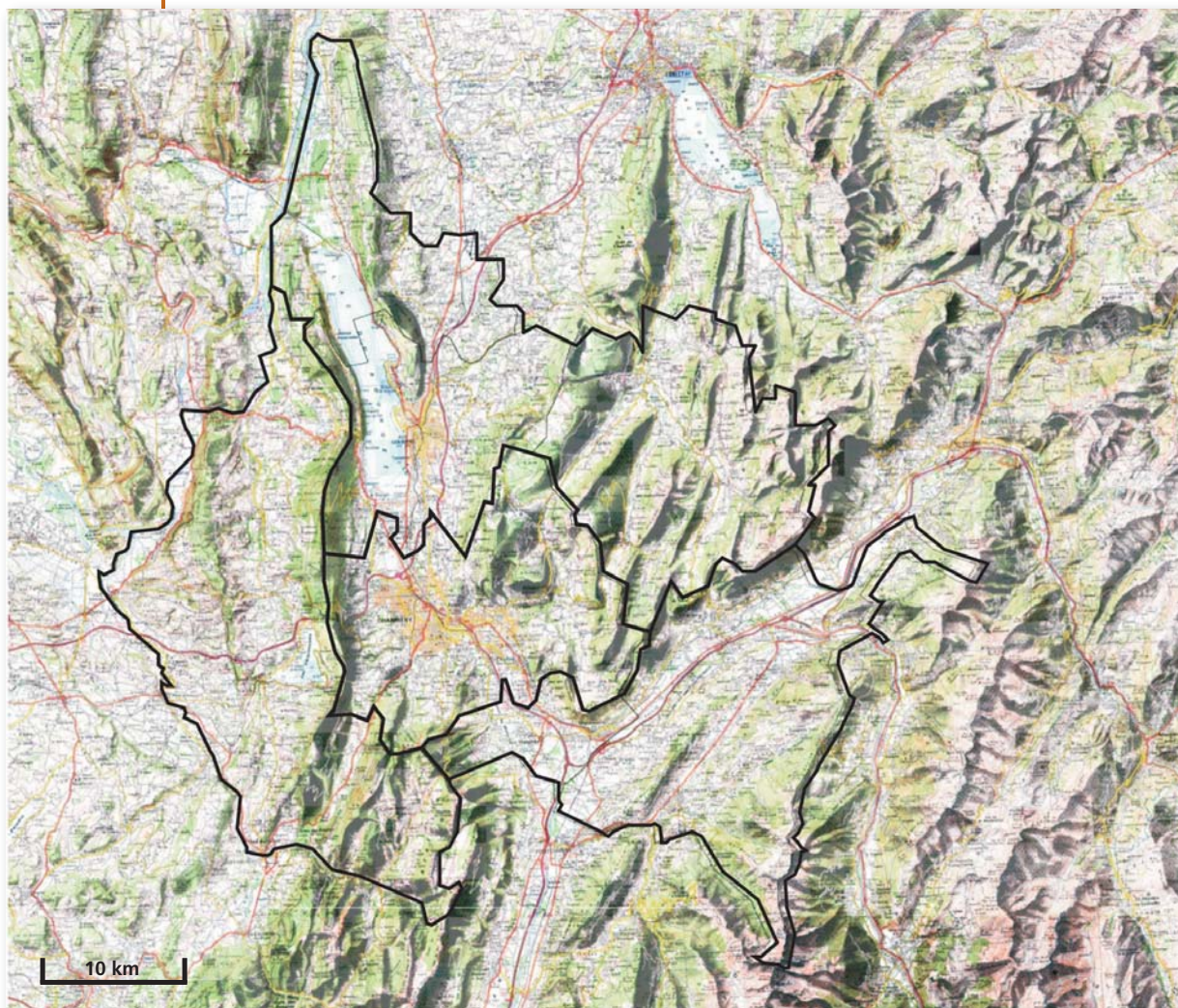
Répartition modale de déplacements internes 96

Répartition modale des déplacements d'échange 97

Fonctionnement du grand territoire

Le grand territoire

Ce chapitre est consacré au grand territoire dont les limites contiennent l'ensemble des territoires urbains et des territoires ruraux. Les analyses portent sur les flux de déplacements : déplacements internes et déplacements d'échange.



Extrait du SCAN Régional - © IGN 2008/Reproduction Interdite - Autorisation n° 2006 CUI-PUB 186

CETE de Lyon

Fonctionnement du grand territoire

Chiffres-clés

Périmètre	le Grand Territoire
Communes	163
Département	Savoie
Surface	1 666 km ²
Déplacements quotidiens tous modes	955 989
Déplacements quotidiens en modes mécanisés	717 908
Déplacements quotidiens à pied	238 081
Déplacements internes tous modes	898 500

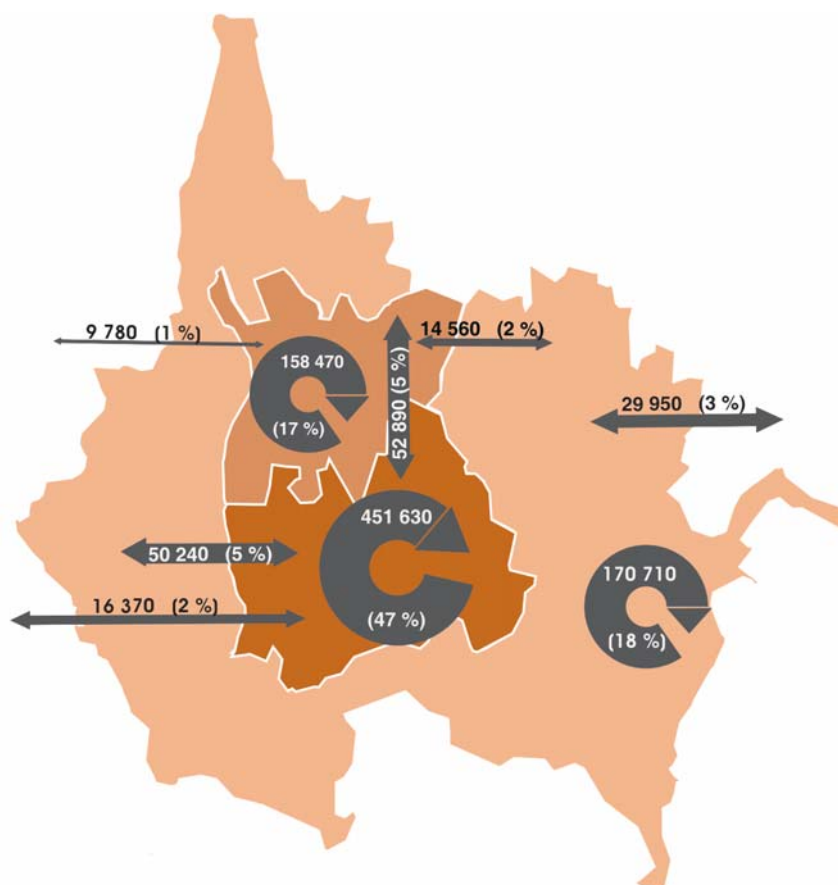
Fonctionnement du grand territoire

Principaux flux des habitants du grand territoire

718 000 déplacements se font chaque jour en **modes mécanisés**; cela représente 75 % des déplacements.

956 000 déplacements quotidiens tous modes

Modes mécanisés:
ce sont tous les modes de transport, sauf la marche à pied.

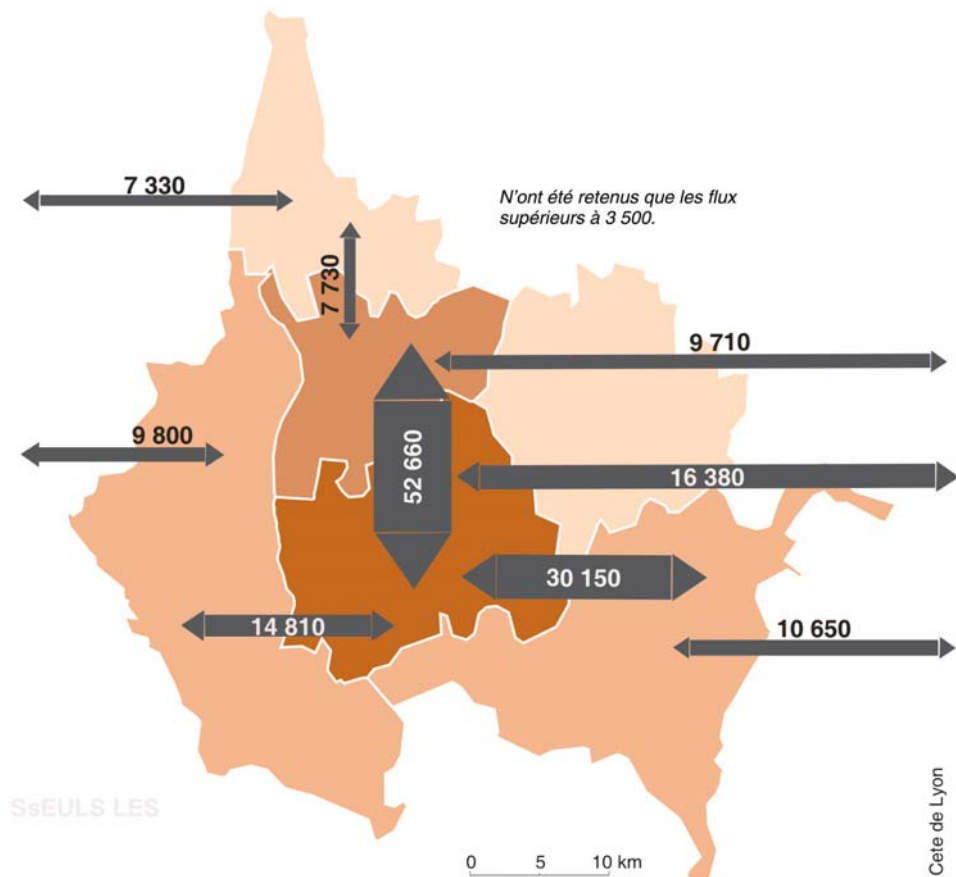


près de 50 % des déplacements se font à l'intérieur de Chambéry métropole

Cete de Lyon

Fonctionnement du grand territoire

Déplacements d'échange en modes mécanisés uniquement



94 %
des déplacements
se font à l'intérieur
du grand territoire

Par conséquent, 6 % d'entre eux seulement sortent du périmètre. Cela traduit objectivement la forte autonomie du grand territoire.

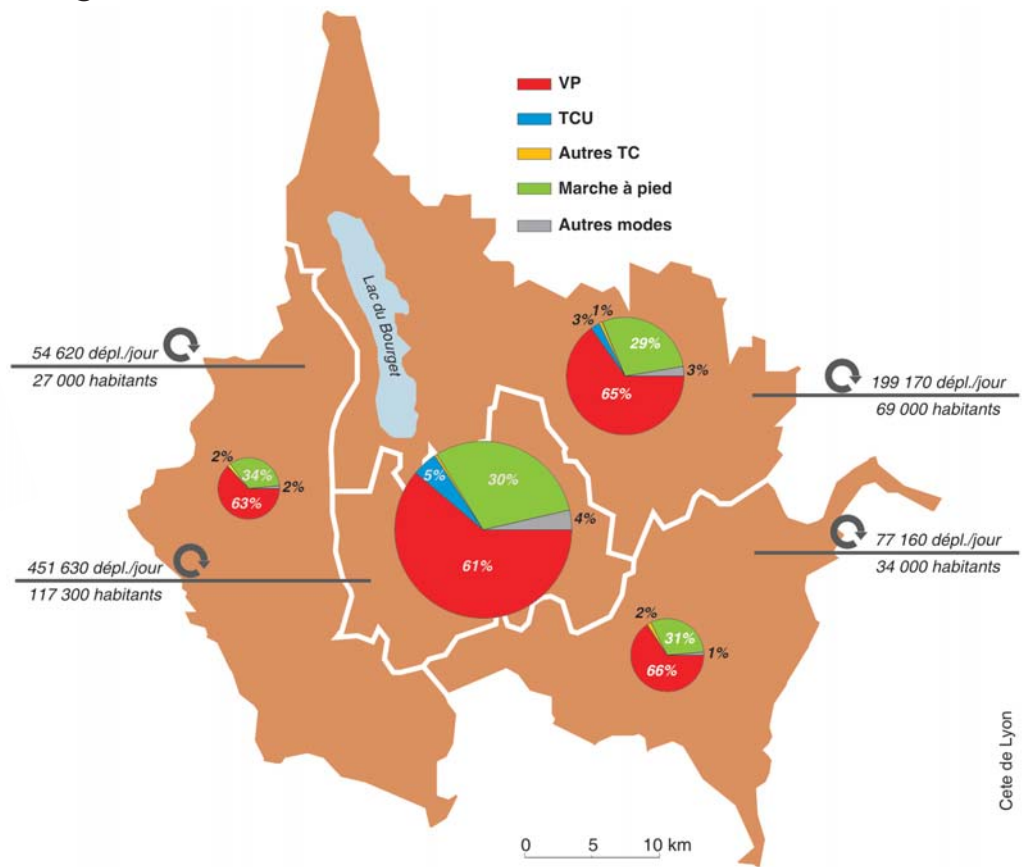
L'attractivité de Chambéry métropole est démontrée par le niveau de déplacements qu'elle génère : 80 % des déplacements internes effectués par les habitants du grand territoire sont en lien avec Chambéry métropole.



Fonctionnement du grand territoire

Répartition modale des déplacements internes des habitants du grand territoire

Chambéry métropole, c'est 47% de la population du grand territoire et 58% des déplacements internes



900 000 déplacements internes quotidiens tous modes

Du fait du poids de sa population, Chambéry métropole est le territoire sur lequel a lieu le plus grand nombre de déplacements internes quotidiens.

66 % environ des déplacements internes se font en voiture quelque soit la zone considérée. La marche est le second mode employé après la voiture. Les transports collectifs occupent globalement une faible part dans les déplacements internes à ces zones.

Le mode « voiture » comprend conducteurs et passagers.

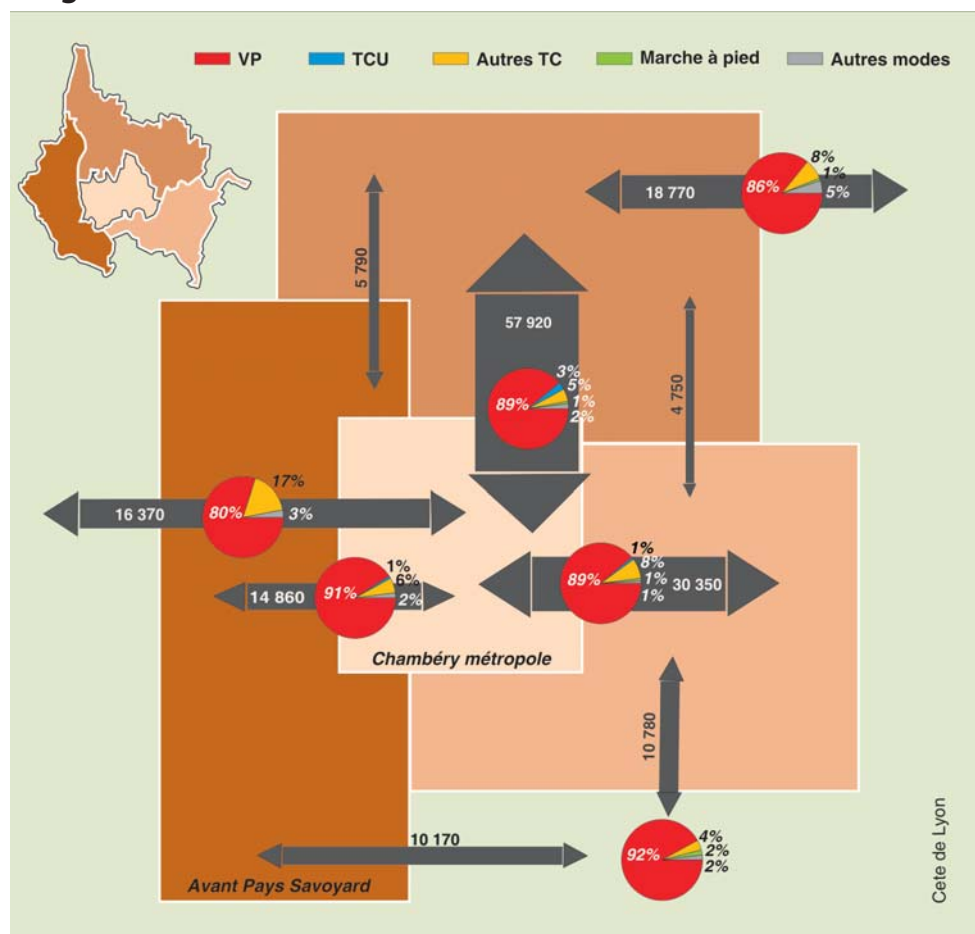
Les « transports collectifs urbains » regroupent les bus des réseaux urbains des agglomérations Aixoise et Chambérienne (St2a et Stac). Les « transports collectifs non urbains » comprennent cars départementaux et train.

Piste de réflexion

La répartition des volumes de déplacements par zone fait porter l'enjeu de report modal sur les transports collectifs urbains: 1 point de part modale en plus aux transports collectifs urbains sur Chambéry métropole équivaut à 6-8 points en plus sur les territoires ruraux.

Fonctionnement du grand territoire

Répartition modale des déplacements d'échange des habitants du grand territoire



pour les déplacements d'échange, la voiture est plus utilisée encore que pour les déplacements internes

La voiture est prépondérante pour tous les déplacements en échange avec Chambéry métropole. Exception doit être faite des échanges entre l'agglomération de Chambéry et l'extérieur du périmètre où les transports collectifs non urbains sont un moyen significatif de déplacements ; même si ces déplacements ne représentent que 2 % du volume global de déplacements.

Le mode « voiture » comprend conducteurs et passagers.

Les « transports collectifs urbains » regroupent les bus des réseaux urbains des agglomérations Aixoise et Chambérienne (St2a et Stac). Les « transports collectifs non urbains » comprennent cars départementaux et train.



Piste de réflexion

Quelle concurrence modale la voiture rencontre-t-elle sur les déplacements d'échange ? Quels modes alternatifs pour quelles raisons ?

Liste des communes de l'EDGT

Territoire	N° INSEE	Communes	Iris INSEE	Iris	N° secteur	Zones fines
Territoires urbains	73 008	AIX-LES-BAINS	Aix - TIR AUX PIGEONS	401	101	10 101
Territoires urbains	73 008	AIX-LES-BAINS	Aix - CHANTEMERLE - SAINT-POL	402	101	10 102
Territoires urbains	73 008	AIX-LES-BAINS	Aix - MARLIOZ	403	101	10 103
Territoires urbains	73 008	AIX-LES-BAINS	Aix - CENTRE VILLE - NORD	101	102	10 201
Territoires urbains	73 008	AIX-LES-BAINS	Aix - CENTRE VILLE - SUD	102	102	10 202
Territoires urbains	73 008	AIX-LES-BAINS	Aix - ITALIE - JACOTOT	203	102	10 203
Territoires urbains	73 008	AIX-LES-BAINS	Aix - QUARTIER LEPIC	204	102	10 204
Territoires urbains	73 008	AIX-LES-BAINS	Aix - LAFIN	301	103	10 301
Territoires urbains	73 008	AIX-LES-BAINS	Aix - SAINT-SIMOND	302	103	10 302
Territoires urbains	73 008	AIX-LES-BAINS	Aix - MEMARD - CORSUET (Aix)	201	104	10 401
Territoires urbains	73 008	AIX-LES-BAINS	Aix - RONDEAU - BORD DU LAC (Aix)	202	104	10 402
Territoires urbains	73 059	BRISON-SAINT-INNOCENT			105	10 501
Territoires urbains	73 128	GRESY-SUR-AIX			105	10 502
Territoires urbains	73 208	PUGNY-CHATE-NOD			106	10 601
Territoires urbains	73 301	TREVIGNIN			106	10 602
Territoires urbains	73 164	MONTCEL			106	10 603
Territoires urbains	73 264	SAINT-OFFENGE-DESSUS			106	10 604
Territoires urbains	73 263	SAINT-OFFENGE-DESSOUS			106	10 605
Territoires urbains	73 182	MOUXY			107	10 701
Territoires urbains	73 103	DRUMETTAZ-CLARAFOND			107	10 702
Territoires urbains	73 155	MERY			107	10 703
Territoires urbains	73 300	TRESSERVE			108	10 801
Territoires urbains	73 328	VIVIERS-DU-LAC			108	10 802
Territoires urbains	73 329	VOGLANS			108	10 803
Territoires urbains	73 051	BOURGET-DU-LAC (Le)			109	10 901
Territoires urbains	73 050	BOURDEAU			109	10 902

Annexe 1

Territoires urbains	73 076	CHAPELLE-DU-MONT-DU-CHAT (La)			109	10903
Territoires urbains	73 193	ONTEX			109	10904
Territoires urbains	73 065	CHAMBÉRY	Chambéry - STADE 2	0302	110	11 001
Territoires urbains	73 065	CHAMBÉRY	Chambéry - CENTRE-VILLE 2	0902	110	11 002
Territoires urbains	73 065	CHAMBÉRY	Chambéry - CENTRE-VILLE 3	0903	110	11 003
Territoires urbains	73 065	CHAMBÉRY	Chambéry - CHANTEMERLE	0701	110	11 004
Territoires urbains	73 065	CHAMBÉRY	Chambéry - MERANDE 1	0801	111	11 101
Territoires urbains	73 065	CHAMBÉRY	Chambéry - MERANDE 2	0802	111	11 102
Territoires urbains	73 065	CHAMBÉRY	Chambéry - MONTMELIAN 1	1 001	111	11 103
Territoires urbains	73 065	CHAMBÉRY	Chambéry - MONTMELIAN 2	1 002	111	11 104
Territoires urbains	73 065	CHAMBÉRY	Chambéry - CENTRE-VILLE 1	0901	112	11 201
Territoires urbains	73 065	CHAMBÉRY	Chambéry - BELLEVUE	0101	112	11 202
Territoires urbains	73 065	CHAMBÉRY	Chambéry - BIOLLAY 1	0201	112	11 203
Territoires urbains	73 065	CHAMBÉRY	Chambéry - BIOLLAY 2	0202	112	11 204
Territoires urbains	73 065	CHAMBÉRY	Chambéry - STADE 1	0301	113	11 301
Territoires urbains	73 065	CHAMBÉRY	Chambéry - STADE 3	0303	113	11 302
Territoires urbains	73 065	CHAMBÉRY	Chambéry - BISSY 1	0401	113	11 303
Territoires urbains	73 065	CHAMBÉRY	Chambéry - BISSY 2	0402	113	11 304
Territoires urbains	73 065	CHAMBÉRY	CHAMBERY-LE-VIEUX	0501	114	11 401
Territoires urbains	73 065	CHAMBÉRY	CHAMBERY-LE-HAUT 1	0601	114	11 402
Territoires urbains	73 065	CHAMBÉRY	CHAMBERY-LE-HAUT 2	0602	114	11 403
Territoires urbains	73 065	CHAMBÉRY	CHAMBERY-LE-HAUT 3	0603	114	11 404
Territoires urbains	73 065	CHAMBÉRY	CHAMBERY-LE-HAUT 4	0604	114	11 405
Territoires urbains	73 065	CHAMBÉRY	CHAMBERY-LE-HAUT 5	0605	114	11 406
Territoires urbains	73 288	SONNAZ			114	11 407
Territoires urbains	73 031	BASSENS			115	11 501
Territoires urbains	73 222	SAINT-ALBAN-LEYSSE			115	11 502

Territoires urbains	73 310	VEREL-PRAGON-DRAN			115	11 503
Territoires urbains	73 243	SAINT-JEAN-D'ARVEY			116	11 601
Territoires urbains	73 098	DESERTS (Les)			116	11 602
Territoires urbains	73 293	THOIRY			116	11 603
Territoires urbains	73 210	PUYGROS			116	11 604
Territoires urbains	73 294	THUILE (La)			116	11 605
Territoires urbains	73 097	CURIENNE			116	11 606
Territoires urbains	73 030	BARBY			117	11 701
Territoires urbains	73 064	CHALLES-LES-EAUX			117	11 702
Territoires urbains	73 249	SAINT-JEOIRE-PRIEURE			117	11 703
Territoires urbains	73 213	RAVOIRE (La)			118	11 801
Territoires urbains	73 029	BARBERAZ			119	11 901
Territoires urbains	73 225	SAINT-BALDOPH			119	11 902
Territoires urbains	73 137	JACOB-BELLE-COMBETTE			120	12 001
Territoires urbains	73 160	MONTAGNOLE			120	12 002
Territoires urbains	73 087	COGNIN			121	12 101
Territoires urbains	73 228	SAINT-CASSIN			122	12 201
Territoires urbains	73 326	VIMINES			122	12 202
Territoires urbains	73 281	SAINT-SULPICE			122	12 203
Territoires urbains	73 179	LA MOTTE SERVOLEX	HAMEAUX (La Motte-Servolex)	0104	122	12 204
Territoires urbains	73 179	LA MOTTE SERVOLEX	CENTRE-EST (La Motte-Servolex)	0101	123	12 301
Territoires urbains	73 179	LA MOTTE SERVOLEX	NORD-OUEST (La Motte-Servolex)	0102	123	12 302
Territoires urbains	73 179	LA MOTTE SERVOLEX	SUD-OUEST (La Motte-Servolex)	0103	123	12 303
Territoires urbains	73 151	MARCHES (Les)			124	12 401
Territoires urbains	73 017	APREMONT			124	12 402
Territoires urbains	73 183	MYANS			124	12 403
Territoires urbains	73 084	CHIGNIN			124	12 404
Territoires urbains	73 118	FRANCIN			125	12 501
Territoires urbains	73 171	MONTMELIAN			125	12 502
Territoires urbains	73 018	ARBIN			125	12 503

Annexe 1

Territoires ruraux	73 043	BIOLLE (La)			201	20 101
Territoires ruraux	73 238	SAINT-GERMAIN-LA-CHAMBOTTE			201	20 102
Territoires ruraux	73 062	CESSENS			201	20 103
Territoires ruraux	73 010	ALBENS			201	20 104
Territoires ruraux	73 239	SAINT-GIROD			201	20 105
Territoires ruraux	73 265	SAINT-OURS			201	20 106
Territoires ruraux	73 158	MOGNARD			201	20 107
Territoires ruraux	73 108	EPERSY			201	20 108
Territoires ruraux	73 085	CHINDRIEUX			202	20 201
Territoires ruraux	73 091	CONJUX			202	20 202
Territoires ruraux	73 273	SAINT-PIERRE-DE-CURTILLE			202	20 203
Territoires ruraux	73 073	CHANAZ			202	20 204
Territoires ruraux	73 327	VIONS			202	20 205
Territoires ruraux	73 218	RUFFIEUX			202	20 206
Territoires ruraux	73 286	SERRIERES-EN-CHAUTAGNE			202	20 207
Territoires ruraux	73 180	MOTZ			202	20 208
Territoires ruraux	73 330	YENNE			203	20 301
Territoires ruraux	73 149	LUCEY			203	20 302
Territoires ruraux	73 140	JONGIEUX			203	20 303
Territoires ruraux	73 042	BILLIEME			203	20 304
Territoires ruraux	73 245	SAINT-JEAN-DE-CHEVELU			203	20 305
Territoires ruraux	73 269	SAINT-PAUL			203	20 306
Territoires ruraux	73 156	MEYRIEUX-TROUET			203	20 307
Territoires ruraux	73 313	VERTHEMEX			203	20 308
Territoires ruraux	73 271	SAINT-PIERRE-D'ALVEY			203	20 309
Territoires ruraux	73 078	CHAPELLE-SAINT-MARTIN (La)			203	20 310
Territoires ruraux	73 147	LOISIEUX			203	20 311

Territoires ruraux	73 028	BALME (La)			203	20 312
Territoires ruraux	73 299	TRAIZE			203	20 313
Territoires ruraux	73 236	SAINT-GENIX-SUR-GUIERS			204	20 401
Territoires ruraux	73 127	GRESIN			204	20 402
Territoires ruraux	73 070	CHAMPAGNEUX			204	20 403
Territoires ruraux	73 260	SAINT-AURICE-DE-ROTHERENS			204	20 404
Territoires ruraux	73 254	SAINTE-MARIE-D'ALVEY			204	20 405
Territoires ruraux	73 214	ROCHEFORT			204	20 406
Territoires ruraux	73 025	AVRESSIEUX			204	20 407
Territoires ruraux	73 039	BELMONT-TRAMONET			204	20 408
Territoires ruraux	73 309	VEREL-DE-MONTBEL			204	20 409
Territoires ruraux	73 058	BRIDOIRE (La)			204	20 410
Territoires ruraux	73 100	DOMESSIN			204	20 411
Territoires ruraux	73 204	PONT-DE-BEAUVOISIN (Savoie)			204	20 412
Territoires ruraux	73 226	SAINT-BERON			204	20 413
Territoires ruraux	73 191	NOVALAISE			205	20 501
Territoires ruraux	73 122	GERBAIX			205	20 502
Territoires ruraux	73 152	MARCIEUX			205	20 503
Territoires ruraux	73 184	NANCES			205	20 504
Territoires ruraux	73 001	AIGUEBELETTE-LE-LAC			205	20 505
Territoires ruraux	73 145	LEPIN-LE-LAC			205	20 506
Territoires ruraux	73 219	SAINT-ALBAN-DE-MONTBEL			205	20 507
Territoires ruraux	73 104	DULLIN			205	20 508
Territoires ruraux	73 027	AYN			205	20 509
Territoires ruraux	73 105	EHELLES (Les)			206	20 601
Territoires ruraux	73 275	SAINT-PIERRE-DE-GENEBROZ			206	20 602
Territoires ruraux	73 233	SAINT-FRANC			206	20 603

Annexe 1

Territoires ruraux	73 033	BAUCHE (La)			206	20 604
Territoires ruraux	73 022	ATTIGNAT-ONCIN			206	20 605
Territoires ruraux	73 282	SAINT-THIBAUD-DE-COUZ			206	20 606
Territoires ruraux	73 246	SAINT-JEAN-DE-COUZ			206	20 607
Territoires ruraux	73 107	ENTREMONT-LE-VIEUX			206	20 608
Territoires ruraux	73 274	SAINT-PIERRE-D'ENTREMONT			206	20 609
Territoires ruraux	73 092	CORBEL			206	20 610
Territoires ruraux	73 229	SAINT-CHRISTOPHE-LA-GROTTE			206	20 611
Territoires ruraux	73 240	SAINTE-HELENE-DU-LAC			207	20 701
Territoires ruraux	73 082	CHAVANNE (La)			207	20 702
Territoires ruraux	73 200	PLANAISE			207	20 703
Territoires ruraux	73 314	VILLARD-D'HERY			207	20 704
Territoires ruraux	73 276	SAINT-PIERRE-DE-SOUCY			207	20 705
Territoires ruraux	73 324	VILLAROUX			207	20 706
Territoires ruraux	73 159	MOLLETES (Les)			207	20 707
Territoires ruraux	73 141	LAISSAUD			207	20 708
Territoires ruraux	73 215	ROCHETTE (La)			208	20 801
Territoires ruraux	73 111	ETABLE			208	20 802
Territoires ruraux	73 217	ROTHERENS			208	20 803
Territoires ruraux	73 095	CROIX-DE-LA-ROCHETTE (La)			208	20 804
Territoires ruraux	73 316	VILLARD-SALLET			208	20 805
Territoires ruraux	73 302	TRINITE (La)			208	20 806
Territoires ruraux	73 205	PONTET (Le)			208	20 807
Territoires ruraux	73 052	BOURGET-EN-HUILE			208	20 808
Territoires ruraux	73 289	TABLE (La)			208	20 809
Territoires ruraux	73 311	VERNEIL (Le)			208	20 810
Territoires ruraux	73 207	PRESLE			208	20 811
Territoires ruraux	73 192	NOYER (Le)			211	21 112
Territoires ruraux	73 234	SAINT-FRANCOIS-DE-SALES			211	21 113
Territoires ruraux	73 020	ARITH			211	21 114

Territoires ruraux	73021	ARVILLARD			208	20812
Territoires ruraux	73099	DETRIER			208	20813
Territoires ruraux	73075	CHAPELLE-BLANCHE (La)			208	20814
Territoires ruraux	73241	SAINTE-HELENE-SUR-ISERE			209	20901
Territoires ruraux	73007	AITON			209	20902
Territoires ruraux	73068	CHAMOUSSET			209	20903
Territoires ruraux	73053	BOURGNEUF			209	20904
Territoires ruraux	73079	CHATEAUNEUF			209	20905
Territoires ruraux	73069	CHAMOIX-SUR-GELON			209	20906
Territoires ruraux	73166	MONTENDRY			209	20907
Territoires ruraux	73072	CHAMP-LAURENT			209	20908
Territoires ruraux	73315	VILLARD-LEGER			209	20909
Territoires ruraux	73041	BETTON-BETTONET			209	20910
Territoires ruraux	73133	HAUTEVILLE			209	20911
Territoires ruraux	73089	COISE-SAINT-JEAN-PIED-GAUTHIER			209	20912
Territoires ruraux	73096	CRUET			210	21001
Territoires ruraux	73247	SAINTE-HELENE-SUR-ISERE			210	21002
Territoires ruraux	73270	SAINTE-HELENE-SUR-ISERE			210	21003
Territoires ruraux	73120	FRETERIVE			210	21004
Territoires ruraux	73081	CHATELARD (Le)			211	21101
Territoires ruraux	73146	LESCHERAINES			211	21102
Territoires ruraux	73178	MOTTE-EN-BAUGES (La)			211	21103
Territoires ruraux	73036	BELLECOMBE-EN-BAUGES			211	21104
Territoires ruraux	73101	DOUCY-EN-BAUGES			211	21105
Territoires ruraux	73090	COMPOTE (La)			211	21106
Territoires ruraux	73139	JARSY			211	21107
Territoires ruraux	73106	ECOLE			211	21108
Territoires ruraux	73277	SAINTE-REINE			211	21109
Territoires ruraux	73004	AILLON-LE-JEUNE			211	21110
Territoires ruraux	73005	AILLON-LE-VIEUX			211	21111

Liste des communes des territoires urbains (découpage en 9 zones)

Zones du D9	Communes
1	AIX-LES-BAINS
	BRISON-SAINT-INNOCENT
	GRESY-SUR-AIX
	PUGNY-CHATENOD
	TREVIGNIN
	MONTCEL
	SAINT-OFFENGE-DESSUS
	SAINT-OFFENGE-DESSOUS
	MOUXY
	DRUMETTAZ-CLARAFOND
2	MERY
	TRESSERVE
	VIVIERS-DU-LAC
	VOGLANS
	BOURGET-DU-LAC (Le)
	BOURDEAU
	CHAPELLE-DU-MONT-DU-CHAT (La)
	ONTEX
	CHAMBÉRY (hors Bissy, Le Haut, le Vieux)
	CHAMBÉRY : Bissy, Le Haut, le Vieux
3	SONNAZ
	LA MOTTE-SERVOLEX (hors Hameaux)
4	JACOB-BELLECMBETTE
	COGNIN
5	BASSENS
	SAINT-ALBAN-LEYSSE
	VEREL-PRAGONDRAN
	BARBY
	CHALLES-LES-EAUX
	SAINT-JEOIRE-PRIEURE
	RAVOIRE (La)
	BARBERAZ
	SAINT-BALDOPH
	SAINT-JEAN-D'ARVEY
6	DESERTS (Les)
	THOIRY
	PUYGROS
	THUILE (La)
	CURIENNE
7	MONTAGNOLE
	SAINT-CASSIN
	VIMINES
	SAINT-SULPICE
	LA MOTTE-SERVOLEX : Hameaux
8	MARCHES (Les)
	APREMONT
	MYANS
	CHIGNIN
	FRANCIN
9	MONTMELIAN
	ARBIN

Liste des communes des **territoires ruraux** (découpage en 4 zones)

9	SAINTE-HELENE-DU-LAC	
	CHAVANNE (La)	
	PLANAISE	
	VILLARD-D'HERY	
	SAINT-PIERRE-DE-SOUCY	
	VILLAROUX	
	MOLLETES (Les)	
	LAISSAUD	
	ROCHETTE (La)	
	ETABLE	
	ROTHERENS	
	CROIX-DE-LA-ROCHETTE (La)	
	VILLARD-SALLET	
	TRINITE (La)	
	PONTET (Le)	
	BOURGET-EN-HUILE	
	TABLE (La)	
	VERNEIL (Le)	
	PRESLE	
	ARVILLARD	
	DETRIER	
	CHAPELLE-BLANCHE (La)	
	SAINTE-HELENE-SUR-ISERE	
	AITON	
	CHAMOUSSET	
	BOURGNEUF	
	CHATEAUNEUF	
	CHAMOUX-SUR-GELON	
	MONTENDRY	
	CHAMP-LAURENT	
	VILLARD-LEGER	
	BETTON-BETTONET	
	HAUTEVILLE	
	COISE-SAINT-JEAN-PIED-GAUTHIER	
	CRUET	
	SAINT-JEAN-DE-LA-PORTE	
	SAINT-PIERRE-D'ALBIGNY	
	FRETERIVE	
	10	CHATELARD (Le)
		LESCHERAINES
		MOTTE-EN-BAUGES (La)
BELLECOMBE-EN-BAUGES		
DOUCY-EN-BAUGES		
COMPOTE (La)		
JARSY		
ECOLE		
SAINTE-REINE		
AILLON-LE-JEUNE		
AILLON-LE-VIEUX		
NOYER (Le)		
SAINT-FRANCOIS-DE-SALES		
ARITH		

Annexe 2

11	BIOLLE (La)
	SAINT-GERMAIN-LA-CHAMBOTTE
	CESSENS
	ALBENS
	SAINT-GIROD
	SAINT-OURS
	MOGNARD
	EPERSY
	CHINDRIEUX
	CONJUX
	SAINT-PIERRE-DE-CURTILLE
	CHANAZ
	VIONS
	RUFFIEUX
	SERRIERES-EN-CHAUTAGNE
	MOTZ
	12
LUCEY	
JONGIEUX	
BILLIEME	
SAINT-JEAN-DE-CHEVELU	
SAINT-PAUL	
MEYRIEUX-TROUET	
VERTHEMEX	
SAINT-PIERRE-D'ALVEY	
CHAPELLE-SAINT-MARTIN (La)	
LOISIEUX	
BALME (La)	
TRAIZE	
SAINT-GENIX-SUR-GUIERS	
GRESIN	
CHAMPAGNEUX	
SAINT-AURICE-DE-ROTHERENS	
SAINTE-MARIE-D'ALVEY	
ROCHFORT	
AVRESSIEUX	
BELMONT-TRAMONET	
VEREL-DE-MONTBEL	
BRIDOIRE (La)	
DOMESSIN	
PONT-DE-BEAUVOISIN (Savoie)	
SAINT-BERON	
NOVALAISE	
GERBAIX	

MARCIEUX
NANCES
AIGUEBELETTE-LE-LAC
LEPIN-LE-LAC
SAINT-ALBAN-DE-MONTBEL
DULLIN
AYN
ECHELLES (Les)
SAINT-PIERRE-DE-GENEBROZ
SAINT-FRANC
BAUCHE (La)
ATTIGNAT-ONCIN
SAINT-THIBAUD-DE-COUZ
SAINT-JEAN-DE-COUZ
ENTREMONT-LE-VIEUX
SAINT-PIERRE-D'ENTREMONT
CORBEL
SAINT-CHRISTOPHE-LA-GROTTE

Déplacement : 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.

Quelques exemples de déplacements (leur bonne compréhension nécessite la maîtrise du terme « motif » défini dans ce lexique) :

« Je me rends au travail après avoir quitté mon domicile. En fin de journée, je quitte mon travail pour rentrer directement à mon domicile. »

Deux déplacements sont décrits :

1°. Du motif « domicile » vers le motif « travail »

2°. Du motif « travail » vers le motif « domicile »

Ces deux déplacements sont dits « primaires » car ils sont en lien avec le domicile (à l'origine ou à la destination).

« Anne accompagne sa fille Élixa à la danse, puis se rend au supermarché faire des achats. Ses courses terminées, Anne retourne chercher Élixa, puis elles rentrent à leur domicile. »

Ces déplacements concernent deux personnes du même ménage.

Anne a effectué 4 déplacements ; Élixa, 2 déplacements.

Pour Anne ;

1°. Du motif « domicile » vers le motif « accompagner quelqu'un »

2°. Du motif « accompagner quelqu'un » vers le motif « achats »

3°. Du motif « achats » vers le motif « aller chercher quelqu'un »

4°. Du motif « aller chercher quelqu'un » vers le motif « domicile »

Pour Élixa ;

1°. Du motif « domicile » vers le motif « loisirs, activités sportives »

2°. Du motif « loisirs, activités sportives » vers le motif « domicile »

Sont appelés déplacements « secondaires », les déplacements qui n'ont pas le motif « domicile », ni à l'origine du déplacement, ni à la destination.

Déplacement à pied : déplacement effectué totalement à pied depuis l'origine jusqu'à la destination du déplacement. La marche, lorsqu'elle est pratiquée pour rejoindre un mode de transport mécanisé, n'est pas identifiée comme étant un trajet.

Déplacement intermodal : déplacement effectué à l'aide d'au moins deux modes de transport mécanisés (hors correspondances sur un même réseau de transport collectif urbains).

FILOCOM : ce système d'observation statistique des logements correspond à un traitement automatisé de données issues des fichiers fiscaux et fonciers. Ses principales finalités sont l'aide à la définition et à la mise en œuvre des politiques locales de l'habitat, l'aide à la programmation du logement social, à l'observation et à l'évaluation des politiques publiques.

Mobilité : nombre moyen de déplacements effectués par une personne au cours d'un jour de semaine.

Mobilité par mode : nombre moyen de déplacements effectués par une personne au cours d'un jour de semaine et utilisant un mode de transport donné (mode principal du déplacement). La mobilité en voiture comprend son utilisation comme conducteur ou comme passager.

Mode de déplacement : moyen de transport utilisé pour se déplacer.

Pour présenter les résultats, les modes de transport analysés sont généralement les suivants (sept catégories) :

- la voiture particulière (VP), qui regroupe l'usage comme conducteur ou passager ;
- la marche à pied, qui correspond à son usage exclusif ;
- les transports collectifs urbains (TCU), qui correspondent à l'usage de deux réseaux urbains inclus en 2007 dans le périmètre de l'enquête (St2a sur l'agglomération Aixoise et Stac sur l'agglomération Chambérienne) ;
- les transports collectifs non urbains (TCNU) : train, transport interurbains, transports scolaires, transports assurés par les employeurs ;
- le vélo ;
- les deux-roues motorisés ;
- les autres modes : passagers taxis, fourgons, camionnettes ou camions, fauteuil roulant, roller, skate, trottinette, transport fluvial, avion, etc.

Mode principal : lorsqu'une personne effectue un déplacement en utilisant plusieurs modes de transport, la méthodologie Certu amène à ne retenir au final qu'un seul de ces modes (pour calculer des parts de marché par exemple). Le mode retenu est celui qui est prioritaire, c'est-à-dire le plus haut dans la hiérarchie suivante :

Ordre de priorité	Modes
1	Passager SNCF
2	Transport employeur
3	Transport scolaire
4	Passager car interurbain
5	Passager bus urbain
6	Passager taxi
7	Fourgon, camion, camionnette
8	Transport fluvial, avion, autres modes
9	Véhicule particulier conducteur
10	Véhicule particulier passager
11	Deux roues ≥ 50 cm_
12	Deux roues < 50 cm_
13	Vélo
14	Marche à pied

Mode mécanisé : tout mode autre que la marche.

Part de marché des modes ou répartition modale : par rapport à un ensemble de déplacements tous modes, répartition des déplacements en fonction du mode principal utilisé.

Taux de motorisation des ménages : nombre moyen de voitures possédées ou à disposition par ménage.

Trajet : lorsqu'un même déplacement utilise plusieurs modes mécanisés, chaque partie du déplacement utilisant un mode mécanisé est appelée trajet.

Exemple de trajet(s) :

- « Philippe souhaite se rendre à la clinique où séjourne son ami Bruno. Florence (la femme de Philippe) conduit Philippe à l'arrêt de bus la plus proche de leur domicile ; Philippe prend ensuite le bus jusqu'à la clinique en question. »

Véhicules à disposition : ensemble comprenant le(s) véhicule(s) particulier(s) possédé(s) par le ménage et celui ou ceux, éventuellement, de service ou de fonction. Philippe effectue un seul déplacement depuis son domicile (motif « domicile »), pour rendre visite à son ami Bruno (motif « visite à des parents ou amis ». Une seule activité motive son déplacement mais son déplacement comporte 2 trajets en modes mécanisés :

1° trajet : en voiture avec sa femme du domicile à l'arrêt de bus

2° trajet : en bus, depuis l'arrêt de départ jusqu'à l'arrêt le plus proche de la clinique.

Philippe a certainement parcouru une certaine distance à pied pour rejoindre l'établissement depuis l'arrêt de bus, mais il ne s'agit pas d'un « trajet » car la marche n'est pas un mode mécanisé.

Véhicules à disposition : ensemble comprenant le(s) véhicule(s) particulier(s) possédé(s) par le ménage et celui ou ceux, éventuellement, de service ou de fonction.

Maîtrise d'ouvrage : Métropole Savoie
185, rue de la Martinière - 73000 Chambéry
04 79 26 27 72
info@metropole-savoie.com

Crédits photos : DDE Savoie - Métropole Savoie - Caroline MOUREAUX - Gilles GAROFOLIN
Conception graphique et mise en page : CETE de Lyon - Groupe communication

