



Les pratiques de déplacements des habitants sur Métropole Savoie

et l'Avant-Pays Savoyard

Zoom sur...

- 1 : Principaux enseignements sur les déplacements
- 2 : Les déplacements liés au travail
- 3 : Les déplacements liés aux achats
- 4 : Les déplacements d'accompagnement
- 5 : Les rythmes de vie des habitants
- 6 : La mobilité hommes / femmes
- 7 : Le parc vélo et automobile
- 8 : L'enchaînement des déplacements
- 9 : La clientèle des modes
- 10 : La relation entre urbanisme et déplacements
- 11 : Gaz à effet de serre et distances de déplacements
- 12 : Le stationnement



Analyses complémentaires de l'enquête

Ménages Déplacements Grand Territoire - 2007

Juillet 2010



Principaux enseignements sur les déplacements

Un habitant de Métropole Savoie et de l'Avant-Pays Savoyard passe une heure par jour à se déplacer

Un habitant de Métropole Savoie et de l'Avant-Pays Savoyard fait en moyenne 4,3 déplacements chaque jour de semaine. Suivant sa zone de résidence, il consacre entre 55 et 72 min par jour en moyenne à ces déplacements. On trouve là une grande constante nationale française : en province, le temps moyen affecté aux déplacements chaque jour est de l'ordre de 60 à 70 mn. On monte à 90 mn en région parisienne.

La distance parcourue au quotidien par un habitant varie de 12 à 30 km, soit du simple au double, suivant le lieu de résidence. Comme partout, ce sont les habitants des villes centres qui parcourent les distances les plus courtes : 12 km pour les habitants de Chambéry et 17 km pour ceux d'Aix-les-Bains. Ceci s'explique par la densité d'équipements et de services présents dans les villes, qui se traduit par des déplacements courts, dont une partie est effectuée à pied.

Dans les territoires urbains de Métropole Savoie, 10% des déplacements représentent presque la moitié des distances parcourues

Les émissions de gaz à effet de serre sont liées en grande partie aux déplacements en voiture, et surtout au kilométrage qu'elles parcourent.

Les déplacements de plus de 10 km ont un impact particulièrement fort sur ces kilométrages. En effet, dans les territoires urbains de Métropole Savoie, ils représentent 10% de l'ensemble des déplacements et justifient 43% des distances parcourues. Travail et achat sont les deux activités qui occasionnent la moitié de ces déplacements.

D'ailleurs, c'est pour aller au travail, comme partout en France, que l'on réalise les déplacements de la vie quotidienne les plus longs :

- dans les territoires urbains de Métropole Savoie, le déplacement domicile-travail fait en moyenne 6,3 km, soit 40% de plus que le déplacement moyen,
- dans les territoires ruraux, le déplacement domicile-travail fait en moyenne 11 km, soit 60% de plus que le déplacement moyen.



7 déplacements sur 10 sont effectués en voiture

La voiture est le mode de transport privilégié aujourd'hui. Elle assure 68% des déplacements des habitants des territoires urbains de Métropole Savoie, et 73% de ceux des territoires ruraux.

Plus les distances à parcourir sont longues, plus on utilise la voiture. En effet :

- les déplacements de moins de 1 km sont réalisés une fois sur trois en voiture,
- les déplacements de plus de 10 km sont réalisés neuf fois sur dix en voiture.

L'utilisation de la voiture sur les déplacements de moins de 3 km constitue un enjeu important pour les collectivités, car les premiers kilomètres faits en voiture sont les plus polluants. Bien souvent, ces déplacements courts pourraient être réalisés avec des modes de proximité (marche, vélo). En effet, 30% de l'ensemble des déplacements se font en aller-retour depuis le domicile et vont à moins de 3 km.

Un usage de la voiture favorisé par un niveau d'équipement très fort

Comme on le constate au niveau national, la voiture n'est plus aujourd'hui seulement un équipement du ménage, mais tend à devenir un équipement de la personne. Dans certains secteurs périurbains de Métropole Savoie et dans l'Avant Pays Savoyard, 8 voire 9 personnes sur dix en âge de conduire disposent d'une voiture.

Rien d'étonnant à ce que l'usage de la voiture soit de plus en plus individuel : au quotidien, une voiture transporte en moyenne 1,3 personnes par déplacement. Quand on arrive au travail, dans 98% des cas, on est seul dans sa voiture. Le co-voiturage a de belles perspectives...

60% des habitants des territoires ruraux n'utilisent d'ailleurs que la voiture pour leurs déplacements quotidiens.

Pourtant, 35% des voitures ne sont pas utilisées un jour moyen de semaine. De plus, lorsque les voitures sont utilisées, elles circulent moins d'une heure dans la journée et sont donc en stationnement 97% de leur temps...

Les transports en commun, une pratique régulière pour les captifs et occasionnelle pour les autres

13% des habitants des territoires urbains et 8% de ceux des territoires ruraux utilisent les transports collectifs tous les jours.

Les transports en commun urbains constituent une réponse essentielle aux besoins de déplacements des captifs : près de 50% des déplacements réalisés sur les réseaux Stac ou Ondea au quotidien sont faits par des scolaires. Les retraités représentent 40% de la clientèle occasionnelle sur les Stac et 25% sur Ondea. En effet, moins un habitant dispose de voiture, plus il est client des transports en commun. Et il faut rappeler que 20% des ménages chambériens ne disposent pas de voiture (contre 5% en secteur périurbain).

Un chambérien sur 6, un aixois sur 12 utilise les transports urbains au moins de façon occasionnelle.



Marche et vélo, les modes de la proximité

Avec 25% du total des déplacements des territoires urbains de Métropole Savoie, la marche est le mode de transport le plus utilisé après la voiture. C'est le mode privilégié des déplacements courts : la marche assure ainsi 70% des déplacements de moins d'un kilomètre dans les territoires urbains. Comme dans les autres agglomérations, la marche est plus pratiquée par les femmes (55%) que par des hommes (45%).

Le vélo est un mode moins utilisé : 2% des déplacements des habitants des territoires urbains se font à vélo (en hiver, période de l'enquête). Près d'un ménage sur deux, à Chambéry et à Aix, ne possède pas de vélo, ce qui est un premier frein à son utilisation. Néanmoins, les habitants des territoires urbains de Métropole Savoie en ont un usage occasionnel important : ils sont 17% à utiliser un vélo au moins une fois par mois (sans parler des pratiques de week end).

Le travail, un motif de déplacement structurant pour les réseaux de transport

40% des habitants de Métropole Savoie de l'Avant Pays Savoyard sont en activité professionnelle et le travail explique un quart de l'ensemble des déplacements réalisés sur la journée.

C'est le motif de déplacement qui fait parcourir les distances les plus longues, comme partout, il est donc moins propice que d'autres à l'utilisation des modes doux, marche ou vélo. La voiture et les transports collectifs sont donc proportionnellement plus utilisés pour aller au travail que pour la moyenne des déplacements.

C'est une activité qui se caractérise par des pointes horaires de déplacements très marquées : un tiers du total des déplacements aux heures de pointe est lié au travail. Ce motif contribue donc à la congestion des réseaux routiers et à la fréquentation des transports collectifs, à la période où ils sont les plus sollicités.

Les déplacements d'accompagnement, une part importante de la mobilité des actifs

Aller chercher ou accompagner des enfants à la crèche, à l'école, déposer quelqu'un à un arrêt de transport, sont autant d'activités qui expliquent 20% en moyenne des déplacements des habitants de Métropole Savoie, et plus particulièrement des personnes actives.

Ce sont des déplacements plus courts que la moyenne (les 2/3 font moins de 3 km), pourtant très massivement réalisés en voiture. Ils méritent une vraie réflexion des collectivités en matière de rationalisation ou d'organisation collective (covoiturage, pédibus..).



Les déplacements d'achats, reflet de l'urbanisme commercial

Avec 40% de déplacements à destination des grandes surfaces et 60% vers les autres formes de commerce, les achats représentent le deuxième motif de déplacement quotidien en semaine par ordre d'importance. La voiture est globalement le mode de transport le plus utilisé (surtout par les habitants des territoires ruraux et surtout vers les grandes surfaces). Néanmoins, la marche assure près d'un déplacement sur deux des habitants de territoires urbains, quand ils se rendent dans les petits commerces ou les marchés, ce qui plaide pour le maintien d'un appareil commercial de proximité.

Un lien très fort entre déplacements et urbanisme

3/4 des déplacements d'un habitant ont une extrémité à son domicile. Construire un logement, c'est donc générer des déplacements autour de ce logement.

Suivant le territoire dans lequel le logement est implanté, les modes de transports utilisés par ses habitants ne vont pas être les mêmes :

- la voiture sera plus utilisée dans les territoires périurbains et ruraux, parfois même à l'exclusion d'autres modes de transport,
- la marche à pied, le vélo et les transports en commun seront plus utilisés dans les territoires urbains, et encore plus dans les villes.

Ces différences s'expliquent à la fois par l'organisation des territoires (plus ou moins grande mixité d'urbanisation, d'équipements et de services) et l'organisation des transports (présence des réseaux de transport urbain dans les agglomérations, réseaux cyclables ou piétons).

Un urbanisme dense favorise l'usage des modes doux : un déplacement à pied fait en moyenne 800m, dans le périmètre de Métropole Savoie comme ailleurs. Pour développer l'usage de la marche, il faut donc faire la ville qui va avec. De la même façon, avec des déplacements de 2,7 km en moyenne dans les territoires urbains, le vélo répond bien à des déplacements de moyenne distance.

Par contre, la voiture reste majoritaire dans les territoires peu denses : dans les territoires ruraux de Métropole Savoie et de l'Avant-Pays Savoyard, on dénombre 5 entrées ou sorties de voiture par logement et par jour, contre 3 dans les territoires urbains, et même 2 dans Chambéry.

Un lien très fort entre déplacements et émissions de gaz à effet de serre

Dans les territoires ruraux de Métropole Savoie et de l'Avant Pays Savoyard, les ménages sont plus grands, plus motorisés, utilisent plus la voiture au quotidien et parcourent des distances plus longues, que ceux qui résident dans les territoires urbains. Rien d'étonnant alors, aux différences dans les émissions des gaz à effet de serre de leurs déplacements :

- 8 kg par jour de CO₂ pour un ménage résidant dans les territoires ruraux de Métropole Savoie et de l'Avant-Pays Savoyard et dans l'agglomération de Montmélian,
- 5 kg par jour de CO₂ pour un ménage de la Communauté d'Agglomération du Lac du Bourget,
- 4 kg par jour de CO₂ pour un ménage de Chambéry Métropole.



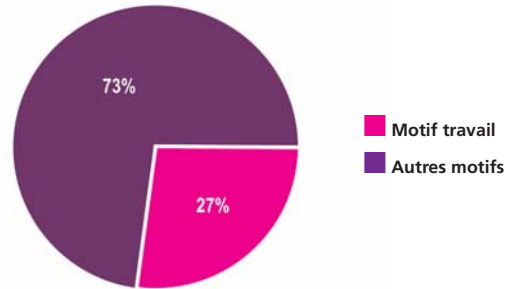
2

Les déplacements liés au travail

42% de la population est en activité, 39% travaillant et 3% recherchant un emploi (EDGT 2007)

Le travail, 1/4 des déplacements des habitants

Le motif travail dans l'ensemble des déplacements (personnes de plus de 11 ans)



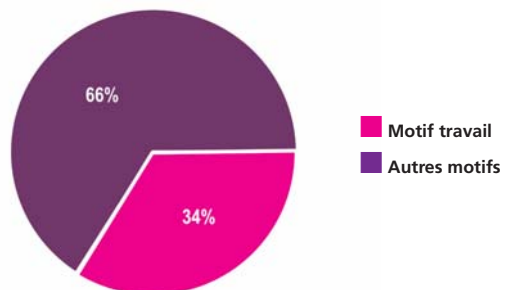
Avec la mise en place de l'aménagement et de la réduction du temps de travail, le développement d'une société de loisirs, on imagine que le travail est moins présent, et qu'il représente une part minimale des déplacements.

Or, il n'en est rien.

En effet, aujourd'hui encore, le travail est un motif qui a un rôle important dans les déplacements puisque 27 % des déplacements effectués par les habitants de Métropole Savoie et de l'Avant-Pays Savoyard, ont une origine ou une destination à leur lieu de travail.

Le travail, 1/3 des déplacements en pointe

Le motif travail aux heures de pointe (7h30-8h30 et 17h30-18h30) (personnes de plus de 11 ans)



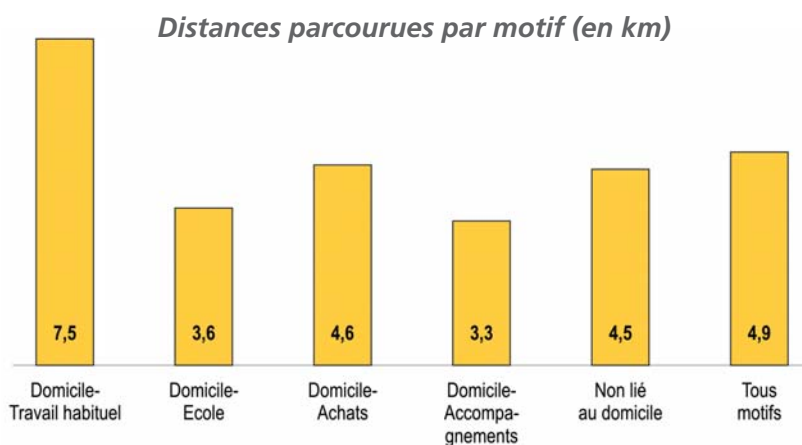
Les déplacements pour le travail sur le territoire de Métropole Savoie et de l'Avant-Pays Savoyard ont lieu plus particulièrement aux heures de pointes : ils représentent alors 1 déplacement sur 3 en moyenne dans la période 7h30-8h30 et 17h30-18h30.

----- Ce qu'il faut retenir -----

Le travail concerne presque 40% de la population et 27% des déplacements. Le travail est le motif dimensionnant pour les offres de transports puisque très présent aux heures de pointe quand les réseaux sont très sollicités.

dans les territoires urbains, 23% des déplacements de plus de 10 km concernent les liaisons entre domicile et travail

Le travail, des déplacements plus longs que les autres



Comme partout en France, c'est pour aller au travail que l'on parcourt les plus grandes distances.

Les distances parcourues sont plus longues pour les habitants des territoires ruraux que ceux des territoires urbains (11 km contre 6km).

En particulier, la part des déplacements domicile-travail de plus de 10 km est plus importante. En effet, dans les territoires ruraux, les déplacements de plus de 10 km représentent 76 % des distances parcourues, 25 % de ces derniers concernent les liaisons entre le domicile et le lieu de travail.

Le travail, des déplacements qui utilisent plus la voiture que les autres

Répartition modale tous motifs



Répartition modale domicile-travail



■ Voiture conducteur ■ Voiture passager ■ Marche à pied ■ Tous TC ■ Autres modes

Puisque c'est pour le motif travail que l'on va le plus loin, les modes doux (marche à pied, vélo) sont proportionnellement moins utilisés.

On utilise plus la voiture (8 déplacements sur 10), notamment quand on habite dans les territoires ruraux.

Les résidents des territoires urbains utilisent également les transports en commun pour se rendre au travail, ce qui montre que dès qu'il existe une offre, elle est utilisée, même à minima.

La voiture utilisée, y compris sur des déplacements courts

Répartition des déplacements domicile-travail effectués en voiture conducteur en fonction des distances parcourues par les actifs de :

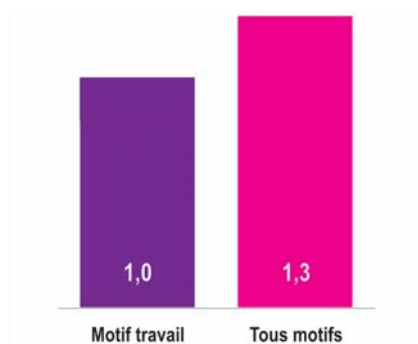


Sur l'agglomération d'Aix-les-Bains, 35 % des déplacements domicile-travail (soit 6 700 déplacements) effectués en voiture conducteur font moins de 3 km. Parmi ces déplacements, la moitié fait moins de 1 km

Sur l'agglomération de Chambéry, 20 % des déplacements domicile-travail (soit 9 450 déplacements) effectués en voiture conducteur font moins de 3 km. Parmi ces déplacements, 2 sur 5 font moins de 1 km.

Le travail, des déplacements où l'on est seul dans sa voiture

Taux d'occupation voiture



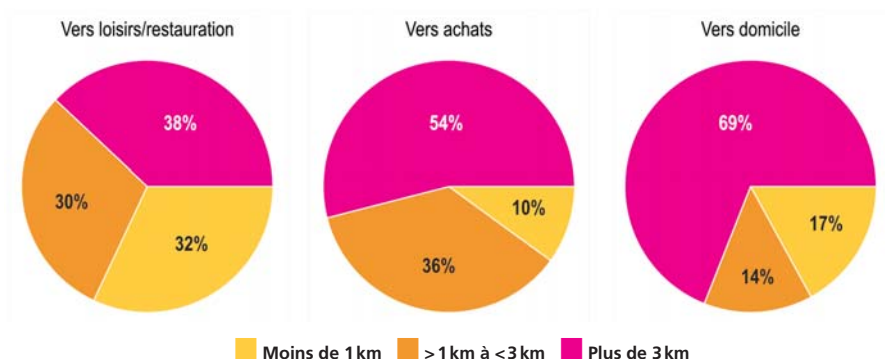
Dans l'ensemble des déplacements effectués en voiture par les résidents de Métropole Savoie et de l'Avant-Pays Savoyard, on dénombre en moyenne 1,3 personnes par voiture. Pour le motif travail, on ne dénombre plus qu'une personne par voiture. Le co-voiturage n'est donc pas aujourd'hui une pratique très développée sur le territoire de Métropole Savoie et de l'Avant-Pays Savoyard.

Ce qu'il faut retenir

Les liaisons entre le domicile et le travail constituent donc une cible importante pour les collectivités désirant mener des politiques de déplacements qui visent à diminuer la part de la voiture.

L'enjeu de la pause méridienne

Répartition des distances parcourues en voiture depuis le lieu de travail habituel pendant la pause méridienne



Entre 12h et 14h, lorsque les actifs de Métropole Savoie et de l'Avant-Pays Savoyard quittent leur lieu de travail habituel, c'est pour :

- rentrer à leur domicile dans 60 % des cas :
 - 8 déplacements sur 10 en voiture,
 - parmi eux, 3 déplacements sur 10 (soit un total de 4 000 déplacements) font moins de 3 km,
- aller faire des achats dans 10% des cas :
 - 7 déplacements sur 10 en voiture,
 - parmi eux, 1 déplacement sur 2 fait moins de 3 km (soit un total de 700 déplacements),
- se restaurer à l'extérieur ou pratiquer des loisirs dans 15% des cas :
 - 1 déplacement sur 2 en voiture,
 - parmi eux, 2 déplacements sur 3 font moins de 3 km (soit un total de 1 600 déplacements).

----- Ce qu'il faut retenir -----

La pause méridienne est une période à ne pas négliger car presque 6 000 déplacements effectués en voiture par les actifs à ce moment de la journée sont des déplacements de courte distance (c'est-à-dire qu'ils font moins de 3km). Marche et vélos d'entreprises constituent alors des alternatives, la restauration sur place est certainement un enjeu.

Conclusion

Le motif travail est important dans les déplacements de Métropole Savoie et de l'Avant-Pays Savoyard, notamment en terme de distances parcourues.

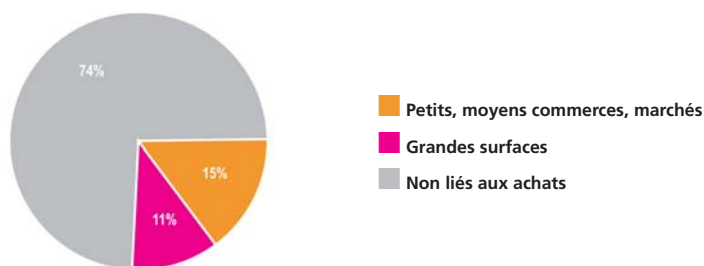
La grande utilisation de la voiture, en partie sur des distances inférieures à 3 km, constitue un enjeu important pour les collectivités.

La mise en place de plans de déplacements d'entreprise pourrait réduire la part de la voiture dans les déplacements domicile-travail. La pause méridienne constitue également un enjeu important.

internet, une alternative ? aujourd'hui, la moitié des personnes possédant une connexion à internet réalise une vingtaine d'achats par an. C'est autant de déplacements optimisés par les services de livraison

26% des déplacements quotidiens sont liés aux achats

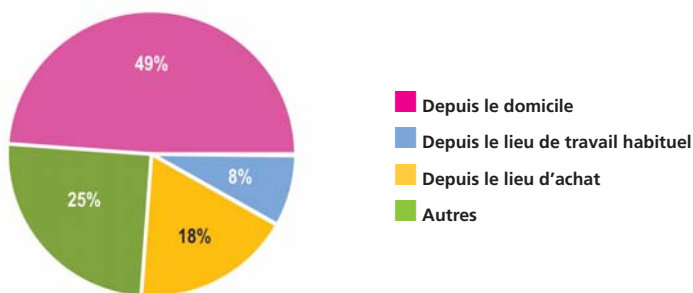
Le motif achats dans les déplacements du grand territoire (11 ans et plus)



Les déplacements pour les achats représentent une part importante des déplacements des habitants de Métropole Savoie et de l'Avant-Pays Savoyard puisqu'ils représentent 26% des déplacements quotidiens des habitants de ces territoires. On constate une concentration des déplacements dans les grandes surfaces : 40% des déplacements d'achats concernent 10 % des points de vente.

La moitié des déplacements d'achats partent du domicile

Origine du déplacement vers les achats des résidents du grand territoire



Les déplacements d'achats sont peu liés à une autre activité, notamment le travail. En effet, les déplacements pour effectuer des achats après le travail ne représentent que 8% des déplacements liés aux achats. C'est en majorité en partant du domicile que les résidents de Métropole Savoie et de l'Avant-Pays Savoyard effectuent leurs achats.

C'est donc bien autour des lieux d'habitat qu'il faut penser aux implantations commerciales.

----- *Ce qu'il faut retenir* -----

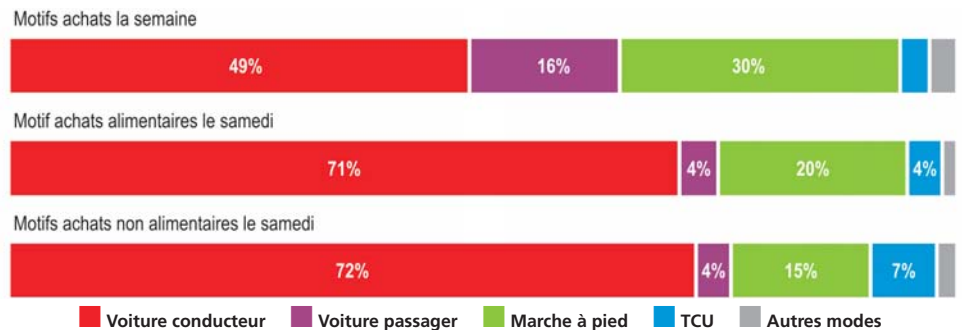
Les achats constituent un motif important de déplacement, puisqu'il représente 1 déplacement sur 4.

Les flux de déplacements liés aux achats sont fortement concentrés autour des grandes surfaces.

L'origine des déplacements d'achat est fortement liée au domicile, et peu liée au travail.

Les déplacements liés aux achats se font essentiellement en voiture ...

Mode de transport utilisé pour le motif achat

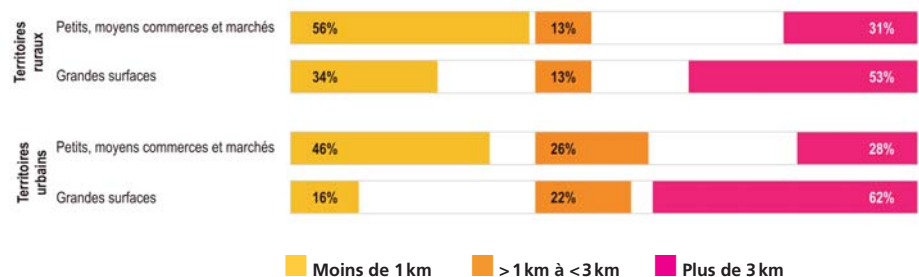


Sur Métropole Savoie et l'Avant-Pays Savoyard, la voiture est le mode de transport majoritaire pour effectuer les achats, spécialement dans les grandes surfaces, et ce notamment pour les habitants des territoires ruraux qui fréquentent particulièrement les grandes surfaces de périphérie urbaine.

La marche à pied est un mode de transport très utilisé pour les déplacements de proximité (petits commerces et marchés), et concerne surtout les habitants des territoires urbains où se trouve la plupart des pôles commerciaux de proximité.

... y compris sur des courtes distances

Répartition par classe de distance des déplacements liés aux achats effectués en voiture conducteur



La voiture est beaucoup utilisée pour le motif achat, y compris sur les courtes distances (inférieures à 3km), voire sur les très courtes distances (inférieures à 1 km). Pour effectuer leurs achats en petits et moyens commerces ou marchés, les utilisateurs de la voiture qui résident dans les territoires urbains (là où il existe une offre de transports en commun) réalisent des déplacements de moins de 1 km dans 46 % des cas, et des déplacements de 1 à 3 km dans 26 % des cas. Cela représente 25 800 déplacements de moins de 1 km, et 14 250 de 1 à 3 km.

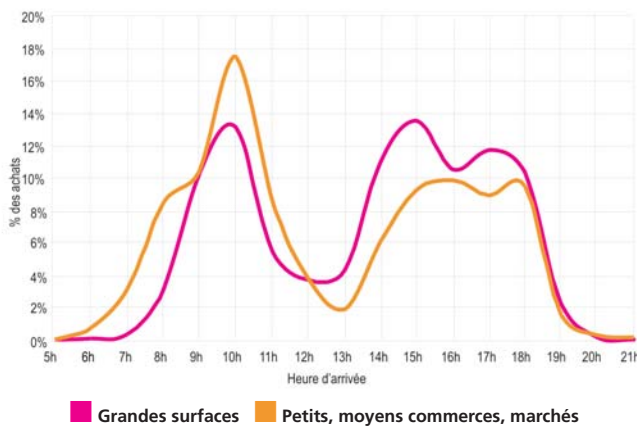
Ce qu'il faut retenir

Les grandes surfaces, particulièrement fréquentées par les résidents des territoires ruraux, favorisent l'usage de la voiture, alors que les petits et moyens commerces ou les marchés favorisent l'usage de la marche.

Dans les territoires urbains, il existe un réservoir de déplacements courts qui pourraient être réalisés autrement qu'en voiture : modes doux (marche, vélo) ou transports en commun.

Une répartition horaire spécifique aux déplacements liés aux achats

Répartition horaire des déplacements d'achats des résidents du grand territoire (heure d'arrivée au lieu d'achats)



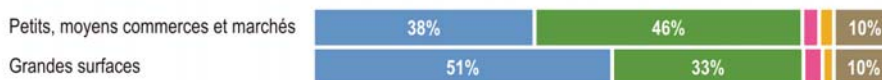
La répartition horaire des déplacements d'achats se caractérise par :

- une pointe le matin entre 10h et 11h, plus tardive que la pointe générale des déplacements (7h30 - 8h30),
- 40 % des déplacements d'achats se font essentiellement durant l'après-midi (40 %), et ce de manière uniforme (10 % toutes les heures),
- à l'heure de pointe du soir (17h30 - 18h30), les déplacements d'achats se cumulent avec les autres motifs,
- des déplacements liés aux achats dans les petits ou moyens commerces et marchés plutôt le matin, et ceux dans les grandes surfaces plutôt l'après-midi.

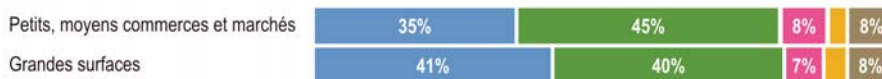
Les achats, un lien social ?

Répartition des déplacements d'achat en fonction de l'occupation principale des personnes

Territoires ruraux



Territoires urbains



Actifs Retraités Scolaires/Étudiants Chômeurs Autres/Inactifs

La majorité des déplacements d'achats sont réalisés par les actifs et par les retraités. Les retraités fréquentent plus que les actifs les petits ou moyens commerces et les marchés. Ils génèrent 40 % des déplacements d'achats, alors qu'ils représentent 28 % de la population.

Ce qu'il faut retenir

Les déplacements d'achats sont plus tard le matin par rapport à la pointe générale des autres motifs, mais se cumulent à la pointe du soir avec les autres motifs. Les actifs et les retraités réalisent la majorité des déplacements d'achats. Les achats représentent près de la moitié de la mobilité des retraités : ils constituent ainsi une activité sociale forte pour cette catégorie de population.

Les retraités représentent 28% de la population. 2 déplacements sur 5 réalisés par un retraité ont pour destination les achats

Le samedi, plus de voiture en périphérie et plus de transports en commun au centre

Les achats du samedi ne sont pas une habitude hebdomadaire puisqu'en moyenne, les habitants du milieu urbain font leurs courses alimentaires toutes les trois semaines, et leurs courses non alimentaires tous les six samedis.

Le samedi, 25 % des achats alimentaires et 33 % des achats non-alimentaires des habitants des territoires urbains de Métropole Savoie sont réalisés dans les centres-villes d'Aix-les-Bains ou de Chambéry. L'offre de centre-ville en magasins et marchés reste attractive le samedi.

Les grandes surfaces attirent plus le samedi que le reste de la semaine : 66 % des achats ont lieu le samedi dans les grandes surfaces, contre 40 % la semaine.

Modes de transport utilisés par les résidents des territoires urbains pour le motif achat

Motifs achats la semaine



Motif achats alimentaires le samedi



Motifs achats non alimentaires le samedi



■ Voiture conducteur ■ Voiture passager ■ Marche à pied ■ TCU ■ Autres modes

La voiture est largement plus utilisée pour les achats du samedi que pour le reste de la semaine. Il s'agit avant tout d'un conducteur acheteur puisque les déplacements en tant que passager d'une voiture représentent 4 % des déplacements liés aux achats le samedi contre 16 % la semaine.

Il convient de noter l'usage des transports en commun pour les achats non alimentaires (7 % en moyenne), en particulier sur le territoire de Chambéry Métropole (10 %). C'est un usage sensiblement plus fort qu'en semaine, qui justifie le maintien d'une offre sur les réseaux urbains.

Ce qu'il faut retenir

Les centres-villes attirent pour les achats du samedi, avec un usage des transports en commun plus important qu'en semaine.

La polarisation des achats dans les grandes surfaces est encore plus forte le samedi qu'en semaine.

Conclusion

Les grandes surfaces concentrent sur des petits territoires (10 % des surfaces de vente) un nombre important de déplacements (40 % des déplacements d'achats en semaine). Ce phénomène est accentué le samedi. La grande utilisation de la voiture pour des achats de proximité, en partie sur des distances inférieures à 3 km, constitue un enjeu important. Enfin, les transports en commun constituent un moyen de transport utilisé pour le motif achat, notamment le samedi. Les réseaux urbains doivent répondre à cette demande.

en semaine, seulement 3% des déplacements d'achats sont réalisés en TC

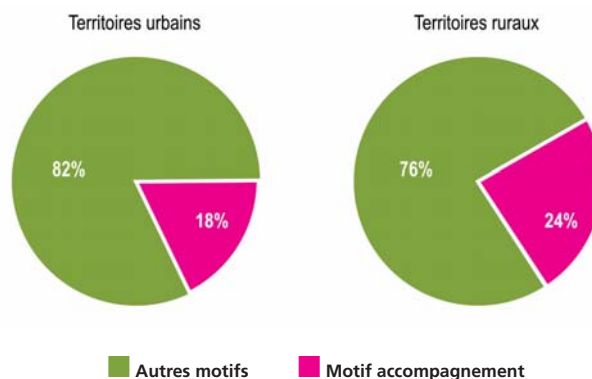
20% des déplacements aujourd'hui sont liés aux accompagnements

Les déplacements d'accompagnement ont très fortement augmenté depuis 30 ans dans les agglomérations françaises, jusqu'à représenter 20% des déplacements, comme c'est le cas aujourd'hui de Métropole Savoie.

Pourtant, ces déplacements ne sont pas à proprement parler liés à l'activité même des personnes, mais à celle des personnes qu'elles accompagnent. Sont-ils indispensables, modifiables ?

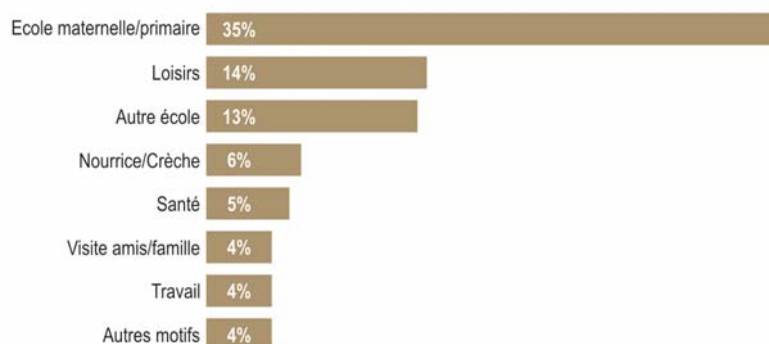
C'est tout l'intérêt de regarder de plus près ce que recouvrent les déplacements d'accompagnement.

Le motif accompagnement dans l'ensemble des déplacements (plus de 11 ans)



Les motifs d'accompagnement sont très divers : aller chercher ou accompagner des enfants à la crèche, à l'école..., déposer ou reprendre quelqu'un à un arrêt de transport en commun. Au total, ils expliquent 1 déplacement sur 4 des habitants des territoires urbains de Métropole Savoie.

Premier motif d'accompagnement : les enfants à l'école

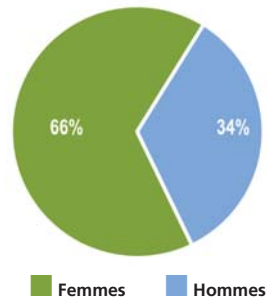


3/4 des accompagnements sont liés aux enfants (nourrice, école, loisirs), et 50% liés à l'école.

35% des accompagnements concernent la maternelle et le primaire, et 13% pour les autres niveaux de scolarité, auxquels il faut rajouter 4% pour nourrice /crèche.

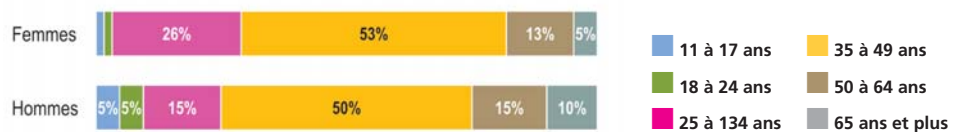
Un motif de déplacement très féminisé

Les motifs d'accompagnement, par sexe



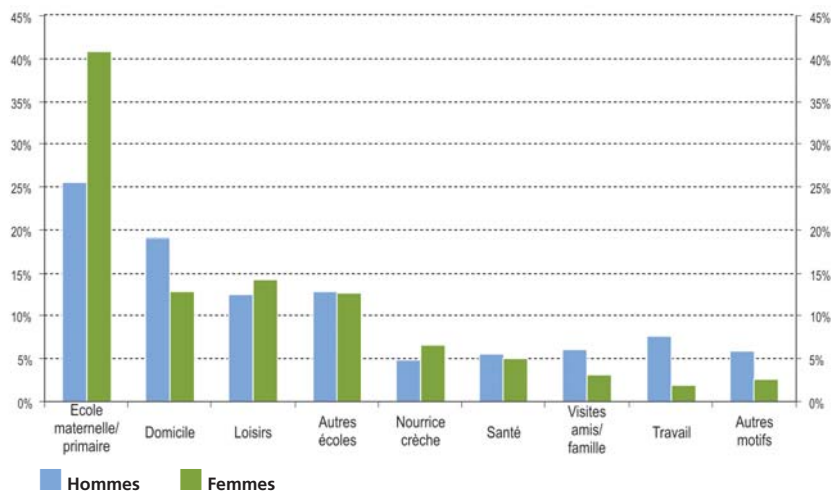
Globalement, les déplacements d'accompagnement sont assurés à 70 % par les femmes et 30% par les hommes, et les femmes font encore plus d'accompagnement dans les territoires ruraux.

Les motifs d'accompagnement par classe d'âge (Grand Territoire)



Les 35-49 ans, bien qu'ils représentent $\frac{1}{4}$ de la population, assurent à eux seuls, la moitié des déplacements d'accompagnement : c'est une tranche d'âge très concernée par les enfants.

Nature de l'accompagnement selon le sexe



Quand les femmes font de l'accompagnement, c'est essentiellement en lien avec les enfants (scolarité, garde des enfants, loisirs).

Les hommes, quant à eux, font davantage d'accompagnement en relation avec le travail, et pour des visites à des amis.

Très peu d'accompagnement sur le chemin du travail

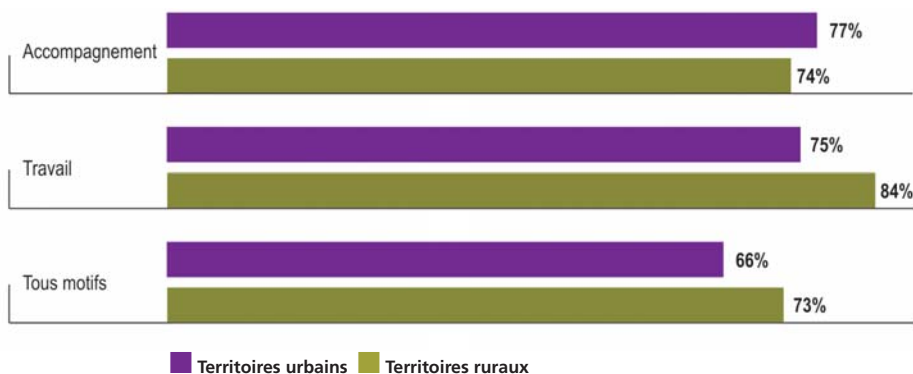
Les déplacements directs entre le domicile et le lieu de travail des habitants de Métropole Savoie et de l'Avant-Pays Savoyard représentent, un jour moyen de semaine, 18% des déplacements.

A ces déplacements directs, il faut rajouter 2% de déplacements où les actifs font un déplacement avant de se rendre au travail (par exemple déposer un enfant à l'école).

Le choix du mode de transport pour aller au travail est donc très peu impacté par l'accompagnement. Il y a donc peu de déposer sur le chemin du travail : ce n'est pas la déposer qui justifie l'usage de la voiture particulière pour se rendre au travail.

Un motif de déplacement majoritairement réalisé en voiture particulière

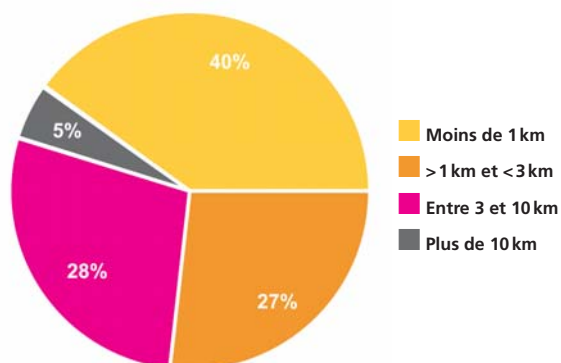
Part d'utilisation de la voiture particulière



La voiture est le mode de transport majoritaire pour les déplacements liés à l'accompagnement (74% sur les territoires ruraux, 77% sur les territoires urbains). Avec le travail, c'est le motif pour lequel on utilise le plus la voiture particulière.

	1 km <	1 à 3 km	1 à 3 km	> 10 km	Ensemble
Marche à pied	52 %	5 %	0 %	0 %	22 %
VP	48%	95 %	100 %	100 %	78 %

Répartition des déplacements domicile-accompagnement par classe de distance

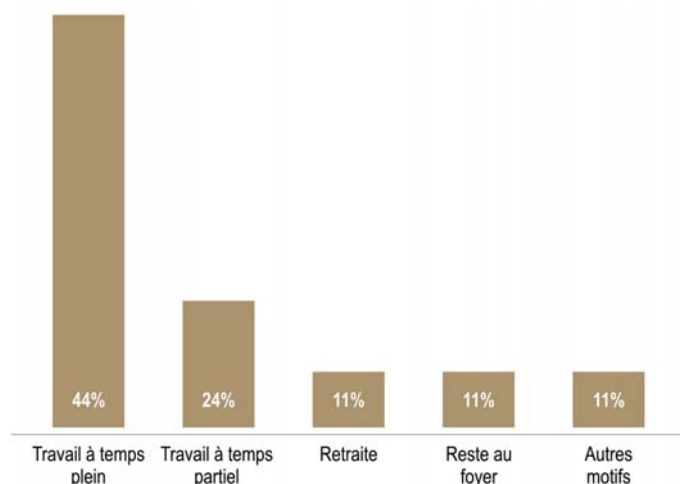


40 % des déplacements d'accompagnement font moins d'1 km, et la voiture et la marche à pied sont utilisées de façon équivalente.

Au delà d'1 km (60 % du total des déplacements), la voiture est quasi hégémonique.

L'accompagnement, une activité plutôt réalisée par les personnes actives

Motif accompagnement à destination selon l'occupation principale (ensemble du territoire)



Alors qu'ils ne représentent que 40% de la population, les actifs réalisent 68% des déplacements liés à l'accompagnement. Les actifs sont dans la tranche d'âge qui a des enfants, et logiquement les déplacements d'accompagnement vont de pair. De même, les personnes au foyer représentent 5% de la population et 11% des déplacements liés à l'accompagnement.

Conclusion

Les déplacements d'accompagnement expliquent une part importante de la mobilité des habitants de Métropole Savoie (et surtout des personnes actives).

Ce sont des déplacements plus courts que la moyenne, effectués en majorité en voiture même sur des courtes distances.

Ils méritent une vraie réflexion de la part des collectivités pour organiser et rationaliser ces déplacements (covoiturage), et développer l'usage des modes doux (pédibus).

Ils posent aussi la question de savoir si les ménages ne répondent pas, par des accompagnements en voiture, à une insuffisance des réseaux de transports en commun.

5

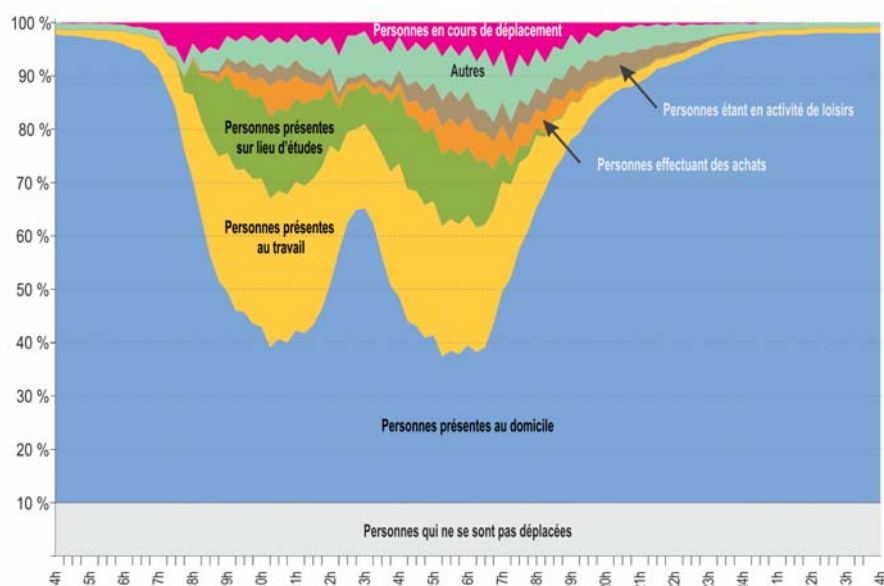
Les rythmes de vie des habitants

Les politiques de déplacement et les offres de transport doivent répondre au mieux aux rythmes de vie des habitants.

C'est un domaine peu connu, sur lequel l'EDGT de 2007 apporte des éclairages.

À tout moment de la journée en semaine, 40% des habitants de Métropole Savoie au minimum sont chez eux

Où sont les habitants des territoires urbains au cours de la journée ?



Leurs différentes activités rythment la vie des habitants de Métropole Savoie. S'ils sont pratiquement tous à leur domicile la nuit, leurs activités en journée les amènent à s'en éloigner.

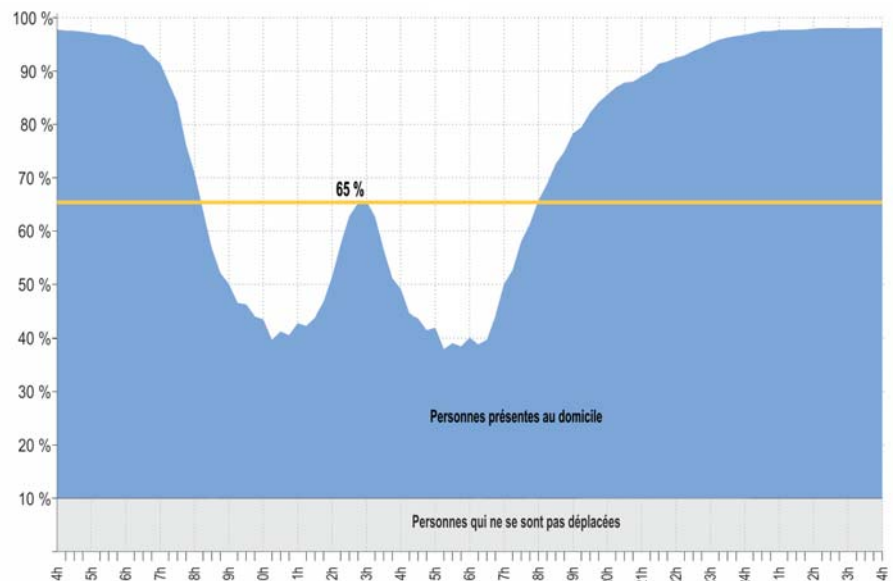
Les activités qui occupent une grande partie de la journée des habitants des territoires urbains de Métropole Savoie sont essentiellement le travail, les études, les achats et les loisirs.

Comme dans toutes les agglomérations françaises, 9% des personnes ne sont pas sorties la journée. Classiquement, il s'agit plus particulièrement de personnes âgées et de retraités.

À chaque moment de la journée, au moins 38% des résidents des agglomérations d'Aix-les-Bains, de Chambéry et de Montmélian se trouvent à leur domicile. Parmi eux, 10% ne sont pas sortis de la journée (il s'agit d'un pourcentage très classique). Cette moyenne varie bien sûr en fonction des territoires, mais même les zones considérées comme "dortoirs" conservent une part de population présente en journée.

65% des habitants de Métropole Savoie sont à leur domicile à midi

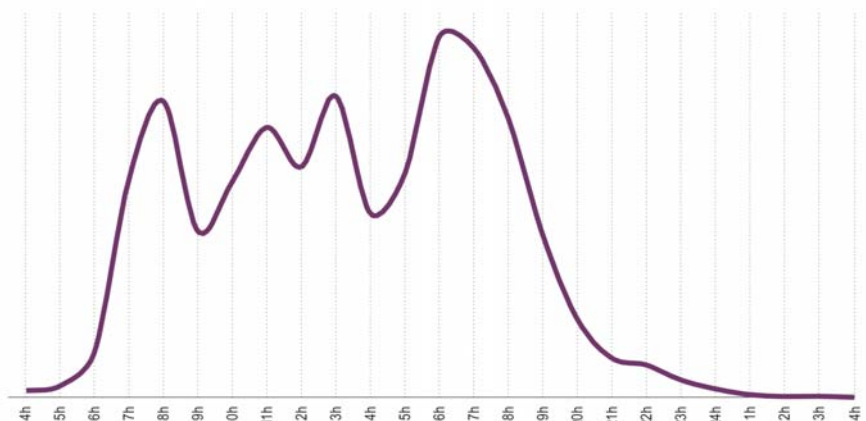
Les résidents des territoires urbains présents chez eux à midi



À midi, 65% des résidents des agglomérations d'Aix-les-Bains, Chambéry et Montmélian se trouvent à leur domicile.

Il s'agit notamment d'un retour au domicile des actifs. En effet, en milieu de matinée, 27% des résidents sont sur leur lieu de travail, ils ne sont plus que 15% lors de la pause de midi.

Répartition horaire des déplacements des habitants des territoires urbains

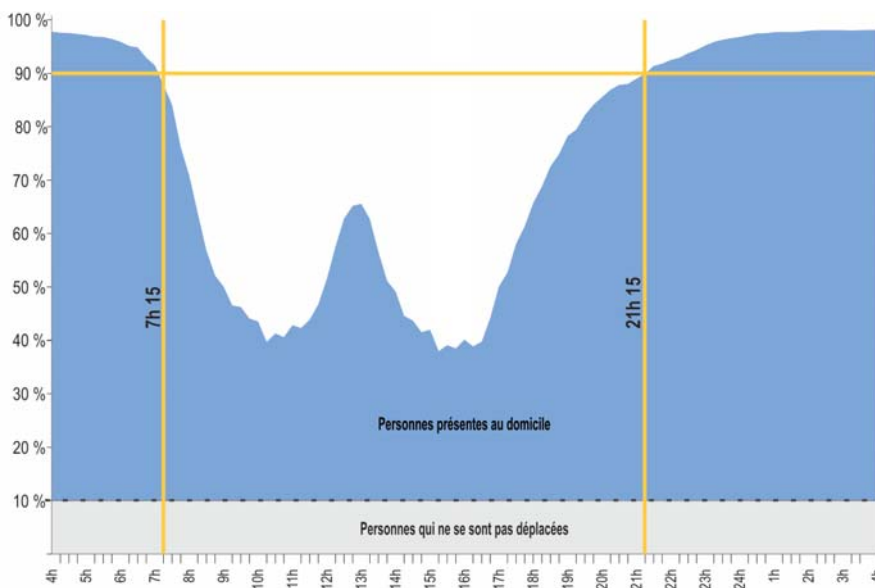


Parmi les 15% des résidents qui restent sur leur lieu de travail à midi, une grande partie prend son repas sur place et ne fait pas de déplacement dans cette tranche horaire. Cette importance du retour au domicile à midi se traduit bien dans le fonctionnement urbain avec des pointes de trafic à 12h et à 14h, pratiquement aussi importante que la pointe du matin.

Il s'agit d'une répartition horaire des déplacements caractéristique des villes moyennes. Dans les grandes villes, ce phénomène de retour au domicile le midi est moins présent car les habitants ont plus la possibilité de se restaurer sur place et profitent également plus de l'ouverture des commerces lors de la pause méridienne.

90% des habitants de Métropole Savoie sont chez eux avant 7h15 et à partir de 21h15

Les résidents des territoires urbains présents au domicile



À partir de 21h15 et jusqu'à 7h15 le lendemain matin, au moins 90% des résidents des agglomérations d'Aix-les-Bains, Chambéry et Montmélian se trouvent à leur domicile. C'est un phénomène que l'on rencontre également dans d'autres agglomérations.

Avant 7h du matin, c'est le travail qui explique la plus grande partie des activités hors du domicile, et donc des déplacements. En fin de soirée, ce sont les loisirs.

Les réseaux des transports collectifs répondent aux besoins de transport de ceux qui travaillent tôt (actifs et scolaires). Par contre, le soir, on constate un déficit d'offre, alors qu'il y a encore des activités.

Ce qu'il faut retenir

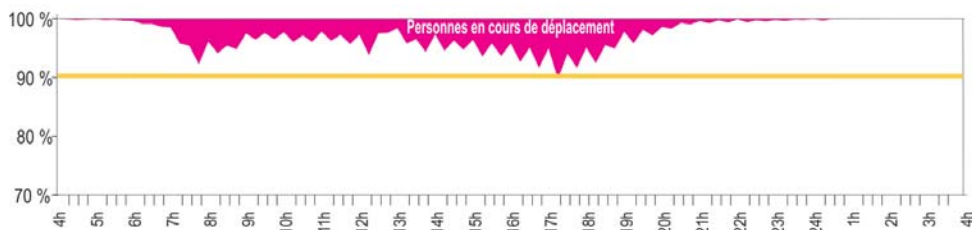
En moyenne, 9% de la population ne se déplace pas un jour moyen de semaine.

À tout moment de la journée, 38% au minimum de la population est à son domicile. 90% des habitants sont chez eux entre 21h15 et 7h15 le lendemain.

Une partie de la population a des activités en fin de journée. Y a-t-il suffisamment de potentiel pour proposer une offre de transports en commun en soirée ?

Au maximum, 10% des personnes se déplacent au même moment

Les résidents des territoires urbains en cours de déplacement



Quand les habitants des territoires urbains de Métropole Savoie ne sont pas à une activité identifiée (travail, école, achats...), c'est qu'ils sont en déplacement.

C'est entre 17h15 et 17h30 que la part des résidents des agglomérations d'Aix-les-Bains, de Chambéry et de Montmélian en déplacement est la plus forte. Elle est de 10%.

Comme leurs déplacements sont d'assez courte durée (17 minutes en moyenne), au total, ce sont près de 40% des habitants qui se déplacent à l'heure de pointe.

Avec 10% de personnes en déplacement simultanément, les réseaux sont saturés ou en limite de saturation. Ce constat marque la fragilité des réseaux par rapport à la gestion des situations de crise : que se passerait-il si la population devait être évacuée ?

heure de pointe
du matin :
7h30 - 8h30
heure de pointe
du soir :
17h00 - 18h00

Conclusion

Les principaux enseignements concernant les rythmes de vie des habitants des agglomérations d'Aix-les-Bains, de Chambéry et de Montmélian sont :

- même dans la journée, le domicile est le lieu le plus fréquenté, avec un pic de retour à midi : le développement de la restauration sur place ou à proximité du lieu de travail permettrait de limiter ces retours au domicile qui se font le plus souvent en voiture ;
- 10% de la population a une activité en dehors du domicile entre 19h30 et 22h : les lignes de transport en commun de soirée ont-elles un rôle à jouer pour répondre à cette mobilité ?
- des réseaux qui ne permettent pas l'évacuation rapide de l'ensemble de la population en cas de situation de crise.

6

La mobilité hommes / femmes

sur les territoires urbains de Métropole Savoie, on compte 47% d'hommes et 53% de femmes

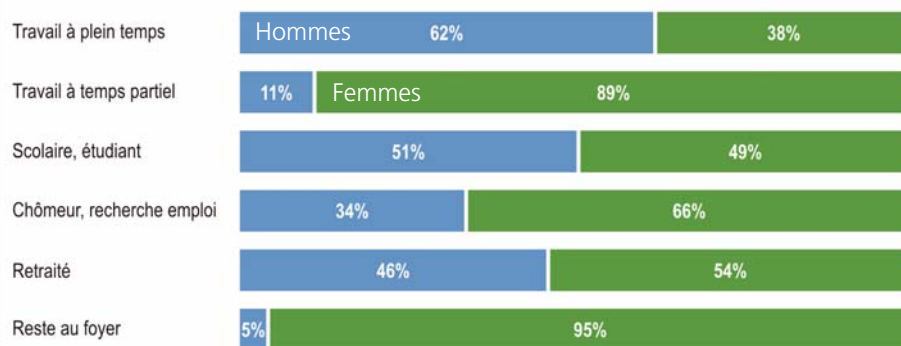
Aujourd'hui 80% des femmes travaillent

78% des femmes de 25 à 49 ans de Métropole Savoie et l'Avant-Pays Savoyard occupent un emploi, mais c'est un taux d'activité encore inférieur à celui des hommes, qui est de 95 % dans la même tranche d'âge.

Par contre, les femmes travaillent beaucoup plus à temps partiel

Sur les territoires urbains de Métropole Savoie, les femmes actives travaillent plus à temps partiel que les hommes (1 femme active sur 3 travaille à temps partiel, 1 homme actif sur 20); les femmes sont également plus nombreuses que les hommes à rester au foyer ou à rechercher un emploi.

Occupation principale selon le sexe, des habitants du grand territoire



La possession du permis de conduire est plus élevée chez les hommes

Le taux de possession du permis de conduire est de 94% chez les hommes et 84% chez les femmes, parmi les personnes majeures de Métropole Savoie et de l'Avant-Pays Savoyard.

C'est dans les territoires ruraux que l'on trouve logiquement la part la plus importante de personnes ayant le permis de conduire.

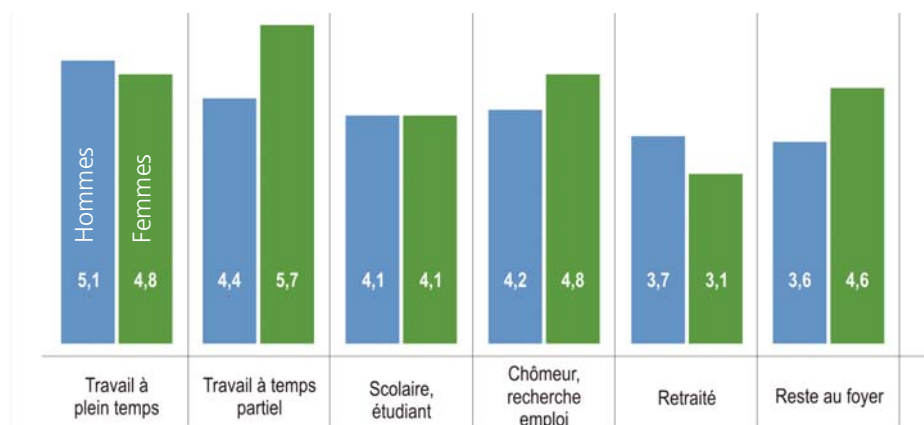
Chez les plus de 65 ans, la possession du permis de conduire est fortement masculine. Par contre, les jeunes femmes ont autant le permis de conduire que les hommes. Le taux de possession du permis de conduire dans la population va augmenter mécaniquement par renouvellement des générations et par « rattrapage » chez les femmes.

----- Ce qu'il faut retenir -----

Des différences importantes persistent entre hommes et femmes dans l'accès au travail et à la voiture, ce qui entre autres choses, conditionne leurs pratiques de mobilité.

Les femmes travaillant à temps partiel sont les plus mobiles

Mobilité par sexe selon l'occupation principale, des habitants des territoires urbains



Même si globalement, la mobilité quotidienne des hommes et des femmes est similaire (en moyenne 4 déplacements par jour et par personne), les femmes travaillant à temps partiel sont beaucoup plus mobiles que les hommes pour des occupations similaires.

Les femmes consacrent moins de temps à se déplacer que les hommes

(sur les territoires urbains)	Hommes actifs	Hommes non actifs	Femmes actives	Femmes non actives
Durée quotidienne de déplacement (en minute)	99	72	82	69

Même si globalement, la mobilité quotidienne des hommes et des femmes est similaire, le temps quotidien consacré par les femmes à se déplacer est plus faible que celui des hommes, aussi bien pour les actifs que les non actifs.

Les femmes travaillent plus près de leur domicile que les hommes

Distance Dom. Travail	Hommes	Femmes
Territoires urbains	6,9 km	5,7 km
Territoires ruraux	11,6 km	10,6 km

Hommes et femmes consacrent en moyenne 17 min par jour en déplacement domicile-travail. Les femmes travaillent plus près de leur domicile que les hommes, mais elles utilisent des modes de transport moins rapides, et consacrent donc le même temps à leur trajet domicile-travail.

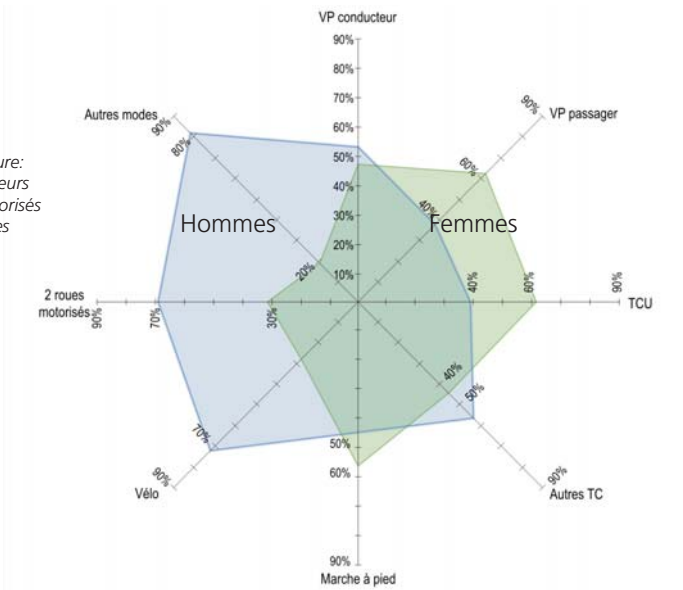
----- Ce qu'il faut retenir -----

Une mobilité des femmes proche de celle des hommes, mais plus forte chez les femmes actives. L'occupation principale est déterminante dans les différences de mobilité entre hommes et femmes.

La voiture est le mode de transport dominant, surtout pour les actifs

Usage des modes de transport des habitants des territoires urbains selon le sexe

Exemple de lecture:
70% des utilisateurs des 2 roues motorisés sont des hommes



pour les hommes comme pour les femmes, 1 déplacement sur 2 est effectué en tant que conducteur de voiture

Globalement, les femmes utilisent autant la voiture en tant que conducteur, que les hommes. Néanmoins, elles sont plus nombreuses à être passagères.

Elles utilisent davantage les transports en commun et marchent plus, quand les hommes utilisent davantage le vélo et les deux roues motorisés.

L'activité professionnelle est déterminante dans l'utilisation de la voiture chez les hommes comme chez les femmes.

	VP Conducteur	VP Passager	TC	Vélo	Marche	autres
Hommes actifs	72 %	4 %	2 %	3 %	15 %	4 %
Femmes actives	67 %	9 %	2 %	1 %	20 %	1 %

les femmes utilisent plus les transports en commun et la marche, les hommes plus la voiture et les 2 roues

Dans les territoires urbains, les femmes actives se déplacent comme les hommes actifs, c'est-à-dire majoritairement au volant d'une voiture (67% des déplacements des femmes actives et 72% des déplacements des hommes actifs).

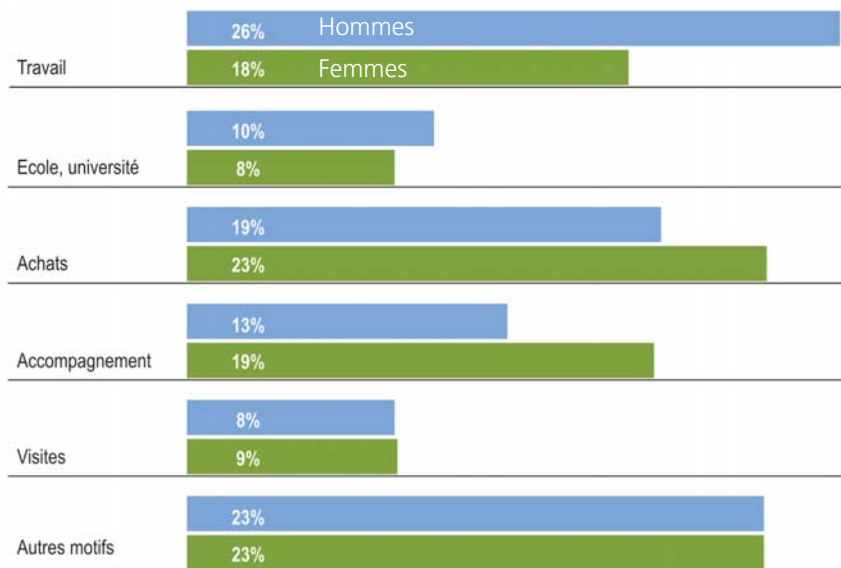
Elles utilisent davantage la voiture que celles qui ne travaillent pas, et notamment en tant que conductrice (67% des déplacements des femmes actives contre 28% dans le cas contraire). En revanche, quand elles ne travaillent pas, elles se déplacent davantage à pied (35% contre 20% des déplacements des femmes actives).

----- Ce qu'il faut retenir -----

La principale discrimination entre pratiques modales n'est pas tant liée au sexe qu'à l'activité professionnelle.

Plus de déplacements liés aux achats et à l'accompagnement pour les femmes, qu'elles soient actives ou non

Répartition des déplacements des habitants du territoire urbain, par motifs à destination et par sexe



Globalement, les femmes se déplacent plus que les hommes pour les motifs achats et accompagnement. À l'inverse, les hommes se déplacent davantage pour le motif travail.

Chez les actifs, on retrouve les mêmes déséquilibres : ce sont également les femmes qui effectuent plus de déplacements liés aux achats et à l'accompagnement. Les femmes qui travaillent ont bien un programme d'activités quotidien plus diversifié que leurs homologues masculins.

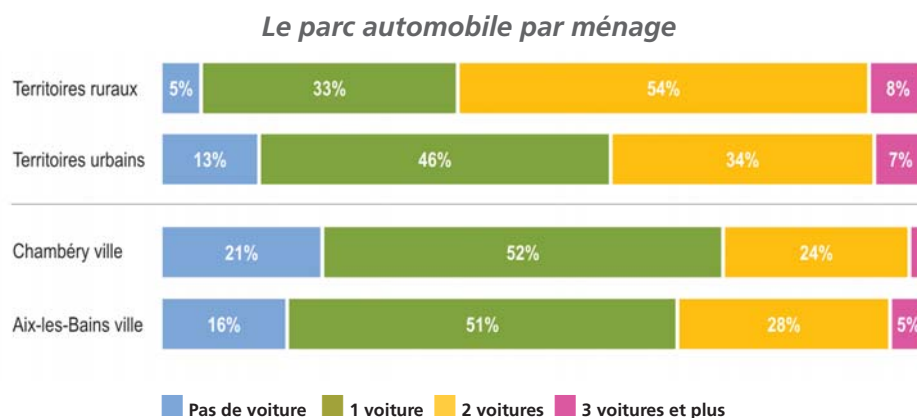
Conclusion

Les femmes cumulent aujourd'hui leur travail, et plus que les hommes, les déplacements d'achats et d'accompagnement.

Comme eux, elles ont le permis de conduire, un accès à une voiture, qu'elles utilisent, alors que les plus jeunes et les plus âgées sont tributaires des transports en commun et de la marche à pied.

Les pratiques modales féminines vont évoluer vers une augmentation de l'usage de la voiture particulière, par simple renouvellement des générations.

L'équipement automobile de Métropole Savoie est très fort, avec 1,4 voitures par ménage



Avec 623 voitures à disposition pour 1000 habitants en moyenne, et même 635 dans les territoires ruraux, le grand territoire de Métropole Savoie est nettement plus équipé que la moyenne nationale (550 voitures pour 1000 habitants).

C'est dans les territoires ruraux de Métropole Savoie et de l'Avant-Pays Savoyard que l'on trouve les ménages les plus motorisés. Ce phénomène, que l'on constate au niveau national, s'explique par une taille des ménages plus grande dans ces territoires, des choix modaux plus restreints qu'en ville, une absence de mixité des fonctions (commerces, services...), des distances à parcourir plus longues.

En ville, 1 ménage sur 5 n'a pas de voiture

Sur l'ensemble du grand territoire, près de 8000 ménages (sur 108 000) ne disposent pas de voiture.

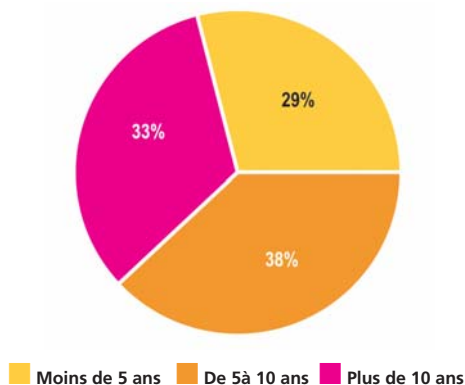
Aix-les-Bains et Chambéry sont deux villes qui concentrent la plus grande partie des ménages sans voiture. Ceci s'explique par le fait que c'est là que résident les plus petits ménages qui bénéficient des différents commerces et services à portée de main. De plus, c'est en ville que les modes de transport alternatifs à la voiture sont les plus développés.

Les voitures ne servent pas forcément tous les jours en ville

Dans les territoires urbains, 9% des personnes ne se déplacent pas et 35% des voitures ne bougent pas, un jour moyen de semaine.

L'âge du parc automobile dans la moyenne nationale

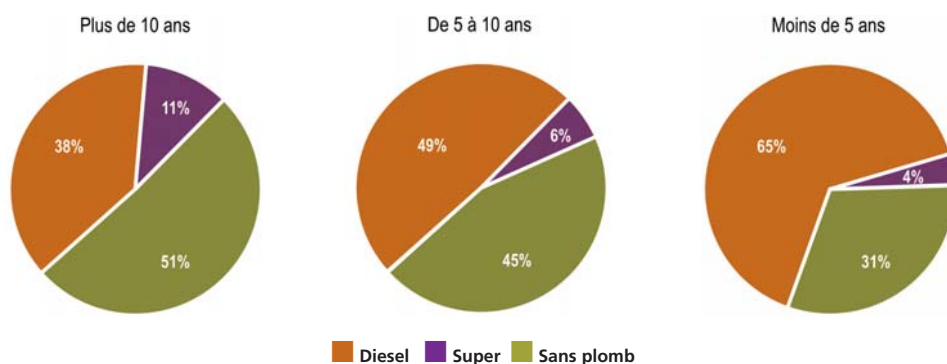
L'âge du parc automobile



En 2007, bien qu'1/3 du parc automobile de Métropole Savoie ait plus de 10 ans, l'âge moyen du parc automobile de Métropole Savoie est de 8,1 ans c'est-à-dire dans la moyenne du parc automobile français : 8,2 ans. Depuis 2007, cette situation s'est peut être améliorée avec la prime à la casse pour les véhicules de plus de 8 ans.

Un parc diesel de plus en plus présent

Energie des véhicules en fonction de l'année de mise en circulation



65% des voitures de moins de 5 ans fonctionnent au diesel contre 38% des plus de 10 ans.

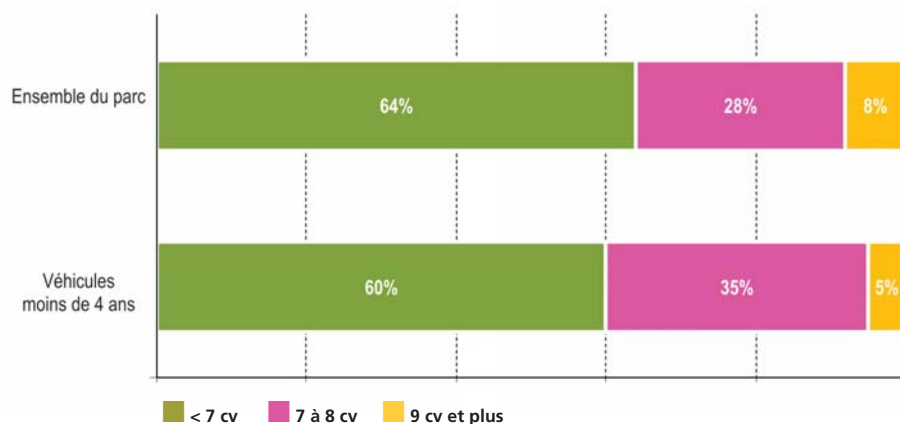
Notons que selon l'ADEME, le diesel représentait en 2006, 71% des ventes de voitures neuves en France.

Le diesel est le carburant le plus utilisé désormais par les ménages de Métropole Savoie mais moins que dans le reste de Rhône-Alpes (50% contre 54%).

Néanmoins, quand les véhicules de Métropole Savoie roulent au diesel ce sont des cylindrées plus puissantes que dans le reste de Rhône-Alpes.

Un parc récent moyennement puissant

Puissance et age du parc automobile



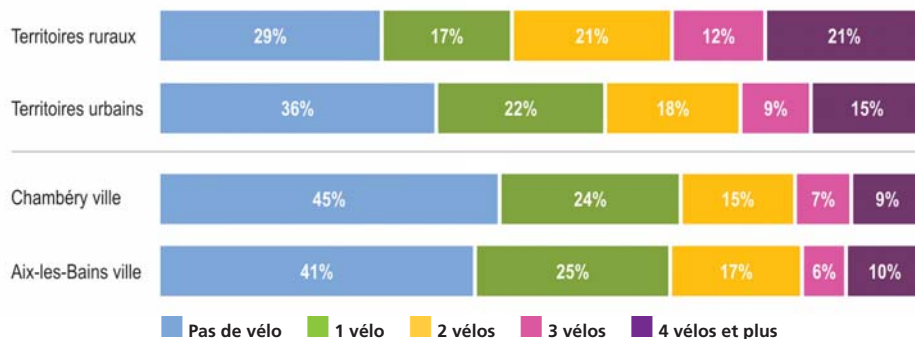
35% des véhicules de Métropole Savoie de moins de 4 ans ont une puissance de 7 et 8 cv. Ils sont 27% en région Rhône-Alpes.

À contrario, les véhicules récents, les plus puissants, représentent 5% à Métropole Savoie contre 11% en Rhône-Alpes

Ainsi le parc automobile récent de métropole Savoie est moins émetteur de CO₂ que celui de Rhône-Alpes.

En ville, près d'un ménage sur 2 ne possède pas de vélo

Le parc vélo par ménage



Globalement, 1 ménage sur 3 de Métropole Savoie ne possède pas de vélo.

En ville, c'est presque 1 ménage sur 2 qui n'a pas de vélo.

Le premier frein à l'usage du vélo en ville est la non possession de vélo.

L'équipement automobile est plus répandu que l'équipement vélo.

Dans les territoires ruraux, 3/4 des ménages ont des vélos et 90% ont des voitures.

Pour favoriser l'usage du vélo en ville, les habitants réclament des itinéraires cyclables

D'après les habitants de Métropole Savoie, favoriser l'usage du vélo passe par :

- l'aménagement des itinéraires cyclables (40% des réponses),
- l'aménagement des stationnements (30% des réponses),
- la réduction de la vitesse des voitures (15% des réponses).

L'image du vélo est positive

Les habitants de Métropole Savoie interrogés sur leur perception du vélo en ont une image positive et trouvent que c'est un mode de déplacement pratique (18%), écologique (18%), sportif (10%), agréable/convivial (10%)

Par contre 11% trouvent qu'il est dangereux.

Conclusion

Le territoire de Métropole Savoie et de l'Avant-Pays Savoyard est suréquipé en voiture, en particulier dans ses secteurs ruraux, même si la voiture n'est pas utilisée quotidiennement.

Néanmoins, les collectivités doivent également prendre en compte qu'un quart des ménages n'ont pas de voiture.

D'autre part, le parc automobile est globalement peu polluant et même si les évolutions technologiques vont permettre de diminuer les émissions de gaz à effet de serre des voitures, les distances parcourues restent un enjeu dans les émissions globales.

Le parc vélo est développé même s'il ne sert pas au quotidien.

Avec un ménage sur deux qui ne possède pas de vélo en ville, la mise en place de vélos en libre-service a sans doute de l'avenir en ville.

75% des déplacements des habitants de Métropole Savoie et de l'Avant-Pays Savoyard ont une extrémité au domicile

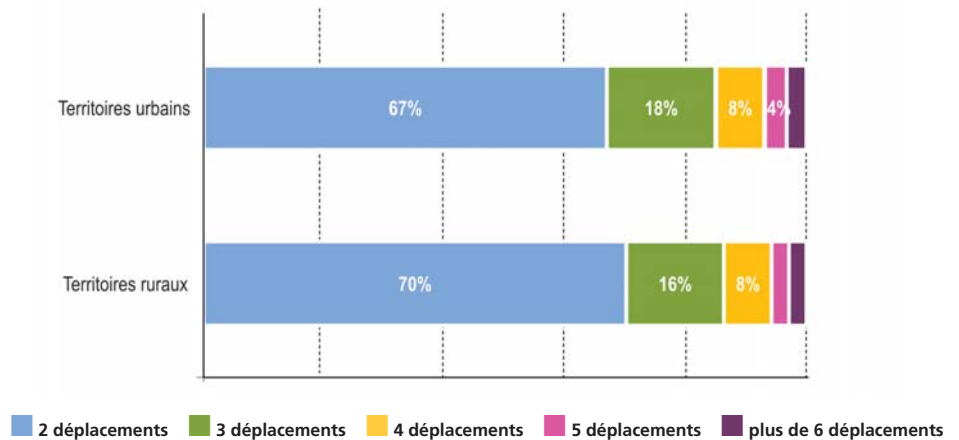
Dans 7 cas sur 10, les déplacements des habitants de Métropole Savoie et de l'Avant-Pays Savoyard sont des simples allers-retours depuis leur domicile

Une boucle de déplacements est une suite de déplacements réalisés entre le départ et le retour au domicile.

Mieux comprendre la composition de ces boucles est essentiel :

- pour mieux appréhender la portée réelle de nos déplacements, et leur transfert éventuel vers des modes doux,
- et parce que, dans la majorité des cas, c'est au domicile que l'on choisit son mode de transport, et que, jusqu'au retour au domicile, on continue à utiliser ce mode.

Les déplacements par boucle



Les habitants de Métropole Savoie et de l'Avant-Pays Savoyard réalisent, un jour moyen de semaine, 956 000 déplacements qui représentent 360 000 boucles, soit 2,65 déplacements en moyenne par boucle.

70% des boucles réalisés par les habitants de Métropole Savoie et de l'Avant-Pays Savoyard sont composées uniquement d'un aller-retour simple.

15% des boucles enchaînent 3 déplacements.

Seules 15% des boucles font plus de 4 déplacements.

Les habitants des territoires ruraux, contrairement à ce qu'on aurait pu attendre, ont des déplacements moins enchaînés que ceux des territoires urbains.

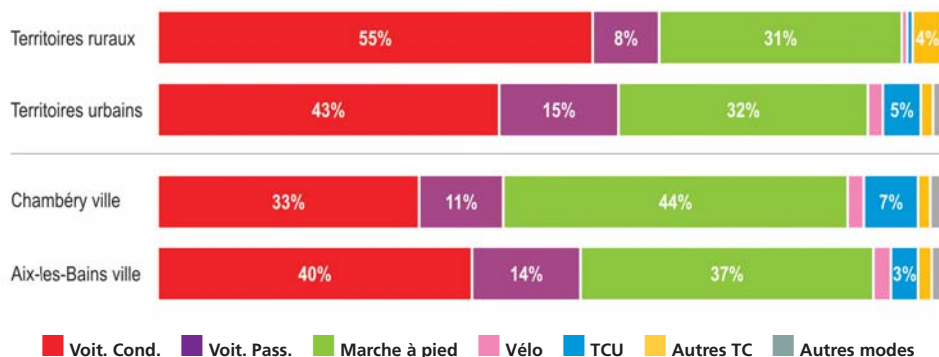
----- Ce qu'il faut retenir -----

Le plus souvent, lorsqu'un habitant quitte son domicile pour faire une activité, il revient, une fois cette activité terminée, directement à son domicile. Il enchaîne avec une autre activité sans repasser à son domicile dans un cas sur trois.

La voiture, mode de transport le plus utilisé dans ces allers-retours ...

30% des déplacements se font en aller-retour depuis le domicile et vont à moins de 3 km

Modes de transport utilisés dans les boucles à deux déplacements



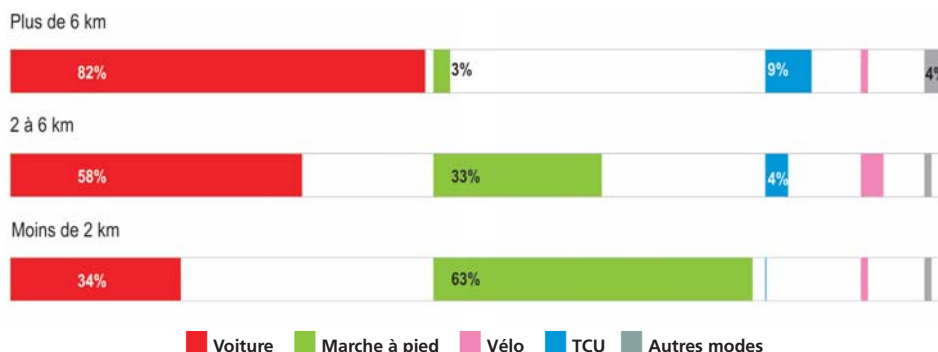
Dans 97% des cas, lorsqu'un mode de transport est utilisé pour réaliser l'aller, il est également utilisé pour le retour.

La voiture est sur l'ensemble de Métropole Savoie le mode de transport le plus utilisé dans les boucles constituées d'un simple aller-retour. Par contre en ville, une forte proportion de ces boucles est faite à pied.

D'ailleurs, même dans les territoires ruraux, la marche est utilisée dans 31% de ces déplacements.

... y compris sur des courtes distances

Utilisation des différents modes dans les boucles à deux déplacements en fonction de leurs distances, dans les territoires urbains



Dans 1 cas sur 3, les boucles constituées d'un simple aller-retour emmènent les habitants des territoires urbains de Métropole Savoie à moins de 1 km de leur domicile (longueur de la boucle inférieure à 2 km). Pourtant, même si c'est la marche qui est majoritaire, la voiture reste utilisée sur ces boucles.

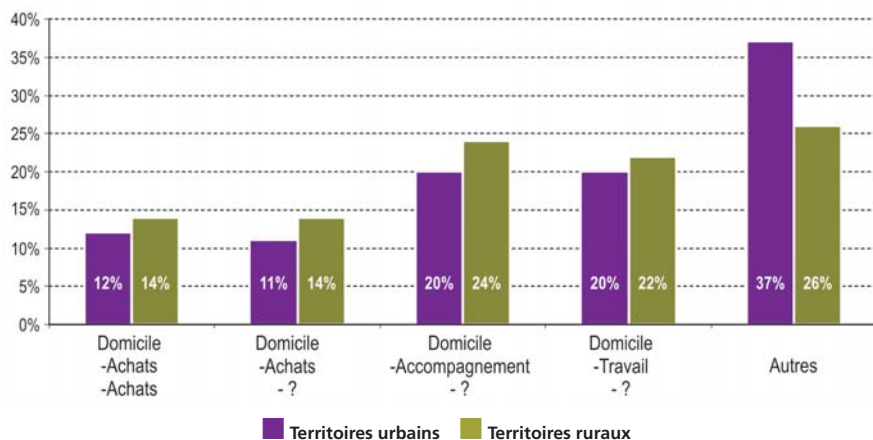
De même, dans 1 cas sur 4, les boucles constituées d'un simple aller-retour emmènent les habitants des territoires urbains de Métropole Savoie à moins de 3 km de leur domicile (longueur de la boucle comprise entre 2 et 6 km). Dans ces boucles, le vélo reste peu utilisé (4%) au détriment de la voiture.

----- Ce qu'il faut retenir -----

Même pour des boucles simples (un aller-retour) et de portée courte, la voiture reste un mode de transport très utilisé. Ces boucles représentent pourtant un potentiel de report vers les modes doux.

C'est essentiellement pour le motif achat que l'on enchaîne ses déplacements

Enchaînement des boucles composées de trois déplacements

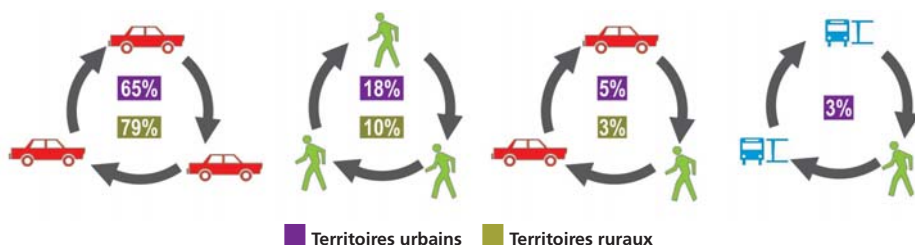


C'est la chaîne Domicile - Achat - Achat - Domicile qui est la plus fréquente (11% des boucles de trois déplacements dans les territoires urbains de Métropole Savoie) 14% des boucles de trois déplacements dans les territoires ruraux de Métropole Savoie et de l'Avant-Pays Savoyard).

Les trois autres chaînes les plus utilisées sont : Domicile-Travail, l'Achat - Domicile, Domicile - Accompagnement - Travail - Domicile, Domicile - Accompagnement - Achat - Domicile.

Au bout du compte, le motif achat est présent dans plus de la moitié des boucles qui enchaînent trois déplacements.

Même dans les boucles à trois déplacements, le premier mode choisi est conservé pour les suivants



Lorsqu'un habitant de Métropole Savoie et de l'Avant-Pays Savoyard a choisi un mode de transport pour le premier déplacement, il le conserve dans 9 cas sur 10 pour les deux suivants.

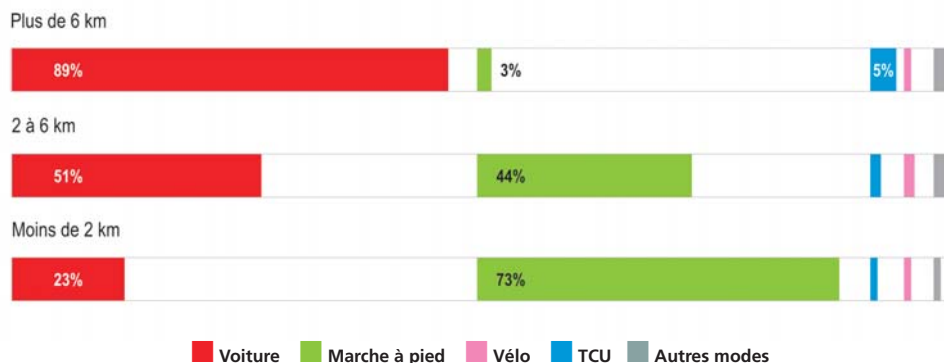
C'est la voiture qui est en général utilisée.

Dans les boucles composées de trois déplacements, la marche est utilisée en complément de la voiture dans 5% des cas en urbain et 3% en rural.

Bien que très adaptés pour passer d'un déplacement à l'autre, les transports en commun sont peu utilisés en complément d'un autre mode (1% des boucles de trois déplacements).

La voiture est utilisée dans les boucles à trois déplacements, même si on enchaîne des déplacements courts

Utilisation des différentes modes dans les boucles à trois déplacements en fonction de leurs longueurs



Parmi les boucles composées de 3 déplacements, 1 sur 3 a moins de 6km, c'est-à-dire que dans 1 cas sur 3 la boucle composée de 3 déplacements emmène les savoyards à moins de 3 km de son domicile.

Dans les boucles courtes composées de 3 déplacements (longueur de la boucle inférieure à 6 km), c'est la marche à pied qui est plébiscitée.

Cependant, la voiture est utilisée dans des déplacements courts. L'utilisation d'un autre mode est alors envisageable.

Conclusion

En grande majorité, lorsqu'un habitant de Métropole Savoie et de l'Avant-Pays Savoyard quitte son domicile pour une activité, il retourne à son domicile une fois l'activité terminée. Il enchaîne avec une autre activité dans 1 cas sur trois.

Une part importante des boucles "simples" (un aller retour), de courte distance, est effectuée en voiture. Il existe là un potentiel de report vers des modes alternatifs à la voiture.

Bien identifier ses clients est une démarche marketing classique, dans le domaine des transports comme ailleurs.

Savoir si les habitants d'un territoire utilisent au quotidien un seul mode de transport, ou ont des pratiques modales diversifiées, est également nécessaire pour préparer des changements de comportement : on utilisera plus facilement un mode de transport qu'on a déjà essayé.

2 habitants sur 3 utilisent au quotidien un seul mode de transport

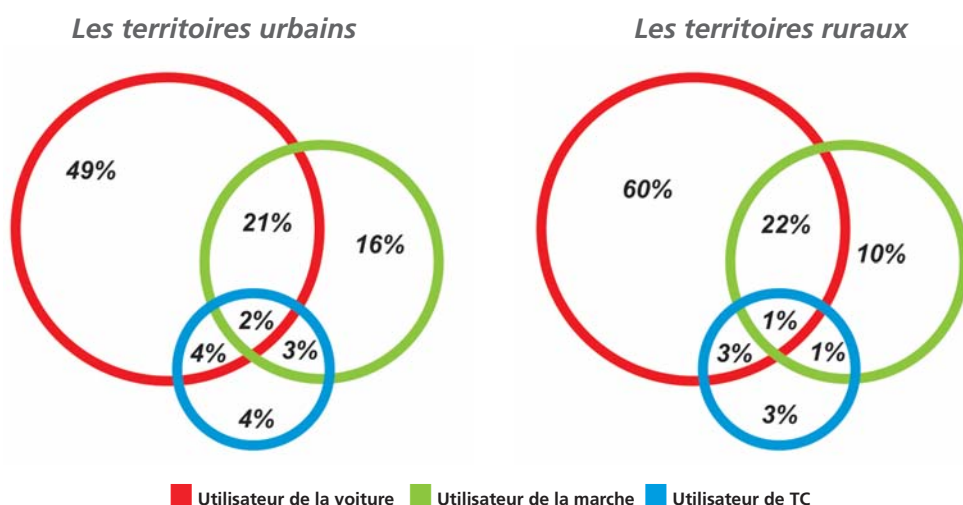
Deux habitants sur trois de Métropole Savoie et de l'Avant-Pays Savoyard n'utilisent qu'un seul mode de transport pour leurs déplacements quotidiens de semaine (voiture, transports en commun, vélo, marche).

30% utilisent deux modes de transport au cours d'une journée de semaine.

Très peu d'habitants, au cours d'une journée, utilisent au moins trois modes de transport différents (4% dans les territoires urbains, 2% dans les territoires ruraux).

60% des habitants des territoires ruraux n'utilisent que la voiture

L'analyse qui suit s'intéresse à trois modes de transport (voiture, marche, transports en commun) qui représentent à eux trois, 97% des déplacements.



70% des habitants utilisent en semaine un seul mode de transport de manière exclusive. Il s'agit en majorité de la voiture (49% en urbain et 60% en rural) ou de la marche (16% en urbain et 10% en rural).

2/3 des plurimodaux (c'est-à-dire ceux qui utilisent plusieurs modes de transport dans leur journée) utilisent la voiture en alternance avec la marche.

13% des habitants des territoires urbains et 8% des habitants des territoires ruraux utilisent les transports en commun chaque jour.

Le client d'un mode est une personne qui déclare utiliser au moins une fois par mois ce mode

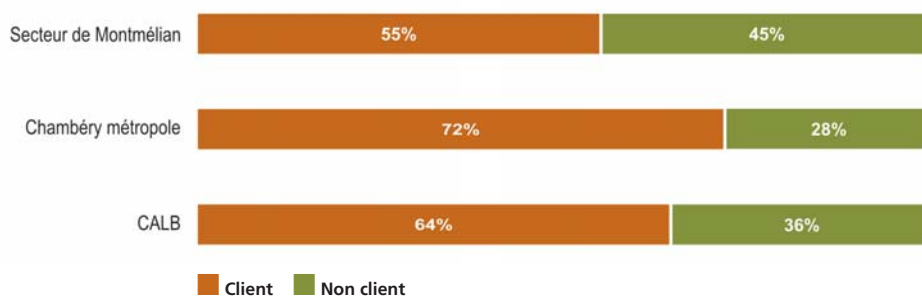
Les clients de la voiture (en tant que conducteur) sont en majorité des actifs

80% des habitants âgés de plus de 18 ans déclarent être conducteur d'une voiture au moins une fois par mois.

Les clients de la voiture en tant que conducteur sont, dans presque 60% des cas, des actifs (qui ne représentent que 49% de la population âgée de plus de 18 ans).

Presqu'une personne sur quatre n'utilise jamais la marche en semaine

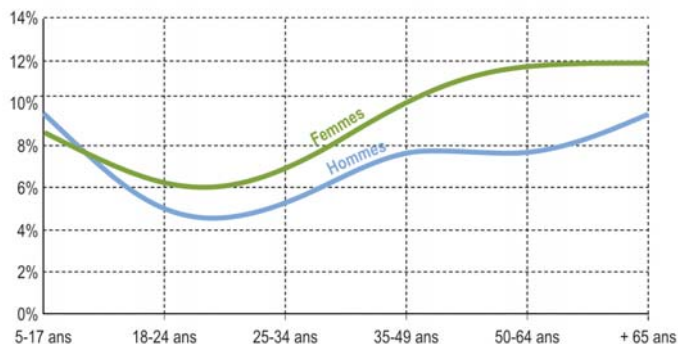
Les clients de la marche dans les territoires urbains



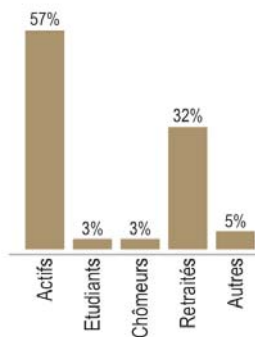
Dans les territoires urbains de Métropole Savoie, presque'une personne sur quatre déclare ne pas réaliser au moins un déplacement à pied par mois. Plus le territoire est dense en terme d'habitat et de services, plus les habitants déclarent se déplacer à pied.

La marche est plutôt utilisée par les femmes

Les clients de la marche par sexe et par âge, dans les territoires urbains



Dans toutes les tranches d'âge, comme dans les autres agglomérations, la marche est plus pratiquée par les femmes (55%) que par des hommes (45%). La marche est utilisée par les jeunes (qui n'ont pas encore l'âge de conduire) ou par les personnes âgées (qui ont eu peu accès au permis de conduire ou à la voiture).



Les réseaux de TCU, une réponse aux besoins de déplacements des captifs

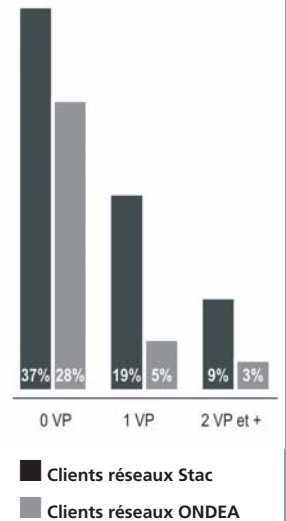
Plus un habitant dispose de voiture, moins il est client des réseaux de transport en commun.

Sur Chambéry métropole :

- 8% des habitants ne disposent pas dans leur ménage d'une voiture, 37% d'entre eux sont clients des TCU,
- 40% des habitants disposent dans leur ménage d'une voiture, 19% d'entre eux sont clients des TCU,
- 52% des habitants disposent dans leur ménage de deux voitures ou plus, 9% d'entre eux sont clients des TCU.

Sur la CALB :

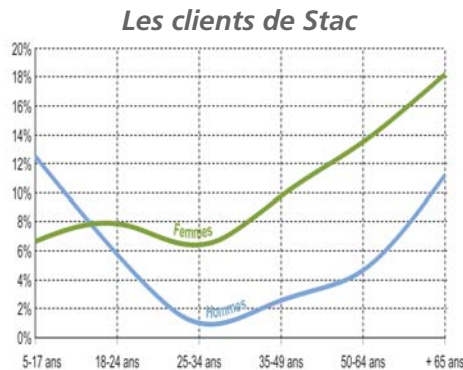
- 7% des habitants ne disposent pas dans leur ménage d'une voiture, 28% d'entre eux sont clients des TCU,
- 35% des habitants disposent dans leur ménage d'une voiture, 5% d'entre eux sont clients des TCU,
- 58% des habitants disposent dans leur ménage de deux voitures ou plus, 3% d'entre eux sont clients des TCU.



Un habitant de Chambéry métropole sur 6 utilise les Stac au moins une fois par mois

Un jour moyen de semaine, 4% des déplacements des habitants de Chambéry Métropole se font grâce au réseau Stac. Par contre, 16% d'entre-eux utilisent au moins une fois par mois, en semaine, le réseau Stac.

Un usager régulier ou occasionnel sur 5 du réseau Stac est une femme à la retraite et/ou un scolaire. Les femmes représentent 63% des clients du réseau Stac, et les retraités 43%.

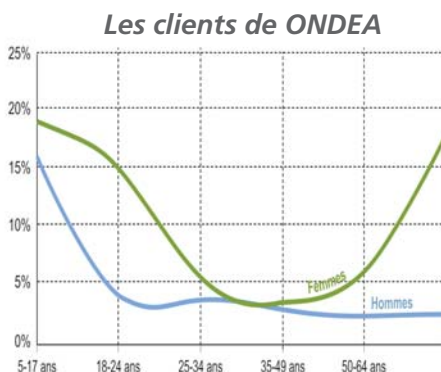


Un habitant de la CALB sur 12 utilise ONDEA au moins une fois par mois

Un jour moyen de semaine, 3% des déplacements des habitants de la Communauté d'Agglomération du Lac du Bourget se font grâce au réseau ONDEA. Par contre, 8% d'entre-eux utilisent au moins une fois par mois, en semaine, le réseaux ONDEA.

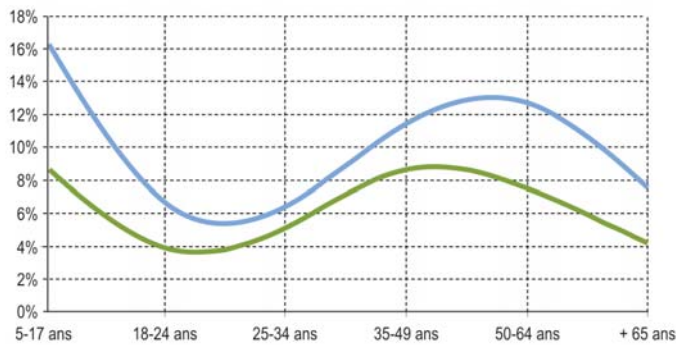
1/3 des usagers réguliers ou occasionnels du réseau ONDEA sont des scolaires.

1/4 des usagers réguliers ou occasionnels du réseau ONDEA sont des personnes âgées; il s'agit essentiellement des femmes.



Un habitant sur 6 utilise le vélo au moins une fois par mois

Les clients des vélos par sexe et par âge, dans les territoires urbains



Un jour moyen de semaine d'hiver ⁽¹⁾, 2% des déplacements des habitants des territoires urbains de Métropole Savoie se font à vélo. Par contre, 17% de la population de ces territoires utilisent au moins une fois par mois, leur vélo, en jour de semaine hors week-end.

Les hommes des territoires urbains de Métropole Savoie représentent 62% des clients du vélo alors qu'ils ne constituent que 48% de la population totale.

43% des habitants des territoires urbains de Métropole Savoie qui sont clients du vélo sont des actifs.

⁽¹⁾ D'après les comptages disponibles sur Chambéry métropole, l'usage du vélo est trois fois plus important l'été.

Conclusion

Si les pratiques quotidiennes montrent un usage dominant de la voiture, on constate également que les autres modes de transport sont utilisés :

- soit en complément dans la journée,
- soit de façon plus occasionnelle dans le mois.

L'analyse d'un jour moyen de semaine ne montre pas une part importante de l'utilisation du vélo ou des réseaux de transports en commun. Cependant, le nombre d'habitants, client d'un de ces deux modes montre qu'il existe un potentiel pour envisager un report modal de la voiture, pas forcément tous les jours, mais quand cela est possible.

De plus, la part importante de marcheurs âgés doit interroger sur les aménagements des itinéraires piétons en prévoyant, par exemple, des zones de repos (bancs par exemple).

Depuis la loi SRU (décembre 2000), le législateur a rappelé la nécessité d'une prise en compte forte de la problématique des déplacements dans les politiques d'urbanisme.

Quand on crée un logement, on crée des déplacements autour de ce logement

En moyenne, un logement des territoires urbains de Métropole Savoie est occupé par de 2,2 personnes, et un logement des territoires ruraux par 2,4 personnes.

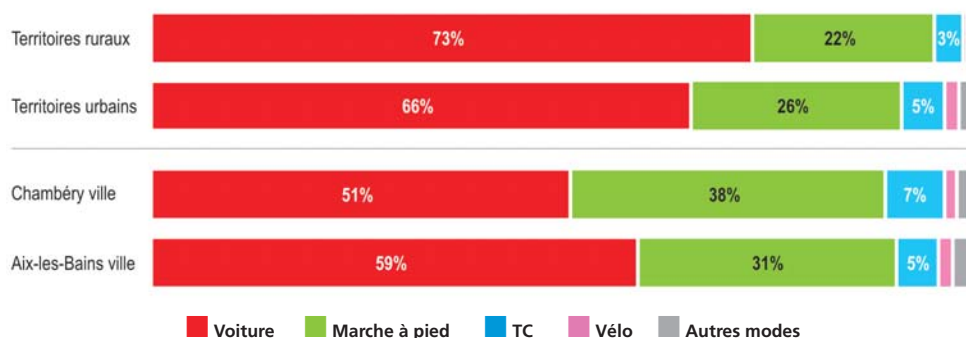
Comme partout en France, chaque habitant de Métropole Savoie et de l'Avant-Pays Savoyard réalise en moyenne environ 4 déplacements par jour, trois quarts de ces déplacements ayant une extrémité au domicile.

Ainsi chaque jour, 6,8 déplacements en moyenne arrivent ou partent d'un logement situé dans les territoires urbains et 8,0 quand il s'agit d'un logement dans les territoires ruraux.

Le logement est une plaque tournante des déplacements quotidiens.

La voiture hégémonique pour les habitants du périurbain

Répartition des déplacements par mode selon le lieu de résidence



Suivant le territoire dans lequel le logement est implanté, les modes de transports utilisés ne vont pas être les mêmes :

- la voiture est plus utilisée dans les territoires périurbains et ruraux,
- la marche à pied, le vélo et les transports en commun sont plus utilisés dans les territoires urbains, et encore plus dans les villes.

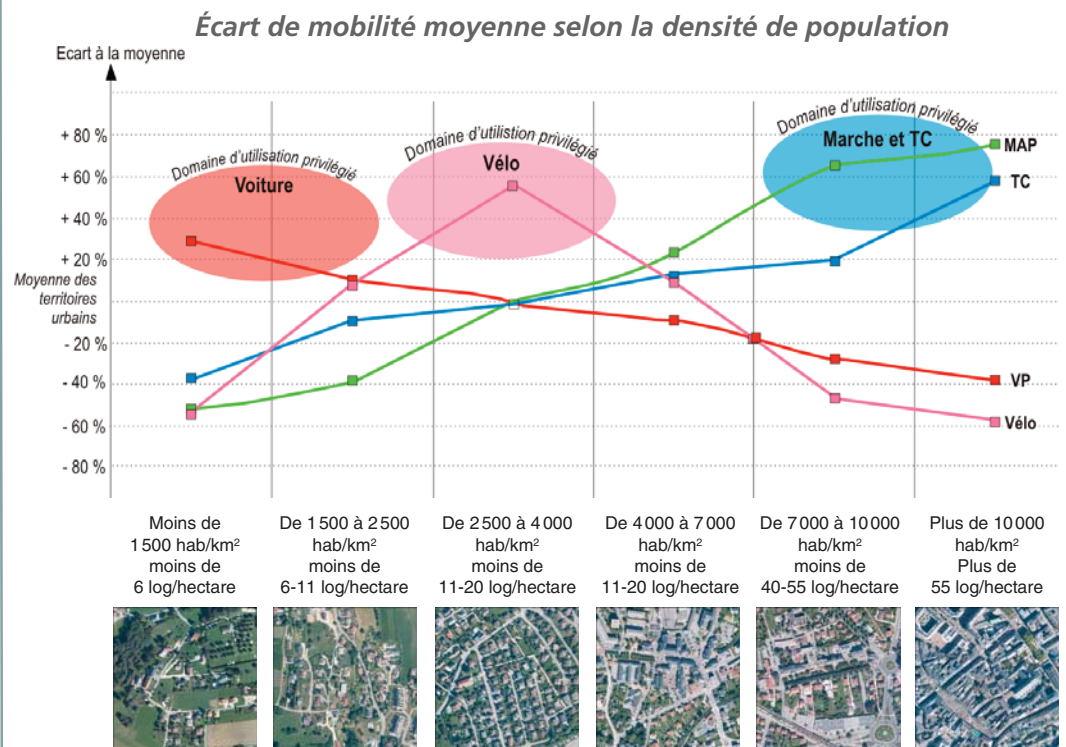
Ce qu'il faut retenir

Implanter un logement va créer des déplacements autour de ce logement. Pour les logements implantés dans un territoire urbain, c'est-à-dire dans un environnement où l'on trouve une forte densité d'habitat, d'équipements et de services, les modes doux et les transports en commun seront plus utilisés. À l'inverse, dans les territoires ruraux, la faible densité d'occupation du territoire favorisera les déplacements en voiture.

La question des déplacements (desserte, congestion...) doit donc être prise en compte le plus en amont possible dans les choix de localisation des nouvelles zones d'urbanisation.

Taux d'équipement automobile des ménages :
1,4 véhicules en urbain
1,7 véhicules en rural

La densité favorise les transports en commun et les modes doux



D'après l'étude de développement coordonné des différents modes de transport en commun sur l'espace Métropole Savoie

La densité d'occupation des territoires de Métropole Savoie et de l'Avant-Pays Savoyard influence sur l'usage d'un mode de transport. C'est ce qu'illustre le graphique ci-dessus.

En moyenne, une personne réalise 1 déplacement par jour à pied. Plus le territoire est dense, plus la marche à pied est utilisée : le nombre moyen de déplacements à pied par personne passe ainsi de 0,4 dans les zones de moins de 1 500 hab/km² à 1,8 dans les zones de plus de 10 000 hab/km².

L'usage des transports en commun croît également avec la densité.

En moyenne, une personne réalise 0,1 déplacement par jour en vélo. Cet usage passe par un optimum dans les zones ayant 2 500 à 4 000 hab/km².

Contrairement à la marche à pied et aux transports collectifs, plus un territoire est dense, moins la voiture est utilisée. Le nombre moyen de déplacement en voiture passe de 3,4 dans les zones de moins de 1 500 hab/km² à 1,7 dans les zones de plus de 10 000 hab/km².

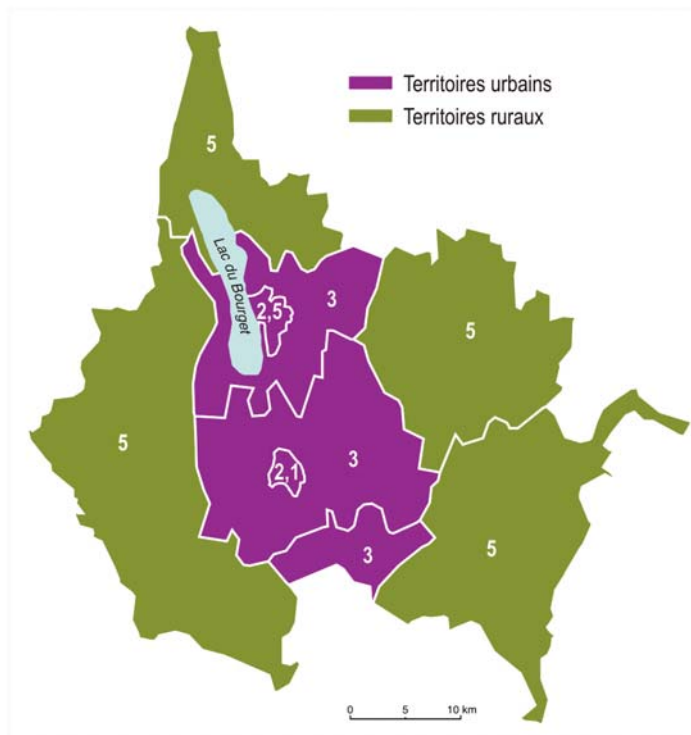
----- Ce qu'il faut retenir -----

Densifier l'habitat favorise l'usage de la marche et des transports en commun. Ainsi, le seul fait de densifier l'habitat en zone centrale (où se trouvent les services, commerces...) est une façon de conforter l'utilisation du réseau de transport collectif, sans en modifier pour autant l'offre.

Par contre, construire 40 logements à l'hectare dans une zone qui n'offre pas d'équipements, de services, de commerces de proximité... continuera à favoriser l'utilisation de la voiture.

Le nombre d'entrées et de sorties de voiture par logement varie du simple au double suivant les territoires

Nombre d'entrées et de sorties quotidiennes de voiture par logement



Dans un territoire rural, la vie quotidienne des habitants génère un trafic de voiture plus important que dans un territoire urbain.

Ainsi, dans les territoires ruraux de Métropole Savoie et de l'Avant-Pays Savoyard, on dénombre 5 entrées ou sorties de voiture par logement, et on en dénombre 3 dans les territoires urbains.

Vouloir accueillir 250 personnes nouvelles (soit une centaine de nouveaux logements) a donc des conséquences, en terme de trafic voiture, différentes selon les territoires :

- 500 mouvements de voitures si les logements sont implantés en territoire rural,
- 300 mouvements de voitures si les logements sont implantés dans un territoire urbain (en dehors de Aix-les-Bains et de Chambéry),
- 250 mouvements de voitures si les logements sont implantés à Aix-les-Bains,
- 210 mouvements de voitures si les logements sont implantés à Chambéry.

----- *Ce qu'il faut retenir* -----

Planter un logement crée des déplacements, et en particulier des déplacements en voiture.

Un logement implanté dans un territoire rural va entraîner un équipement automobile et des mouvements de véhicules plus importants qu'un logement implanté dans un territoire urbain.

Les habitants des territoires périurbains sont aujourd'hui captifs de la voiture

	Territoires urbains	Territoires ruraux
Part des ménages de 4 personnes ou plus	16 %	19 %
Part des ménages disposant d'au moins 1 voiture	87 %	95 %
Longueur du déplacement moyen (dont domicile – travail)	4,3 km (6,3 km)	6,7 km (11,1 km)
Part modale voiture (dont domicile – travail)	65 % (75 %)	75 % (84 %)

C'est dans les territoires ruraux et périurbains que l'on rencontre la plus grande part des ménages de grande taille. En effet, dans ces territoires, les ménages de 4 personnes et plus représentent 19 % des ménages. Leur part est de 16 % dans les territoires urbains (13 % à Chambéry même).

Les ménages des territoires ruraux sont beaucoup plus motorisés que ceux de des territoires urbains : 95 % des ménages des territoires ruraux disposent d'au moins une voiture, contre 87 % des ménages urbains. La moitié des ménages des territoires ruraux a au moins deux voitures à sa disposition.

Ce sont les résidents des territoires ruraux qui parcourent quotidiennement les plus longues distances, surtout pour les trajets domicile-travail.

Ils utilisent plus la voiture que les résidents des territoires urbains : ils font 75 % de leurs déplacements en voiture contre 65 % pour ceux des territoires urbains.

84 % de leurs déplacements pour des liaisons domicile - travail se font en voiture (75 % dans les territoires urbains).

----- *Ce qu'il faut retenir* -----

Les résidents des territoires ruraux ont plus de voitures que ceux des territoires urbains, et ils les utilisent dans leurs déplacements.

En période de crise énergétique notamment, cette dépendance à la voiture représente un facteur de fragilité pour ces populations, et un enjeu pour les collectivités.

Conclusion

La densité du bâti, la mixité des fonctions urbaines, la capacité en stationnement sont des facteurs qui influent sur les comportements en matière de déplacements des résidents.

Les réflexions d'urbanisme doivent donc intégrer le plus en amont possible les effets sur les déplacements.

En matière de transport, le Grenelle de l'environnement a repris les engagements européens de réduction des émissions de gaz à effet de serre de 20% d'ici à 2020, afin de les ramener à cette date au niveau qu'elles avaient atteint en 1990.

Les émissions de gaz à effet de serre sont liées en grande partie au kilométrage parcouru par les voitures.

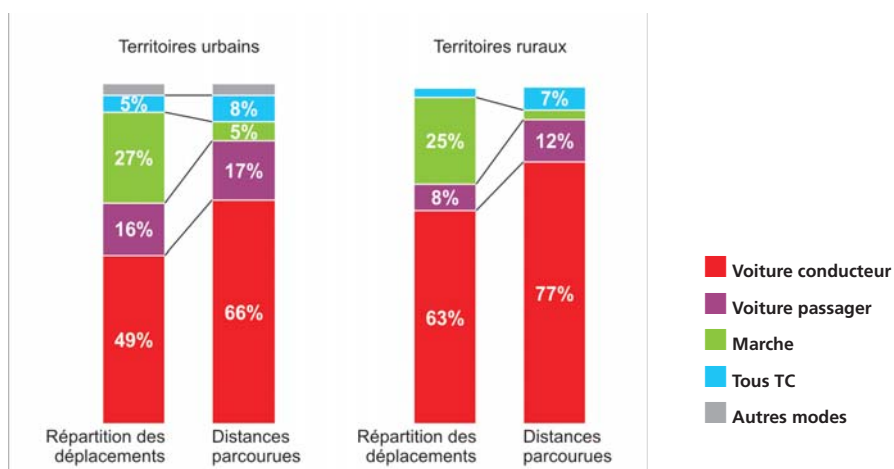
10% des déplacements produit sont presque la moitié des distances parcourues

55% des déplacements des habitants de Métropole Savoie et de l'Avant-Pays Savoyard font moins de 3 kilomètres. Ces déplacements ne représentent que 14% des distances parcourues par les habitants des territoires urbains et 7% de ceux des territoires ruraux.

Les déplacements de plus de 10 km ont un impact particulièrement fort sur les distances parcourues. Dans les territoires ruraux, ils représentent 24% des déplacements des habitants et expliquent 76% des distances parcourues. Dans les territoires urbains, ils représentent 10% des déplacements et expliquent 43% des distances parcourues. Travail et achat expliquent la moitié des déplacements de plus de 10 km.

La voiture assure deux déplacements sur trois et représente trois quarts des kilomètres parcourus

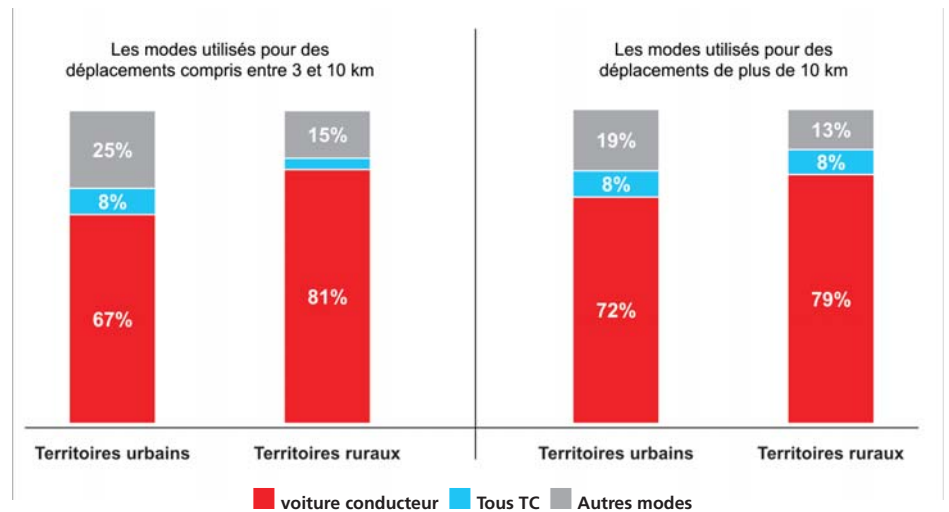
Déplacements et distances parcourues en fonction des modes de transport



Si la voiture est utilisée pour la moitié des déplacements des habitants des territoires urbains, elle génère deux tiers des kilomètres parcourus.

La marche, utilisée pour 27% des déplacements, représente 5% des kilomètres parcourus. Dans les territoires ruraux, la voiture, en tant que conducteur, est utilisée pour 63% des déplacements et génère 77% des kilomètres parcourus.

Les déplacements longs sont faits massivement en voiture



Les habitants des territoires urbains de Métropole Savoie réalisent 72% de leurs déplacements de plus de 10 km au volant d'une voiture et ceux des territoires ruraux 79%. Les habitants des territoires ruraux de Métropole Savoie et de l'Avant-Pays Savoyard utilisent encore plus massivement la voiture en tant que conducteur (79%) pour les déplacements de plus de 10 km.

Les habitants des territoires ruraux, quand ils se déplacent au-delà de 10km, vont plus loin que les habitants des territoires urbains : leur déplacement moyen à plus de 10 km est de 22 km, contre 16 pour les autres.

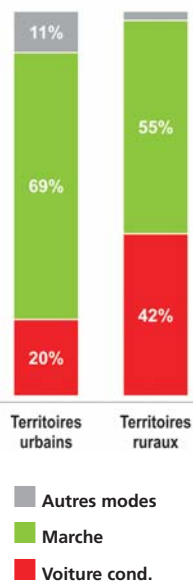
La voiture est utilisée aussi pour des déplacements très courts et proportionnellement très polluants ...

Les habitants des territoires urbains de Métropole Savoie réalisent 20% de leurs déplacements de moins de 1 km en conducteur d'une voiture et ceux des territoires ruraux, 42%.

Ces déplacements constituent un enjeu important en terme de pollution car ils sont proportionnellement les plus polluants : en voiture, le premier kilomètre pollue deux fois plus que les autres, le démarrage occasionnant notamment une surconsommation de carburant.

Les déplacements de moins de 1 km sont des déplacements de proximité qui, a priori, peuvent être réalisés à pied. Mais, tous les déplacements de courtes distances réalisés en voiture ne sont pas pour autant transférables sur des modes doux : certains constituent le premier maillon d'une chaîne plus longue, comme lorsque des parents déposent un enfant à l'école sur le chemin de leur travail.

Les modes utilisés pour des déplacements de moins de 1 km



... et pour des déplacements moyennement courts qui sont surpolluants

Les modes utilisés pour les déplacements compris entre 1 et 3 km

Territoires urbains



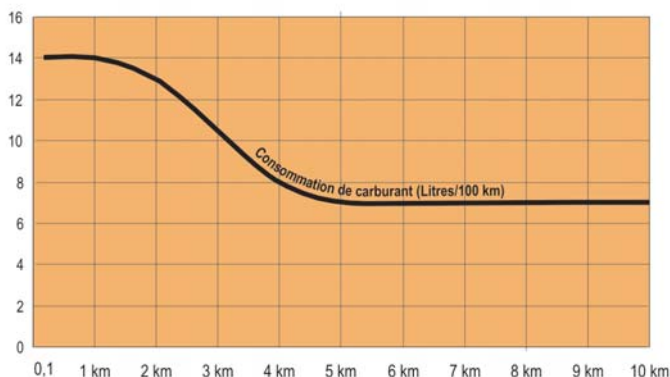
Territoires ruraux



■ Voiture cond. ■ Marche ■ TCU ■ Vélo ■ Autres modes

Les habitants des territoires urbains de Métropole Savoie réalisent 54% de leurs déplacements de 1 à 3 km au volant d'une voiture et ceux des territoires ruraux 63%. Si certains sont encore réalisables à pied, les déplacements de 1 à 3 km constituent pleinement le domaine de pertinence du vélo. L'enjeu en terme de pollution est également important car ce sont des déplacements pour lesquels la consommation en carburant ne s'est pas stabilisée (la stabilisation de la consommation en carburant intervient entre le 3ème et le 6ème kilomètre).

Mais, comme pour les déplacements de moins de 1 km, tous les déplacements de 1 à 3 km réalisés en voiture ne sont pas pour autant systématiquement transférables sur des modes doux.



La consommation moyenne d'une voiture en France est de l'ordre de 7 litres pour 100 km parcourus.

----- Ce qu'il faut retenir -----

Longs ou courts, tous les déplacements réalisés en voiture ont un impact sur les émissions de gaz à effet de serre :

- lié à la distance parcourue pour les déplacements longs,
- lié à la surconsommation de carburant lors des premiers kilomètres, pour les déplacements courts

le premier km en voiture pollue deux fois plus que les autres

Émissions de gaz à effet de serre et périurbanisation sont très liés

Kg de CO₂ générés par les déplacements quotidiens en voiture des habitants d'un logement



Les habitants des territoires ruraux sont plus motorisés, utilisent plus la voiture et parcourent de plus grandes distances que les habitants des territoires urbains. Rien d'étonnant alors aux différences dans les émissions des gaz à effet de serre de leurs déplacements, estimés sur la base d'une émission de 200 g de CO₂ par kilomètre :

- 8 kg par jour de CO₂ pour un logement dans les territoires ruraux de Métropole Savoie et de l'Avant-Pays Savoyard et dans l'agglomération de Montmélian,
- 5 kg par jour de CO₂ pour un logement dans la CALB,
- 4 kg par jour de CO₂ pour un logement dans Chambéry métropole.

Conclusion

Les déplacements en voiture de courte distance sont proportionnellement les plus polluants, et du fait de leur surconsommation en carburant, fortement émetteurs de gaz à effet de serre. Ils restent ceux pour lesquels on peut le plus facilement envisager un report vers les modes doux.

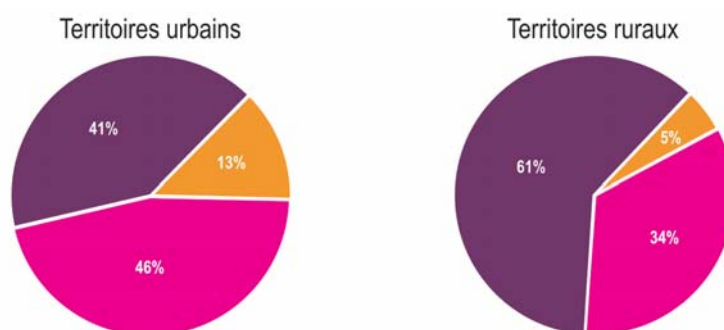
Les déplacements longs sont les plus émetteurs en émission de gaz à effet de serre. Ils sont particulièrement importants en zone rurale. L'enjeu de la maîtrise de la périurbanisation est essentiel pour les collectivités à la fois dans leurs politiques d'aménagement pour l'avenir, et dans la gestion aujourd'hui de ces populations et de ces territoires.

Le parc automobile de Métropole Savoie et de l'Avant-Pays Savoyard se monte à 150 000 voitures pour 108 000 ménages.

Le stationnement de ces véhicules est donc un enjeu important.

Neuf ménages sur dix ont au moins une voiture...

Motorisation des ménages



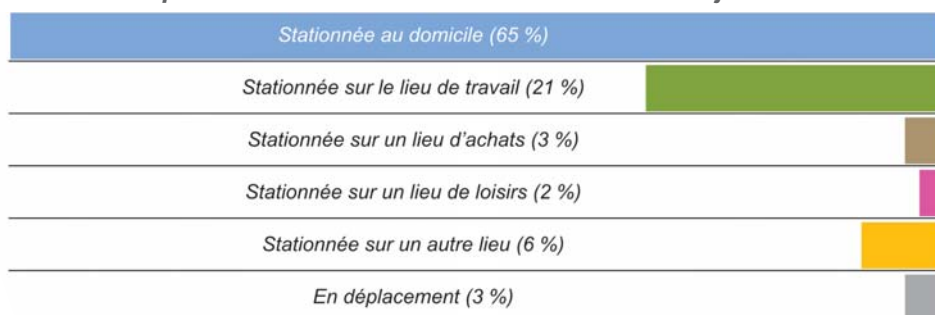
% de ménages ■ ne possédant pas de voiture ■ possédant une seule voiture ■ possédant plus deux voitures

En moyenne, seul 1 ménage de Métropole Savoie et de l'Avant-Pays Savoyard sur 10 ne dispose pas de voiture. Le stationnement concerne donc pratiquement tous les ménages.

Les différences entre territoires urbains et territoires ruraux sont classiques : on compte plus de ménages sans voiture dans les territoires urbains et une forte proportion de ménages avec au moins deux voitures dans les territoires ruraux.

... dont l'activité principale est le stationnement

Répartition de l'activité des voitures sur une journée



en moyenne,
une voiture est en
stationnement
23 h. par jour

Comme dans la plupart des agglomérations françaises, les voitures des habitants de Métropole Savoie et de l'Avant-Pays Savoyard circulent pendant seulement 45 min en moyenne. Ainsi, une voiture moyenne reste plus de 23 heures en stationnement, soit 97% de la journée, en stationnement. C'est essentiellement au domicile que la voiture reste stationnée le plus longtemps (15h35), puis au travail (5h00). La durée moyenne de stationnement en semaine pour les achats est de 45 min.

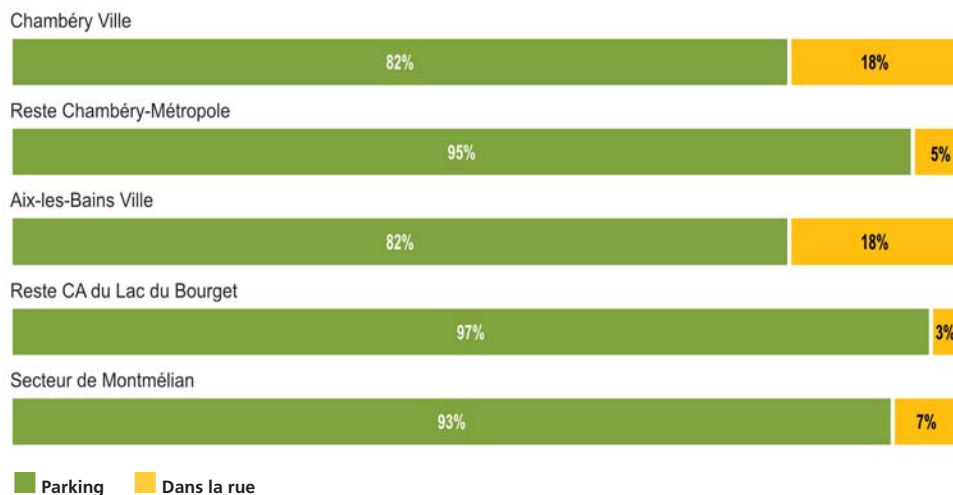
Ce qu'il faut retenir

Le stationnement est un véritable enjeu : il y a beaucoup de voitures, et leur activité principale est le stationnement.

Le stationnement concerne essentiellement le domicile, le travail et les achats.

Le stationnement au domicile la nuit est assuré hors de l'espace public

Lieu de stationnement des véhicules la nuit



en moyenne, il faut compter 11 à 15 m² pour une place de stationnement

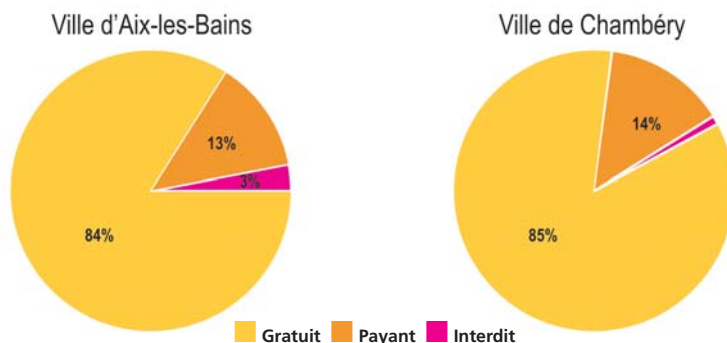
Pour stationner leur véhicule la nuit, les résidents des territoires urbains de Métropole Savoie disposent en grande majorité d'un parking privé.

Le stationnement des véhicules la nuit, dans la rue, est un phénomène qui concerne principalement les villes : 1 véhicule sur 5 à Aix-les-Bains et Chambéry.

A titre d'illustration, la surface occupée par le stationnement des véhicules des résidents la nuit dans la rue correspond à Chambéry à un peu plus de 4 terrains de foot et à 2 à Aix-les-Bains.

Le stationnement résidentiel de nuit est essentiellement gratuit

Nature du stationnement de nuit des véhicules (hors parking privé)



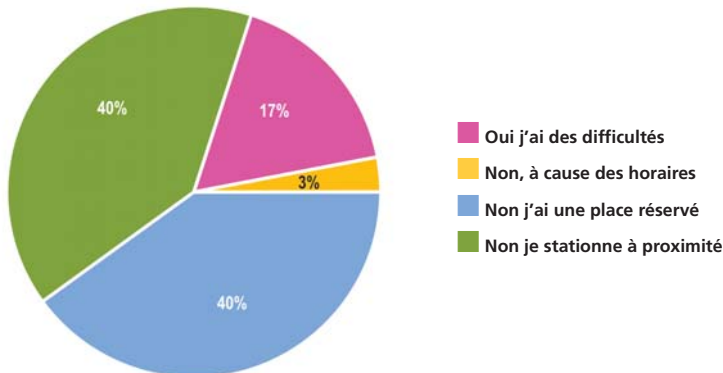
15% des résidents d'Aix-les-Bains et de Chambéry paient le stationnement de leur véhicule la nuit en parc public.

Ce qu'il faut retenir

De manière générale, les résidents des territoires urbains de Métropole Savoie utilisent peu les espaces publics pour stationner leurs véhicules la nuit. Le stationnement résidentiel sur l'espace public est essentiellement une caractéristique des villes centres.

Les actifs ont un stationnement aisé sur leur lieu de travail...

Difficultés de stationnement au lieu de travail. (Résidents milieu urbain)



Les habitants de Métropole Savoie qui utilisent leur voiture pour se rendre sur leur lieu de travail ou leur lieu d'études n'ont globalement pas de difficultés de stationnement. Quatre sur dix ont une place réservée et autant ont une place à proximité.

...qui favorise l'usage de la voiture

Utilisation de la voiture pour se rendre sur lieu de travail ou d'études en fonction de la disponibilité d'une place de stationnement



Disposer d'une place de stationnement favorise l'usage de la voiture pour se rendre au travail. Ainsi, dans les territoires urbains, 83% des habitants qui utilisent leur voiture pour se rendre sur leur lieu de travail ou d'études n'ont pas de difficultés de stationnement. Par contre, 36% des habitants qui n'utilisent pas la voiture pour se rendre sur le lieu de travail ou d'études déclarent qu'il est difficile de s'y stationner.

Ce qu'il faut retenir

La possibilité de stationnement sur le lieu de travail, ou à proximité, influe sur l'usage de la voiture pour les déplacements domicile-travail. Cependant, sans alternative crédible en matière de transports collectifs, contraindre le stationnement peut conduire certains emplois à quitter les centres-villes pour la périphérie, là où la contrainte en stationnement est moins forte.

plus l'agglomération est importante, plus les difficultés de stationnement pèsent dans le choix d'utiliser sa voiture pour se rendre au travail

Un stationnement facilité en périphérie pour les achats

Lieu de stationnement pour le motif achat (milieu urbain)

Petits et moyens commerces/marchés



Grandes surfaces

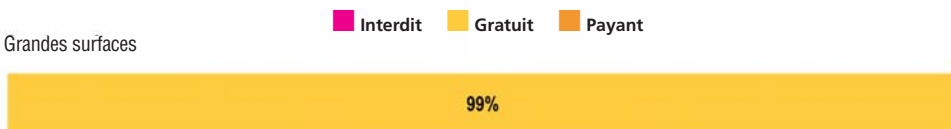


Nature de stationnement pour le motif achat (milieu urbain)

Petits et moyens commerces/marchés



Grandes surfaces



Quand les habitants de Métropole Savoie font leurs achats en grandes surfaces, ils utilisent à 82% la voiture.

Les grandes surfaces, majoritairement implantées en périphérie, disposent d'une offre de stationnement dédiée à leurs clients : il s'agit d'un stationnement à 91% en parking à ciel ouvert, et 99% gratuit.

Le stationnement pour les achats de proximité utilise plus l'espace public : 42% des véhicules se stationnent dans la rue. C'est le seul type d'achats qui nécessite de payer son stationnement, mais ce sont aussi des achats réalisés plus que d'autres à pied.

Ce qu'il faut retenir

De par leur situation et de par leur configuration, les grandes surfaces sont propices à l'utilisation de la voiture. La facilité de s'y stationner est un de leurs atouts pour les automobilistes par rapport au commerce de proximité.

Conclusion

Globalement, sauf dans les centres-villes, le stationnement résidentiel est assuré par une offre privée, les actifs ont en grande majorité une place de stationnement sur leur lieu de travail, le stationnement pour l'activité achat est souvent gratuit.

Néanmoins, le stationnement est un enjeu important car :

- une voiture passe 97% de son temps en stationnement,
- il consomme de l'espace public au détriment d'autres usages possibles,
- il est une incitation à l'utilisation de la voiture, en particulier pour aller au travail.

Sans contraintes sur le stationnement et sans une alternative crédible en transports collectifs, il sera difficile pour les collectivités d'inciter les conducteurs à laisser leur véhicule et à utiliser d'autres modes de transport.

86% des déplacements pour achats en grandes surfaces se font en voiture contre 52% pour achats en moyens et petits commerces