

# LES PRATIQUES DE DÉPLACEMENTS

SUR MÉTROPOLE SAVOIE  
ET L'AVANT-PAYS SAVOYARD

## Synthèse

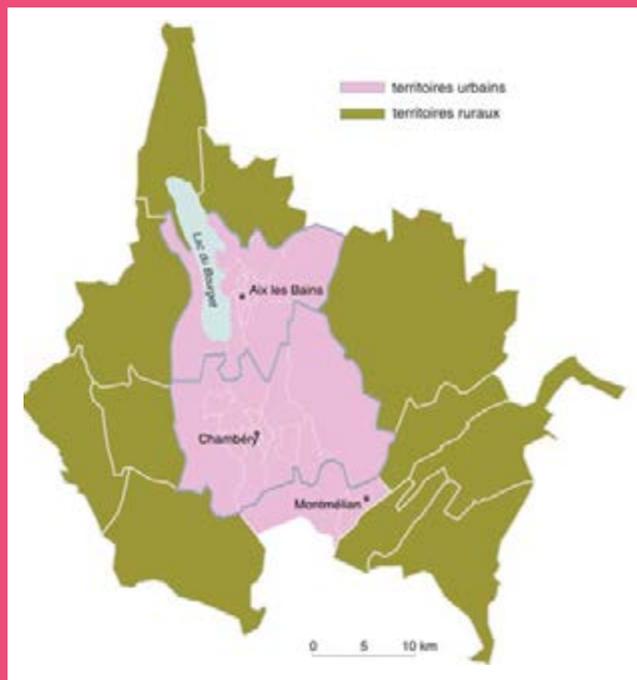
de l'Enquête Ménages  
Déplacements Grand Territoire 2007

&

de l'Enquête  
Cordon Chambéry 2007

## LE TERRITOIRE MÉTROPÔLE SAVOIE ET AVANT-PAYS SAVOYARD

- > 163 COMMUNES
- > 108 224 MÉNAGES SOIT 243 013 HABITANTS DONT 179 673 EN URBAIN ET 63 340 EN RURAL
- > 1/4 DE LA SUPERFICIE DU DÉPARTEMENT POUR 62 % DE SA POPULATION
- > 2 PÔLES URBAINS MAJEURS SUR CHAMBÉRY ET AIX-LES-BAINS
- > 2,3 PERSONNES PAR FOYER EN MOYENNE (2,2 EN URBAIN, 2,4 EN RURAL)



## EDITO

L'élaboration et la mise en œuvre de politiques relatives aux déplacements, la planification d'aménagements ou la création d'infrastructures de transport supposent de connaître au préalable quelles sont les habitudes réelles des déplacements des habitants.

Ce besoin est d'autant plus important que l'évolution des pratiques de mobilité pose aujourd'hui un problème majeur à l'ensemble des collectivités : les périmètres institutionnels correspondent rarement à l'utilisation des territoires faite par les individus. C'est pour répondre à cet enjeu que nos huit structures ont décidé de travailler ensemble sur la problématique des déplacements.

Au-delà de la nécessité de disposer de données chiffrées, cette initiative marque le lancement d'une démarche partenariale forte et atteste de notre volonté commune d'agir et d'adapter l'action publique aux pratiques réelles des habitants.

Bien sûr, l'impact environnemental des déplacements, compte tenu notamment de la prédominance de l'usage de la voiture particulière, renforce notre engagement mutuel et notre souhait de favoriser un report modal vers des modes de transport moins polluants.

L'égalité de tous face à l'accès à la mobilité est aussi une question qui doit nous guider. Dans un contexte de renchérissement du coût des carburants, et de forte dissociation spatiale entre lieux d'habitat, de travail, de loisirs et de consommation, les risques de discrimination sociale face aux déplacements sont en effet renforcés.

Grâce aux enquêtes réalisées, nous disposons donc d'éléments concrets permettant d'alimenter notre réflexion et d'élaborer les actions les plus adaptées au territoire, aux attentes des habitants et aux évolutions nécessaires en matière de pratiques de déplacements sur les territoires de Métropole Savoie et de l'Avant-Pays Savoyard.

Les partenaires



## LES ENQUÊTES

> **L'ENQUÊTE DÉPLACEMENTS GRAND TERRITOIRE** s'est déroulée du 14 novembre 2006 au 8 février 2007 auprès de 5 900 personnes soit 3 264 ménages. Sur les secteurs urbains, les entretiens ont été réalisés en face-à-face au domicile des 1 888 ménages interrogés ; sur les secteurs ruraux, les entretiens se sont faits par téléphone auprès de 1 376 ménages. L'objectif de l'enquête était d'évaluer, sur un échantillon représentatif de la population actuelle, les pratiques de déplacements tous modes en semaine.

> **L'ENQUÊTE CORDON** a eu lieu les 2 et 4 octobre 2007 sur 26 postes routiers et autoroutiers, avec près de 90 enquêteurs. Elle a été réalisée par interviews auprès d'un échantillon de plus de 37 000 conducteurs de véhicules légers et de poids-lourds, complétés par des comptages de l'ensemble des véhicules.

### > Le financement des enquêtes

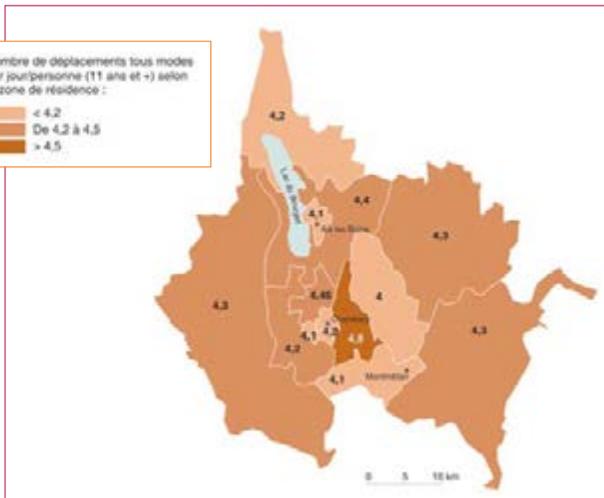
L'enquête Déplacements Grand Territoire est co-financée par les huit partenaires signataires et confiée au CETE de Lyon et à SOFRECO. L'enquête Cordon est financée par la Direction Départementale de l'Équipement et le Conseil Général de La Savoie, et confiée à Municipalité service.

## DES DÉPLACEMENTS NOMBREUX

### > 4,3 DÉPLACEMENTS PAR PERSONNE PAR JOUR DE SEMAINE

soit 955 989 déplacements par jour tous modes confondus dont 728 629 en urbain et 227 362 en rural.

Nombre de déplacements tous modes par jour/personne (11 ans et +) selon la zone de résidence :



## UNE RÉPARTITION PAR MODES INÉGALE

- > Près de 70% des déplacements effectués en voiture soit 2 déplacements sur 3 en urbain et 3 sur 4 en rural.
- > Un peu plus de 20% des déplacements à pied.
- > Environ 5% pour les transports collectifs.

### > UNE PRÉDOMINANCE DE LA VOITURE

### > UNE FAIBLESSE DES TC

Modes de transport	Parts modales		
	Grand territoire	territoires urbains	territoires ruraux
Voiture (conducteur et passager)	68 %	66 %	73 %
Marche	24 %	26 %	22 %
Vélo	1 %	1,5 %	1 %
Transports collectifs urbains	3 %	4 %	0,5 %
Transports collectifs non urbains	2 %	1,5 %	3 %
Deux-roues motorisés	1 %	1 %	0,2 %
Autres modes	1 %	1 %	0,5 %

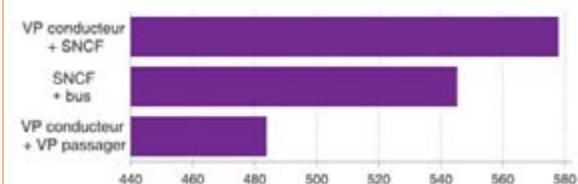
Les « Transports Collectifs non urbains » (T.C.N.U.) comprennent les cars départementaux et les trains. Les « autres modes » comprennent tous les modes de transports restants : passager taxi, transports employeur et scolaire, fourgon - camionnette, transport fluvial ou maritime, avion, roller - skate - trottinette, fauteuil roulant et engins agricoles.

TCU : réseaux urbains des agglomérations aixoise et chambérienne.

## UNE FAIBLE PRATIQUE DE L'INTERMODALITÉ

- > **0,08% DES DÉPLACEMENTS** tous modes en urbain et 1,16 des déplacements mécanisés soit 6 325 déplacements quotidiens.
- > 1 900 déplacements par jour en train en rural soit 1% de l'ensemble des 4,3 déplacements tous modes.

NOMBRE DE DÉPLACEMENTS INTERMODAUX PAR COMBINAISON PRINCIPALE.



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

VP : Voiture Particulière

## PERSPECTIVES

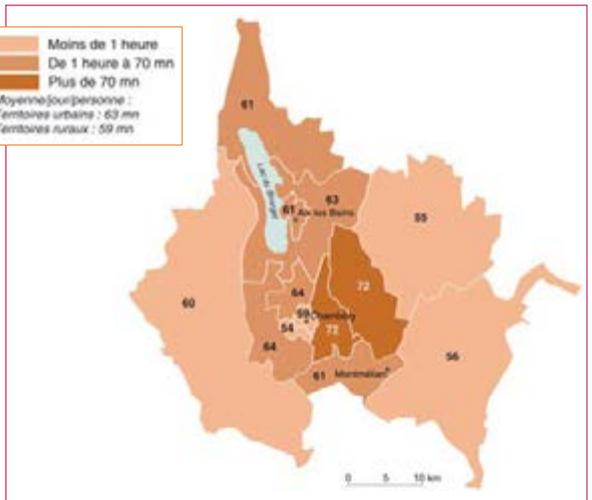
À quoi est liée la prédominance de l'usage de la voiture ?  
La densité du bâti ? L'offre en transports en commun ?  
Les conditions de stationnement ?

## UNE MOTORISATION VARIABLE

- > 1,4 voiture par ménage (1,3 en urbain, 1,6 en rural).
- > plus de 50% des ménages ruraux ont + de 2 voitures.
- > 26% des ménages sur Chambéry est sans voiture.
- > 11% des ménages au total sont sans voiture.

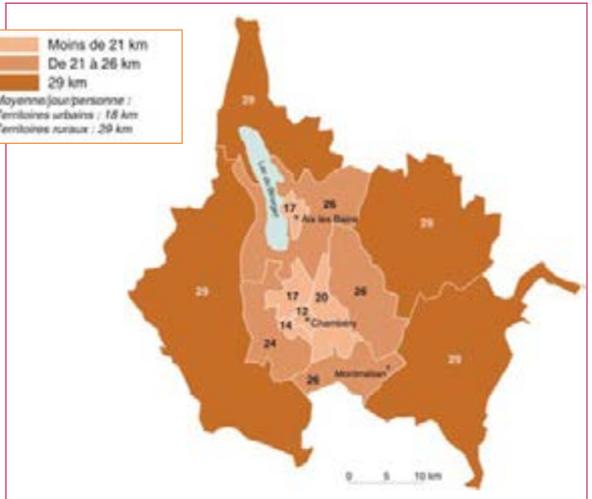
## UN TEMPS ÉLEVÉ PASSÉ À SE DÉPLACER

- > **1 HEURE PAR JOUR** par personne passée dans les transports.
- > jusqu'à près d'une heure et quart sur les communes de Chambéry métropole les plus éloignées du centre.



## DES FORTES DISPARITÉS DANS LES DISTANCES PARCOURUES

- > 29 km de distances parcourues au total par jour et par personne en rural contre 18 km en urbain où plus de déplacements sont effectués à pied (soit 6,74 km en moyenne pour 1 déplacement en rural et 4,18 km en urbain).
- > **LES DISTANCES LES PLUS LONGUES SONT EFFECTUÉES POUR LE TRAVAIL** (11 km en rural et 6,3 en urbain).

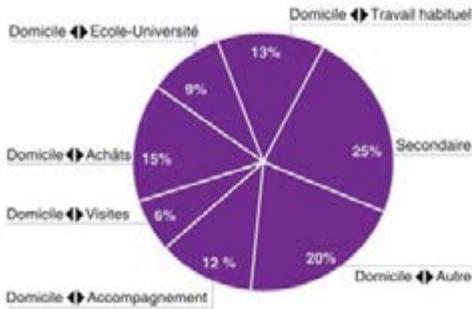


## DES MOTIFS DE DÉPLACEMENTS VARIÉS

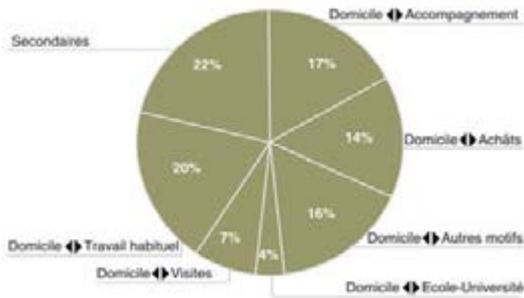
› 3 DÉPLACEMENTS SUR 4 EN LIEN DIRECT AVEC LE DOMICILE SUR L'URBAIN ET 80% EN RURAL.

› Le travail : un motif de déplacements parmi d'autres notamment à partir du domicile.

› Autant de déplacements pour le travail et les études que pour les achats sur l'urbain.



› 20% des déplacements en rural pour le travail ; 17% pour de l'accompagnement.



Les déplacements liés avec le domicile (au départ ou à l'arrivée) sont dits « primaires ». Les déplacements secondaires sont ceux sans lien avec le domicile. Le « Travail habituel » ne comprend que le travail exercé sur le lieu d'emploi déclaré. Les « Autres motifs » regroupent : le travail sur un autre lieu que celui déclaré, les tournées professionnelles, les démarches administratives, la santé, la restauration, les loisirs, les promenades, le lèche-vitrines, les pratiques associatives, sportives et religieuses.

## PERSPECTIVES

Quels motifs structurent les déplacements en chaîne ?  
L'offre en transports collectifs est-elle adaptée aux rythmes de vie ? L'offre en transports collectifs est-elle cohérente avec l'emplacement des équipements et services aux ménages ?

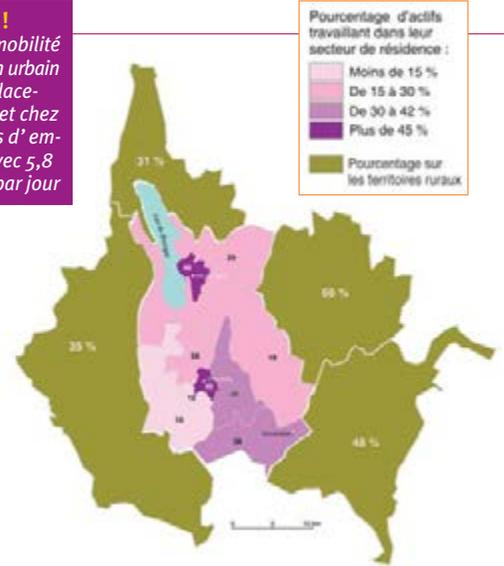
## UNE DISSOCIATION SPATIALE HABITAT / EMPLOI FACTEUR DE MOBILITÉ

› 39% des habitants sur l'urbain et 46% sur le rural sont des actifs.

› PLUS DE LA 1/2 DES ACTIFS AYANT UN EMPLOI TRAVAILLE DANS UN SECTEUR DIFFÉRENT DE SON SECTEUR DE RÉSIDENCE, à l'exception des zones très agricoles (Pays des Bauges et Combe de Savoie).

### À NOTER !

Une plus forte mobilité chez les actifs en urbain avec 5,4 déplacements par jour et chez les demandeurs d'emploi en rural avec 5,8 déplacements par jour



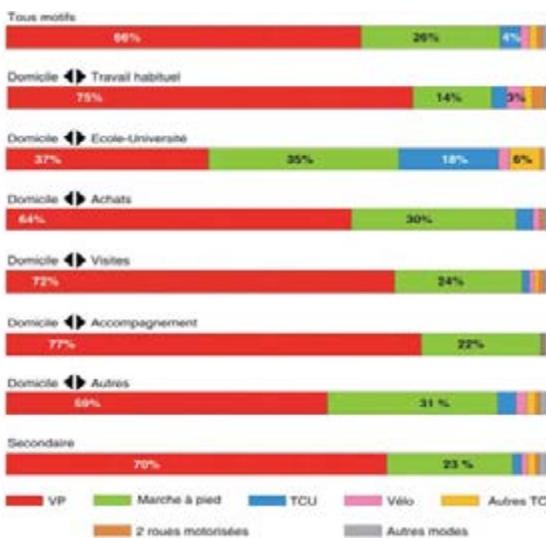
## PERSPECTIVES

Quel niveau d'équilibre entre lieu d'emploi, lieu d'habitat et lieu d'achat ? Quel écart maximal pour limiter les déplacements ? Quelles alternatives pour diversifier les modes de transport ?

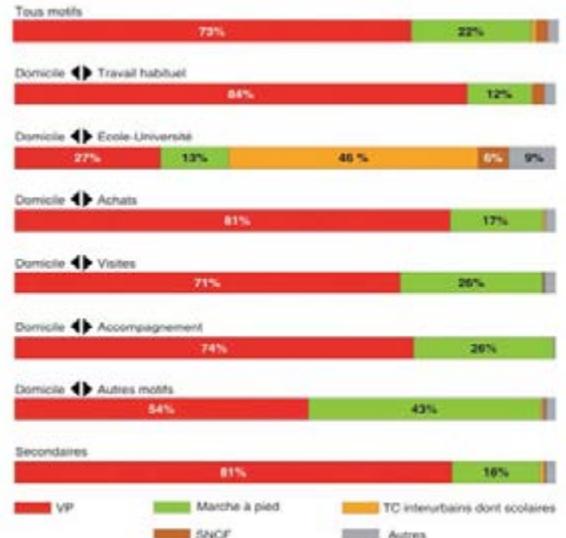
## LA VOITURE EN TÊTE POUR TOUS MOTIFS

› La voiture alliée des déplacements pendulaires.

› En tête pour les déplacements travail et accompagnement en urbain



› En tête pour le travail, les achats et les déplacements secondaires en rural

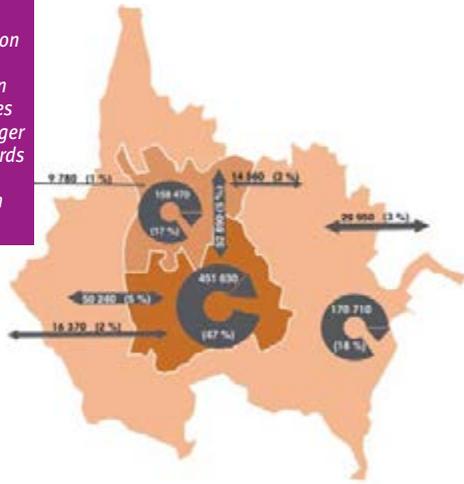


## DES FLUX SURTOUT EN INTERNE

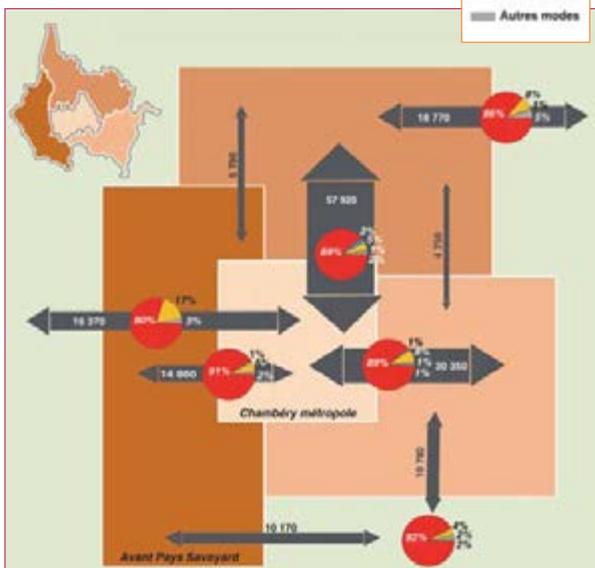
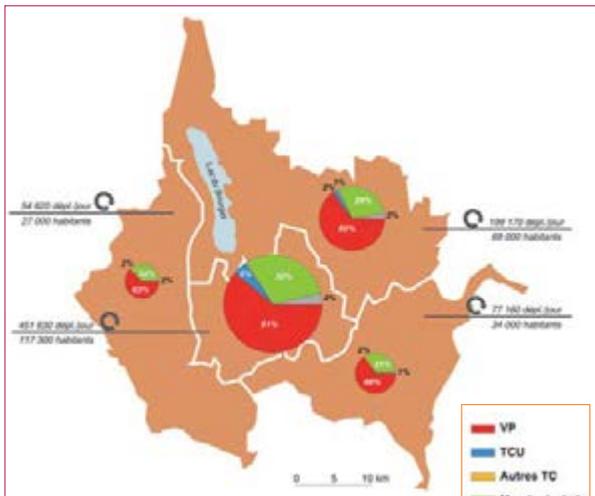
- > 717 908 déplacements par jour en modes mécanisés dont 40% à l'intérieur de Chambéry métropole.
- > **94% DES DÉPLACEMENTS EN MODES MÉCANISÉS SE FONT À L'INTÉRIEUR** du territoire Métropole Savoie et Avant-pays savoyard.

### À NOTER !

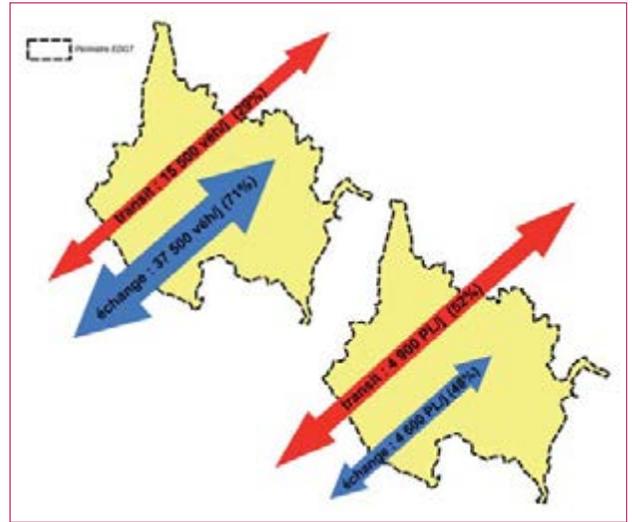
Une faible occupation des voitures :  
 > 1,35 occupant en moyenne et 3/4 des voitures sans passager  
 > 60% des poids lourds recensés lors de l'enquête Cordon circulent à vide



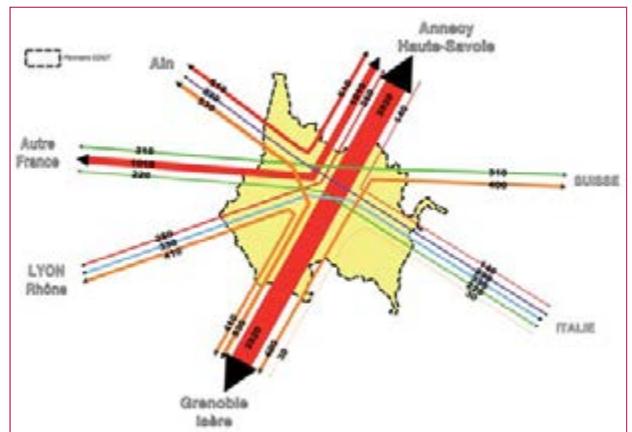
- > 66% des déplacements internes effectués en voiture.
- > de 80 à 92% pour les déplacements d'échanges.



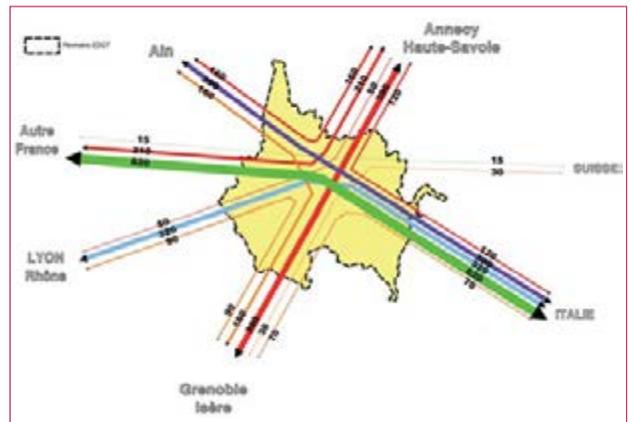
- > 53 000 véhicules légers par jour en entrée et sortie du territoire **DONT PRÈS DE 30% EN TRANSIT**
- > 9 500 poids lourds par jour en entrée et sortie du territoire dont 52% en transit.



- > Une majorité des flux de transit des voitures en lien avec la Haute-Savoie et l'Isère.



- > Une majorité des flux de transit poids lourds en lien avec l'Italie.

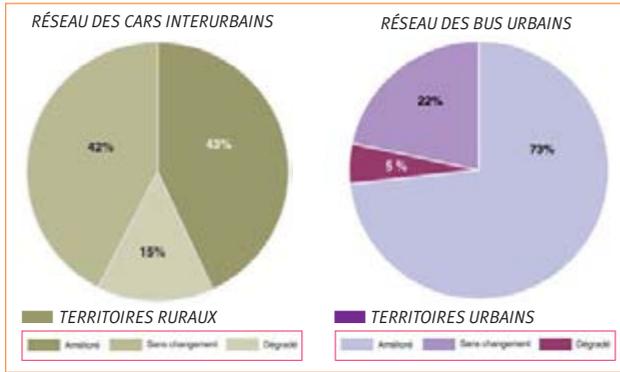


## PERSPECTIVES

Quelle concurrence modale face à la voiture pour les déplacements d'échanges ? Quelle offre en transports collectifs pour créer un réel report modal sur les déplacements internes ? Quelle gestion des véhicules légers et des poids lourds en transit ?

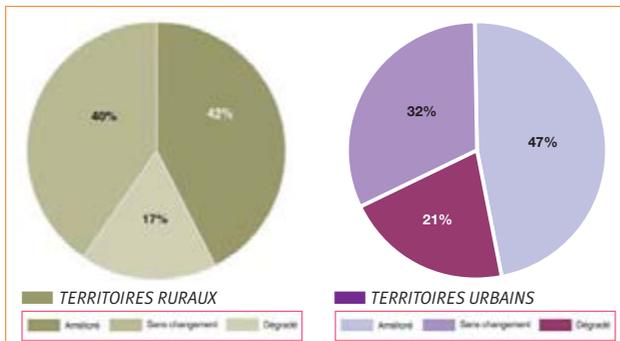
## LE RÉSEAU DES BUS URBAINS ET CARS INTERURBAINS

Un sentiment d'amélioration du réseau élevé notamment sur l'urbain.



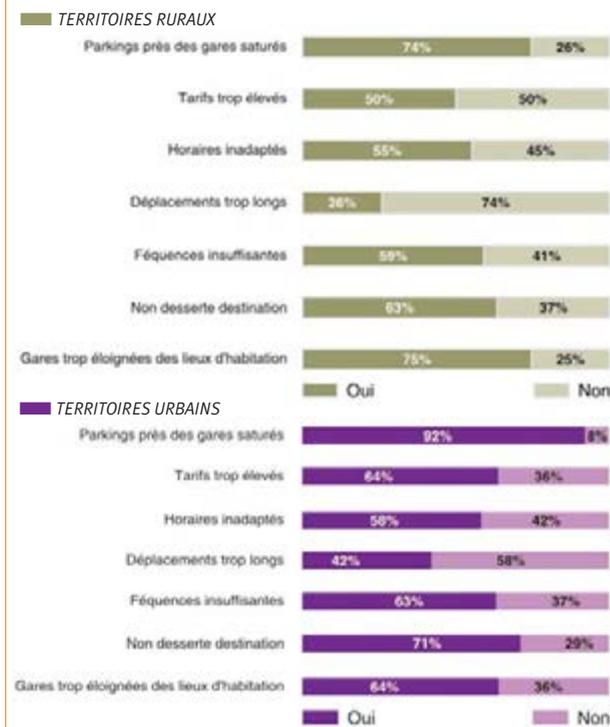
## LE RÉSEAU DES TRAINS EXPRESS RÉGIONAUX

Un sentiment d'amélioration équivalent sur le rural et l'urbain de 42 à 47%.



mais un faible usage lié principalement à la saturation des parkings près des gares ainsi qu'à l'éloignement des gares pour le rural et le manque de desserte pour l'urbain.

### AVIS DES RÉPONDANTS SUR LES PROPOSITIONS EXPLIQUANT UN FAIBLE USAGE DU TRAIN



## UNE APPRÉCIATION FAVORABLE SUR LES TRANSPORTS EN COMMUN

Une importance accordée aux transports en commun aussi bien sur le rural que sur l'urbain.

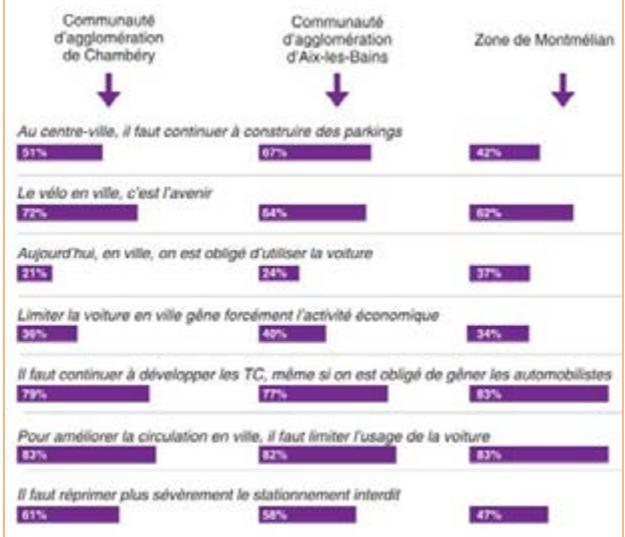
### PART DES RÉPONDANTS CONSIDÉRANT CHAQUE THÈME COMME PLUTÔT IMPORTANT



De 77% à 83% en urbain sont favorables au développement des TC même en contraignant la voiture.

Ils sont entre 62% et 72% à considérer le vélo en ville comme un mode de déplacement d'avenir.

### PART DES RÉPONDANTS D'ACCORD AVEC CHAQUE PROPOSITION



## PERSPECTIVES

Par quelles modalités d'offre, les transports collectifs peuvent-ils remplacer la voiture pour certains types de déplacements ? Comment répondre efficacement aux attentes des habitants en matière de TC ?