

Les ressources des ménages face à l'énergie

Quelle part du coût de l'énergie pour les ménages ?

Quelle dépendance à l'usage de la voiture ?

livret 3



Coût de l'énergie
sur 20 ans



Prix de l'immobilier
sur les secteurs ruraux



Prix de l'immobilier
sur les secteurs urbains

Lorsque les ménages choisissent la localisation de leur résidence principale, ils considèrent encore assez peu les coûts induits par ce choix.

Les ménages locataires peuvent plus aisément choisir un logement proche de leurs lieux de travail, des commerces et des services. Ce choix semble moins évident pour les ménages qui souhaitent acquérir, car il semble plus complexe de trouver l'investissement résidentiel voulu, à un prix acceptable et proche de toutes commodités. Certes ils peuvent s'éloigner, mais à quel prix ? Ont-ils appréhendé le coût de ce choix ?

De nos jours, le coût du logement est le premier poste de dépenses de la part des ménages. Ces dépenses ont un impact très différencié selon les revenus des ménages. Cet impact est d'autant plus lourd que les dépenses sont couplées à d'autres postes importants comme les dépenses d'énergies consommées pour effectuer les déplacements domicile-travail.

La perception des taux d'efforts liés aux déplacements domicile-travail est essentielle pour analyser la vulnérabilité éventuelle des ménages. Car il s'agit là de déplacements contraints face auxquels les ménages ont peu de possibilité d'adaptation.

La distance de déplacements est un aspect des conditions d'accès au travail, qu'il faut mettre en relation avec d'autres aspects comme les conditions de transport ou d'accès au logement.

C'est pourquoi le Livret n°2, tente d'appréhender les taux d'effort liés au logement et le Livret n°3, mesure lui les coûts résidentiels des ménages et identifie de plus si ces derniers sont dépendants ou non de l'utilisation de leur voiture particulière.

D'une façon générale, par ces recherches, Métropole Savoie souhaite évaluer les choix résidentiels des ménages et comprendre l'enrayement des parcours résidentiels.

Sommaire

1. Quel coût pour se chauffer ?

Les énergies du logement p. 4



Indicateur n°3

Taux d'effort énergétique du logement moyen par commune

2. Quel coût pour se déplacer ?

Les déplacements domicile-travail p. 7



Indicateur n°4

Taux d'effort déplacement

3. Les ménages de Métropole Savoie et la dépendance à la voiture...



Indicateur n°5

Indice de dépendance à la voiture

..... p. 14

4. On dit que...

On utilise moins la voiture dans les agglomérations p. 18

Personne ne peut télétravailler ici p. 21



Indicateur n°6

Pourcentage d'actifs occupés pouvant télétravailler par commune

Si on achète loin, on va le payer en essence ! p. 23

5. Alors... p. 26

6. Glossaire p. 27

1. Quel coût pour se chauffer ?

Les coûts résidentiels des ménages, les énergies du logement...

Contexte, questionnement...

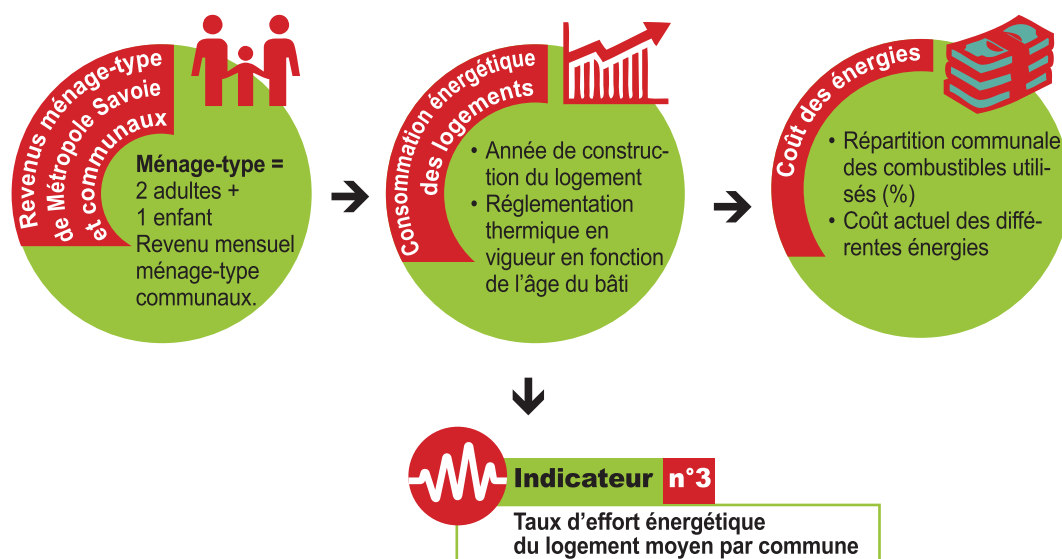
Dans le calcul des coûts résidentiels, intervient entre autre la part des charges d'énergies liées au logement.

Aujourd'hui, la précarité énergétique de certains ménages est reconnue, elle risque de s'intensifier dans le contexte actuel de renchérissement du coût des énergies fossiles.

Il s'agit ici d'avoir une première approche des dépenses des ménages pour les énergies utilisées dans leur logement, qu'il conviendra d'approfondir dans l'élaboration de la planification énergétique à l'échelle du SCoT de Métropole Savoie.

Quelle est la part du revenu des ménages consacrée aux énergies utilisées dans leurs logements ?

Que prend-on en compte ?



Limites de l'indicateur

Approche par moyenne, ne démontrant pas les disparités par type de ménage ou par type de combustibles.

Les taux d'efforts définis sont donc des moyennes des coûts des consommations (en fonction de l'âge du parc), le tout par commune.

Non prise en compte du comportement des ménages vis à vis de l'utilisation des énergies.

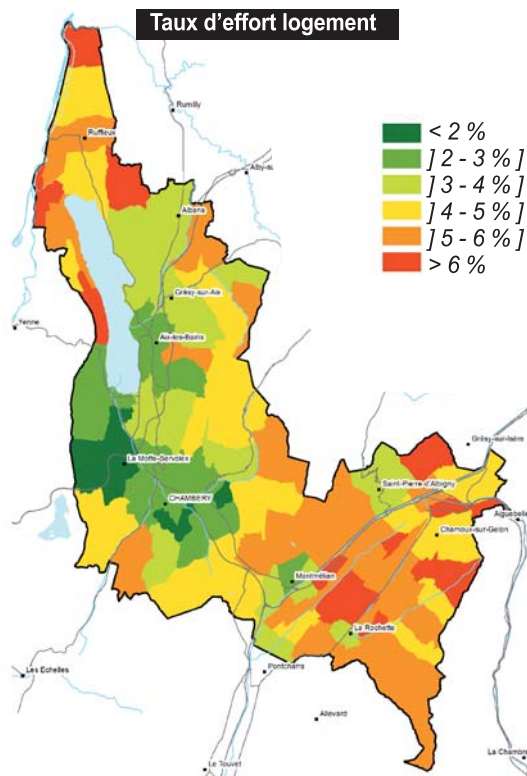
Qu'apprend-on ?



Indicateur n°3

Taux d'effort énergétique du logement moyen par commune

Majoritairement les taux d'efforts sont compris entre 4 % et plus de 6 % des revenus médians communaux.



La carte ci-contre présente les taux d'efforts moyens par commune, c'est-à-dire la part du revenu mensuel médian des ménages communaux consacrée aux énergies pour le logement (chauffage, ECS...).

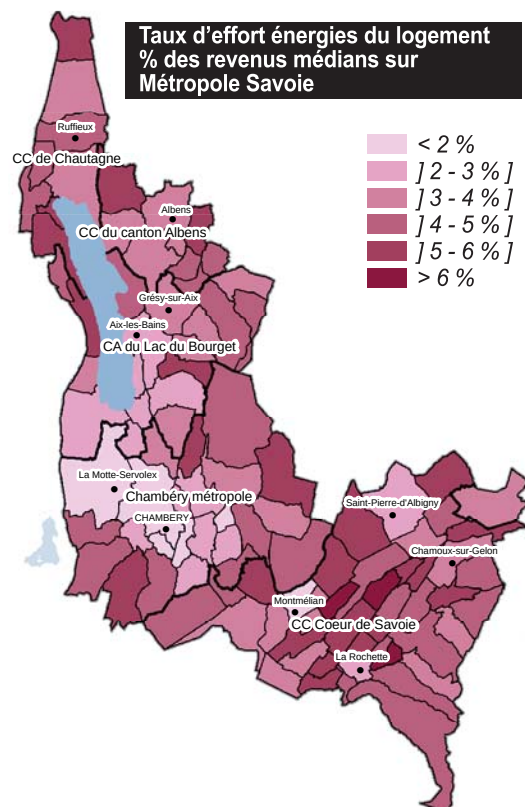
Pour rappel, le seuil de la précarité énergétique est communément admis à 10% des revenus alloués aux dépenses d'énergies nécessaires au logement.

Au vu de cette représentation graphique, ce seuil de précarité énergétique ne paraît pas atteint aujourd'hui, sûrement en cause l'effet de moyenne.

Pour exemple, un ménage qui utilise le fioul comme énergie principale aura un taux d'effort plus élevé qu'un ménage utilisant l'électricité sur la même commune.

Sources : Insee 2012, RAEE, Métropole Savoie

Quel coût pour se chauffer ?



Données : Métropole Savoie

Autour de la ville de Chambéry, les taux d'efforts sont relativement bas, notamment sur la commune de La Motte-Servolex, mais est ce dû à un parc de logement peu énergivore ou à des revenus des ménages plus importants, diminuant d'autant les taux d'efforts ?

Pour répondre à cette question, il convient de rapporter le coût des dépenses d'énergies par commune sur le revenu médian de Métropole Savoie. Ce dénominateur commun permet une comparaison spatiale plus juste. Projeté sur le revenu médian de Métropole Savoie, le taux d'effort énergétique de La Motte Servolex reste bas, sûrement dû à un parc de logement peu âgé utilisant des énergies moins coûteuses.

Les écarts de taux d'effort entre ces deux types de projections (communale et Métropole Savoie) peuvent aller jusqu'à 28 % du taux d'effort.

Un bâtiment construit suivant les normes de la réglementation thermique de 1974, consomme environ deux fois plus d'énergies qu'un bâtiment construit suivant la réglementation thermique de 2012. Ce différentiel représente en théorie une économie d'environ 900 €/an en cas d'utilisation de l'électricité, 1 700 € d'économie par an pour l'utilisation du gaz propane et environ 1 000 € d'économie pour l'utilisation du fioul.

Ce que l'on peut faire

Politique de logement

- Accompagner techniquement la rénovation thermique des bâtiments, en conseillant notamment dans le choix des postes prioritaires à rénover.
- Former les ménages aux gestes simples d'économie d'énergies.
- Approfondir l'indicateur par des études visant à identifier les ménages vulnérables.

Politique d'aménagement (étude)

- Mettre en place une planification énergétique à l'échelle du SCoT de Métropole Savoie pour :
 - déceler les potentiels énergétiques présents sur le territoire, et permettre aux ménages d'y avoir recours,
 - réduire la fragilité des ménages vis-à-vis des énergies fossiles,
 - aller vers une autonomie énergétique du territoire.

2. Quel coût pour se déplacer ?

Les coûts résidentiels des ménages : les déplacements domicile-travail

Contexte, questionnement...

Le choix de la résidence principale et notamment de sa localisation, détermine des coûts connexes, encore peu mesurés, comme le poids des dépenses liées aux déplacements domicile-travail (coût des carburants et péage éventuel). Or, il paraît important de regarder ces parts de dépenses liées aux déplacements induits par la localisation de la résidence principale, autrement nommées taux d'effort, car généralement les logements "abordables" pour le plus grand nombre se situent dans les territoires périurbains et ruraux. Ces territoires sont aujourd'hui ceux qui proposent peu d'offres de transports en commun, donc peu de propositions alternatives à la voiture particulière.

La perception des taux d'efforts engendrés par les déplacements domicile-travail est essentielle pour compléter l'analyse de la vulnérabilité énergétique des ménages. En effet si les déplacements domicile-travail ne représentent qu'un tiers des déplacements réalisés par les ménages (EDGT), ils sont des déplacements contraints, face auxquels les ménages ont peu de possibilités d'adaptation.

La distance de déplacements domicile-travail est un aspect des conditions d'accès au travail, qu'il faut mettre en relation avec d'autres aspects comme les conditions de transport ou d'accès au logement.

De plus, nationalement, il est coutume de dire que les ménages qui résident dans les territoires ruraux et périurbains rajoutent au prix de leur logement un budget véhicules et carburants élevés, comme le souligne une étude du CREDOC sur les coûts résidentiels (mars 2013).

Qu'en est-il sur le territoire de Métropole Savoie ?

Quels sont les coûts résidentiels des ménages ?

Quel est leur poids dans la solvabilité des ménages ?

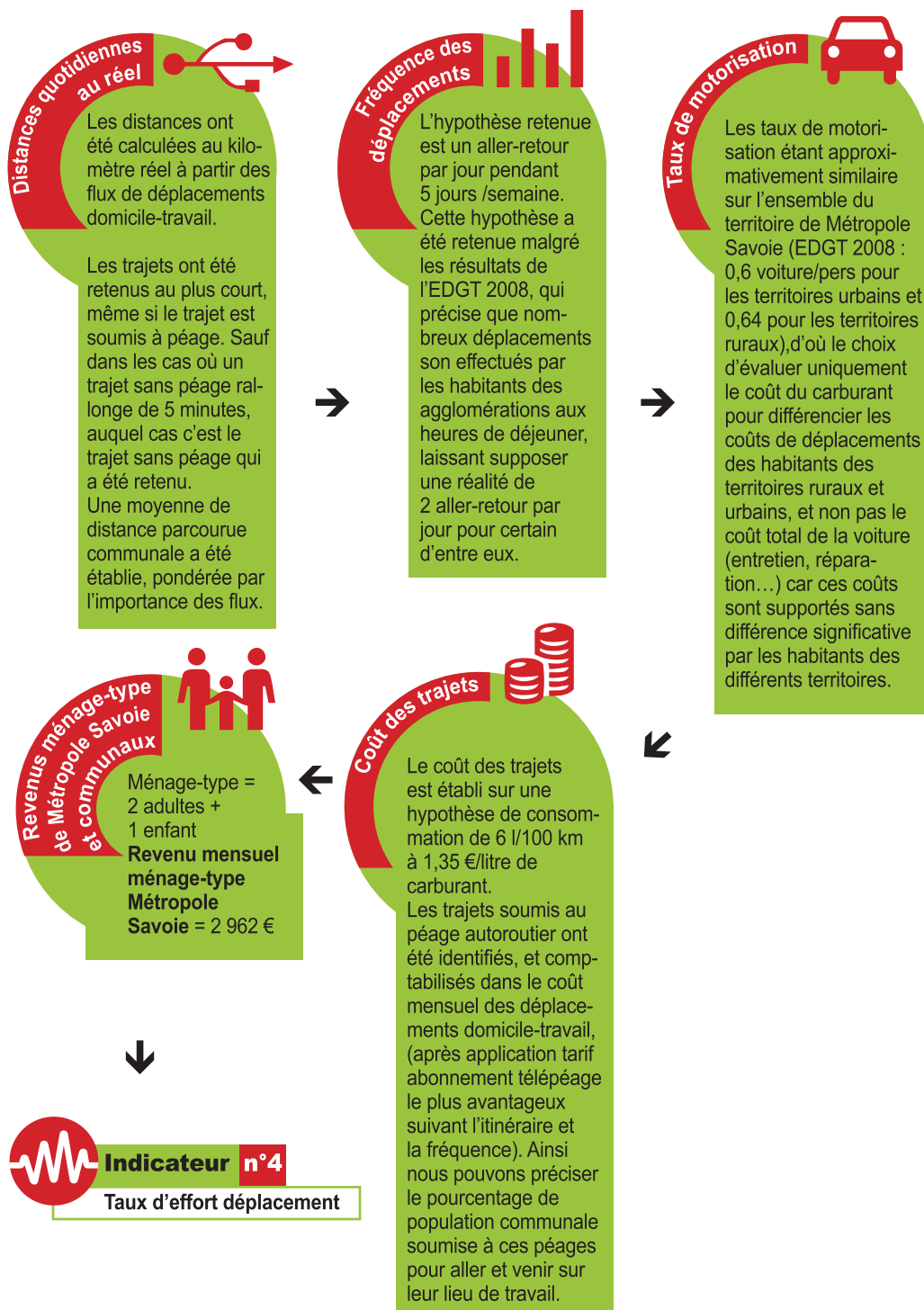
Ce coût des déplacements est-il une variable d'ajustement pour une meilleure solvabilité des ménages ?

Les ménages sont-ils dépendant de l'usage de leur voiture ?

Quelles économies pour les ménages si leurs trajets domicile-travail sont diminués ?

Quel coût pour se déplacer ?

Que prend-on en compte ?



Limites de l'indicateur

L'hypothèse retenue dans le calcul des kilomètres moyens par commune est que tous les flux domicile-travail sont réalisés en voiture.

Application du taux de motorisation du ménage-type par commune, dans la mesure du taux d'effort. Exemple : un ménage avec un taux de motorisation de 1,8 se voit appliqué le kilométrage moyen par commune multiplié par 1,8.

Quel coût pour se déplacer ?

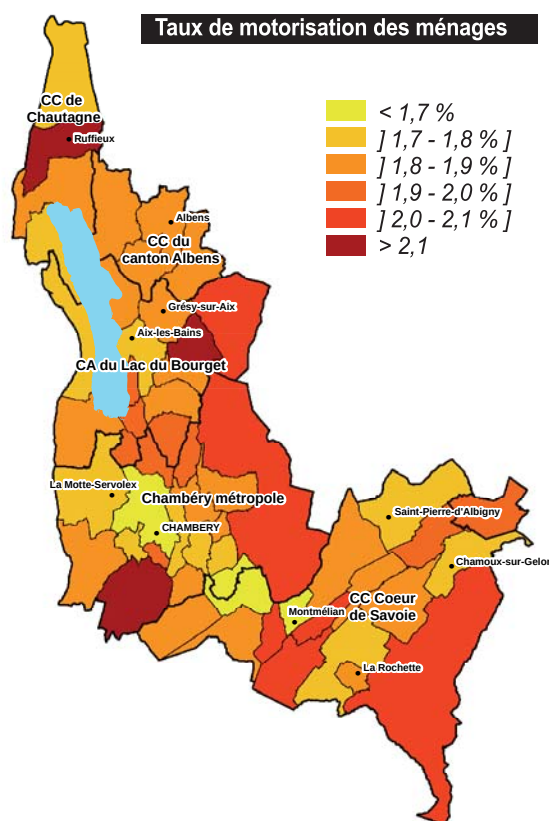
Il n'y a pas d'écart significatif de taux de motorisation sur le territoire de Métropole Savoie, dans le cas de notre ménage-type.

Sources : RGP Insee 2009
Réalisation : Métropole Savoie 2013

Les distances parcourues quotidiennement pour les trajets domicile-travail, sont globalement de l'ordre de 30 à 40 kilomètres.

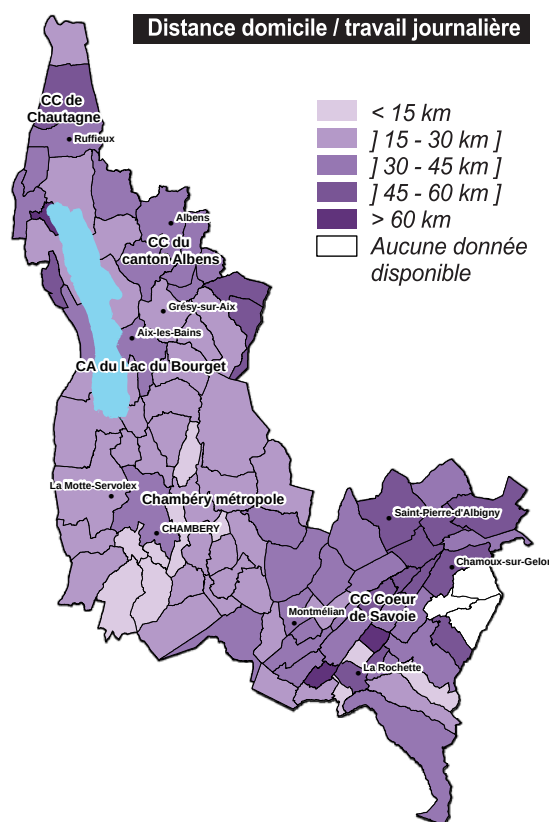
Données : Métropole Savoie

Qu'apprend-on ?



Une diversité de taux de motorisation est remarquée par commune sur l'agglomération de Chambéry métropole, où les extrêmes sont représentés et pourtant parfois spatialement proche. La Communauté de communes de Chautagne a également des extrêmes voisins.

Les ménages les plus motorisés sont situés sur les communes au plus fort relief.



Avec toutefois certains extrêmes comme pour les habitants de Villaroux (72 km moyens), suivi de Villard-Sallet (66 km moyens) et de Conjux (64 km moyens). La plus courte distance est effectuée par les habitants de la Croix de la Rochette avec 5 km moyens, car le seul flux de déplacement domicile-travail est en direction de la commune voisine, La Rochette.

Les habitants de Montagnole et Saint-Cassin font respectivement 12 kilomètres moyens journaliers, mais ont le taux de motorisation le plus élevé du territoire.

Il n'y aurait donc pas de rapport entre le nombre de kilomètres quotidiens et le nombre de véhicule possédé par les ménages... Ou ce ne sont peut être pas les nécessités qui font naître les comportements ?

Ces nécessités sont identifiées et considérées dans le calcul de l'indice de dépendance à la voiture.

Voir →  **Indicateur n°5**
Indice de dépendance à la voiture

Quel coût pour se déplacer ?

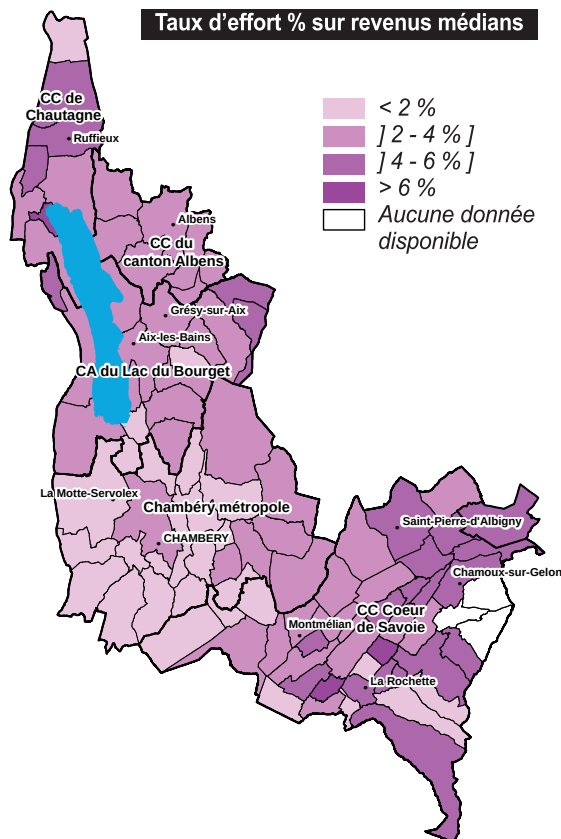
Les dépenses de carburant pour les trajets domicile travail sont non homogènes sur le territoire.

Qu'apprend-on ?



Indicateur n°4

Taux d'effort déplacement



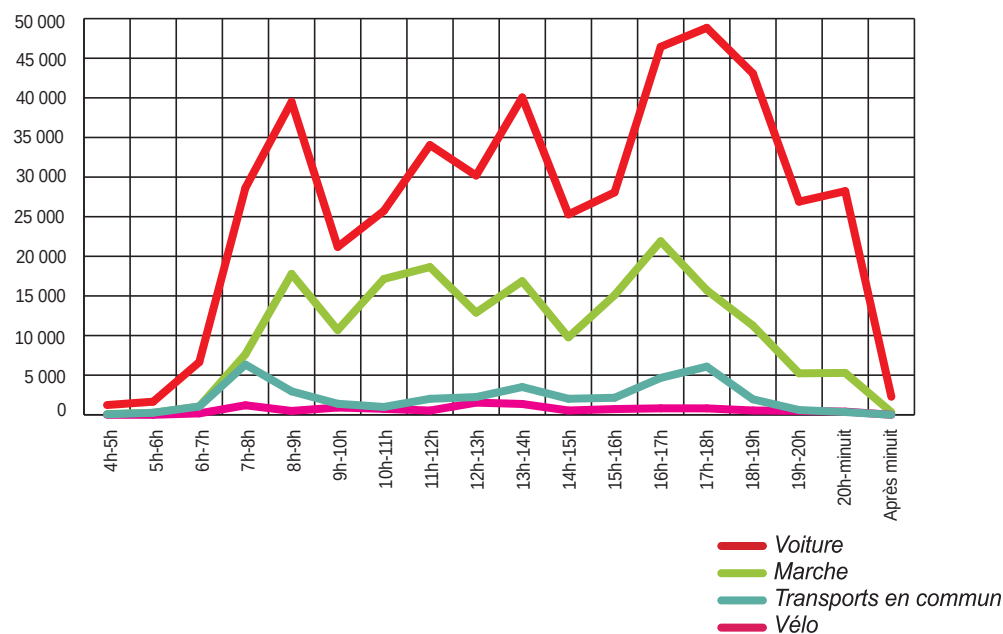
La carte ci-contre présente les dépenses de carburant consommé pour les trajets domicile-travail par le ménage-type de chaque commune, rapportées au revenu médian de Métropole Savoie pour permettre une comparaison spatiale plus juste.

En moyenne sur tout le territoire de Métropole Savoie, les dépenses de carburants consommé pour les déplacements domicile-travail sont de l'ordre de 3 % du revenu médian du ménage type soit environ 90 €/mois. Les écarts vont de 0,48 % (14 €/mois) à 6,99 % (207 €/mois).

Se distinguent fortement les villes autour de la ville centre de Chambéry dans l'agglomération de Chambéry métropole, avec des taux d'efforts inférieurs ou égaux à 2 % soit une dépense mensuelle inférieure à 58 €/mois. A condition d'effectuer un trajet par jour, alors que l'EDGT 2008, confirme que sur ces communes les actifs rentrent souvent déjeuner chez eux le midi, augmentant d'autant leurs taux d'efforts.

Sources : Insee RGP
Données : Métropole Savoie

Nombre de déplacements par tranche horaire de départ et par mode



Sources : EDGT 2008

Quel coût pour se déplacer ?

Les dépenses de carburant sont-elles significativement différentes si l'on réside sur le territoire Sud, Centre ou Nord du SCoT ?

Pour répondre à cette interrogation, regardons les taux d'efforts moyens pondérés par le nombre de flux, par secteurs et les écarts que l'on retrouve :

→ Secteur Nord :

- **La CALB** : taux d'effort moyen de 2,8 9% correspondant à une dépense mensuelle de 86 €/mois. Les taux se situent entre 1,81 et 5,53 %. Aix-les-Bains 3,50 % soit 104 €/mois.
- **Communautés de communes d'Albens et de Chautagne** avec un taux moyen de 3,41 % soit 101 €/mois. Les extrêmes sont de 1,97 et 6,23 %. Albens 3,15 % soit 93 €/mois.

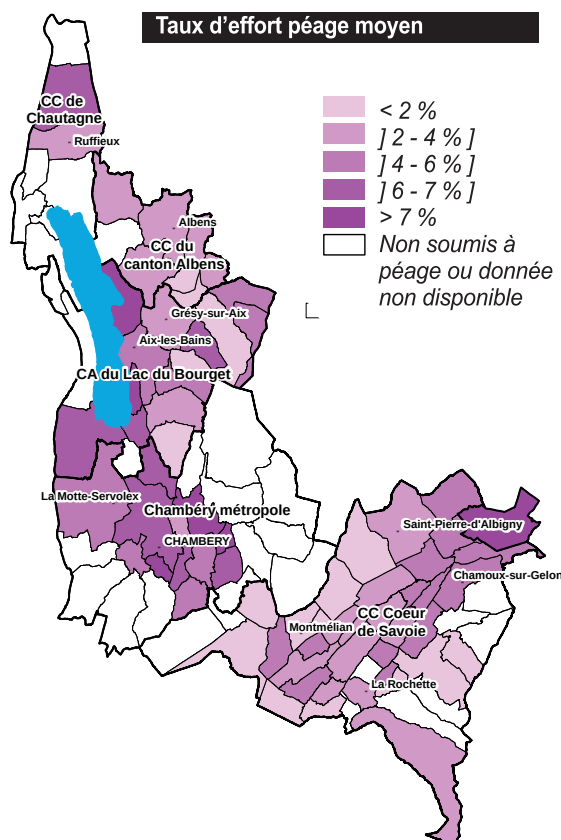
→ **Secteur Centre** : agglomération de Chambéry métropole: taux effort moyen 1,98 % soit une dépense de carburant de 59 €/mois. Les taux vont de 1,21 à 3,91 %. Chambéry ville 2,73 % soit 80 €/mois.

→ **Secteur Sud** : taux d'effort moyen de 3,77 % soit une dépense de carburant de 112 €/mois. Les taux vont de 0,48 à 6,99 %. Montmélian : 3,15 % soit 93 €. Saint Pierre d'Albigny : 5,26 % soit 155 €/mois.

Certains actifs, ont également leurs trajets quotidiens soumis au péage autoroutier.

Qu'en est-il sur le territoire de Métropole Savoie ?

Les dépenses de péage ne sont pas identiques pour les actifs d'une commune à l'autre.



La carte ci-contre représente les taux d'efforts des ménages liés au péage par commune pour un seul véhicule, en fonction du coût mensuel des péages autoroutiers. Les classes représentent les différents taux par commune, peu importe le nombre d'actifs soumis au péage sur ces trajets.

Les taux d'efforts les plus conséquents, avec environ 5 % des revenus (soit 148 €/mois) consacrés aux péages, sont acquittés par certains actifs des villes de Brison Saint Innocent (6 % des actifs occupés), Tresserve (7,50 % des actifs occupés), Saint-Alban-lesysse (6 % des actifs occupés), Barby (5 % des actifs occupés), Chambéry (4,60 % des actifs occupés) et Aiton (36,7 % des actifs occupés).

En moyenne sur l'ensemble du territoire de Métropole Savoie, 17 % des actifs occupés travaillant en dehors de leur commune de résidence, ont leurs trajets domicile-travail quotidiens soumis à péage autoroutier. Le coût mensuel des péages est en moyenne de 77 € pour un seul véhicule par ménage.

Quel coût pour se déplacer ?

Quel serait le gain de pouvoir d'achat pour les ménages, s'ils pouvaient télétravailler quelques jours par semaine ?

En moyenne à raison de 5 jours de déplacements par semaine pour se rendre au travail, les dépenses de carburant des ménages pour ces déplacements sont de 90 € par mois.

Si le ménage peut télétravailler et se déplacer plus que 4 jours dans la semaine cela lui coûterait 71 €/mois et 53 €/mois sur une semaine de 3 jours. Soit, en passant de 5 jours à 3 jours, une économie d'environ 400 €/an.

Mais pour exemple, un ménage qui réside sur Villaroux, dépense environ 6,5 % de ses revenus pour le carburant (soit 206 €/mois), l'économie due au fait de se rendre au travail 3 jours par semaine au lieu de 5 serait d'environ 800 €/an.

Etant précisé que toutes les professions ne peuvent pas être télétravaillées. De plus les personnes ayant des emplois "télétravaillables", doivent pouvoir bénéficier de débits internet suffisants sur leur lieu de résidence, ou bénéficier de la présence de télécentres proche de leur domicile. Les notions d'emplois télétravaillables et de débits internet suffisants sont considérés dans l'élaboration de l'indice de dépendance à la voiture présenté en page 15) de ce livret.



Quel serait le gain en pouvoir d'achat pour les ménages, s'ils pouvaient faire l'économie d'une voiture ?

Tout d'abord, il faut préciser que tous les ménages ne pourraient pas faire l'économie d'une voiture. Cela paraît relativement aisé pour les habitants des agglomérations, surtout en première couronne des villes centres, ainsi que pour les territoires connectés à une gare mais moins évident dans les autres cas. Effectivement, sans proximité de transports en commun il paraît difficile pour les ménages de se restreindre à l'utilisation d'une seule voiture.

Ainsi, si les ménages pouvaient se dispenser de l'utilisation d'une voiture ils économiseraient en moyenne sur Métropole Savoie 270 € par mois. 270 €/mois (3 240 €/an) étant le coût moyen d'un véhicule, considérant les

kilométrages moyens parcourus sur le territoire, et prenant en compte le coût du véhicule au sens du barème fiscal, c'est-à-dire prenant en compte les frais de réparations, d'entretien, d'assurances mais sans la prise en compte d'un éventuel crédit utilisé pour l'achat du véhicule.

Selon le Crédit Agricole, dans un article publié sur La Tribune en octobre 2010, 75 % des acheteurs automobile ont recours au crédit. Selon le baromètre Kredity, pour l'année 2012, le prêt moyen contracté pour l'achat d'une automobile est de l'ordre de 13 300 €, correspondant à une mensualité fixe d'environ 300 € pendant approximativement quatre années.

Quel coût pour se déplacer ?

Ce qu'il faut retenir

- Les actifs occupés résidants sur Métropole Savoie parcourent en moyenne **30 kilomètres** pour aller et venir sur leur lieu de travail. Ce parcours quotidien dure en moyenne **40 minutes**.
- Sur l'ensemble du territoire de Métropole Savoie, le taux d'effort destiné aux dépenses de carburant des ménages-types, composés de deux actifs occupés et d'un enfant, allouées aux déplacements domicile-travail est en moyenne de 3 % des revenus soit environ **90 €**.
- En moyenne sur Métropole Savoie, **17 %** des actifs occupés ont leurs trajets domicile-travail soumis au péage autoroutier, pour un coût moyen de **77 €**.
- Pour certain ménage les dépenses mensuelles de péages sont plus conséquentes que les dépenses de carburants.
- Un actif occupé résidant sur le secteur Sud du SCoT dépense en moyenne 53 € de carburant en plus par mois pour travailler qu'un actif occupé résidant sur le secteur Centre, et 32 € de plus qu'un actif occupé de Chambéry ville.
- Un actif occupé qui réside sur le secteur Nord et hors de la CALB dépense en moyenne 22 € de carburant en plus par mois pour travailler qu'un actif occupé résidant sur Chambéry ville.

Ce que l'on peut faire

Politique d'aménagement

- Réduire les déplacements domicile-travail des ménages en incitant notamment le télétravail : impacts économiques et écologiques.

Politique de déplacements

- Proposer des solutions de transports collectifs efficaces sur les territoires peu desservis, territoire Sud du SCoT et les communes au Nord du lac du Bourget.
- Organiser un rabattement sur les gares.

3. Les ménages de Métropole Savoie et la dépendance à la voiture

Contexte, questionnement...

Les ménages de Métropole Savoie privilégient leur voiture particulière pour leurs déplacements (68 % des déplacements s'effectuent en voiture-EDGT 2008).

Certes le territoire de Métropole Savoie est un territoire au relief parfois prononcé qui se parcourt rapidement en voiture, d'autant qu'il y a peu d'embouteillages et le stationnement est relativement aisé même dans les agglomérations.

Les bassins d'emplois sont inégalement répartis sur le territoire, ainsi que les offres de commerces et de services. Cette accumulation d'événements ne conduit nullement les ménages à réduire l'utilisation de leur véhicule particulier, si ce n'est son coût.

Toutefois, cette utilisation quasi systématique pour certains types de déplacements ne semble pas toujours rationnelle, car il existe bien des transports en commun et des voies cyclables vertes.

**Quelle est la réelle dépendance des ménages vis-à-vis de l'utilisation de la voiture, en ont-ils réellement besoins pour aller travailler, pour se rendre dans les commerces, etc. ?
Ou s'en servent-ils par simple confort, ou bien encore est ce simplement un signe de positionnement social, ou autres bonnes raisons ?**

Les ménages de Métropole Savoie et la dépendance à la voiture

Que prend-on en compte ?

Emploi 

Nombre d'actifs occupés travaillant sur leur commune de résidence, ou à 5 km de leur domicile comparé aux différents modes de déplacement possible, transport en commun, train, voiture, vélo pour se rendre sur le lieu de travail.

Pondération 6 / 20

Car 1/3 des déplacements en voiture sont réalisés pour le motif domicile-travail (EDGT2008)

Services 

Prise en compte de la distance d'accès aux pôles de services (proximité, intermédiaire et supérieur) depuis chaque commune et la possibilité d'effectuer ces trajets en voiture, TC, autres.

Pondération 12 / 20

Débit internet 

Mesure des CSP potentiellement télétravaillable par commune, croisée avec le niveau de débit internet présent (exemple : si THD note maximale).

Pondération 2 / 20

 **Indicateur n°5**

Indice de dépendance à la voiture

Limites de l'indicateur

Pas de prise en compte des chaînes de déplacements mais 1 déplacement = 1 motif.

Prise en compte des flux de déplacements du recensement de la population.

Services : distances prises au plus court (mais par la route). Toutefois les habitudes peuvent être différentes pour plusieurs raisons : qualité de services, choix personnels...

Raisonnement à l'échelle d'une commune écartant le fait que de nombreuses communes sur Métropole Savoie ont des hameaux et à des altitudes différentes.

Les ménages de Métropole Savoie et la dépendance à la voiture

Cet indicateur révèle une forte dépendance à l'automobile pour les habitants des communes au nord du Lac du Bourget et à l'extrême sud du territoire, où les transports en commun sont peu présents, ainsi que les communes situées sur les contreforts du Massif des Bauges.

Sources : Métropole Savoie
Données : Métropole Savoie

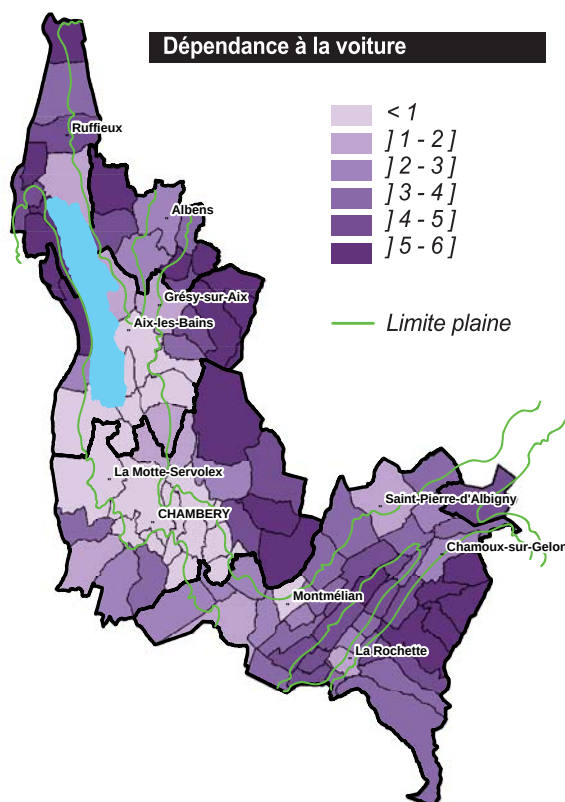
Qu'apprend-on ?

La dépendance à la voiture se caractérise par commune selon un indice allant de 1 à 6 ; 6 étant le seuil le plus élevé de dépendance.



Indicateur n°5

Indice de dépendance à la voiture



Cette représentation cartographique de la dépendance à la voiture illustre parfaitement la diversité et l'hétérogénéité du territoire de Métropole Savoie.

Les petites villes au fort potentiel de développement identifiées par le SCoT (Albens, Montmélian, Saint Pierre d'Albigny et La Rochette) font parties des communes où les habitants sont peu dépendants de l'usage de leur automobile.

Les communes en plaine, au cœur des agglomérations et présentant de nombreux services et équipements permettent les reports modaux, c'est pourquoi leurs habitants sont moins dépendants de leur voiture.

Ce qu'il faut retenir

- Au sein des agglomérations il existe une forte différence entre ville centre et communes en altitude.
- La notion de plaine urbanisée semble plus en adéquation avec les réalités du territoire (temps de déplacement, proximité des services, reliefs...).
- L'indice de dépendance à la voiture territorialisé est très représentatif de la diversité du territoire.
- Les indices élevés sur certaines communes, désignent les communes peu équipées en termes de services, de commerces et d'emplois.
- Au sujet des déplacements, il ne faut pas confondre agglomération et ville-centre, car la dépendance à la voiture dans les communes de 3ème couronne est aussi élevée que dans le territoire Sud. D'autant que les prix des logements en agglomération sont plus élevés qu'ailleurs.

Les ménages de Métropole Savoie et la dépendance à la voiture

Ce que l'on peut faire

Politique aménagement

- Limiter les déplacements, en réinterrogeant la place des commerces, services, habitats et emplois.

Politique de mobilité

- Permettre de réduire les déplacements en accompagnant le télétravail des salariés.

Politique de déplacements

- Organiser un rabattement sur les gares pour les territoires sans transports en commun.
- Mieux desservir les communes en altitude des agglomérations.

4. On dit que...

On utilise moins la voiture dans les agglomérations...

Questionnement

Les agglomérations, notamment celles de notre territoire, sont les espaces qui proposent aux populations le plus de services, de commerces, d'emplois, de logements, d'infrastructures, d'équipements et de dessertes de transports en commun.

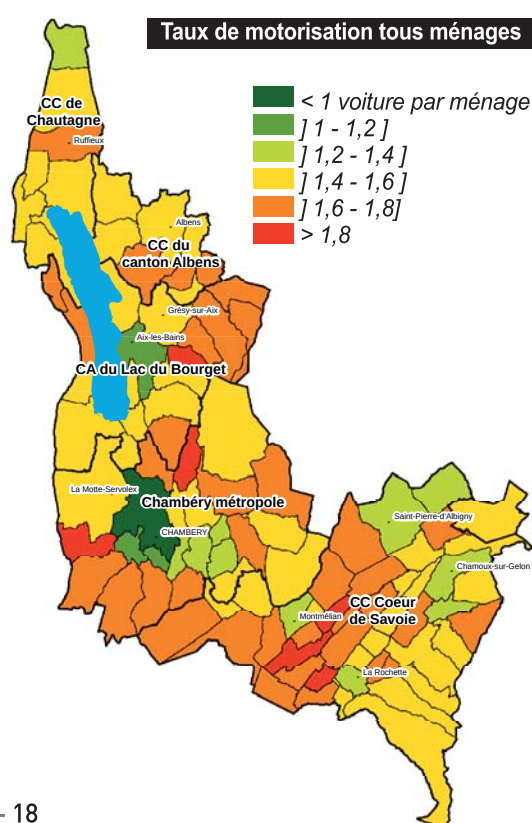
Dans ce contexte on s'attend de la part des populations, à un usage relatif de l'automobile particulière, coûteuse et parfois même encombrante, surtout dans les villes centres, mais qu'en est-il réellement sur notre territoire ?

Éléments de réponse

Les populations résidentes dans les agglomérations de Métropole Savoie, sont sensiblement différentes des populations résidentes sur les autres territoires du SCoT, notamment concernant l'âge, la proportion des différentes catégories professionnelles, les ressources des ménages etc.

C'est pourquoi, il convient d'analyser :
 → le taux de motorisation de l'ensemble des ménages,
 → le taux de motorisation du ménage-type composé de deux actifs occupés et d'un enfant...

VRAI pour les villes centres seulement en comparant l'ensemble des ménages...



La carte ci contre présente les taux de motorisation moyens par commune, de l'ensemble des ménages. C'est-à-dire le nombre de véhicules que possèdent en moyenne les ménages communaux.

La ville de Chambéry est la seule à avoir un taux de motorisation inférieur à une voiture par ménage, suivi par Jacob-Bellecombette, Cognin et Aix-les-Bains où le taux est inférieur à 1,2 voiture par ménages.

L'ensemble du territoire est globalement à un taux compris entre 1,4 et 1,8 voiture par ménage. Les communes de Pugny-Chatenod, Verel-Pragondran et Saint-Sulpice présentent un taux supérieur à 1,8.

Sur le secteur Sud, le taux de 1,8 est loin d'être systématique. Les ménages ne possèdent guère plus de voitures dans les territoires ruraux qu'ailleurs...

On dit que...

On utilise moins la voiture dans les agglomérations...

Les ménages ne possèdent pas moins de voiture dans les agglomérations qu'en dehors, hormis pour les habitants des deux villes centres...

Dans l'analyse de l'ensemble des ménages, une différence de l'usage de la voiture semble s'expliquer par une différence dans leur composition et non pas à un report modal plus important qu'ailleurs.

Certes, les villes centres des deux agglomérations ont un taux de motorisation parmi les plus bas mais est ce dû à l'efficacité des transports en commun ? Ou à des ménages aux revenus faibles ne pouvant ainsi se sur-

motoriser ? Ou encore à la composition des ménages, par exemple, la forte représentativité de retraités, d'étudiants ou de chômeurs, personnes peu motorisées, faisant diminuer d'autant le taux de motorisation communale.

FAUX, pour le taux de motorisation des ménages-types de Métropole Savoie

Les taux de motorisation d'une même typologie de ménage (actifs occupés) par commune sont bien différents de ceux de l'ensemble des ménages, (voir carte ci contre) il n'apparaît plus de ménages ayant un taux inférieur à 1,7 voiture.

L'agglomération de Chambéry métropole présente une grande disparité de taux sur ses communes, les extrêmes étant pratiquement voisins, par exemple Chambéry ville et Saint-Cassin.

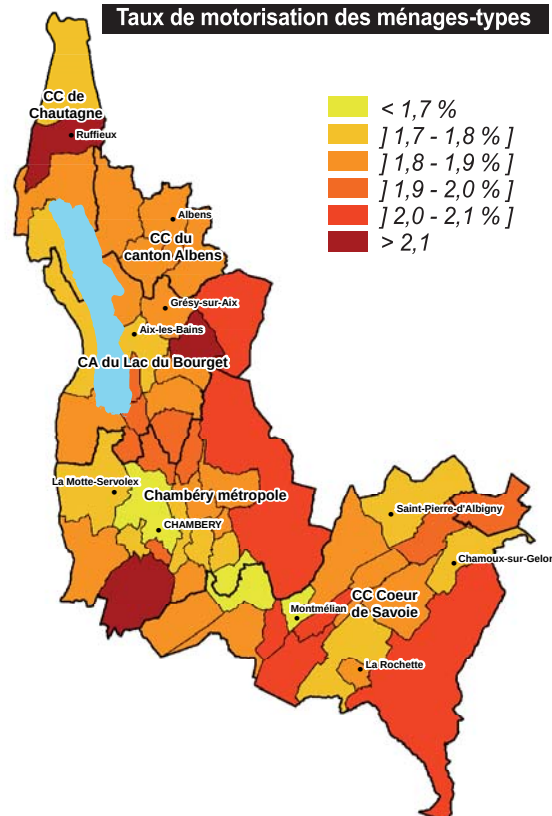
Remarquons les communes situées à flanc des Bauges, faisant parties de l'agglomération de Chambéry métropole, avec un taux de deux voitures par ménage, équivalent à celui de la Communauté de communes de la Rochette-Val Gelon. Ces deux territoires sont relativement à l'écart des voies de circulation et présentent peu d'offre de transport en commun, engendrant un recours systématique à l'utilisation de la voiture personnelle.

Les plus forts taux de motorisation sont sur les communes de Trévignin, Pugny-Chatenod, Montagnole et Saint-Cassin, toutes faisant partie d'une agglomération, où les ménages ont un pouvoir d'achat non négligeable et où les transports en communs sont peu présents.

Les ménages localisés sur Ruffieux ont le taux le plus haut en comparaison de Serrières en Chautagne avec un taux inférieur de 0,4 point.

Les résultats de l'analyse du ménage-type tentent à prouver qu'il n'y a pas non plus de report modal par ce type de population active.

Taux de motorisation des ménages-types



On dit que...

On utilise moins la voiture dans les agglomérations...

Les ménages possèdent approximativement le même nombre de véhicule sur l'ensemble du territoire de Métropole Savoie, mais qu'en est-il de son utilisation ?

Selon l'EDGT de 2008, la voiture particulière permet aux habitants des territoires urbains d'effectuer deux déplacements sur trois. C'est lors des trajets domicile travail que les populations ont le plus recours à la voiture.

De plus, il existe une pratique particulière réservée aux résidents des villes centres et de premières couronnes, il s'agit des déplacements aux périodes de déjeuner (voir graphique page 10) où de nombreuses personnes se déplacent, doublant ainsi leurs parcours quotidiens.

Ce qu'il faut retenir

Le territoire de Métropole Savoie se traverse rapidement en voiture, les transports en commun sont inégalement répartis sur le territoire incitant à l'utilisation de la voiture.

Il n'y a pas de différence significative quant à l'équipement des ménages en automobile d'un territoire à l'autre sur Métropole Savoie. Certains ménages subissent leurs coûts mais ne restreignent pas son utilisation.

L'utilisation de la voiture particulière naît-elle de choix ou à de résignations ?

On dit que...

Personne ne peut télétravailler ici !

Questionnement

Au regard de la réalité des reports et malgré les réticences culturelle en France sur le télétravail, il est quand même intéressant de vérifier les réalités des possibilités de télétravail en croisant les catégories socio-professionnelle et le niveau de débits internet (TIC).

Il s'agit d'une question importante à soulever car à travers l'observation des progressions démographiques sur les secteurs nord et sud, la question du télétravail peut devenir une question d'économie budgétaire pour les ménages et pour la collectivité.

Mais pourquoi le télétravail n'est-il pas possible ? Parce qu'il paraît difficile de faire confiance au salariés ?

Parce qu'ils ne sont pas suffisamment équipés pour travailler depuis leur domicile ?

Parce que tous les métiers ne se pratiquent pas à domicile ?

Et pourquoi le faire ?

Pour leur faire faire des économies, dues au gain de trajet ?

Pour réduire les accidents sur la route ?

Pour réduire les émissions de gaz à effet de serre ?

Éléments de réponse



Indicateur n°6

Pourcentage d'actifs occupés pouvant télétravailler par commune

Combien d'actifs occupés pourraient potentiellement télétravailler sur le territoire de Métropole Savoie ?

Il est possible d'affirmer que 35 % des actifs occupés de Métropole Savoie peuvent potentiellement télétravailler.

Quelles distances en moins à parcourir si les ménages pouvaient télétravailler 2 jours par semaine ?

En moyenne sur Métropole Savoie, un actif occupé parcourt 600 kilomètres par mois pour aller et venir de son travail. S'il télétravaille il s'économise 240 kilomètres par mois.

Quel temps passé en moins dans sa voiture par un actif occupé s'il peut télétravailler 2 jours par semaine ?

Sur l'ensemble du territoire de Métropole Savoie, les actifs occupés passent en moyenne 40 minutes par jour dans leur voiture pour leur déplacements domicile travail, soit 13 heures et 20 minutes par mois. Il passerait 5 heures de moins sur la route.

A quoi correspondent ces gains de distance à parcourir et de temps en terme de pouvoir d'achat des ménages ?

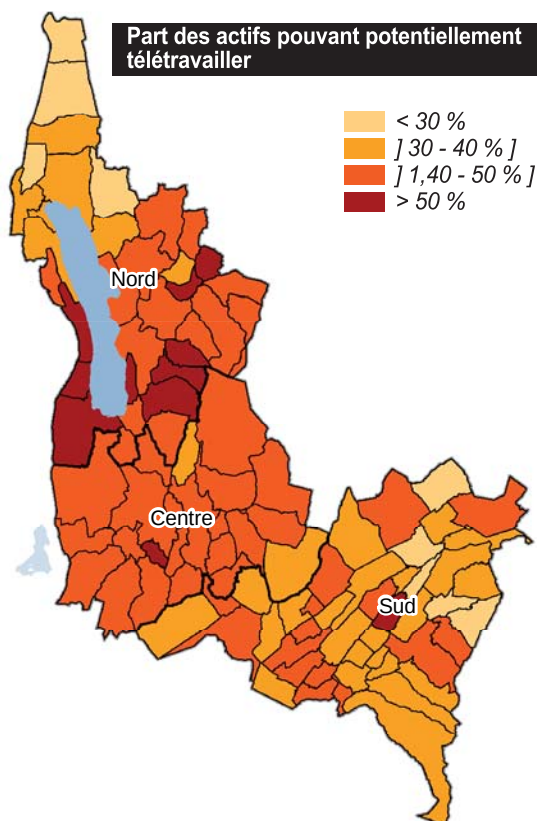
En moyenne à raison de 5 jours de déplacements par semaine pour se rendre au travail, les dépenses de carburant des ménages sont de 90 € par mois. Pour un seul actif occupé, il gagnerait 20 € par mois, en cas de télétravail deux jours par semaine.

On dit que...

**Personne
ne peut
télétravailler
ici !**

Données : Métropole Savoie

FAUX, une partie significative (1 actif sur 3) de la population peut télétravailler...



La carte ci-contre précise le pourcentage d'actifs occupés pouvant possiblement télétravailler par commune. Si des disparités existent entre les différents EPCI, l'ensemble des communes du territoire de Métropole Savoie possède un réel potentiel d'actifs occupés pouvant télétravailler.

Les agglomérations sont aujourd'hui les localités qui accueillent le plus de professions intermédiaires et cadres. Toutefois les territoires plus ruraux qui accueillent majoritairement les artisans et agriculteurs présentent tout de même un potentiel de télétravail significatif.

Cet indicateur a été élaboré par le croisement des CSP et de niveau de débit internet présent sur chaque commune. Il intègre d'ores et déjà les priorités d'aménagement numérique prévues par le SDTAN du Conseil général de Savoie.

Le développement démographique soutenu de certains territoires méritera d'être mis en relation avec le déploiement des équipements (TIC).

Ce qu'il faut retenir

- Télétravailler ne permettrait pas uniquement aux ménages de gagner en pouvoir d'achat. Ils gagneraient également en temps de déplacements et en sécurité.
- De plus, diminuer le nombre d'automobile sur les routes aurait un impact positif sur l'environnement, par la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

On dit que...

Si on achète loin, on va le payer en essence !

Contexte

Souvent, ces pratiques de “partir loin pour payer moins cher” sont montrées du doigt. On dit que les ménages peuvent acheter plus loin des agglomérations mais

leur budget-déplacement (notamment domicile-travail) finira par les “mettre dans le rouge”.

Éléments de réponse

Coût de l'immobilier

Mise en situation d'un ménage face à deux choix de localisation résidentielle pour l'achat d'une maison individuelle ancienne et disposant d'un apport de 50 000 € (apport moyen national). Les exemples ci-dessous ne tiennent pas compte des revenus du ménage.

Théorie 1 : Le ménage veut s'installer sur l'agglomération de Chambéry

La moyenne du prix des maisons individuelles dans le secteur Centre du SCoT est de 290 000 €. L'emprunt sera de 240 000 € sur une durée de 20 ans, le coût du crédit (intérêt+ assurances) est de 108 000 € + apport 50 000 €. Le projet coûte au total 398 000 €.

Théorie 2 : le ménage type veut s'installer sur le secteur Sud

La moyenne du prix des maisons individuelles dans le secteur Sud du SCoT est de 160 000 € (hors Communauté de communes de Montmélian). L'emprunt sera de 110 000 € sur une durée de 20 ans, le coût du crédit (intérêt+ assurances) sera de 50 000 € + un apport de 50 000 €. Le projet coûte au total 260 000 €.

Le montant de l'opération sur l'agglomération de Chambéry est 35 % plus élevé que l'opération sur le secteur Sud.

Coût des déplacements

Théorie 1 : Le ménage veut s'installer sur l'agglomération de Chambéry

La moyenne de dépense de carburant pour les déplacements domicile-travail pour les ménages résidants dans l'agglomération de Chambéry métropole est de 59 €/mois avec un maximum de 80 €/mois pour Chambéry ville. Notre ménage paiera donc 14 160 € pour 20 ans de déplacements.

Théorie 2 : le ménage type veut s'installer sur le secteur Sud

La moyenne de dépense de carburant pour les déplacements domicile-travail pour les ménages résidants dans le secteur sud est de 112 €/mois avec un maximum de 155 €/mois pour Saint-Pierre-d'Albigny. Notre ménage paiera donc 26 880 € pour 20 ans de déplacements.

On dit que...

**Si on achète loin,
on va le payer en
essence !**

Coûts résidentiels

Théorie 1 : Le ménage veut s'installer sur l'agglomération de Chambéry

Le coût résidentiel au bout de 20 ans est de : 398 000 € + 14 160 € = 412 160 € (vu précédemment).

Théorie 2 : le ménage type veut s'installer sur le secteur sud

Le coût résidentiel au bout de 20 ans est de : 260 000 € + 26 880 € = 286 880 €

Dans les deux théories présentées, l'écart de coût résidentiel au bout de 20 ans est d'environ 130 000 €.

Toutefois cet écart reste purement théorique car un ménage au revenu médian (2 962 €/ mois) de Métropole Savoie ne peut pas acheter un bien à 290 000 €. En effet, dans le cas de la théorie 1, les remboursements mensuels pour l'acquisition du bien serait de 1 450 €, soit un revenu de 4 350 €.

Afin d'être plus proche d'une situation réelle, ci dessous voici un cas pratique présentant l'installation du ménage-type sur la Communauté de communes du Gelon Coisin, là où sa solvabilité lui permet d'acquérir...

Cas pratique

Coût de l'immobilier

Les prix moyens sur le secteur Gelon-Coisin sont de 160 000 €. L'apport est de 10 000 €, le montant empruntable est donc de 150 000 sur une période de 20 années. Le coût de l'emprunt est de 67 500 €.

Coût des déplacements

La projection des coûts de déplacements (domicile-travail) pendant les 20 ans de durée d'emprunt, à un coût maximum de 2 € le litre, figure un budget total de 90 000 €. (Déplacement des deux actifs 5 jours par semaine, commune de départ Coise, lieu de travail Chambéry et La Motte-Servolex).

Coût résidentiel pour une localisation dans le secteur Sud

Ainsi au bout de 20 ans, le ménage type aura payé 160 000 € montant de l'acquisition + 67 500 € coût du crédit + 90 000 € de déplacements = 317 500 €.

FAUX, on constate que le coût des déplacements n'absorbe pas les différences de prix d'achat de l'immobilier entre une agglomération et un secteur plus rural.

Il est impossible d'effectuer un cas pratique pour l'achat d'un bien par le ménage-type dans l'agglomération car ce ménage ne pourra de toute façon pas avoir accès à l'immobilier.

En comparant le cas pratique à la théorie 1, l'écart est de l'ordre de 100 000 €, mais il est important de noter que les coûts de déplacement de la théorie 1 sont minimisés car basés sur des prix moyens à 1,35 €/litre, alors que le cas

pratique est basé sur des kilomètres réels à 2 €/litre. L'écart réel est donc largement supérieur. Pour illustration, la différence de budget représente les deux tiers du prix d'un bien dans le secteur Sud, ou environ 5 à 6 années de salaire du ménage-type.

Dans le cas d'un achat par le ménage type en agglomération avec un emprunt conséquent l'écart serait sûrement le double.

Ce qu'il faut retenir

Au regard de ces hypothèses, nous pouvons vérifier que les ménages qui font le choix d'habiter loin des agglomérations, quitte à devoir consacrer un budget important pour leurs déplacements n'apparaissent pas perdants.

De plus, la solvabilité des ménages se mesure chaque mois. Les ménages ne payent pas d'intérêts sur le carburant consommé, contrairement à si cette somme était mise dans le budget "emprunt pour acquisition", et puis il s'agit là d'un poste que l'avenir pourra leur permettre de réduire.

Plus l'emprunt est important, en montant ou en durée, plus le coût total de l'opération est important, rendant la revente aléatoire.

Pour rappel la durée de détention moyenne d'un bien est de 7 ans, or les mensualités de remboursement d'emprunt des premières années sont majoritairement composées d'intérêts bancaires et non de capital.

Aucun ménage-type aux revenus médians (seuil de 50 % de la population) de toutes les communes ne peut acheter un bien à 290 000 € dans l'agglomération de Chambéry.

Ils sont évincés de ces territoires mais ne sont pour autant pas perdant financièrement s'ils s'installent dans des territoires plus ruraux.

4. Alors...

Quelle part du coût de l'énergie pour les ménages ?

Quelle dépendance à l'usage de la voiture ?

- L'habitant en secteur rural ne supporte pas un surcoût important lié à l'énergie.
- L'habitant en agglomération n'est pas nécessairement moins dépendant à sa voiture.

5. Glossaire

Taux d'effort

C'est la part du budget des ménages allouée à un poste de dépenses, comme le logement. Il s'exprime en pourcentage du revenu mensuel des ménages.

Taux d'effort énergétique

C'est la part du budget des ménages destinée aux dépenses d'énergies. Ce peut être les énergies nécessaires au logement (chauffage, ECS...) et aux énergies consommées pour les déplacements (ici les déplacements domicile-travail).

Flux de déplacements domicile-travail

Ces flux sont connus grâce aux recensements de la population. Ils concernent uniquement les flux des actifs occupés, effectuant des déplacements domicile-travail. Ainsi il est possible de connaître le nombre de personnes qui résident et travaillent sur la même commune ainsi que ceux qui travaillent sur une commune différente. Effectuer la moyenne pondérée par le nombre de flux de ces déplacements par commune revient à définir une distance et une durée moyenne par habitant pour les déplacements domicile –travail.

Ménage type de Métropole Savoie

Il s'agit d'un ménage composé de deux actifs occupés et d'un enfant. Cette typologie de ménage est la plus représentée sur Métropole Savoie.

Taux de motorisation

Ce taux identifie le nombre de véhicule moyen possédé par les ménages. Ce taux diffère en fonction de la composition des ménages.

Transport en commun

Noms utilisés pour définir la présence de transports collectifs, c'est-à-dire les bus, car départementaux et train.

Secteur Sud, Centre et Nord

Il s'agit des trois secteurs du SCoT de Métropole Savoie.

Kilomètres parcourus quotidiennement pour les trajets domicile-travail

Dans la notion de kilomètres quotidiens, on considère le trajet aller-retour. La moyenne de ces déplacements par commune est définie par les flux de déplacements domicile-travail. Ne sont pas pris en compte les trajets des personnes travaillant sur leur commune de résidence. Ainsi le nombre de kilomètres parcourus quotidiennement par les ménages s'exprime de la façon suivante : "pour les actifs travaillant en dehors de leur commune de résidence, leur trajet domicile travail dure X kilomètres".

Revenu médian

Ce sont les revenus tels que la moitié des revenus de la population considérée gagne moins et l'autre moitié gagne plus. Il se différencie du revenu moyen qui est la moyenne de l'ensemble des revenus de la population considérée.

*Etude réalisée en interne
par Métropole Savoie :
méthode, indicateurs,
données, cartographie...*

*Graphisme :
Philippe Vuillermet
Image de couverture :
Métropole Savoie
Impression :
Gonnet Imprimeur
Mai 2014*



185 rue de la Martinière
73000 Chambéry
Tél. 04 79 62 91 28
Fax 04 79 69 72 37

www.metropole-savoie.com
info@metropole-savoie.com