



Territoire Métropole Savoie
& Avant-Pays Savoyard

ENQUÊTE MOBILITÉ

**Des premières
analyses de
l'enquête mobilité**

Septembre 2023

SOMMAIRE

1. Une enquête mobilité en 2022 sur le territoire de Métropole Savoie Avant-Pays Savoyard	7
1. Une méthodologie standardisée pour connaître la mobilité	8
2. Une enquête partenariale	9
3. Un recueil auprès d'environ 4 500 personnes	9
4. Le périmètre enquêté	10
5. Des comparaisons avec d'autres territoires	12
6. Des données analysées selon un découpage prédéfini	12
7. Des comparaisons dans le temps avec la précédente enquête menée en 2007	14
2. Les résidents du territoire Métropole Savoie - Avant Pays Savoyard	17
1. Population et habitat	18
A) Deux pôles majeurs centrés sur Chambéry et Aix-les-Bains	18
B) Un habitat majoritairement individuel à l'extérieur des deux pôles majeurs	19
2. Taille des ménages	20
A) Une taille moyenne des ménages dans la moyenne nationale	20
B) Des ménages de petites tailles dans les zones les plus denses	21
3. Population active	22
A) Un taux d'activité dans la moyenne nationale	22
B) Une interdépendance du territoire en matière d'emploi	23
4. Une pratique du télétravail	24
A) Un quart de télétravailleurs sur le territoire	24
B) Une majorité de cadres ou professions intermédiaires	24
C) Des lieux de travail 2 fois plus éloignés chez les télétravailleurs	25
5. Population selon l'âge et le genre	27
A) Une population plutôt jeune	27
B) Mais des disparités en fonction des zones	27
3. Les moyens de transport à leur disposition	29
1. Possession du permis de conduire	30
A) 9 majeurs sur 10 ont le permis de conduire	30
B) Mais des disparités en fonction du genre et de l'âge	31
2. Motorisation des ménages	32
A) 636 voitures à disposition en moyenne pour 1 000 habitants	32
B) Un taux de motorisation de 1,4 voitures	33
3. Les caractéristiques du parc automobile	35
A) Un parc automobile âgé de 11 ans	35
B) La moitié du parc est au diesel	36
C) 2/3 des véhicules sont de vignettes Crit'Air 0,1 ou 2	37
4. Abonnement au transport en commun et équipement vélo	38
A) 15% des personnes de 5 ans et plus ont un abonnement TC	38
B) 1,6 vélos à disposition par ménage	39
C) Développement des engins de déplacements personnels motorisés (EDPM)	41

4. Les déplacements des résidents en semaine

43

1. Organisation des déplacements sur le territoire

44

- A) 89% de déplacements internes au périmètre d'enquête 44
- B) Un tiers des déplacements se font à l'intérieur du Grand Chambéry 45
- C) Des déplacements d'échanges avec l'extérieur du territoire en minorité 46

2. La mobilité

47

- A) 3,8 déplacements par jour et par personne 47
- B) Une mobilité en baisse par rapport à 2007 49
- C) 35-49 ans : l'âge de la plus forte mobilité 51
- D) Les actifs à temps partiels se déplacent le plus 52

3. Les motifs de déplacement

53

- A) Le domicile, plaque tournante des déplacements 53
- B) Travail et achats sont les principales activités génératrices de déplacement 53
- C) Une part des achats qui a diminué depuis 2007 55
- D) Une diminution de la mobilité depuis le domicile 56

4. Les modes de déplacement

57

- A) Une prédominance de la part modale voiture 57
- B) 8 millions de km parcourus un jour moyen de semaine dont $\frac{3}{4}$ en voiture 59
- C) Un usage différencié des modes selon la classe de distances 60
- D) Une part modale voiture en baisse et une hausse relative des modes actifs depuis 2007 61
- E) Une part modale voiture plus importante chez les 25-49 ans 62
- F) Les femmes davantage en voiture passager 62
- G) C'est pour le travail et l'accompagnement que l'on utilise le plus la voiture 63

5. Les distances parcourus

64

- A) En moyenne 19 km parcourus par jour par personne 64
- B) Un budget distance qui reste stable entre 2007 et 2022 65
- C) Un budget distance plus important pour les 35-49 ans 66
- D) Ce sont les actifs qui ont le budget distance le plus élevé 67
- E) 5,4 km la distance moyenne d'un déplacement 68
- F) Les plus longues distances sont parcourues pour le travail/études 69
- G) La distance moyenne d'un déplacement varie selon le mode utilisé et le motif 70
- H) Environ 40% des déplacements font moins de 2 km 70

6. Les durées

71

- A) 54 min par jour pour se déplacer 71
- B) Un budget temps qui a diminué depuis 2007 72
- C) Ce sont les 18-24 ans qui consacrent le plus de temps à se déplacer dans la journée 72
- D) 19 min, durée moyenne d'un déplacement 72
- E) C'est pour le travail que les durées sont les plus importantes 73
- F) C'est en voiture et en TC que les durées moyennes d'un déplacement sont les plus importantes 73

7. La répartition horaire des déplacements

74

- A) 4 périodes de pointe 74
- B) Des pointes différenciées selon le motif 75
- C) Une diminution des déplacements sur les pointes du midi 76
- D) Une généralisation de la journée continue pour les actifs et scolaires/étudiants 77

5. Usage des modes 79

1. La voiture, individuelle par excellence 80

- A) 57% des habitants utilisent la voiture plusieurs jours par semaine en tant que conducteur 80
- B) 27% utilisent la voiture plusieurs jours par semaine en tant que passager 81
- C) 1,41 personnes par voiture en moyenne 82
- D) 1,08 personnes par voiture pour le travail 83
- E) Plus le déplacement est long, moins il y a de monde dans les voitures 83
- F) Un usage facilité par le stationnement 84

2. Les alternatives à l'usage de la voiture individuelle 85

- A) L'usage des transports collectifs 85
- B) Un accès aux transports collectifs majoritairement à pied 85
- C) Fréquence d'utilisation des modes alternatifs à la voiture individuelle 86

6. Mieux connaître certaines catégories de personnes 91

1. Les actifs et les télétravailleurs 92

- A) Environ 80% des actifs utilisent leur voiture pour se rendre sur leur lieu de travail 92
- B) 4% des actifs véritablement en situation de télétravail un jour moyen de semaine 92
- C) Une forte immobilité chez les télétravailleurs au domicile 93
- D) Un usage plus important de la voiture en tant que conducteur chez les actifs non télétravailleurs 94
- E) Des budgets distance et temps plus importants chez les télétravailleurs à leur bureau 95

2. Les seniors (65 ans et plus) 96

- A) Les seniors, un poids important dans la population totale 96
- B) Une faible possession du permis de conduire chez les 75 ans et plus 96
- C) Des seniors moins mobiles en particulier les plus de 75 ans 97
- D) Mais une continuité des activités autres que celles liées au travail chez les 65-74 ans 97
- E) Un usage des modes très variés chez les plus de 75 ans 98
- F) Des déplacements plus courts et moins longs chez les seniors 99
- G) Les seniors privilégient les déplacements aux heures creuses 100

3. Les jeunes majeurs (18-24 ans) 101

- A) Une majorité en étude 101
- B) Une population qui possède déjà le permis ... 101
- C) ... mais qui ne dispose pas forcément d'un abonnement aux TC 102
- D) Des activités très éclatées 102
- E) Un usage des modes très variés 103

7. Les déplacements des résidents le week-end 105

1. Organisation des déplacements 107

- A) Moins de déplacements le week-end que la semaine 107
- B) Plus de déplacements d'échanges et externes le week-end qu'un jour moyen de semaine 108

2. La mobilité 110

- A) 3,2 déplacements le samedi et 2,1 déplacements le dimanche 110
- B) 35-49 ans qui se déplacent le plus le samedi et les 25-34 ans le dimanche 111
- C) Ce sont les actifs qui se déplacent le plus le week-end 112

3. Les motifs de déplacement 113

- A) Le domicile, plaque tournante des déplacements y compris le week-end 113
- B) Achat et loisirs, premier motif de déplacement respectivement le samedi et le dimanche 114
- C) Le travail le week-end : une pratique peu fréquente 115

4. Les modes de déplacement	116
A) La voiture en tant que conducteur moins utilisée le week-end que la semaine	116
B) Un taux d'occupation des voitures plus important le week-end	116
5. Les distances parcourus	118
A) Moins de distances parcourues le week-end qu'en semaine	118
B) Une portée des déplacements plus importante le dimanche	118
6. Les durées	119
A) Moins de temps consacré aux déplacements le week-end qu'en semaine	119
B) Des déplacements plus longs le dimanche	119
C) Une répartition horaire des déplacements différente de celle de la semaine	120
8. Annexe	123
1. Lexique	124
2. Compléments méthodologiques	126
A) Hiérarchie des modes	126
B) Tableau d'appartenance des communes au zonage d'analyse	127
C) Des distances calculées a posteriori	135

The page features several decorative elements consisting of dotted lines. A long vertical green dotted line runs down the center. A shorter vertical green dotted line is positioned to the left of the center. A horizontal orange dotted line is located to the left of the title. Another horizontal orange dotted line is to the right of the title. A vertical orange dotted line is on the far left, and another vertical orange dotted line is on the far right.

Une enquête mobilité en 2022 sur le territoire de Métropole Savoie Avant- Pays Savoyard

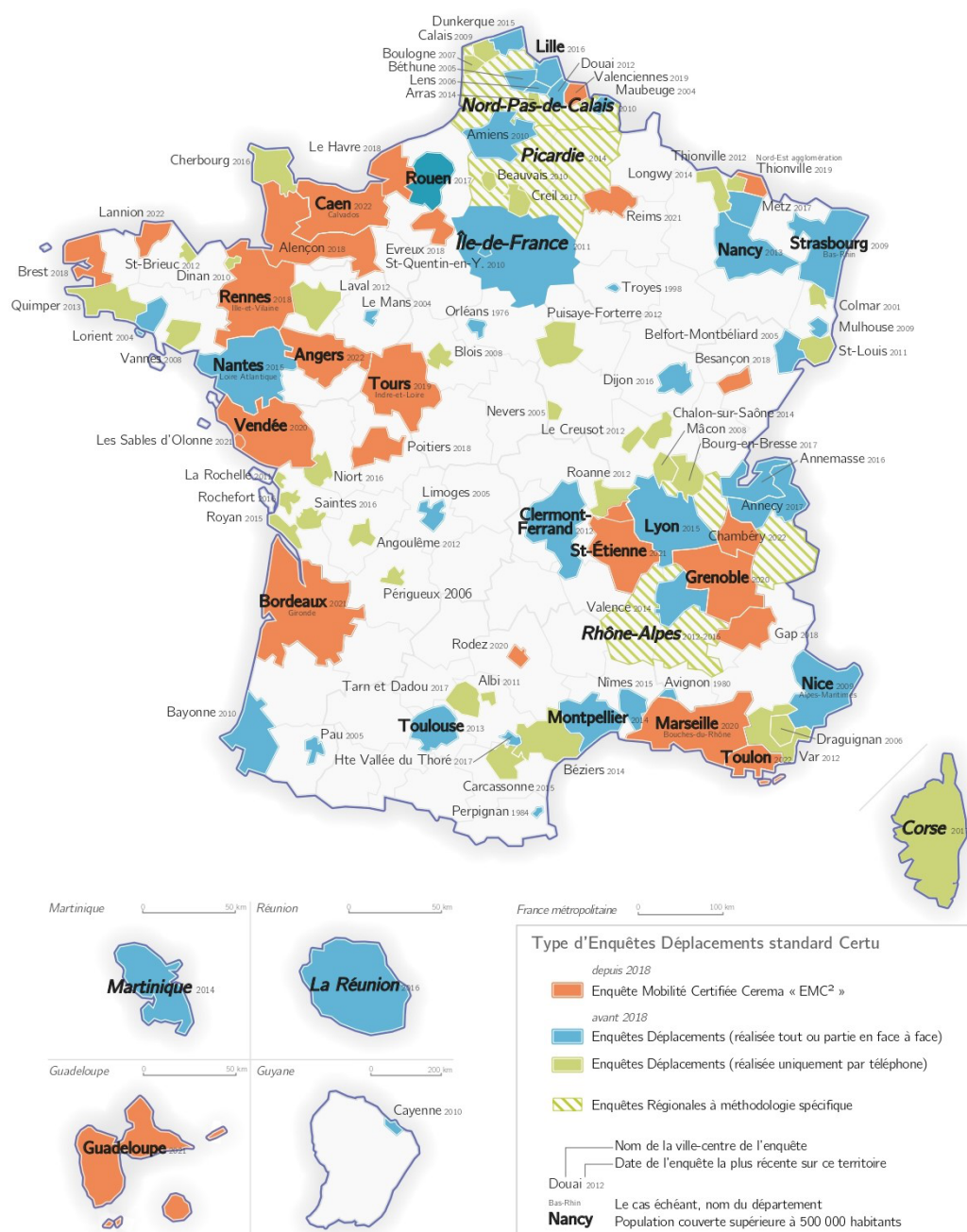
1. UNE MÉTHODOLOGIE STANDARDISÉE POUR CONNAÎTRE LA MOBILITÉ

L'élaboration et la mise en œuvre des politiques de mobilité ou encore la planification des grandes infrastructures de transport ne peuvent se faire sans une connaissance fiable et précise des pratiques de déplacements des habitants sur un territoire.

Depuis 1976, le Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement), établissement public sous la tutelle du ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, a mis au point un dispositif standardisé de recueil pour connaître les pratiques de déplacements des habitants d'un territoire donné.

Initialement conçu pour les zones denses des grandes agglomérations et appelé enquête ménage-déplacement (EMD), les enquêtes ont été déclinées dans les villes moyennes (Enquêtes Déplacements Villes Moyennes - EDVM) et les couronnes périurbaines (Enquêtes Déplacements Grands Territoires - EDGT).

Aujourd'hui, ces méthodes ont été harmonisées pour n'en former qu'une seule : l'Enquête Mobilité Certifiée Cerema (EMC²). Toujours réalisées avec le concours de l'État, par les collectivités partenaires du Cerema, qui les labellise, ces enquêtes couvrent désormais un tiers du territoire national, 41% des communes et 74% de la population française.



L'Enquête Mobilité Certifiée Cerema (EMC²) porte sur un jour de semaine (du lundi au vendredi) hors vacances scolaires. Elle sert à connaître les pratiques de déplacements quotidiens des habitants d'un territoire. Elle s'intéresse à tous les modes de transport, marche comprise ; elle ne s'intéresse cependant pas aux personnes non résidentes qui fréquentent le territoire. L'EMC² permet également de connaître les origines et destinations des déplacements, mais on ne connaît pas les itinéraires empruntés ; ainsi, l'EMC² ne fournit pas les trafics en transit au territoire.

2. UNE ENQUÊTE PARTENARIALE

En 2007, une première Enquête Déplacement Grand Territoire (EDGT) a été réalisée sur le territoire de Métropole Savoie-Avant Pays Savoyard.

Plus de 10 ans après cette première enquête, les modes de vie et les modes de déplacement ont évolué. Afin de disposer d'une nouvelle photographie des comportements de mobilité sur leur territoire pour alimenter les politiques publiques et dans le but de nourrir la mise en œuvre des orientations des documents de planification, le Syndicat Mixte Métropole Savoie et ses 3 intercommunalités - Grand Lac, Grand Chambéry et Cœur de Savoie - ainsi que le Syndicat Mixte de l'Avant Pays Savoyard, ont souhaité réaliser une nouvelle enquête déplacement sous le label Enquête Mobilité Certifiée Cerema (EMC²).

L'EMC² a été conduite sous la maîtrise d'ouvrage du Syndicat Mixte Métropole Savoie avec l'appui des partenaires techniques et financiers suivants :

- Le Syndicat Mixte de l'Avant Pays Savoyard
- La Communauté d'Agglomération Grand Chambéry
- La Communauté d'Agglomération Grand Lac
- La Communauté de Communes Cœur de Savoie
- Le Département de la Savoie
- L'État, représentée par la Direction Départementale des Territoires (DDT) de la Savoie
- La Région Auvergne-Rhône-Alpes
- Le Cerema.

3. UN RECUEIL AUPRÈS D'ENVIRON 4 500 PERSONNES

L'EMC² a été réalisée de mars à mai 2022 et mixe deux types de recueils :

- Une partie des enquêtes sont réalisées en face-à-face, en particulier sur les territoires appartenant à l'unité urbaine de Chambéry : un enquêteur spécialisé se rend chez les ménages enquêtés et interroge toutes les personnes âgées de 5 ans et plus
- Une partie des enquêtes sont réalisées au téléphone, notamment sur les territoires à l'extérieur de l'unité urbaine de Chambéry : un enquêteur spécialisé appelle les ménages enquêtés et interroge 1 ou 2 personnes âgées de 5 ans et plus

Au total, un échantillon de 4 532 personnes de 5 ans et plus ont été interrogées soit 1,7% de la population du territoire d'enquête.

DÉFINITION

L'unité urbaine est une commune ou un ensemble de communes qui comporte sur son territoire une zone bâtie d'au moins 2 000 habitants où aucune habitation n'est séparée de la plus proche de plus de 200 m.

En outre, pour compléter les informations qui traitent de la mobilité en semaine (du lundi au vendredi), comme le permet le dispositif EMC², les partenaires ont également retenu deux modules d'enquêtes complémentaires standardisées :

- Une enquête complémentaire « week-end » : 1013 volontaires de 15 ans et plus parmi les répondants de l'EMC² (semaine) ont été interrogés sur leurs déplacements du samedi et du dimanche hors week-end de vacances scolaires. Il s'agit d'un recueil exclusivement au téléphone. Les résultats de cette enquête « week-end » sont présentés dans la dernière partie du présent document.
- Une enquête complémentaire « Complément web » : 1024 volontaires de 15 ans et plus parmi les répondants de l'EMC² (semaine) ont été interrogés pour connaître des opinions et approfondir certains thématiques en lien avec la mobilité. Dans la suite du document, certains résultats de cette enquête seront mis en exergue dans les encadrés intitulés « Complément web ».

4. LE PÉRIMÈTRE ENQUÊTÉ

Le périmètre enquêté est quasiment identique à celui de la première enquête menée en 2007. Interne au département de la Savoie, le périmètre d'enquête couvre un quart de la surface du département (soit 1 632 km² de superficie couverte par l'EMC²) et près de 2/3 des habitants du département.

Le périmètre d'enquête s'étend sur le périmètre du :

- SCoT de Métropole Savoie composé des territoires suivants : la Communauté d'Agglomération Grand Chambéry, la Communauté d'Agglomération Grand Lac et la Communauté de Communes Cœur de Savoie
- SCoT de l'Avant-Pays Savoyard composé des Communautés de Communes de Yenne, de Val Guiers, d'Aiguebelette
- Les communes situées en Savoie de la Communauté de Communes de Chartreuse ont également été intégrées dans le périmètre d'enquête.

Au total, le périmètre couvre 151 communes représentant 272 800 habitants dont 258 000 habitants de 5 ans et plus.

DÉFINITION

Le SCoT ou schéma de cohérence territoriale, est un document de planification stratégique qui, à l'échelle d'un territoire de projet ou bassin de vie (périmètre intercommunal ou au-delà), détermine l'organisation spatiale et les grandes orientations de développement d'un territoire.

Le territoire d'enquête EMC²
Métropole Savoie - Avant Pays Savoyard



-  Autoroute
-  Voie ferrée
-  EPCI

Ruffieux

Entrelacs

Grésy-sur-Aix

Yenne

Aix-les-Bains

Le Châtelard

Saint-Genix-sur-Guiers

Novalaise

La Motte-Servolex

Chambéry

Challes-les-Eaux

Saint-Pierre-d'Albigny

Chamoux-sur-Gelon

Le Pont-de-Beauvoisin

Montmélian

Valgelon-La Rochette

0 5 10km

Sources : OSO - Théia ; BDTOP® - IGN ; BDALTI® - IGN

5. DES COMPARAISONS AVEC D'AUTRES TERRITOIRES

Il est proposé de mettre en perspective certains indicateurs par rapport à d'autres territoires. Le choix des territoires s'est porté sur des territoires ayant une EMC² récente et/ou proche en nombre d'habitants et/ou proche géographiquement et/ou disposant d'une offre équivalente en transport en commun. Les 3 territoires comparés choisis sont les suivants :

- EMC² Poitiers 2018 : 69 communes qui regroupent 236 300 habitants – 1694 km² de superficie -un territoire sans transport en commun en site propre (un réseau de lignes de bus uniquement). Ce territoire a été choisi car il est proche en termes de population et en offre de transport en commun.
- EMC² Besançon 2018 : 118 communes qui regroupent 199 700 habitants – 835 km² de superficie - un territoire avec deux lignes de tramway. Ce territoire a été choisi car il est proche en population et en nombre de communes. Il présente également une topographie vallonnée comme celle constatée sur le territoire de Métropole Savoie-Avant Pays Savoyard.
- EMC3 Région Grenobloise 2020 : 363 communes qui regroupent 826 300 habitants-5972 km² de superficie - un territoire avec une offre de transport en commun structurante (5 lignes de tramway et 7 lignes de bus 'chrono' circulant en partie en site propre). Ce territoire a été sélectionné pour sa proximité géographique et parce qu'il présente une topographie également vallonnée.

Le présent document n'a pas vocation à présenter des analyses approfondies pour comprendre les différences observées avec les territoires comparés. En effet, la différence d'année de réalisation des enquêtes, mais également les spécificités des territoires comparés peuvent expliquer en partie ces différences.

Les comparaisons avec d'autres territoires figureront dans les encadrés intitulés 'Repère'.

6. DES DONNÉES ANALYSÉES SELON UN DÉCOUPAGE PRÉDÉFINI

Le territoire d'enquête a été découpé en 28 secteurs de tirage dans lesquels ont été répartis de manière homogène les ménages enquêtés. Il s'agit d'un découpage nécessaire pour représenter au mieux la répartition géographique de la population.

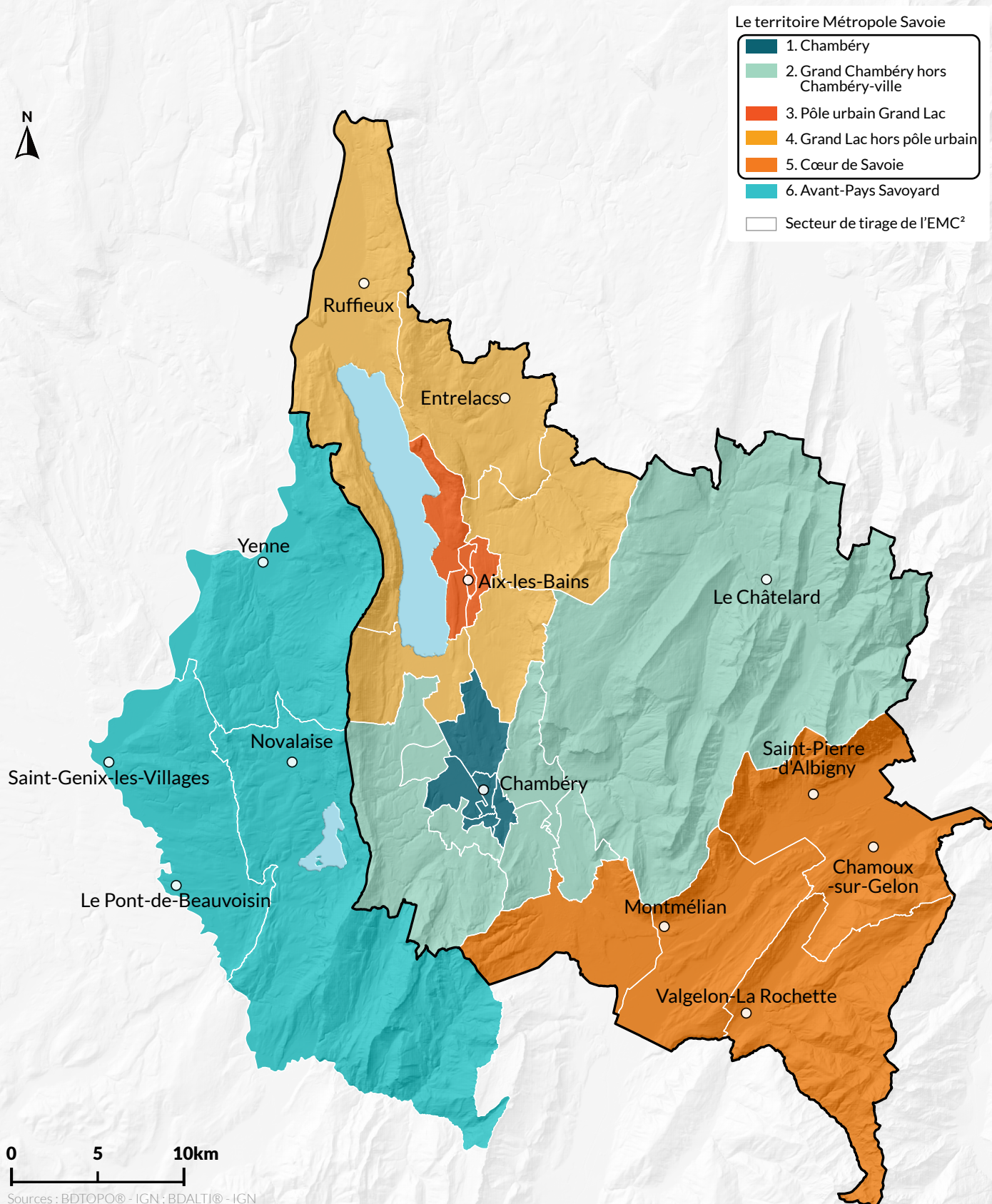
Afin notamment de garantir la fiabilité des indicateurs analysés, les 28 secteurs de tirage ont été regroupés en 6 grandes zones. Le présent document présentera l'essentiel des données à l'échelle de ce regroupement en 6 zones :

-
- 1. **Chambéry**
 - A** 2. L'Agglomération de Grand Chambéry hors Chambéry-ville nommée **Grand Chambéry hors Chambéry-ville**
 - C** 3. Le pôle urbain de la Communauté d'Agglomération Grand Lac nommé Pôle urbain Grand Lac. Il est formé par les communes d'Aix-les-Bains, Tresserve, Le Bourget-du-Lac, Viviers-du-Lac, Voglans et Brison-Saint-Innocent.
 - B** 4. Communauté d'Agglomération Grand Lac hors le pôle urbain défini précédemment nommée **Grand Lac hors pôle urbain**
 - 5. Communauté de Communes de Cœur de Savoie nommée **Cœur de Savoie**
 - 6. Le territoire du SCoT de l'Avant Pays Savoyard et les communes de la communauté de communes Cœur de Chartreuse situées en Savoie, sera dénommé **Avant-Pays Savoyard**

En complément, les graphiques présenteront également les données aux échelles suivantes :

- A** Communauté d'Agglomération Grand Chambéry nommée Grand Chambéry
- B** Communauté d'Agglomération Grand Lac nommée Grand Lac
- C** Le territoire du SCoT de Métropole Savoie nommé Métropole Savoie

**Découpage d'analyses de l'EMC² Métropole Savoie - Avant-Pays
Savoyard découpage en 6 zones (D10)**



7. DES COMPARAISONS DANS LE TEMPS AVEC LA PRÉCÉDENTE ENQUÊTE MENÉE EN 2007

Mesurer les évolutions par rapport à l'enquête de 2007 permet d'analyser les différences de pratiques de déplacement et d'évaluer les politiques mises en place.

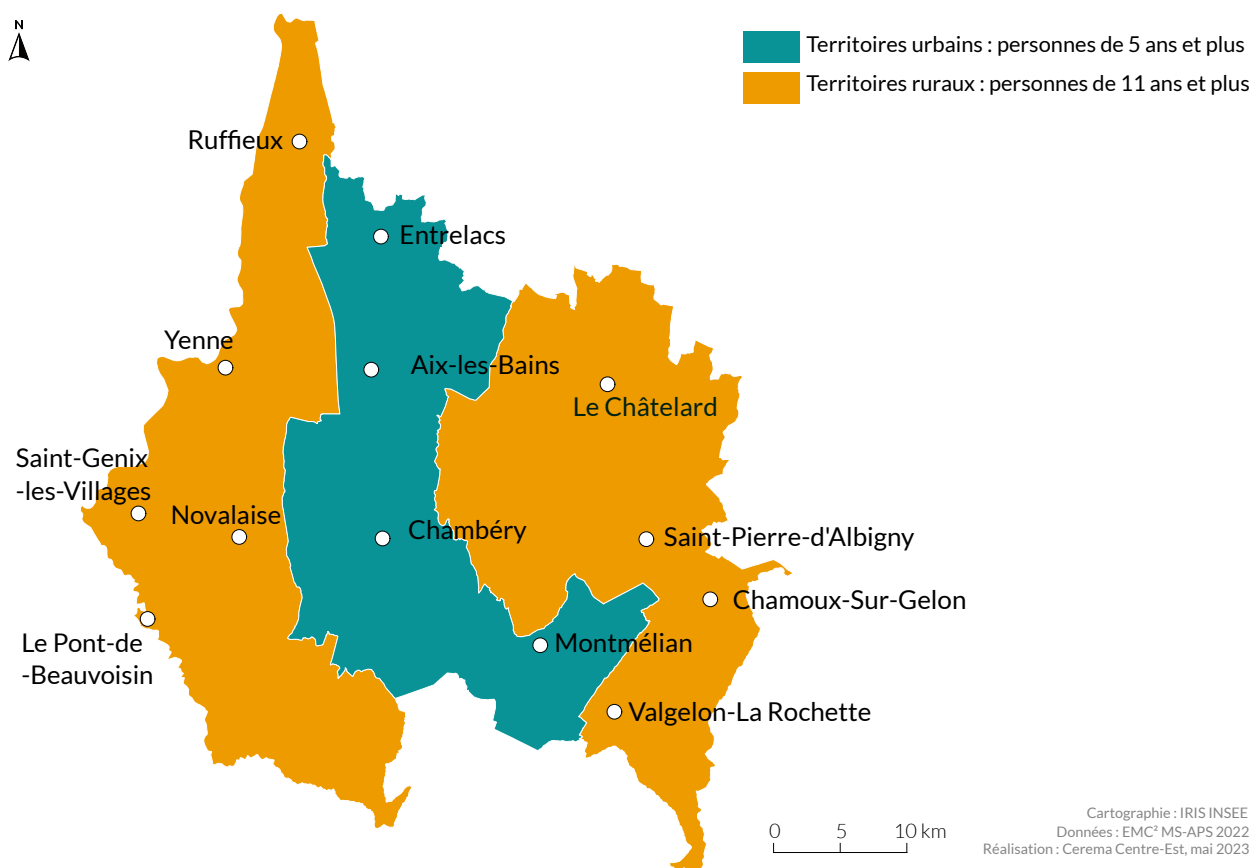
La méthode de recueil du téléphone a évolué entre l'EDGT de 2007 et la nouvelle méthodologie des EMC². En effet, alors que toutes les personnes âgées de 5 ans et plus sont interrogées dans les EMC² sur les deux types de recueil face-à-face et téléphone, pour l'EDGT de 2007 :

- Les personnes de 5 ans et plus étaient interrogées uniquement sur la partie enquêtée en face-à-face, à savoir sur les territoires du ressort de l'unité urbaine de Chambéry regroupé sous l'appellation « territoires urbains » dans l'EDGT de 2007 (en bleu dans la carte ci-dessous).
- Les personnes de 11 ans et plus étaient interrogées sur la partie enquêtée au téléphone, à savoir sur les territoires en dehors du ressort de l'unité urbaine de Chambéry regroupés sous l'appellation « territoires ruraux » dans l'EDGT de 2007 (en jaune dans la carte ci-dessous).

Aussi, la comparaison des données de l'EMC² 2022 avec l'EDGT 2007 sera effectuée :

- Sur les personnes de 5 ans et plus pour les territoires urbains
- Uniquement sur les personnes de 11 ans et plus pour les territoires ruraux

Découpage utilisé pour les comparaisons entre 2007 et 2022



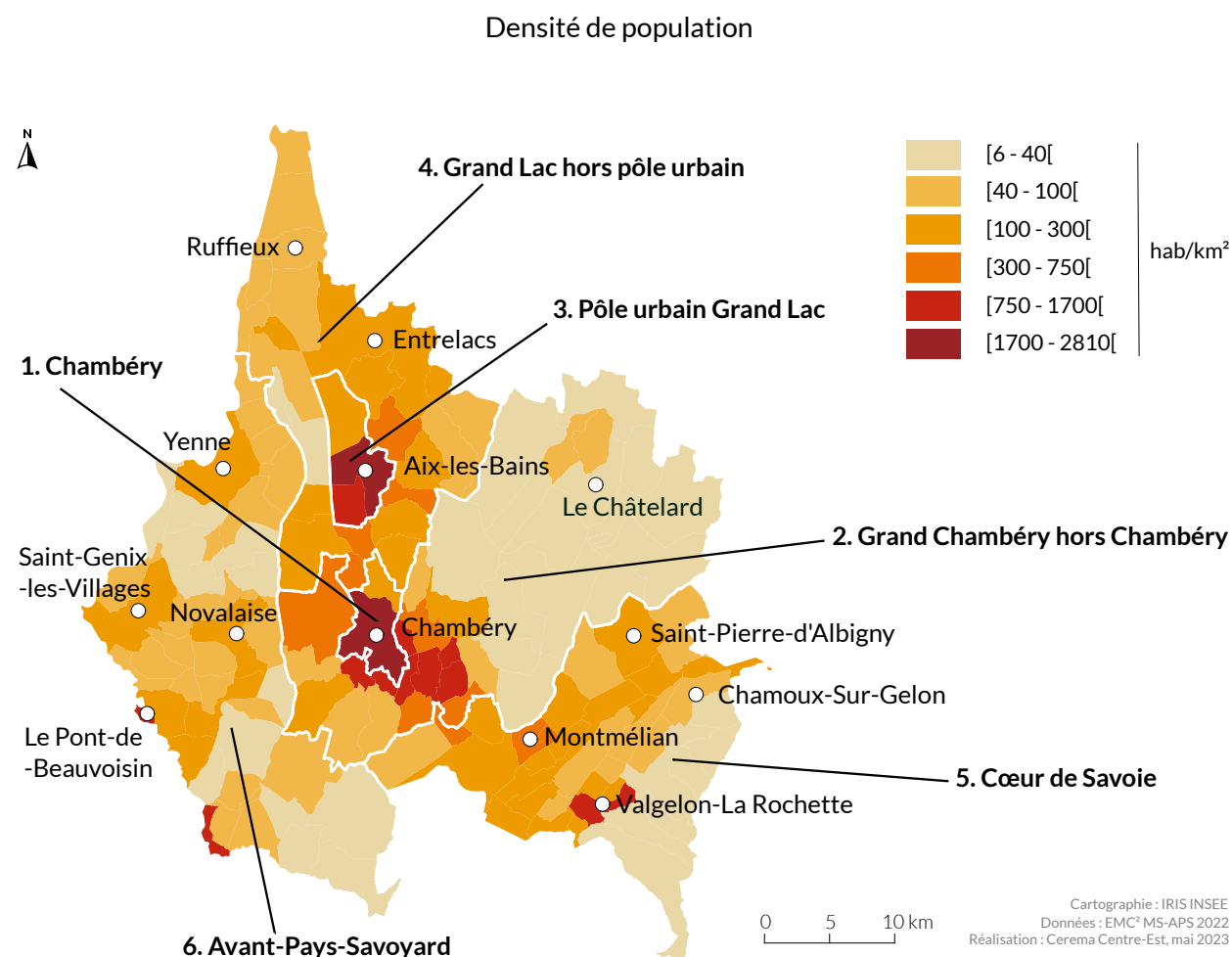
Les comparaisons dans le temps figureront dans le corps du texte ou dans les encadrés intitulés 'Repère' dans le présent document.

The page features several decorative elements consisting of dotted lines. A long vertical green dotted line runs down the center. A shorter vertical green dotted line is positioned to its left. A horizontal green dotted line is on the left side. A horizontal orange dotted line is on the right side. A vertical orange dotted line is on the right side, below the horizontal orange one. A vertical green dotted line is on the left side, below the horizontal green one.

Les résidents du territoire Métropole Savoie - Avant Pays Savoyard

A) DEUX PÔLES MAJEURS CENTRÉS SUR CHAMBÉRY ET AIX-LES-BAINS

Comme le montre la carte ci-dessous (donnée INSEE 2019), la répartition de la population dessine l'identification de deux pôles majeurs centrés sur Chambéry et Aix-les-Bains formant ainsi un arc urbain s'étalant du nord au sud. Parmi les 272 800 habitants du territoire d'enquête, un tiers se concentre sur les villes de Chambéry (22%) et d'Aix-les-Bains (11%).



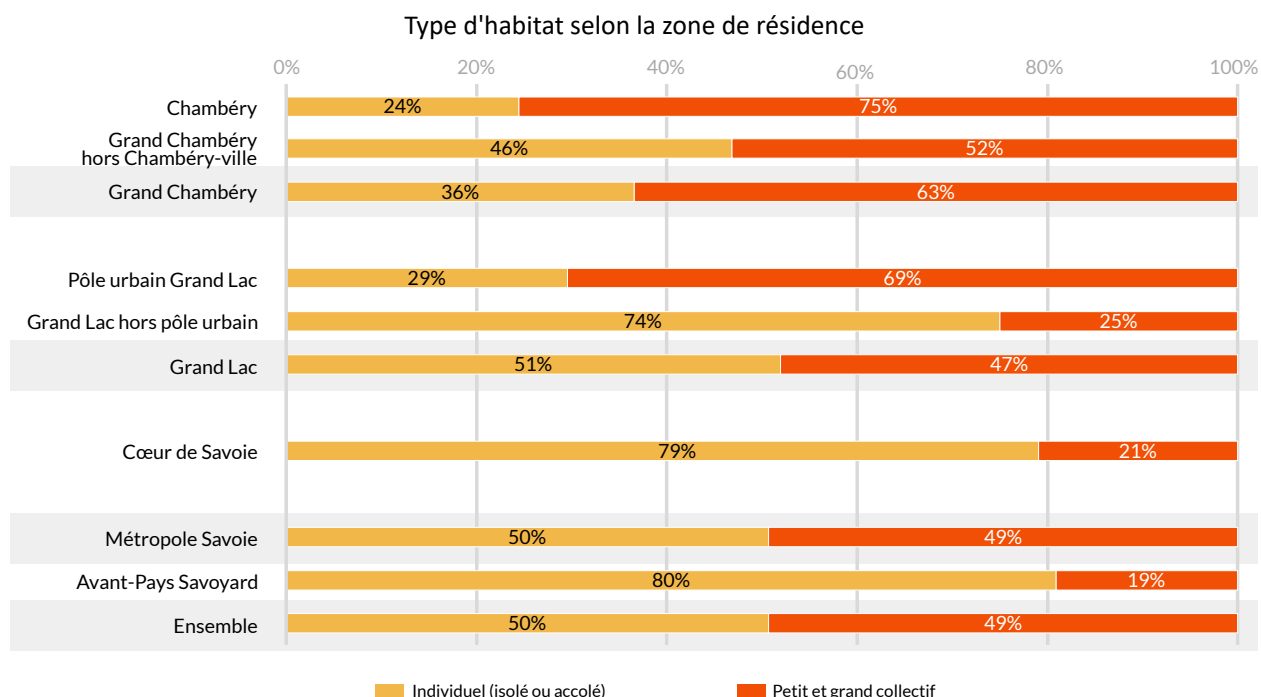
En dehors de cet arc urbain, le territoire est peu densément peuplé. À noter que sur un peu plus d'un tiers de la surface du territoire d'enquête, la densité de population est inférieure à 40 habitants au km².

BON À SAVOIR

La densité de population est un élément important en matière de déplacements car elle impacte les usages : une forte densité favorise l'usage de la marche et des transports collectifs et, à l'inverse, une faible densité favorise l'usage de la voiture.

B) UN HABITAT MAJORITAIREMENT INDIVIDUEL À L'EXTÉRIEUR DES DEUX PÔLES MAJEURS

Alors que sur Chambéry et le pôle urbain de Grand Lac, l'habitat est majoritairement collectif (petit ou grand collectif), représentant respectivement 75% et 69% des logements des résidences principales (données de l'EMC²), au-delà de ces deux zones, le logement individuel (isolé ou accolé) domine nettement notamment sur les territoires de l'Avant Pays Savoyard ou de Cœur de Savoie avec près de 80% de logements individuels.

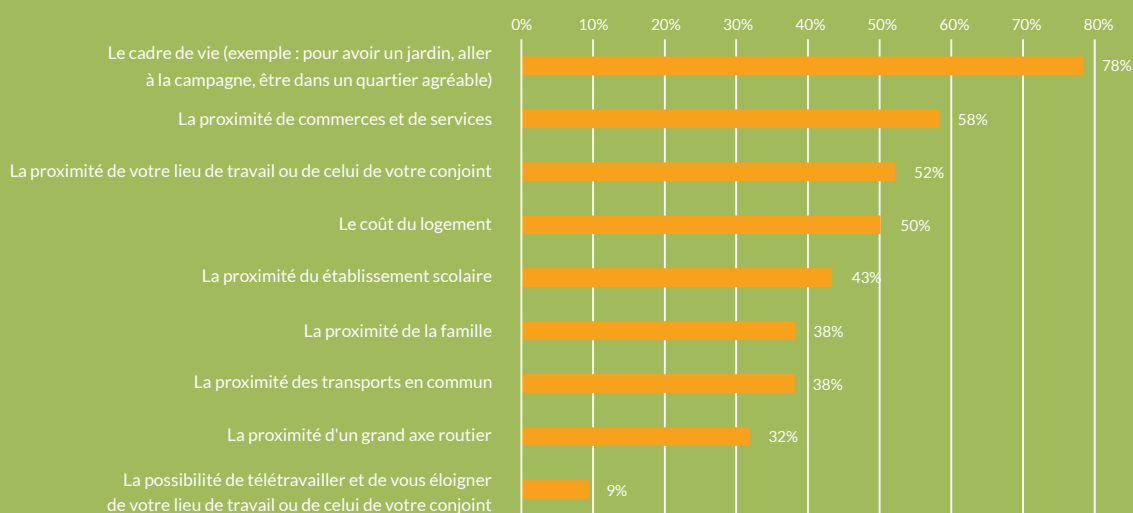


COMPLÉMENT WEB

Parmi les critères proposés pouvant influencer le choix de la résidence principale, la proximité des commerces et des services arrive en première position pour les résidents de Chambéry (73% déclare que cela a influé). Pour les autres résidents du territoire d'enquête y compris pour les résidents du pôle urbain de Grand Lac, c'est « le cadre de vie » qui arrive en première position devant tous les autres critères proposés dans le questionnaire.

Est-ce que les critères suivants ont influé sur le choix de votre lieu de résidence actuelle ?

Part des répondants indiquant 'oui'



2. TAILLE DES MÉNAGES

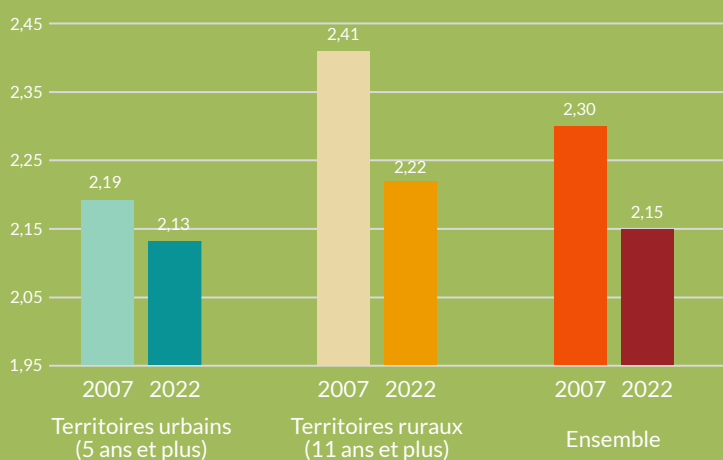
A) UNE TAILLE MOYENNE DES MÉNAGES DANS LA MOYENNE NATIONALE

En moyenne, on dénombre 2,15 personnes par ménage dans les résidences principales (données EMC² 2022). À titre de comparaison, la taille moyenne des ménages en France métropolitaine est de 2,19 personnes par ménage (donnée INSEE 2019).

REPÈRE

Sur le périmètre d'enquête, la taille moyenne des ménages a diminué de 6% par rapport à la dernière enquête de 2007 et notamment dans les territoires ruraux.

Évolution de la taille des ménages
entre 2007 et 2022 sur le périmètre d'enquête



La taille des ménages sur les autres territoires sélectionnés est légèrement plus faible notamment sur Poitiers et sur Besançon.

Taille des ménages - Nombre de personnes par ménage

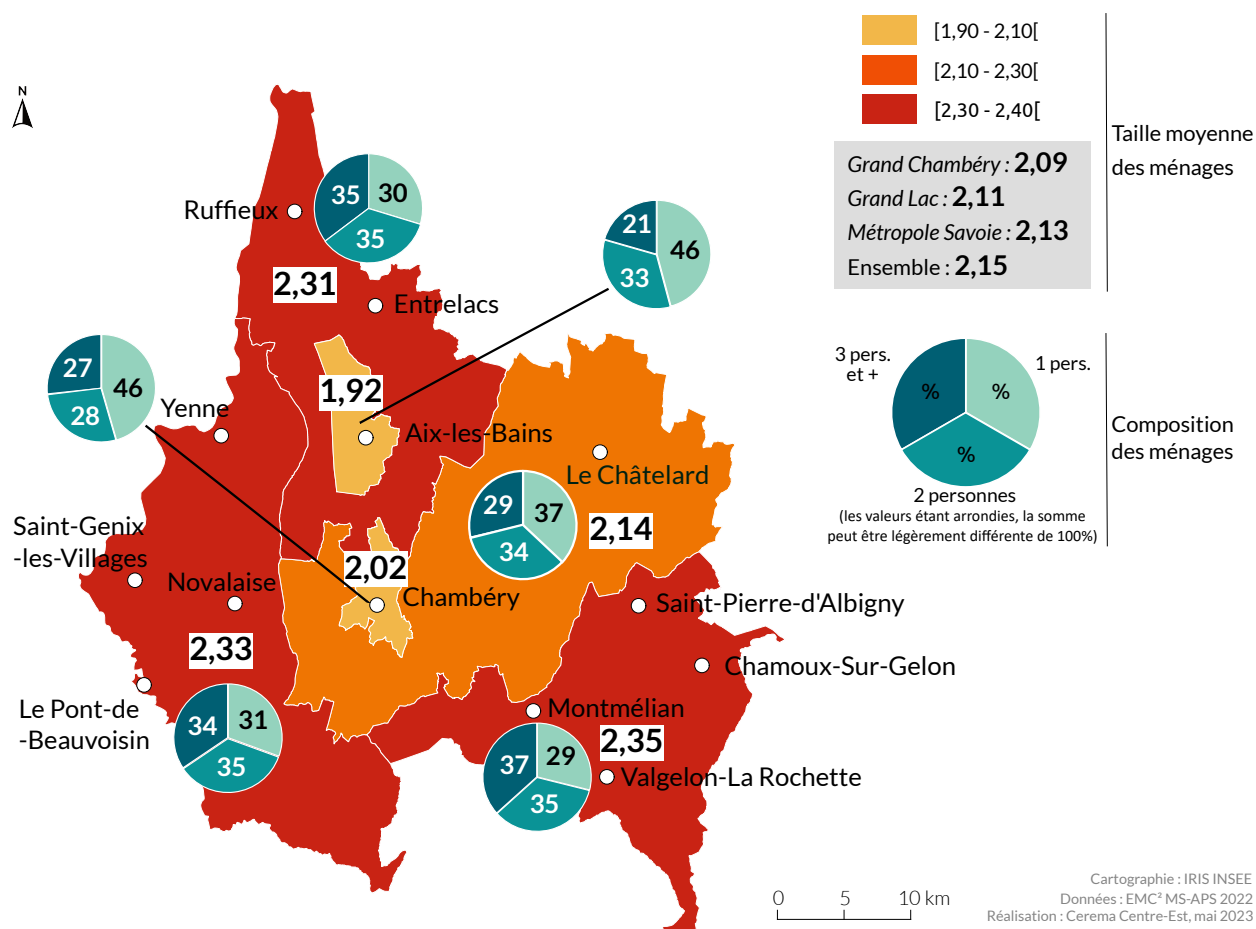
Poitiers 2018	Besançon 2018	Grenoble 2020	Métropole Savoie-Avant Pays Savoyard 2022
2,03	2,05	2,18	2,15

B) DES MÉNAGES DE PETITES TAILLES DANS LES ZONES LES PLUS DENSES

C'est à Chambéry et dans le pôle urbain de Grand Lac que la taille moyenne des ménages est la plus faible avec respectivement 2,02 et 1,92 personnes par ménage. Dans ces deux zones denses, près de la moitié des ménages sont composés d'une seule personne.

Grand Lac hors pôle urbain, Cœur de Savoie et Avant Pays Savoyard présentent, quant à eux, une taille des ménages supérieure à 2,3 personnes par ménage avec notamment une part plus importante de familles nombreuses (a minima un tiers de famille de plus de 3 personnes).

Taille moyenne et composition des ménages selon la zone de résidence (D10)



3. POPULATION ACTIVE

DÉFINITION

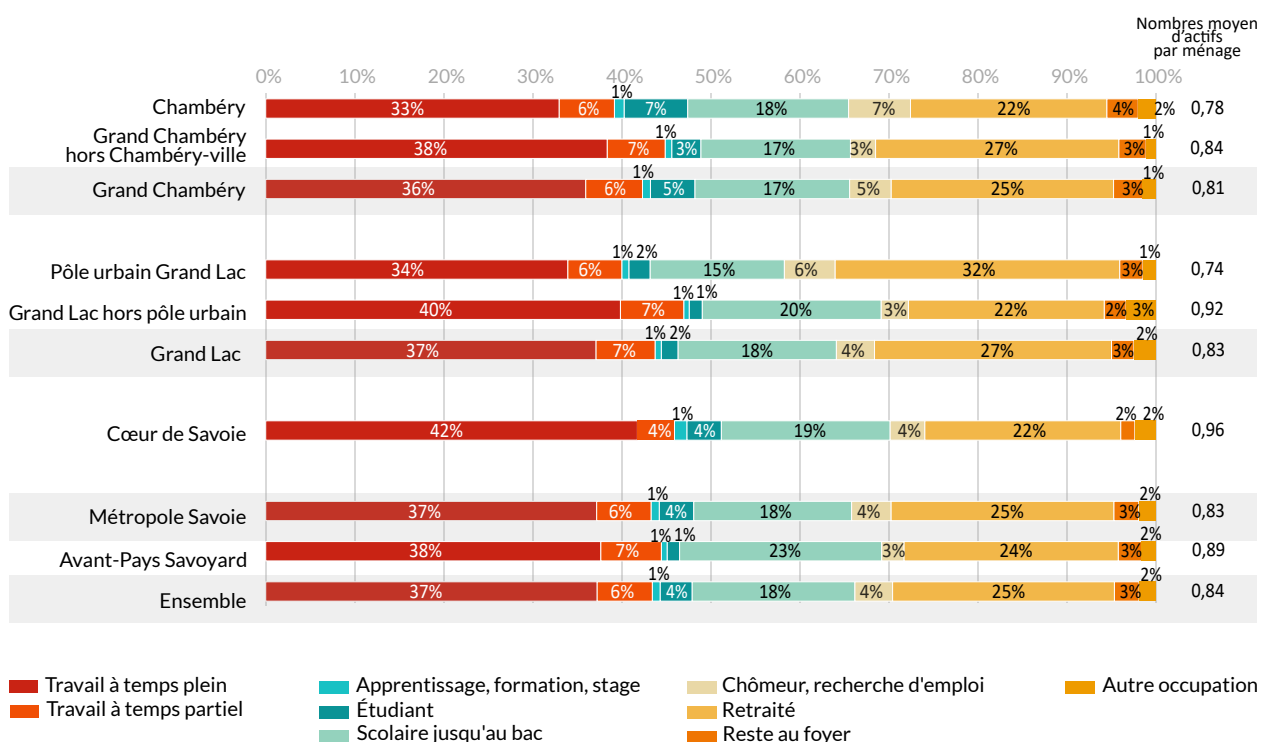
On appelle « actif », toute personne qui travaille à temps plein ou à temps partiel. C'est l'équivalent de la notion d'actifs occupés de l'INSEE, c'est-à-dire actifs en emploi hors chômage. Le taux d'activité est calculé en faisant le rapport des actifs dit occupés sur la population totale.

A) UN TAUX D'ACTIVITÉ DANS LA MOYENNE NATIONALE

Parmi les 272 800 habitants du territoire, on compte environ 112 100 actifs avec un emploi (hors chômage) soit un taux d'activité de 41%, ce qui situe le territoire dans la moyenne nationale (40% d'actifs dans la population totale).

Au niveau du ménage, on compte en moyenne 0,84 actifs par ménage allant de 0,78 actif par ménage à Chambéry à presque un actif par ménage dans Cœur de Savoie (0,96 actif par ménage).

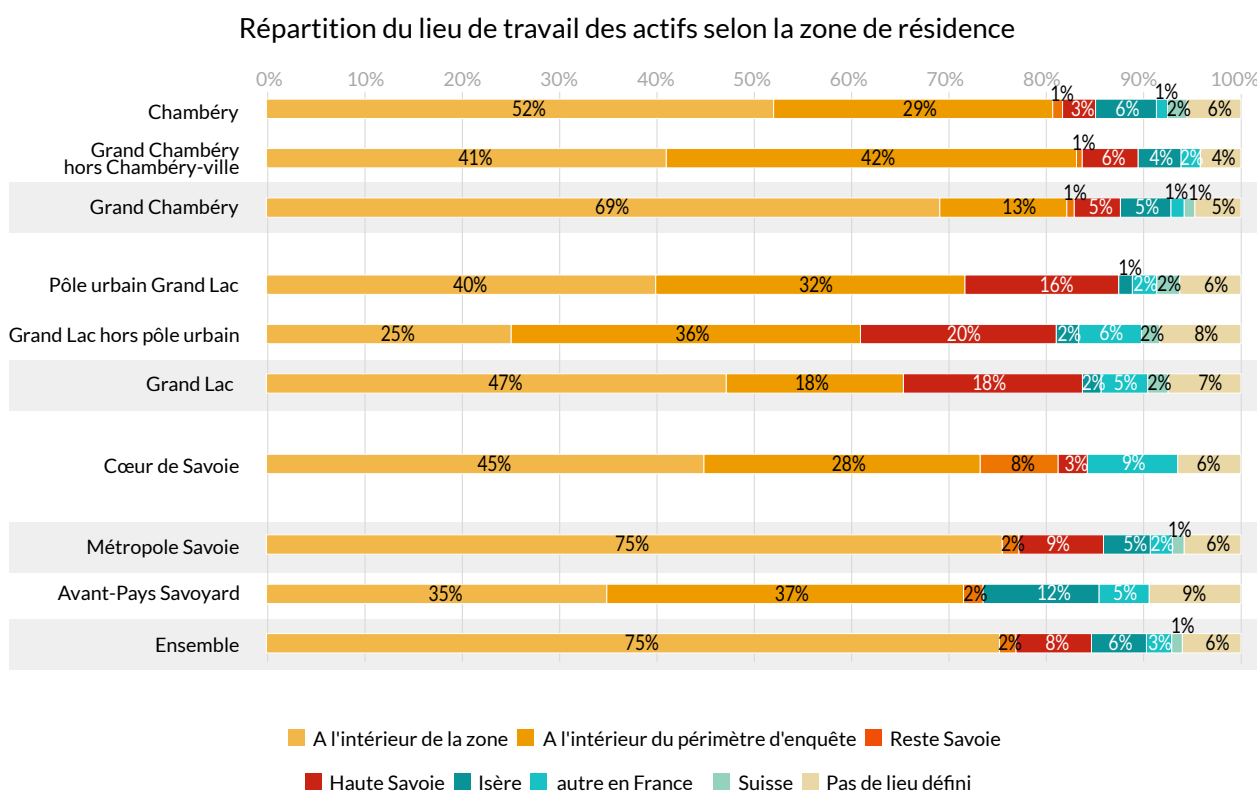
Statut d'occupation des personnes de 5 ans et plus selon la zone de résidence



B) UNE INTERDÉPENDANCE DU TERRITOIRE EN MATIÈRE D'EMPLOI

3/4 des actifs du périmètre d'enquête travaillent à l'intérieur du périmètre de l'enquête. Pour le quart restant, 8% des actifs travaillent en Haute Savoie, 6% en Isère, seulement 2% dans le reste du département de la Savoie, 3% ailleurs dans le reste de la France et 1% en Suisse. En outre, 6% d'actifs n'ont pas de lieu de travail défini (il s'agit notamment de travailleurs itinérants, par exemple des infirmières).

Parmi les 6 zones prédéfinies, on constate que Chambéry affiche la plus forte autonomie en matière d'emploi : la moitié des actifs (52%) résidant à Chambéry y travaille. Dans le pôle urbain de Grand Lac, qui correspond également à un secteur urbain dense, ce taux est beaucoup plus faible (40%).



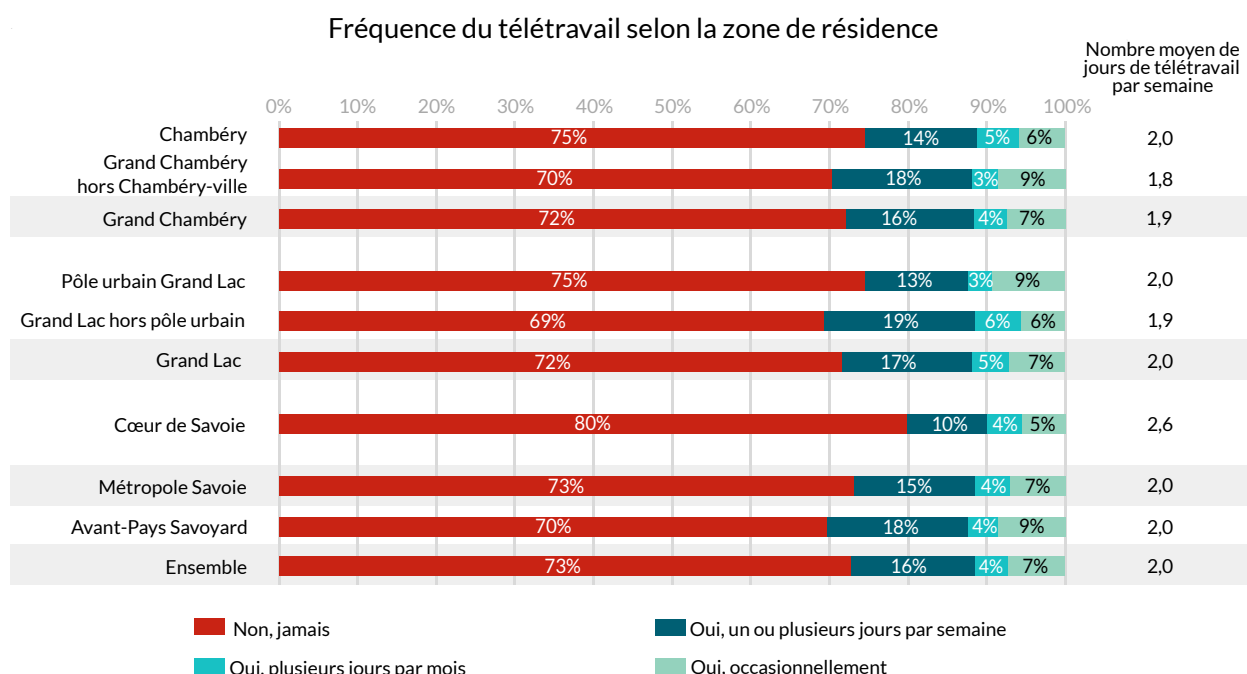
Cet examen des lieux d'activité et de résidence illustre également l'interdépendance des territoires par rapport à d'autres :

- Au niveau intercommunal, alors que 69% des actifs résidant à Grand Chambéry travaillent sur ce même périmètre, seulement 47% des actifs de Grand Lac et 45% des actifs de Cœur de Savoie travaillent dans leur intercommunalité respective de résidence.
- Au niveau des 2 SCoT, alors que 75% des habitants de Métropole Savoie travaillent à l'intérieur de ce périmètre, seulement 35% des habitants du SCoT de l'Avant Pays Savoyard travaillent à l'intérieur de ce périmètre.

4. UNE PRATIQUE DU TÉLÉTRAVAIL

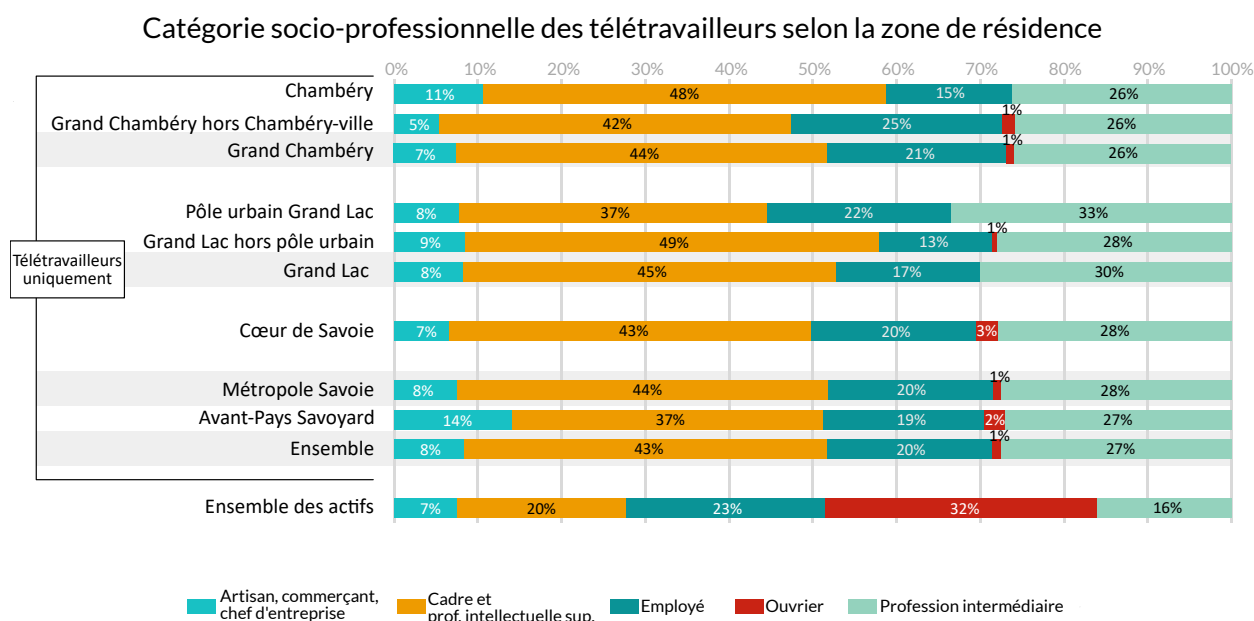
A) UN QUART DE TÉLÉTRAVAILLEURS SUR LE TERRITOIRE

27% des actifs pratiquent le télétravail dont 16% de manière régulière (c'est-à-dire un ou plusieurs jours par semaine). En moyenne, ces télétravailleurs dits réguliers télétravaillent 2 jours par semaine allant de 2,6 jours par semaine pour les télétravailleurs de Cœur de Savoie à 1,8 jours par semaine pour Grand Chambéry hors Chambéry-ville.



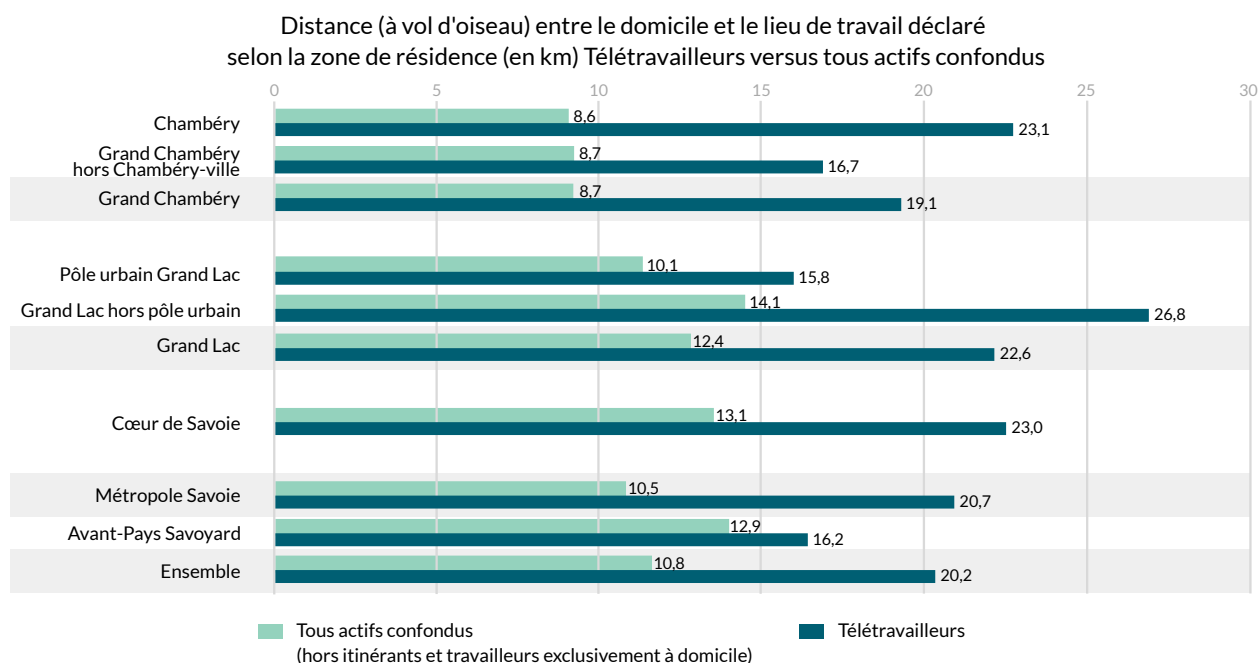
B) UNE MAJORITÉ DE CADRES OU PROFESSIONS INTERMÉDIAIRES

Les cadres et professions intellectuelles supérieures sont surreprésentées chez les télétravailleurs et représentent un peu plus de 40% des télétravailleurs alors que ces professions constituent uniquement 20% de la population totale. De même, pour les professions intermédiaires qui représentent 27% des télétravailleurs contre 16% de la population totale.



C) DES LIEUX DE TRAVAIL 2 FOIS PLUS ÉLOIGNÉS CHEZ LES TÉLÉTRAVAILLEURS

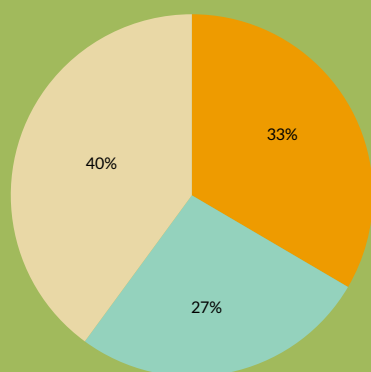
La distance (à vol d'oiseau) entre le lieu de résidence et le lieu de travail déclaré des télétravailleurs est deux fois plus importante chez les télétravailleurs (20 km) que chez l'ensemble des actifs (10 km). À Chambéry, cet écart est beaucoup plus important entre les télétravailleurs et l'ensemble des actifs (avec une distance domicile-lieu de travail déclaré 2,7 fois plus élevée chez les télétravailleurs). A contrario, elle est seulement 1,25 fois plus importante entre les télétravailleurs et l'ensemble des actifs de l'Avant-Pays Savoyard.



COMPLÉMENT WEB

Près de 7 actifs sur 10 ayant connu une expérience du télétravail pendant la crise sanitaire déclarent que cette expérience les a conduit à télétravailler aujourd'hui.

Diriez-vous que cette expérience du télétravail vous a conduit à télétravailler aujourd'hui ?

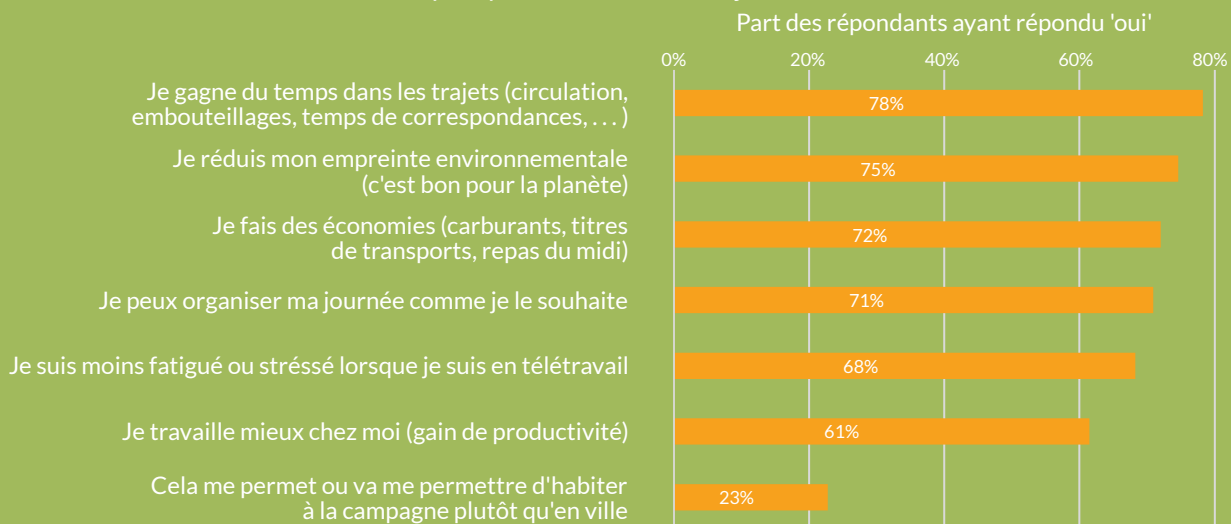


- Oui totalement d'accord, avant cette expérience, je n'avais pas envisagé de faire du télétravail
- Oui en partie mais j'envisageais déjà le télétravail avant cette expérience pendant la crise sanitaire
- Non je ne connaissais déjà le télétravail ou j'envisageais déjà de télétravailler avant cette expérience

COMPLÉMENT WEB

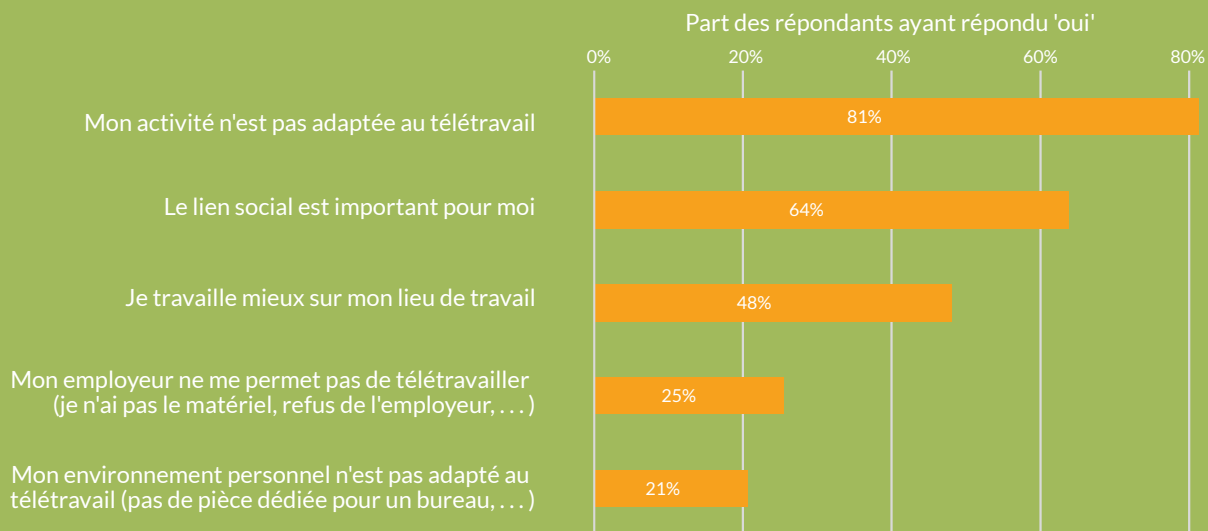
Parmi les raisons proposées ayant incité au télétravail, 8 actifs télétravailleurs sur 10 citent le gain de temps et la réduction de l'empreinte environnementale.

Parmi les raisons suivantes, pouvez-vous dire si elles vous ont incité ou non à opter pour le télétravail aujourd'hui ?



Parmi les raisons proposées ayant incité à ne pas faire du télétravail, 8 actifs non télétravailleurs sur 10 déclarent que leur activité n'est pas adaptée au télétravail.

Parmi les raisons suivantes, pouvez-vous dire si elles vous ont incité ou non à opter à ne pas télétravailler aujourd'hui ?



5. POPULATION SELON L'ÂGE ET LE GENRE

A) UNE POPULATION PLUTÔT JEUNE

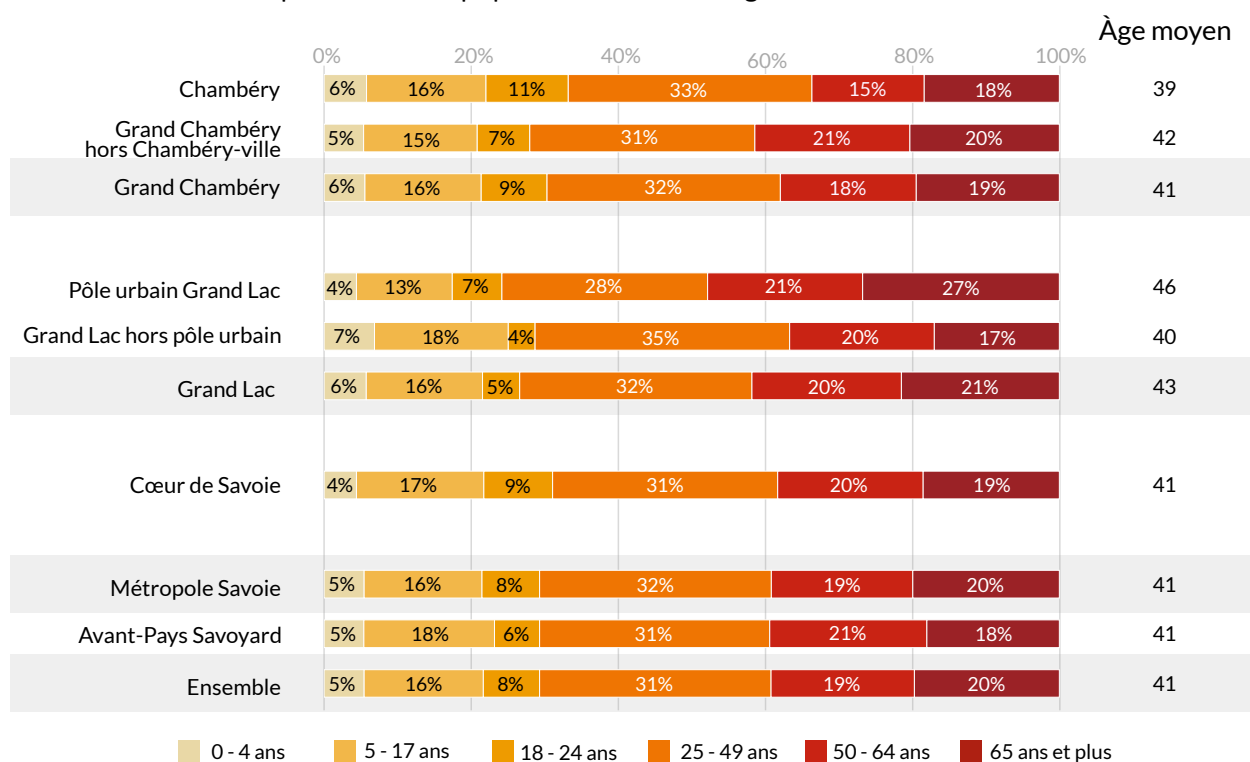
L'indice de jeunesse (rapport des moins de 20 ans sur les plus de 60 ans) est de 98% sur l'ensemble du territoire, autrement dit il y a 98 personnes de moins de 20 ans pour 100 personnes de plus de 60 ans, ce qui est supérieur à l'indice de jeunesse constatée en France Métropolitaine qui est de 87% (données INSEE 2019).

B) MAIS DES DISPARITÉS EN FONCTION DES ZONES

L'âge moyen des habitants du territoire est de 41 ans allant de 39 ans pour Chambéry à 46 ans pour le pôle urbain de Grand Lac.

Chambéry et Cœur de Savoie se caractérisent par la jeunesse de leur population avec environ un tiers des personnes de moins de 25 ans alors que le pôle urbain de Grand Lac présente une population plutôt âgée avec 27% des personnes âgées de plus de 65 ans.

Répartition de la population selon leur âge et la zone de résidence



The page features several decorative elements consisting of dotted lines. A long vertical green dotted line runs down the center. A shorter vertical green dotted line is positioned to its left. A horizontal green dotted line is located to the left of the main title. A horizontal orange dotted line is positioned to the right of the main title. A vertical orange dotted line is located to the right of the main title. A vertical green dotted line is located at the bottom left. A vertical orange dotted line is located at the bottom right.

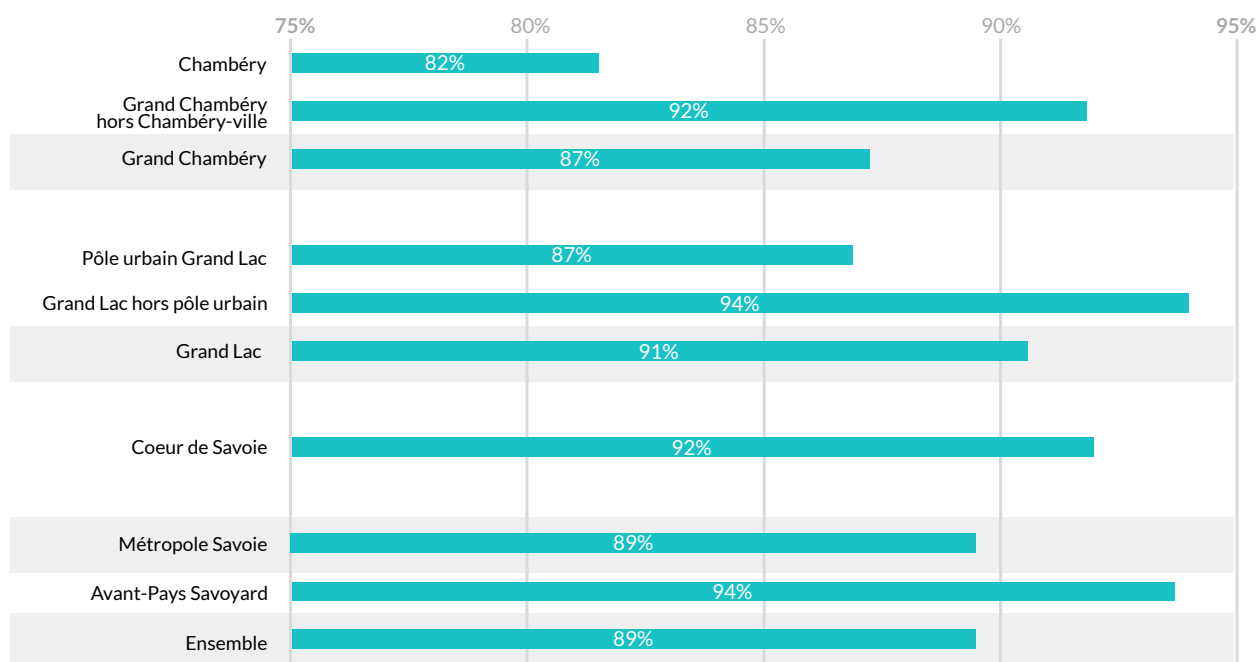
Les moyens de transport à leur disposition

A) 9 MAJEURS SUR 10 ONT LE PERMIS DE CONDUIRE

Si, en moyenne, 89% des habitants majeurs ont leur permis de conduire, c'est en ville que l'on compte le moins de personnes majeures avec le permis de conduire : 82% à Chambéry et 87% dans le pôle urbain de Grand Lac. Il s'agit d'ailleurs des zones ayant la taille des ménages la plus faible. Aussi, la probabilité d'y trouver des jeunes qui retardent le passage du permis ou des personnes âgées qui n'ont jamais passé le permis y est donc plus importante. C'est un phénomène présent sur de nombreux territoires français. Par ailleurs, l'existence de nombreuses activités sur place et d'un réseau de transport en commun, ne génèrent pas une dépendance à la voiture.

À l'inverse, dans les zones périurbaines, la quasi-totalité des personnes majeures ont leur permis de conduire : par exemple, 94% dans le secteur de l'Avant Pays Savoyard.

Part des personnes majeures ayant le permis selon la zone de résidence

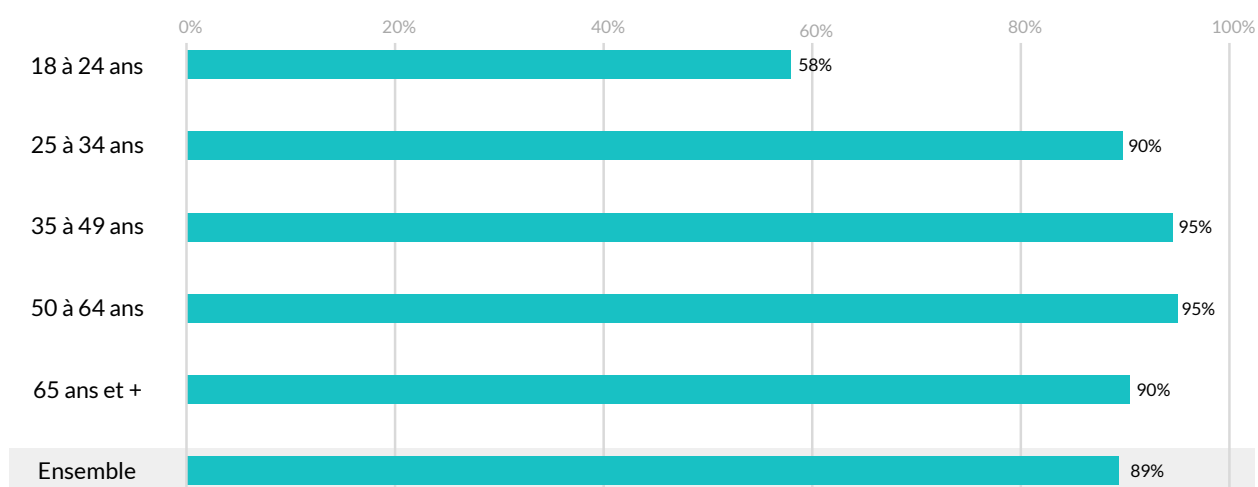


B) MAIS DES DISPARITÉS EN FONCTION DU GENRE ET DE L'ÂGE

87% des femmes possèdent le permis contre 92% des hommes. Cette disparité est particulièrement prégnante chez les 65 ans et plus : seulement 85% des femmes de cette classe d'âge possèdent le permis contre 98% pour les hommes.

Des disparités fortes existent également en fonction de l'âge. Chez les 18-24 ans, on ne compte que 58% des personnes majeures ayant le permis de conduire. Cependant, il est à considérer, en complément pour cette génération, 7% de jeunes en conduite accompagnée. La part des personnes possédant le permis commence à diminuer légèrement à partir de 65 ans.

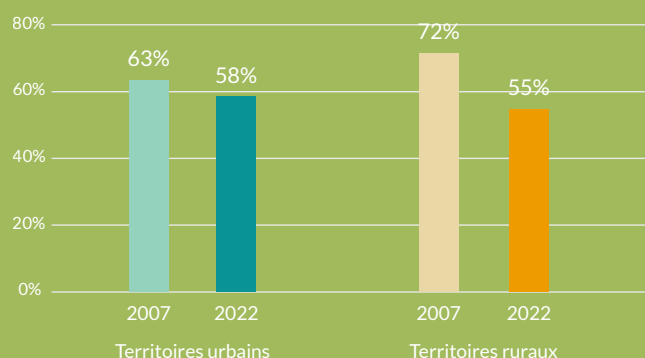
Part des personnes ayant le permis de conduire par classe d'âge
sur l'ensemble du périmètre d'enquête



REPÈRE

Comme dans d'autres agglomérations françaises, la part des jeunes qui possèdent le permis de conduire est en baisse depuis 2007 : -5 points dans les territoires urbains et -17 points dans les territoires ruraux. Ce phénomène s'explique sans doute par un passage plus tardif du permis et par le coût important du permis.

Évolution de la part des jeunes majeurs (18-24 ans)
ayant le permis entre 2007 et 2022 sur le périmètre d'enquête



2. MOTORISATION DES MÉNAGES

DÉFINITION

Les voitures à disposition des ménages comprennent les voitures réellement possédées par les ménages et les voitures qui sont mises à disposition totale ou partielle d'une personne (par l'employeur par exemple). À noter que l'essentiel du parc est constitué de voitures réellement possédées par les ménages : sur le périmètre d'enquête, 95% du parc de véhicules est réellement possédé par le ménage (chiffre similaire constaté sur d'autres agglomérations).

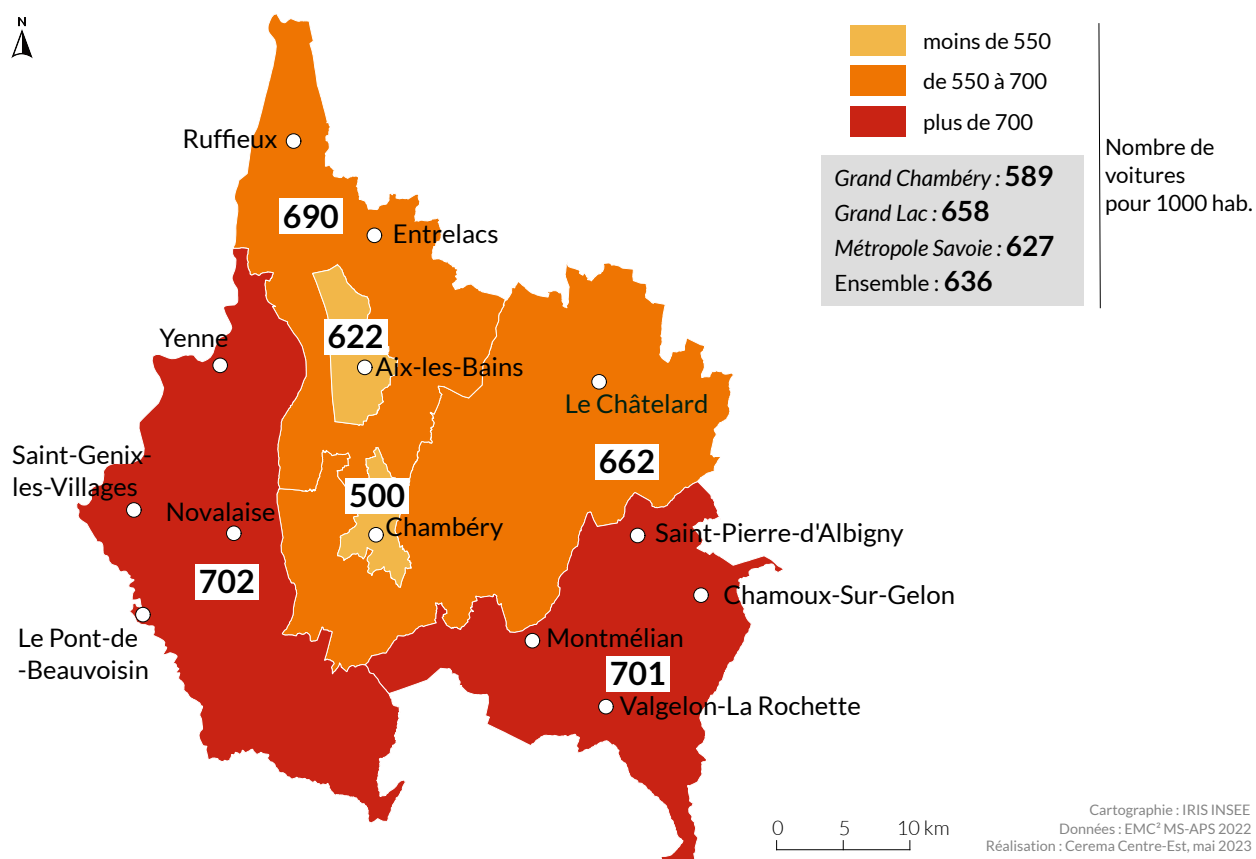
Le taux de motorisation est le nombre moyen de voitures à disposition par ménage.

A) 636 VOITURES À DISPOSITION EN MOYENNE POUR 1 000 HABITANTS

Au total, les résidents du territoire disposent d'un parc de 167 000 voitures. En moyenne, cela représente 636 voitures à disposition pour 1 000 habitants.

Le taux d'équipement automobile des personnes est le plus faible sur Chambéry à raison d'une voiture pour deux habitants. À l'inverse, il est le plus élevé pour l'Avant Pays Savoyard ; l'indicateur calculé sur les personnes majeures approche une voiture par personne. Ainsi, sur ce territoire, la voiture s'apparente plus à un équipement de la personne qu'à un équipement du ménage. La question des actions à mettre en place afin de découpler usage et possession de la voiture peut donc se poser : développement de l'autopartage, ...

Nombre de voitures à disposition pour 1000 habitants
selon la zone de résidence (D10)



BON À SAVOIR

Comment expliquer la faible part de ménages équipés en voiture en ville ?

- La proximité des services et commerces
- Une densité de la ville qui la rend difficilement accessible en voiture (trafic important, embouteillage, ...)
- Des difficultés pour stationner sa voiture au domicile comme dans la rue : rareté ou cherté des parkings
- La présence d'alternatives à l'usage de la voiture automobile (bus, vélo, ...)

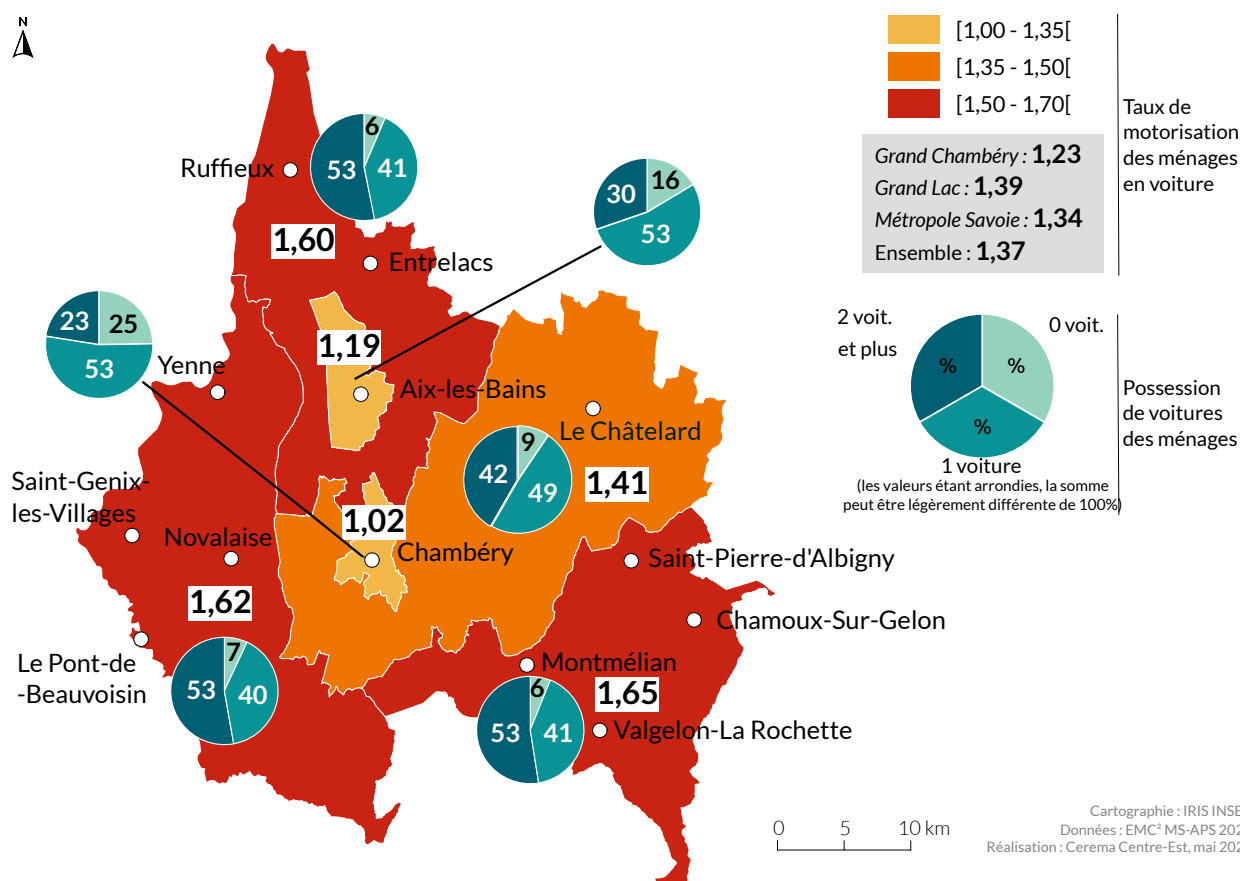
B) UN TAUX DE MOTORISATION DE 1,4 VOITURES

On comptabilise en moyenne 1,4 voitures à disposition par ménage variant de 1 voiture par ménage pour Chambéry à 1,6 voitures pour Cœur de Savoie et l'Avant Pays Savoyard.

Les zones urbaines denses comptent notamment le plus de ménages non équipés en voiture : un quart des ménages non motorisés sur Chambéry et 16% sur le pôle urbain de Grand Lac. À l'inverse, dans Cœur de Savoie, l'Avant Pays Savoyard et Grand Lac hors pôle urbain, seuls 6 à 7% des ménages ne sont pas équipés de voiture.

En outre, 40% des ménages sont multi-motorisés (c'est-à-dire, avec au moins 2 voitures à disposition dans le ménage) avec de forts contrastes selon les secteurs géographiques, allant de 23% pour Chambéry à 53% pour Cœur de Savoie, l'Avant Pays Savoyard et Grand Lac hors pôle urbain. Ceci peut s'expliquer par la proportion des petits ménages, en particulier les ménages « âgés » pour le pôle urbain de Grand Lac.

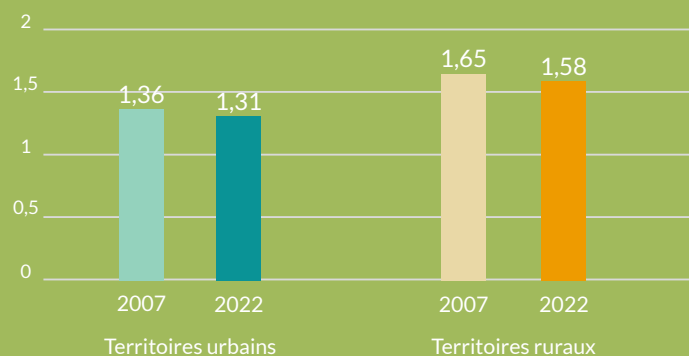
Taux de motorisation des ménages selon la zone de résidence (D10)



REPÈRE

Le taux de motorisation a légèrement diminué depuis 2007 de 4%, à la fois sur les territoires urbains et sur les territoires ruraux.

Évolution du taux de motorisation des ménages entre 2007 et 2022 sur le périmètre d'enquête



Sur les autres territoires sélectionnés pour la comparaison, le taux de motorisation est équivalent à celui constaté sur Poitiers qui dispose d'une offre de transport en commun équivalente. Il est tout de même légèrement plus élevé sur les territoires de Besançon et Grenoble qui disposent tous les deux d'une offre en transport en commun plus importante.

Motorisation - Nombre de voitures à disposition par ménage

Poitiers 2018	Besançon 2018	Grenoble 2020	Métropole Savoie-Avant Pays Savoyard 2022
1,36	1,19	1,25	1.37

3. LES CARACTÉRISTIQUES DU PARC AUTOMOBILE

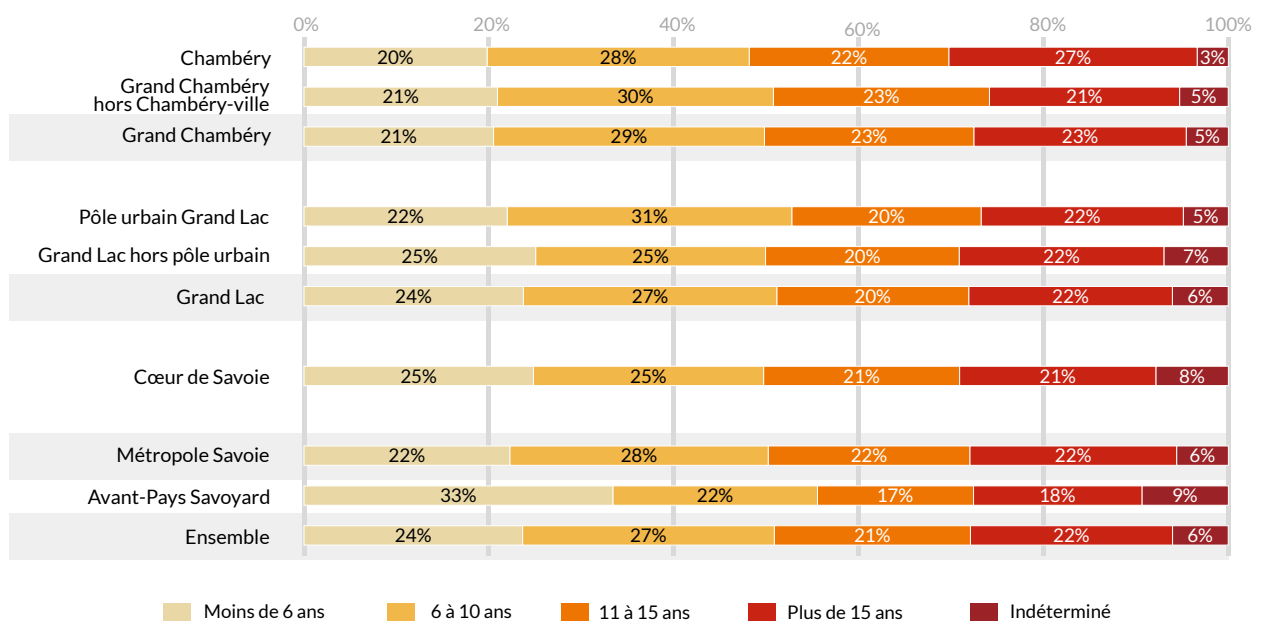
A) UN PARC AUTOMOBILE ÂGÉ DE 11 ANS

En moyenne, seulement 12% des voitures à disposition des ménages sont âgées de moins de 3 ans et 24% sont âgées de moins de 6 ans. À noter que le territoire de l'Avant-Pays Savoyard se distingue des autres secteurs avec une forte proportion de voitures récentes : un tiers du parc a moins de 6 ans contre 24% en moyenne.

A contrario, on a 22% du parc âgé de plus de 15 ans. À noter que Chambéry présente une plus forte proportion de véhicules plus anciens par rapport aux autres secteurs : 27% du parc à plus de 15 ans contre 22% en moyenne.

En moyenne, sur les 163 000 véhicules dont on connaît l'année de mise en circulation, l'âge du parc est de 11 ans.

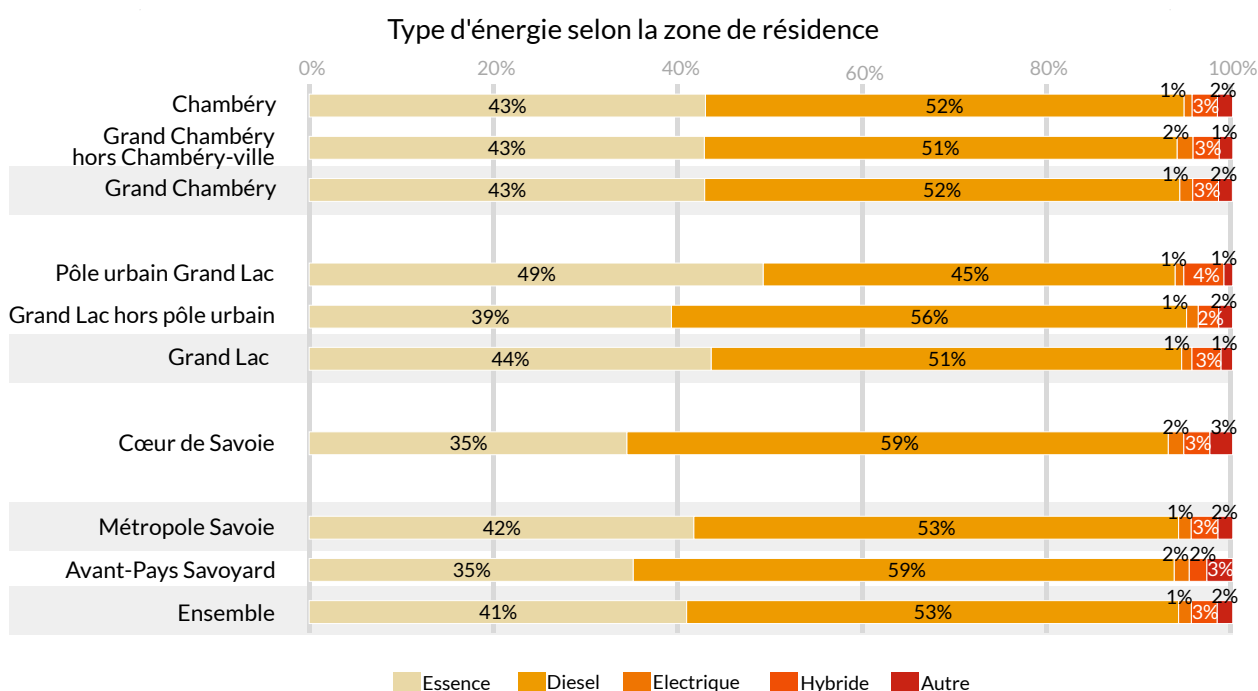
Âge du parc selon la zone de résidence



B) LA MOITIÉ DU PARC EST AU DIESEL

94% du parc est constitué de véhicules thermiques dont 50% des véhicules fonctionnant au diesel et 40% à l'essence. Cette part totale de voitures thermiques reste globalement stable selon les zones géographiques. Toutefois, une nuance est à apporter selon le combustible : la part de véhicules diesels est plus importante dans les zones les moins denses atteignant 60% du parc pour Cœur de Savoie et l'Avant Pays Savoyard.

En 2022, les voitures hybrides (hybride ou hybride rechargeable) et 100% électriques représentent respectivement 3% et 1% du parc.



DÉFINITION

Une ZFE, zone à faible émission, est un outil règlementaire pour lutter contre la pollution émise par le trafic routier. La loi d'orientation des mobilités de 2019 a rendu obligatoire la création d'une ZFE dans les agglomérations suivantes : Grand Paris, Lyon, Aix-Marseille, Toulouse, Nice, Montpellier, Strasbourg, Grenoble, Rouen, Reims et Saint-Étienne. À ces agglomérations, il s'ajoute maintenant 32 autres agglomérations de plus de 150 000 habitants qui devront avoir instaurer une ZFE d'ici 2025. L'agglomération de Chambéry fait partie des nouvelles agglomérations concernées par une ZFE.

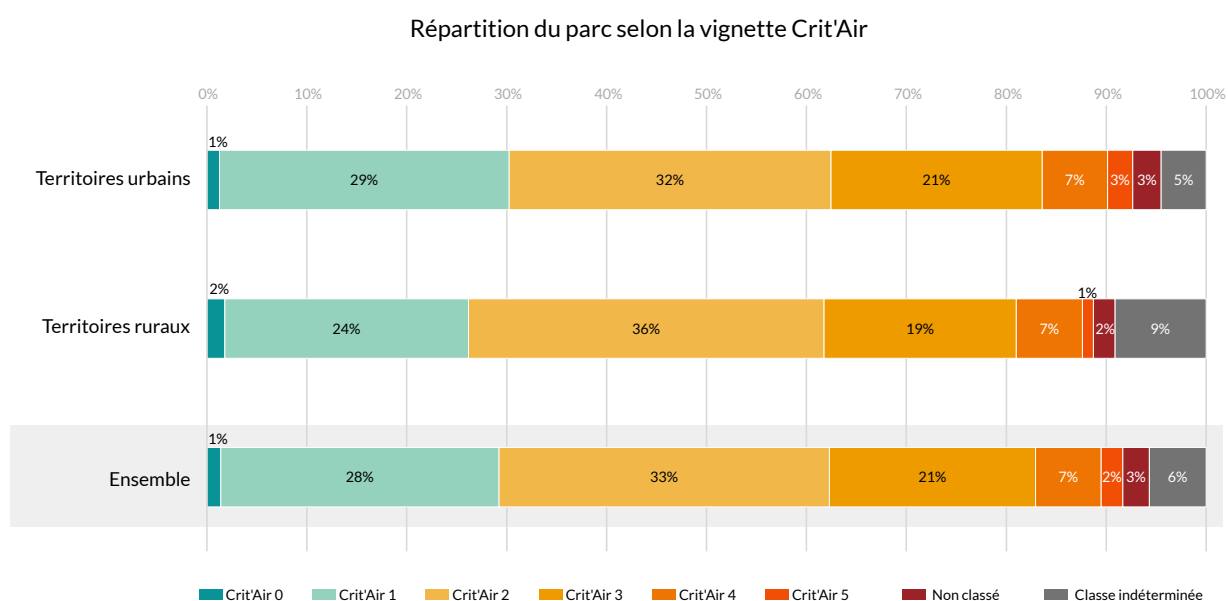
Le certificat qualité de l'air « Crit'Air » est un dispositif qui permet de classer les véhicules en fonction de leur niveau de pollution. La classification Crit'Air est la suivante :

- Crit'Air 0 : 100% électrique et hydrogène
- Crit'Air 1 – Véhicules gaz ou hybride rechargeables, véhicules essence depuis le 1er janvier 2011
- Crit'Air 2 – Véhicules essence et hybrides entre 2006 et 2010, véhicules diesel depuis le 1er janvier 2011
- Crit'Air 3 – Véhicules essence, hybride, entre 1997 et 2005, diesel entre 2006 et 2010
- Crit'Air 4 – Véhicules diesel, entre 2001 et 2005
- Crit'Air 5 – Véhicules diesel, entre 1997 et 2000
- Non-classés – Avant 1997

C) 2/3 DES VÉHICULES SONT DE VIGNETTES CRIT'AIR 0,1 OU 2

62% du parc est composé de véhicules de vignettes Crit'Air 0, 1 ou 2, correspondant aux véhicules les moins polluants. Les véhicules les plus polluants, c'est-à-dire ceux avec une vignette Crit'Air de niveau 5 représentent 2% du parc et ceux non classés représentent 3% du parc.

À noter que les véhicules de vignettes Crit'Air 1 sont plus nombreux dans les territoires urbains tandis que les véhicules de vignette Crit'Air 2 plus présents dans les territoires dits « ruraux ». Cela est en corrélation avec la part de véhicules diesels plus importante dans les secteurs les moins denses.



REPÈRE

Au regard des autres territoires, le territoire Métropole Savoie – Avant-Pays Savoyard apparaît disposer d'un parc de véhicules plus vertueux pour l'environnement. En effet, seulement la moitié des véhicules compte une vignette Crit'Air 0,1 ou 2 à Poitiers et Besançon. Néanmoins, le millésime plus ancien (2018) de ces deux EMC² peut expliquer la différence. Grenoble 2020 présente une part de véhicule de vignettes Crit'Air 0, 1 ou 2 proche (58%).

Part des vignettes Crit'Air 0, 1 et 2

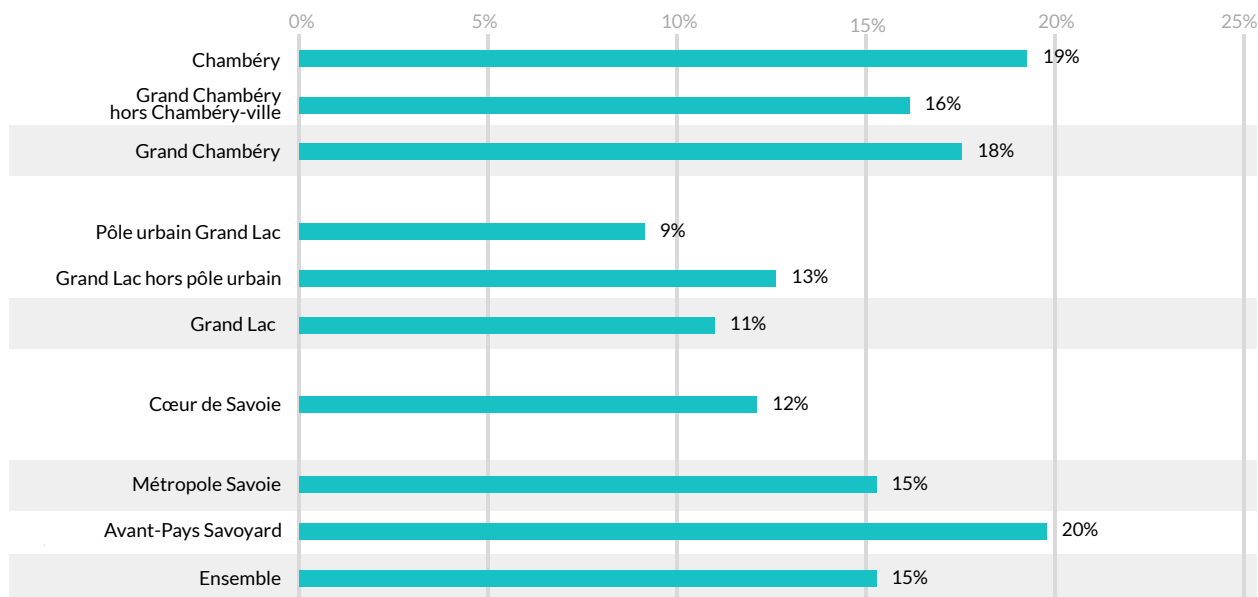
Poitiers 2018	Besançon 2018	Grenoble 2020	Métropole Savoie-Avant Pays Savoyard 2022
49%	47%	58%	62%

4. ABONNEMENT AU TRANSPORT EN COMMUN ET ÉQUIPEMENT VÉLO

A) 15% DES PERSONNES DE 5 ANS ET PLUS ONT UN ABONNEMENT TC

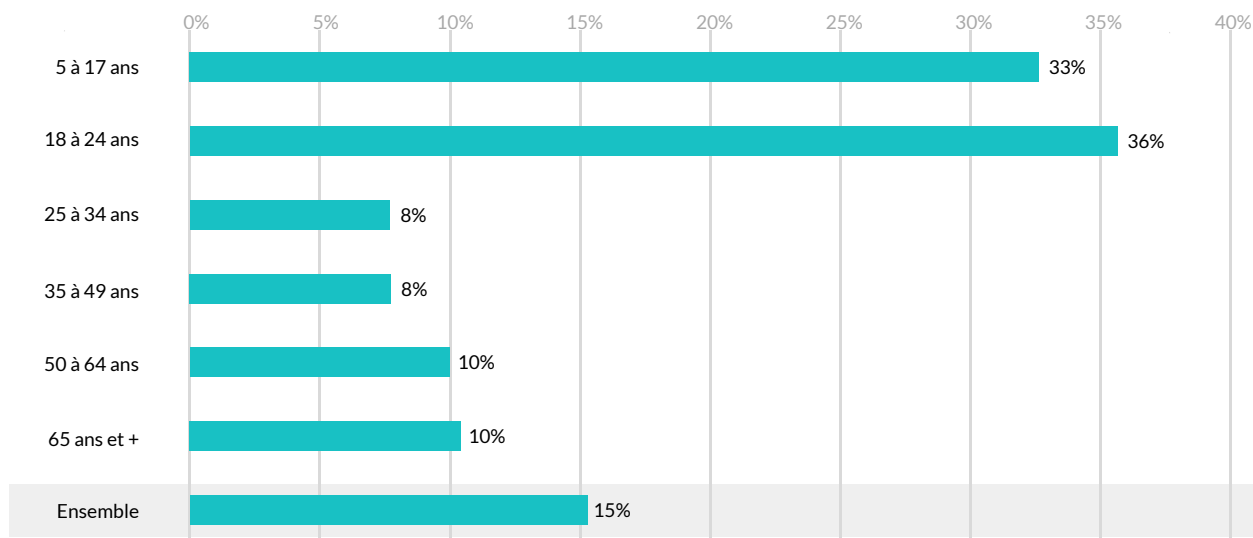
En moyenne, 15% des personnes de 5 ans et plus ont un abonnement aux transports collectifs. À noter que cette part s'élève à peu près à 20% sur le territoire de Chambéry (en lien avec l'offre de bus urbain du réseau SYNCHRO) et sur le territoire de l'Avant Pays Savoyard (en lien avec l'offre de train).

Part des personnes ayant un abonnement TC selon la zone de résidence



En outre, un tiers des moins de 25 ans disposent d'un abonnement. Ce sont des captifs des transports collectifs dans la mesure où ils ne disposent pas forcément de mode de transport motorisé personnel.

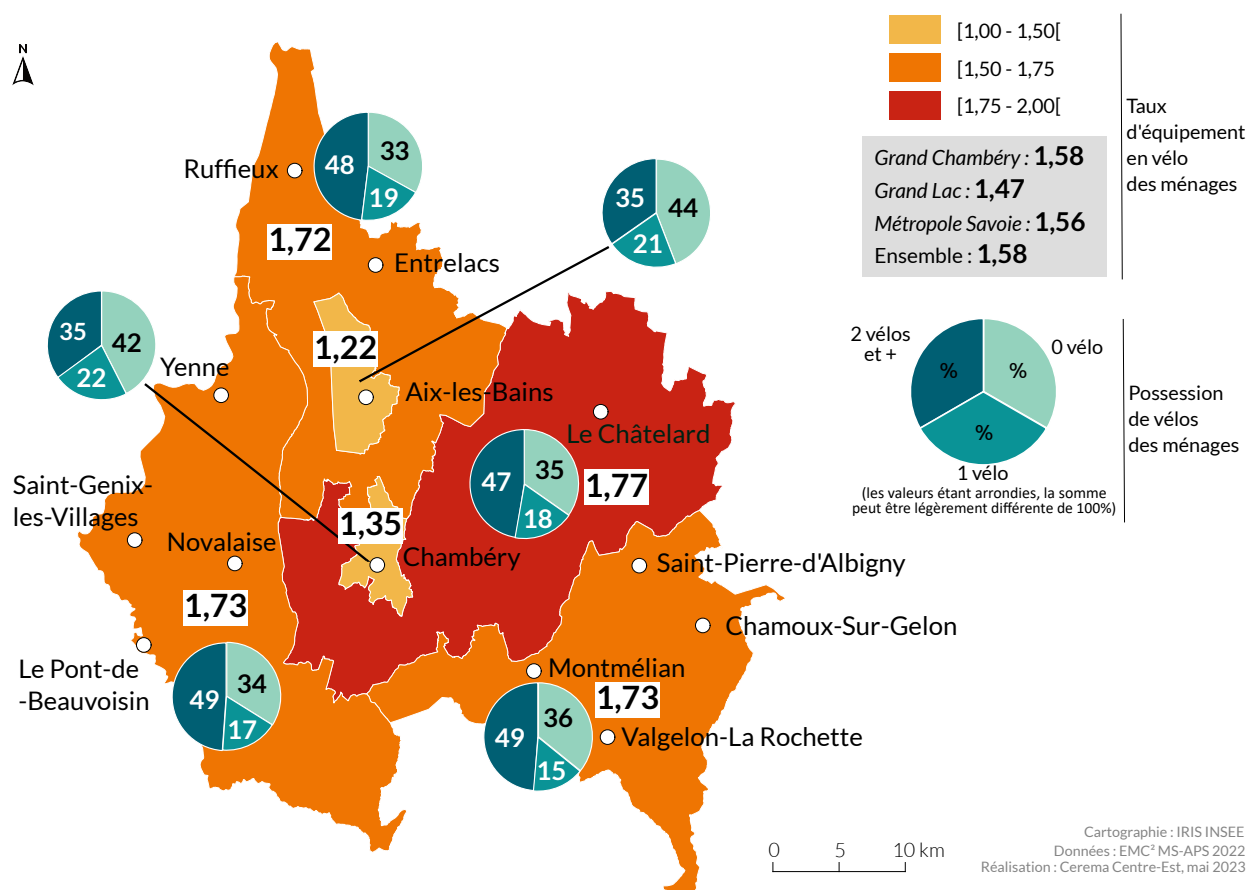
Part des personnes ayant un abonnement TC selon la classe d'âge



B) 1,6 VÉLOS À DISPOSITION PAR MÉNAGE

En moyenne, on compte 1,6 vélos par ménage sur le territoire. Les ménages les moins dotés sont ceux des zones les plus denses : Chambéry et pôle urbain de Grand Lac regroupent plus de 40% des ménages qui ne sont pas équipés en vélo.

Taux d'équipement en vélo des ménages selon la zone de résidence (D10)



REPÈRE

Au regard des autres références, le territoire Métropole Savoie – Avant-Pays-Savoyard se situe dans la moyenne haute en terme d'équipement vélo. Poitiers et Besançon présentent notamment une taille des ménages plus faible ce qui peut expliquer en partie ce taux d'équipement vélo moindre.

Équipement en vélo - Nombre de vélos par ménage

Poitiers 2018	Besançon 2018	Grenoble 2020	Métropole Savoie-Avant Pays Savoyard 2022
1,33	1,20	1,45	1,58

POUR ALLER + LOIN

Comment expliquer la faible part de ménages équipés en vélos en ville ?

- Une population plus âgée
- Une densité de la ville qui la rend davantage accessible à pied
- Des difficultés pour stationner son vélo au domicile comme dans la rue
- La crainte du vol et du vandalisme
- La présence de service de vélos en libre-service

Parmi les 200 550 vélos à disposition des ménages, 14% sont à assistance électrique (VAE) avec notamment une proportion de VAE parmi les vélos plus importante pour les résidents du pôle urbain de Grand Lac où 18% des vélos sont à assistance électrique.

	Part de VAE dans le parc de vélos à disposition
Chambéry	12%
Grand Chambéry hors Chambéry-ville	15%
Grand Chambéry	13%
Pôle urbain de Grand Lac	18%
Grand Lac hors pôle urbain	14%
Grand Lac	16%
Cœur de Savoie	11%
Métropole Savoie	14%
Avant-Pays Savoyard	12%
Ensemble	14%

Aussi, les 272 800 habitants du périmètre d'enquête disposent de 27 500 VAE soit un VAE pour 10 habitants.

La répartition des VAE sur chacun des secteurs est à peu près proportionnelle au poids de la population du secteur géographique : par exemple, Grand Chambéry, qui concentre 48% de la population du périmètre d'enquête, concentre 49% des VAE du périmètre d'enquête.

	Répartition du parc de VAE sur le périmètre d'enquête	Répartition de la population sur le périmètre d'enquête
Chambéry	17%	22%
Grand Chambéry hors Chambéry-ville	32%	26%
Grand Chambéry	49%	48%
Pôle urbain de Grand Lac	15%	13%
Grand Lac hors pôle urbain	16%	15%
Grand Lac	30%	27%
Cœur de Savoie	11%	13%
Métropole Savoie	90%	89%
Avant-Pays Savoyard	10%	11%
Ensemble	100%	100%

C) DÉVELOPPEMENT DES ENGINS DE DÉPLACEMENTS PERSONNELS MOTORISÉS (EDPM)

Les 272 800 habitants du périmètre d'enquête disposent de 9 080 petits engins électriques (trottinette, segway, monoroue, giropode, etc.) soit un petit engin électrique pour 30 habitants.

La répartition des petits engins électriques sur chacun des secteurs est proportionnelle au poids de la population du secteur géographique : par exemple, Grand Chambéry, qui concentre 48% de la population du périmètre d'enquête, concentre également la moitié des petits engins électriques du périmètre d'enquête.

	Répartition du parc d'EDPM sur le périmètre d'enquête	Répartition de la population sur le périmètre d'enquête
Chambéry	25%	22%
Grand Chambéry hors Chambéry-ville	25%	26%
Grand Chambéry	50%	48%
Pôle urbain de Grand Lac	12%	13%
Grand Lac hors pôle urbain	13%	15%
Grand Lac	25%	27%
Cœur de Savoie	13%	13%
Métropole Savoie	87%	89%
Avant-Pays Savoyard	13%	11%
Ensemble	100%	100%

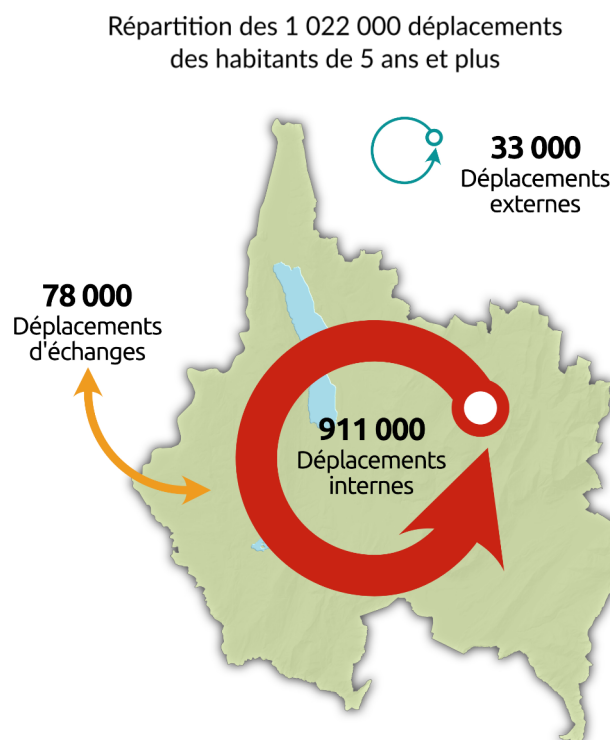
The page features several decorative elements consisting of dotted lines. A long vertical orange line is positioned near the top center. To its left, a shorter vertical green line is located. On the left side, a horizontal green dotted line extends from the edge. On the right side, a horizontal green dotted line is also present. In the lower right area, there is a vertical green dotted line and a shorter vertical orange dotted line.

Les déplacements des résidents en semaine

1. ORGANISATION DES DÉPLACEMENTS SUR LE TERRITOIRE

A) 89% DE DÉPLACEMENTS INTERNES AU PÉRIMÈTRE D'ENQUÊTE

Un jour moyen de semaine, les 258 000 habitants de 5 ans et plus du périmètre d'enquête réalisent 1 022 000 déplacements.



Source : EMC² MS-APS 2022

Parmi ces déplacements, 911 000, soit 89% de l'ensemble des déplacements, ont une origine et une destination dans le périmètre d'enquête. Ce sont des déplacements « internes ».

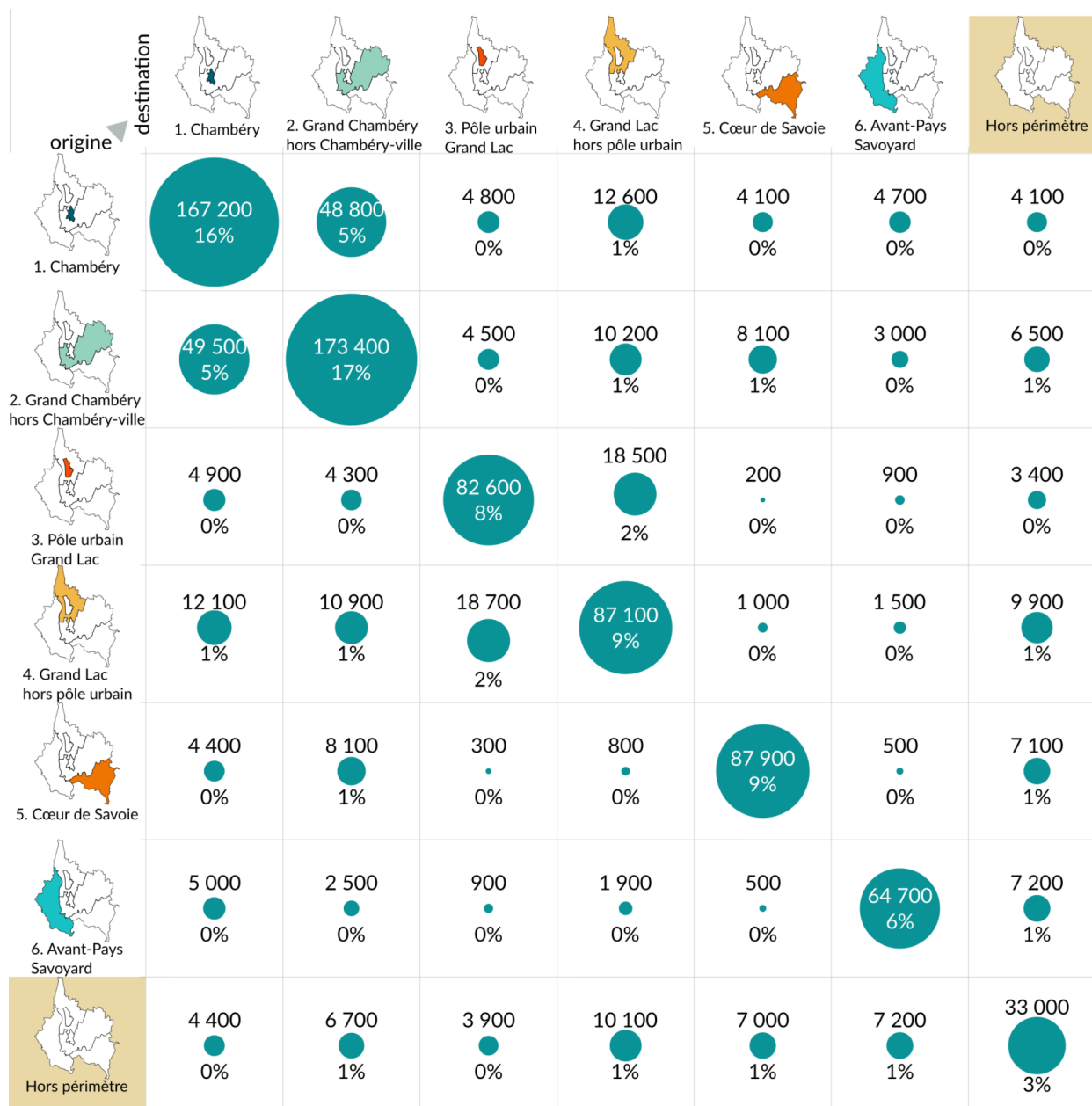
On dénombre par ailleurs 78 000 déplacements, soit 8% de l'ensemble des déplacements, dont l'origine ou la destination (l'une des deux) se trouve dans le périmètre. Ce sont des déplacements « d'échange » : par exemple, je vais de Chambéry à Grenoble. Il s'agit notamment des déplacements d'échange avec la Haute-Savoie (33%) et l'Isère (35%). Les déplacements d'échange avec le reste du département de la Savoie ne représentent que 12% des déplacements d'échange et ceux avec la Suisse seulement 2%.

Enfin, les habitants réalisent un jour moyen de semaine 33 000 déplacements « externes » soit 3% de l'ensemble des déplacements (c'est-à-dire que l'origine et la destination du déplacement sont à l'extérieur du périmètre d'enquête). On appelle déplacement « externe », tout déplacement dont l'origine et la destination ne se trouvent pas dans le périmètre d'enquête : par exemple, je travaille en Suisse et je vais faire un achat pour manger le midi. Parmi ces déplacements externes, un tiers sont réalisés à l'intérieur de la Haute-Savoie et un quart à l'intérieur de l'Isère. Seulement 17% de ces déplacements externes sont réalisés à l'intérieur du reste du département de la Savoie et 1% à l'intérieur de la Suisse.

B) UN TIERS DES DÉPLACEMENTS SE FONT À L'INTÉRIEUR DU GRAND CHAMBÉRY

L'analyse de la matrice origine-destination des déplacements, tableau qui compile les déplacements entre les diverses zones d'analyse, montre que les flux de déplacements les plus importants sont les déplacements internes à chaque secteur géographique. Cela s'explique par le fait qu'un certain nombre d'activités peut se faire dans sa commune de résidence ou dans une commune de son intercommunalité : 33% des déplacements ont lieu à l'intérieur du Grand Chambéry (dont 16% à l'intérieur de Chambéry et 17% à l'intérieur de Grand Chambéry hors Chambéry-ville) ; 17% à l'intérieur du Grand Lac, 9% à l'intérieur de Cœur de Savoie et 6% à l'intérieur de l'Avant-Pays Savoyard. D'une manière générale, les flux entre Grand Chambéry et les autres territoires sont importants : 65 000 déplacements en moyenne par jour entre Grand Lac et Grand Chambéry, 25 000 déplacements en moyenne par jour entre Cœur de Savoie et Grand Chambéry. Ainsi, 55% des déplacements des habitants de Métropole Savoie-Avant Pays Savoyard sont en lien avec Grand Chambéry qui ne représente que 48% de la population du périmètre.

Répartition des 1 022 000 déplacements
selon la zone d'origine et la zone de destination (matrice origine/destination)

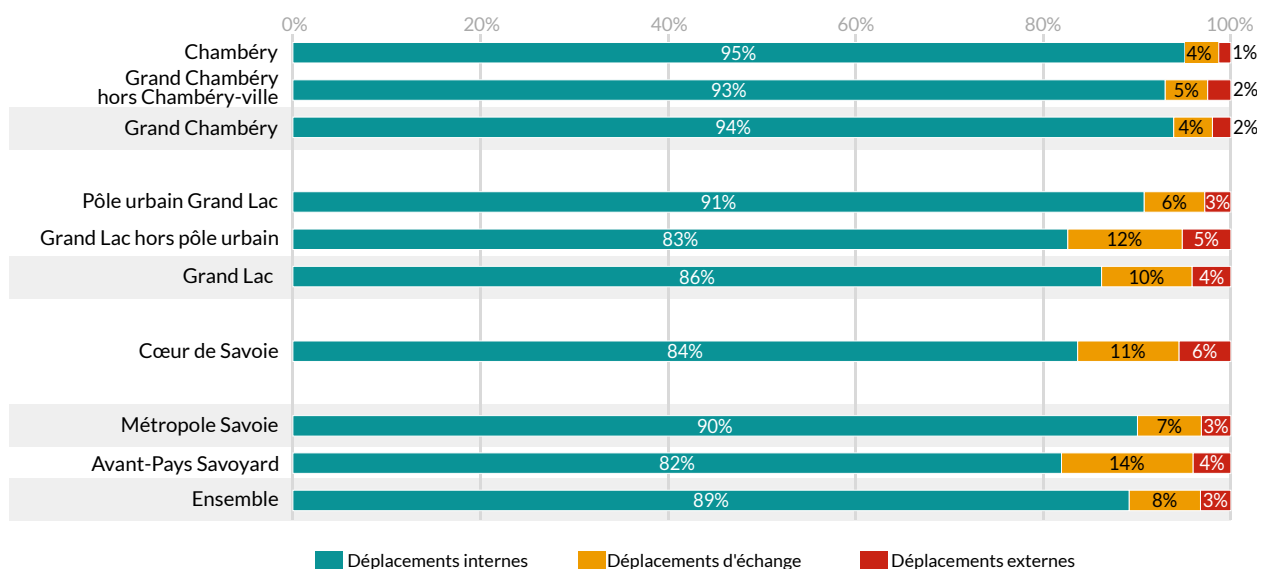


C) DES DÉPLACEMENTS D'ÉCHANGES AVEC L'EXTÉRIEUR DU TERRITOIRE EN MINORITÉ

Les résidents des 3 zones suivantes réalisent davantage de déplacements d'échange avec l'extérieur du périmètre d'enquête :

- Les résidents de l'Avant-Pays Savoyard avec 14% de déplacements d'échange. Ce sont surtout des déplacements avec l'Isère.
- Les résidents de Cœur de Savoie avec 11% de déplacements d'échange. Ce sont surtout des déplacements avec l'Isère.
- Les résidents de Grand Lac hors pôle urbain avec 12% de déplacements d'échange. Ce sont surtout des déplacements avec la Haute-Savoie.

Répartition des déplacements (internes, d'échange ou externes)
selon la zone de résidence



Dans la suite du document, on s'intéressera aux 989 000 déplacements (97% des déplacements) en lien avec le périmètre d'enquête, c'est-à-dire les 911 000 déplacements internes (89% des déplacements) et les 78 000 déplacements d'échange (8% des déplacements). Les déplacements externes au périmètre d'enquête, représentant seulement 3% des déplacements quotidiens, ne seront pas pris en compte.

2. LA MOBILITÉ

A) 3,8 DÉPLACEMENTS PAR JOUR ET PAR PERSONNE

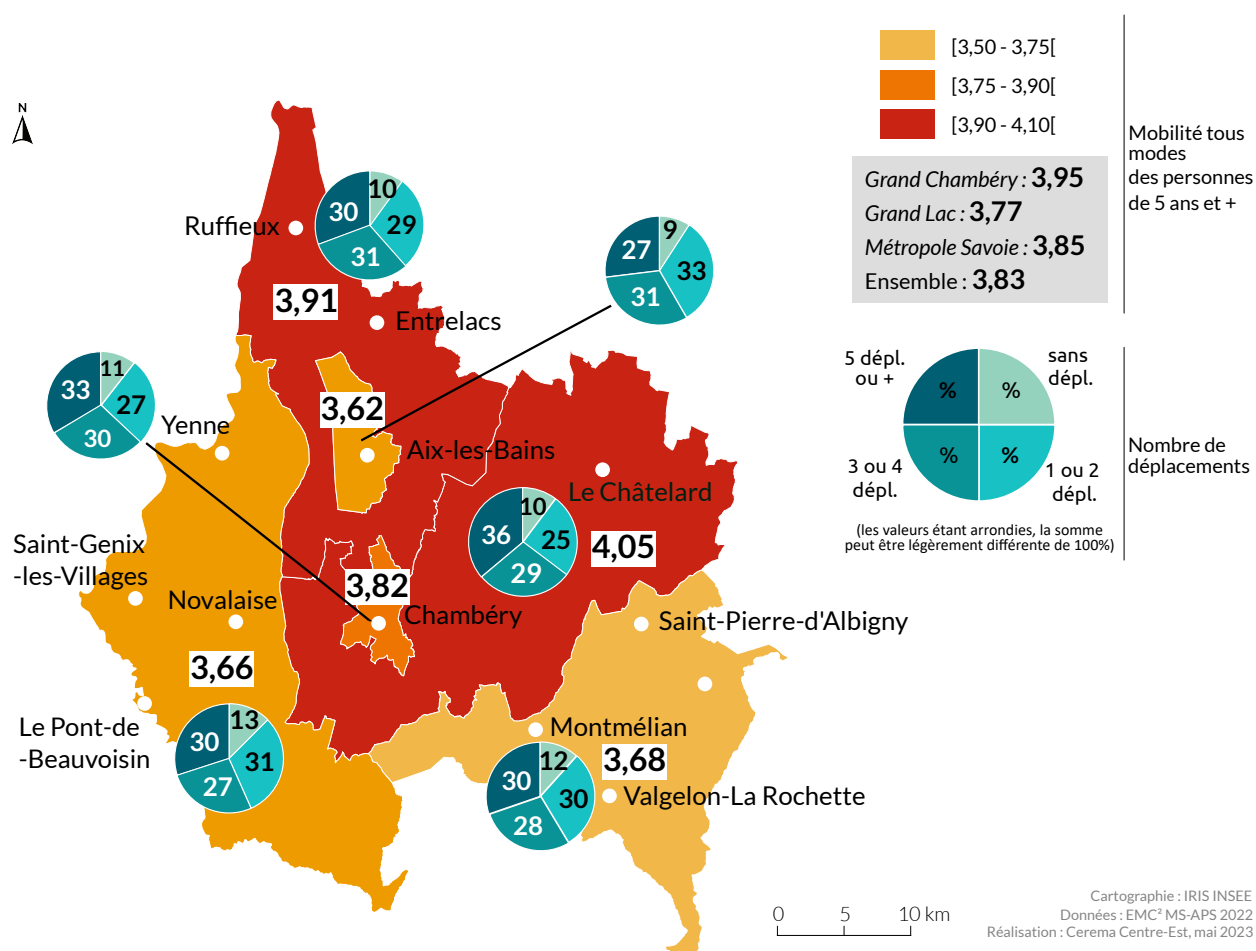
DÉFINITION

La mobilité est le nombre moyen de déplacements effectués par une personne (âgée de 5 ans et plus) au cours d'un jour de semaine.

Un jour moyen de semaine, les 258 000 habitants de 5 ans et plus du périmètre d'enquête réalisent 989 000 déplacements en lien avec ce territoire.

Leur mobilité est donc de 3,83 déplacements par jour et par personne de 5 ans et plus. Les femmes se déplacent légèrement plus que les hommes ((3,86 déplacements par jour pour les femmes contre 3,80 pour les hommes), ce qui est également constaté au niveau national.

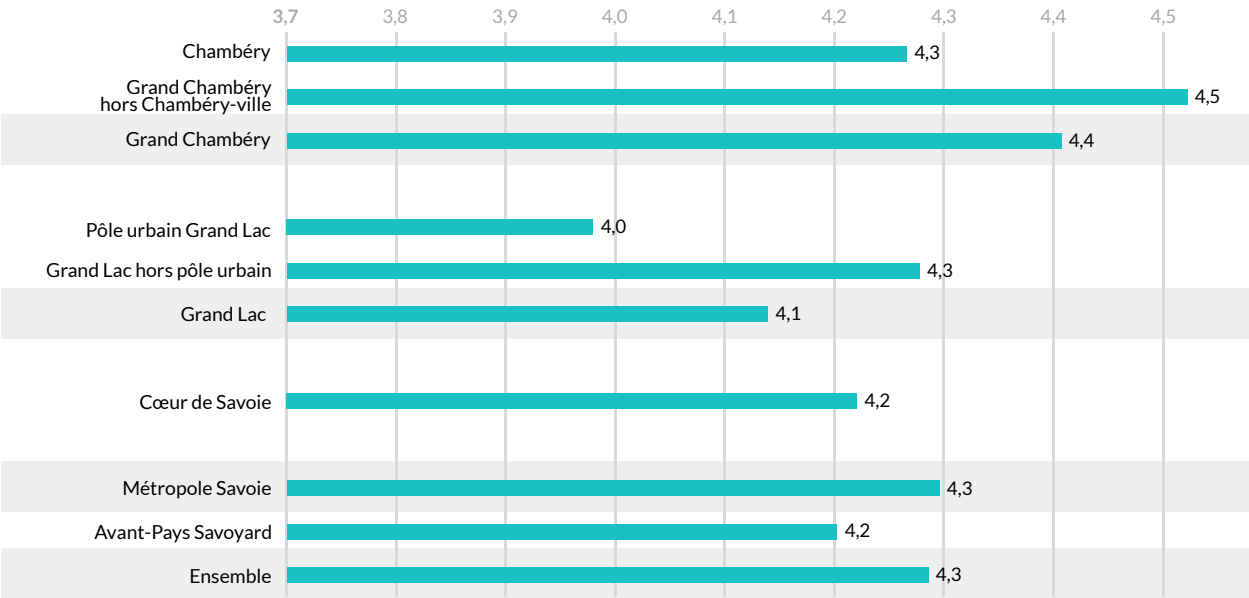
Mobilité tous modes des personnes de 5 ans et plus selon la zone de résidence (D10)



Un jour moyen de semaine, 11% des personnes de 5 ans et plus de Métropole Savoie-Avant Pays Savoyard ne se déplacent pas. À l'inverse, 32% des personnes de 5 ans et plus réalisent au moins 5 déplacements par jour, on les appelle les personnes hyper-mobiles.

Parmi les personnes mobiles (hors personnes immobiles), la mobilité est en moyenne de 4,3 déplacements par jour et par personne de 5 ans et plus. Cette mobilité varie selon les territoires, de 4 sur le pôle urbain de Grand Lac à 4,5 déplacements par jour par personne de 5 ans et plus pour les résidents de Grand Chambéry hors Chambéry-ville.

Mobilité tous modes des personnes mobiles de 5 ans et plus



Taux d'immobiles selon la zone de résidence	
Chambéry	11%
Grand Chambéry hors Chambéry-ville	10%
Grand Chambéry	10%
Pôle urbain de Grand Lac	9%
Grand Lac hors pôle urbain	10%
Grand Lac	10%
Cœur de Savoie	12%
Métropole Savoie	10%
Avant-Pays Savoyard	13%
Ensemble	11%

À noter que le taux d'immobiles varie peu selon les territoires allant de 9% d'immobiles sur le pôle urbain de Grand Lac à 13% d'immobiles sur l'Avant Pays Savoyard.

Le taux de personnes hyper-mobiles, quant à lui, varie de 27% pour les habitants du pôle urbain de Grand Lac à 36% pour les habitants de du Grand Chambéry - hors Chambéry-ville.

REPÈRE

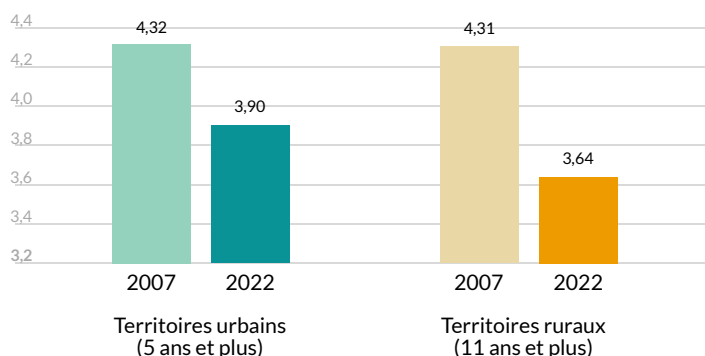
Par rapport aux territoires sélectionnés pour la comparaison, le territoire de Métropole Savoie-Avant Pays Savoyard présente une mobilité plutôt élevée. Le taux d'immobiles reste équivalent à celui constaté sur Besançon et Grenoble alors que Poitiers compte un taux d'immobiles deux fois plus faible.

Mobilité - Nombre de déplacements par personne (5ans et plus) et immobilité

	Poitiers 2018	Besançon 2018	Grenoble 2020	Métropole Savoie-Avant Pays Savoyard 2022
Mobilité (Nb de déplacement par personne)	3,64	3,77	3,60	3,83
Taux d'Immobilité	5%	10%	9%	11%

B) UNE MOBILITÉ EN BAISSÉ PAR RAPPORT À 2007

Evolution de la mobilité entre 2007 et 2022
sur le périmètre d'enquête



Entre 2007 et 2022, la mobilité a baissé sur le périmètre d'enquête tant sur les territoires urbains avec une diminution de 10% que sur les territoires ruraux avec une diminution de 15%.

Sur les territoires urbains, le taux d'immobiles (5 ans et plus) étant plutôt stable en 2007 et 2022, c'est la diminution de la mobilité des personnes mobiles (5 ans et plus), passant de 4,8 déplacements par jour en 2007 à 4,4 déplacements par jour en 2022, qui explique la baisse de mobilité. Sur les territoires ruraux, le taux d'immobiles (11 ans et plus) a fortement augmenté, de 5% en 2007 à 14% en 2022. Ce phénomène explique en grande partie la chute de la mobilité puisque la mobilité des mobiles (11 ans et plus) est restée plutôt stable entre 2007 et 2022.

	Territoires urbains (5 ans et plus)		Territoires ruraux (11 ans et plus)	
	2007	2022	2007	2022
Taux d'immobiles	9	10	5	14
Mobilité hors immobiles ou mobilité des mobiles	4,8	4,3	4,5	4,4

De manière générale, on constate une forte diminution du nombre de sorties du domicile entre 2007 et 2022 avec -26% pour les territoires urbains et -52% pour les territoires ruraux. Le nombre de déplacements par sortie reste, quant à lui, plutôt stable (voire a augmenté pour les territoires ruraux +9%). Comme cela a été vu précédemment, cette diminution des sorties du domicile s'explique en grande partie par l'augmentation de la part des immobiles sur les territoires ruraux.

	Territoires urbains			Territoires ruraux		
	2007	2022	Évolution	2007	2022	Évolution
Déplacement par sortie	2,61	2,63	+1%	2,54	2,78	+9%
Sorties du domicile par personne	1,71	1,27	-26%	1,76	0,85	-52%

Pour les territoires urbains, plusieurs éléments peuvent expliquer cette baisse de la mobilité et seront analysés dans le document :

- Le vieillissement de la population : les personnes âgées sont moins mobiles car elles ont moins de déplacements contraints
- La diminution des retours à domicile le midi
- La diminution de certains motifs de déplacements et le recentrage sur les motifs de déplacements « imposés » tels que les motifs travail et études
- L'apparition de nouveaux modes de travail, de loisirs et de consommation qui limitent les déplacements (télétravail, développement de l'accès à internet et multiplication des applications de services à distance, e-commerce et livraisons à domicile).

REPÈRE

Cette baisse de la mobilité est également constatée sur les territoires sélectionnés :

- une légère baisse de 7% à Grenoble entre 2010 et 2020 ;
- une baisse de 11% à Besançon entre 2005 et 2018.

Poitiers dispose d'une seule enquête ménage déplacement qui ne permet pas de comparer dans le temps.

C) 35-49 ANS : L'ÂGE DE LA PLUS FORTE MOBILITÉ

Mobilité en fonction de l'âge et la zone de résidence hors déplacements externes

	5 à 17 ans	18 à 24 ans	25 à 34 ans	35 à 49 ans	50 à 64 ans	65 ans et +
Chambéry	3,77	3,53	4,00	4,57	3,75	3,10
Grand Chambéry hors Chambéry-ville	3,71	3,58	4,90	4,76	4,41	2,99
Grand Chambéry	3,74	3,55	4,44	4,68	4,16	3,04
Pôle urbain Grand Lac	3,11	3,40	4,20	4,42	3,74	3,06
Grand Lac hors pôle urbain	3,41	3,79	4,72	4,80	3,86	2,78
Grand Lac	3,30	3,55	4,49	4,65	3,80	2,94
Cœur de Savoie	3,33	3,59	3,93	4,87	3,44	2,70
Métropole Savoie	3,54	3,56	4,40	4,70	3,93	2,96
Avant-Pays Savoyard	3,24	2,70	5,41	4,20	4,09	2,43
Ensemble	3,50	3,48	4,49	4,64	3,95	2,90

Si la mobilité moyenne des personnes de 5 ans et plus (hors déplacements externes) est de 3,83 sur l'ensemble du territoire, des différences existent selon les classes d'âge :

- Avec 2,90 déplacements par jour moyen de semaine et par personne, ce sont les personnes de plus de 65 ans qui se déplacent le moins. Ce seuil de 65 ans correspond à l'âge du départ à la retraite et ainsi à la disparition des déplacements liés au travail, ce qui peut expliquer cette baisse de mobilité.
- À l'inverse, avec 4,64 déplacements par jour moyen de semaine et par personne, ce sont les personnes entre 35 et 49 ans qui se déplacent le plus. Il s'agit souvent d'une classe d'âge qui cumule activité professionnelle et enfant(s) au domicile. À noter que, sur l'Avant Pays Savoyard et Grand Chambéry hors Chambéry-ville, ce sont les 25-34 ans qui se déplacent le plus avec respectivement 5,41 et 4,90 déplacements par jour.

REPÈRE

L'évolution de la mobilité par tranche d'âge entre 2007 et 2022, met en exergue une diminution de la mobilité particulièrement marquée chez les 18-24 ans sur les territoires urbains (baisse de 17% contre 10% au global sur les territoires urbains) et chez les plus de 65 ans sur les territoires ruraux (baisse importante de 22% contre 15% au global sur les territoires ruraux).

	Territoires urbains				Territoires ruraux		
	2007	2022	Évolution		2007	2022	Évolution
5 à 17 ans	4,12	3,57	-13%	11 à 17 ans	3,46	3,31	-4%
18 à 24 ans	4,23	3,51	-17%	18 à 24 ans	3,88	3,32	-14%
25 à 34 ans	4,86	4,47	-8%	25 à 34 ans	4,80	4,52	-8%
35 à 49 ans	5,45	4,80	-12%	35 à 49 ans	5,05	4,53	-10%
50 à 64 ans	4,49	3,98	-7%	50 à 64 ans	4,03	3,60	-10%
65 ans et +	3,17	3,00	-5%	65 ans et +	3,32	2,59	-22%
Ensemble	4,32	3,90	-10%	Ensemble	4,31	3,64	-15%

D) LES ACTIFS À TEMPS PARTIELS SE DÉPLACENT LE PLUS

Mobilité en fonction de l'occupation principale et la zone de résidence hors déplacements externes

	Travail à plein temps	Travail à temps partiel	Scolaire Étudiant Apprentis	Chômeur Recherche un emploi	Retraité	Reste au foyer	Autre occupation
Chambéry	4,27	4,63	3,85	3,49	3,14	3,97	2,00
Grand Chambéry hors Chambéry-ville	4,46	5,32	3,73	3,69	3,43	4,71	3,13
Grand Chambéry	4,38	5,02	3,79	3,56	3,32	4,35	2,27
Pôle urbain Grand Lac	4,04	4,13	3,22	3,92	3,24	3,45	3,99
Grand Lac hors pôle urbain	4,40	4,61	3,53	4,67	2,94	3,58	3,39
Grand Lac	4,25	4,40	3,40	4,21	3,10	3,52	3,55
Cœur de Savoie	4,46	4,35	3,27	3,29	2,84	3,90	3,20
Métropole Savoie	4,35	4,74	3,60	3,71	3,18	4,08	2,95
Avant-Pays Savoyard	4,53	4,05	3,04	3,15	2,68	6,19	3,35
Ensemble	4,37	4,66	3,53	3,68	3,13	4,30	2,99

Si la mobilité moyenne des personnes de 5 ans et plus est de 3,83 sur l'ensemble du territoire, des différences existent également selon leur occupation principale :

- Avec 3,13 déplacements par jour moyen de semaine et par personne, ce sont les retraités qui se déplacent le moins ;
- À l'inverse, avec 4,66 déplacements par jour moyen de semaine et par personne, ce sont les personnes qui travaillent à temps partiel qui se déplacent le plus. Il s'agit également souvent de personnes qui cumulent activité professionnelle et enfant(s) au domicile. À noter que dans Grand Lac hors pôle urbain et dans l'Avant Pays Savoyard, ce sont respectivement les personnes au chômage ou en recherche d'emploi (4,67) et les personnes qui restent au foyer (6,19) qui se déplacent le plus avec déplacements par jour.

REPÈRE

L'évolution de la mobilité par occupation principale entre 2007 et 2022 révèle que la diminution de la mobilité est particulièrement marquée chez les chômeurs (-18% sur les territoires urbains et -47% sur les territoires ruraux). La mobilité des actifs en particulier celle des actifs à temps partiels a également diminué. En outre, la mobilité des retraités dans les territoires ruraux décroît de manière significative (-21%).

	Territoires urbains				Territoires ruraux		
	2007	2022	Évolution		2007	2022	Évolution
Travail à temps plein	4,97	4,40	-12%	Travail à temps plein	4,52	4,29	-5%
Travail à temps partiel	5,55	4,80	-13%	Travail à temps partiel	5,15	4,25	-18%
Scolaire/Étudiant/Apprentis	4,11	3,53	-14%	Scolaire/Étudiant/Apprentis	3,51	3,16	-10%
Chômeur, recherche un emploi	4,61	3,79	-18%	Chômeur, recherche un emploi	5,77	3,07	-47%
Retraité	3,37	3,24	-4%	Retraité	3,51	2,78	-21%
Reste au foyer	4,53	4,30	-5%	Reste au foyer	4,90	4,32	-12%
Autre occupation	3,93	2,87	-27%	Autre occupation	4,77	3,47	-27%
Ensemble	4,32	3,90	-10%	Ensemble	4,31	3,64	-15%

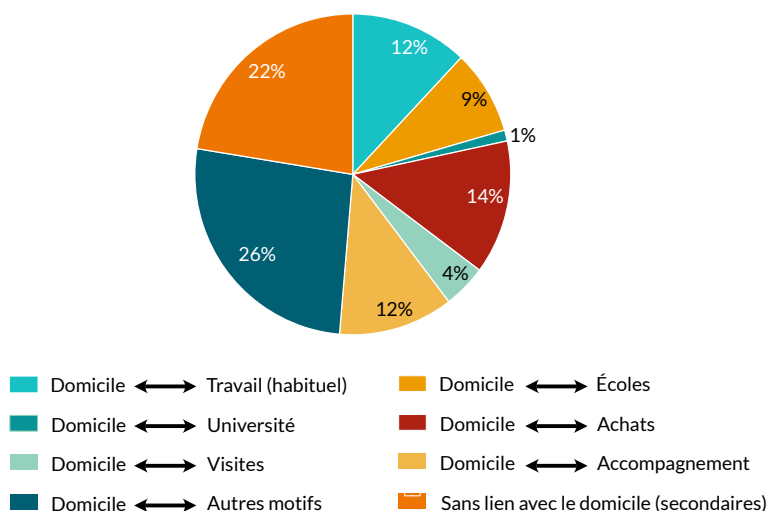
3. LES MOTIFS DE DÉPLACEMENT

A) LE DOMICILE, PLAQUE TOURNANTE DES DÉPLACEMENTS

DÉFINITION

Est appelé « motif combiné », le déplacement qui allie le motif à l'origine et celui à destination. Le sens du déplacement n'est pas considéré. Ainsi, domicile vers travail ou travail vers domicile sont identifiés dans « domicile ↔ travail ».

Répartition des déplacements en fonction de leur motif combiné sur l'ensemble du périmètre d'enquête



Plus de 3 déplacements sur 4 (78%) sont en lien avec le domicile (c'est-à-dire qu'ils viennent ou vont au domicile). Cela signifie que de nombreuses boucles simples (c'est-à-dire des allers-retours entre le domicile et une activité) sont effectués. De ce fait, la localisation du domicile est un facteur déterminant dans les pratiques de déplacements. Le quart restant (22%) représente des déplacements dits secondaires c'est-à-dire des déplacements sans lien avec le domicile.

B) TRAVAIL ET ACHATS SONT LES PRINCIPALES ACTIVITÉS GÉNÉRATRICES DE DÉPLACEMENT

DÉFINITION

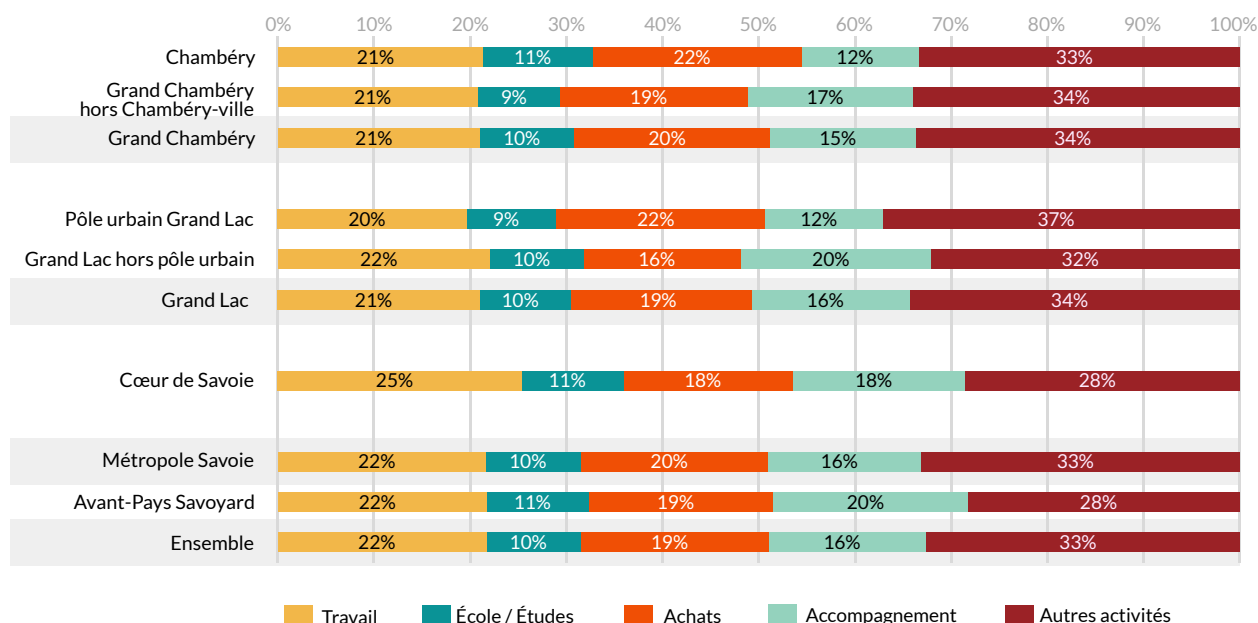
On appelle activité, le motif à destination du déplacement, en dehors des retours au domicile. Le domicile ne constitue pas un motif de destination, mais il s'agit « d'un retour d'activité ».

Si l'on s'intéresse aux motifs à destination (en dehors des retours à domicile), le travail représente, à lui seul, 22% des motifs de déplacements.

Un quart de ces déplacements à destination du travail (soit environ 5% de l'ensemble des activités) sont des déplacements qui ne concernent pas le lieu de travail habituel. Il s'agit, par exemple, des personnes en réunion extérieure ou des personnes en télétravail sur un autre lieu de travail que le lieu de travail déclaré (coworking, autres sites de l'entreprise, ...).

Avec 19% des activités, l'achat est la seconde activité pratiquée par les habitants, juste derrière le travail et devant l'accompagnement (notamment celui des enfants à l'école).

Répartition des activités en fonction de la zone de résidence

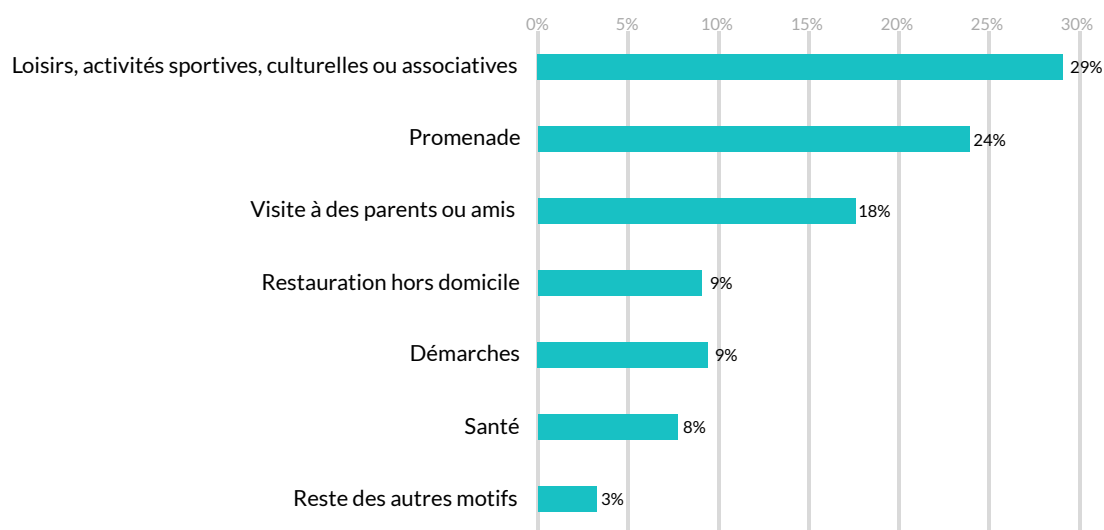


Les déplacements dits « contraints », ceux pour rejoindre le lieu de travail ou d'études, représentent ainsi un tiers des activités.

La répartition des motifs selon la zone de résidence est relativement équilibrée. On constate toutefois que :

- L'achat avec 22% est la première activité pratiquée chez les résidents des zones les plus denses à savoir Chambéry et le pôle urbain de Grand Lac. La présence importante des commerces et leur proximité dans ces zones relativement denses peuvent expliquer cela.
- L'accompagnement justifie seulement 12% des activités chez les résidents des zones les plus denses à savoir Chambéry et le pôle urbain de Grand Lac contre 16% sur l'ensemble du périmètre d'enquête. La taille des ménages plus faible sur ces secteurs, c'est-à-dire des ménages avec moins d'enfants, peut expliquer ce taux plus faible.

Que représente les "autres motifs" ?

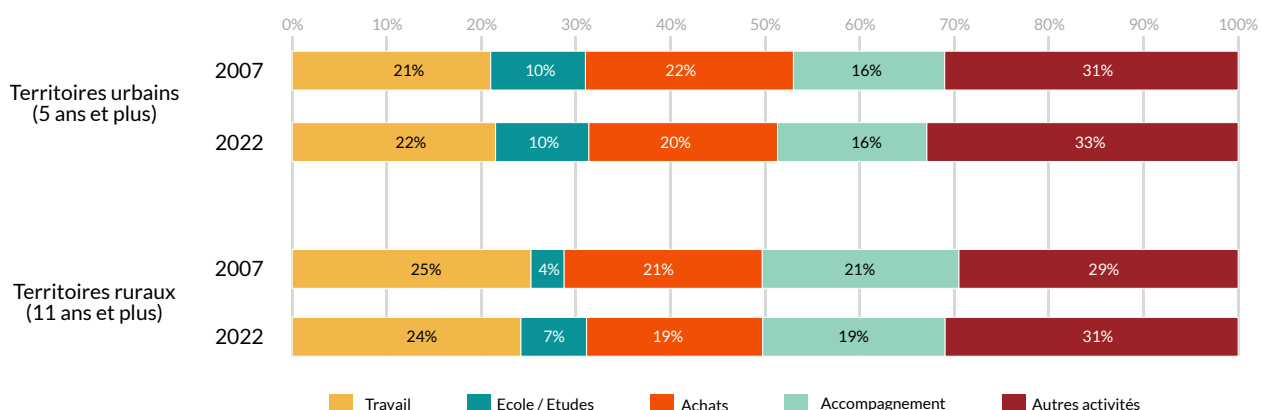


La catégorie « autres motifs » regroupe des motifs tels que : loisirs (29% des autres motifs soit 9% de l'ensemble des activités), promenade (24% des autres motifs soit 8% de l'ensemble des activités), visite à des amis (18% soit 6% de l'ensemble des activités), ...

C) UNE PART DES ACHATS QUI A DIMINUÉ DEPUIS 2007

Entre 2007 et 2022, la part des achats a légèrement diminué de 2 points tant dans les territoires urbains que ruraux. Aujourd'hui, avec le développement des achats en ligne, effectuer des achats n'implique plus forcément la réalisation d'un déplacement.

Évolution de la répartition des activités entre 2007 et 2022

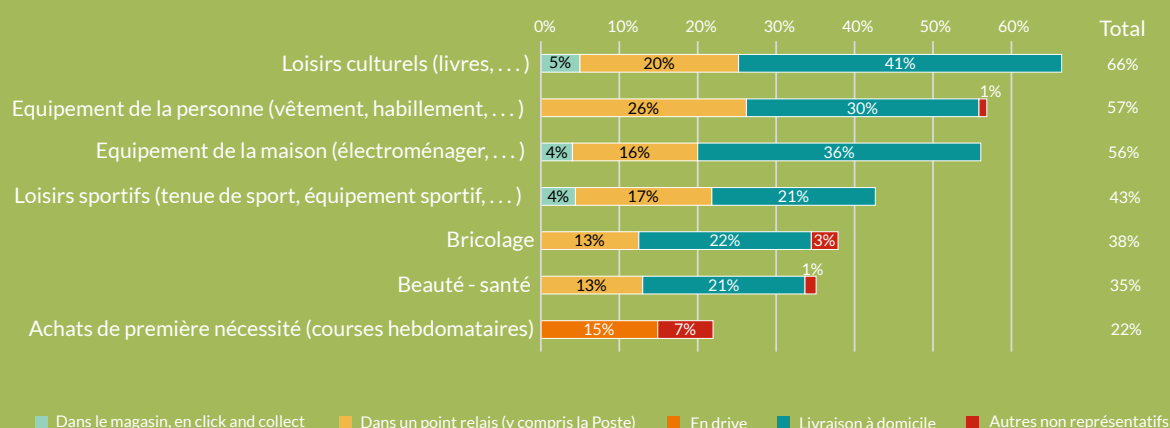


COMPLÉMENT WEB

Les achats en ligne concernent notamment des achats pour les loisirs culturels, l'équipement de la personne (vêtement, ...) et de la maison (électroménager, ...). À noter qu'il s'agit notamment de livraison à domicile et donc ne nécessitant pas la réalisation d'un déplacement. À fortiori, plus d'un quart des résidents du périmètre d'enquête indique faire plus d'achats en ligne par rapport à avant la crise sanitaire.

Effectuez-vous des achats de ce type en ligne ?

Part des personnes répondants 'oui'



D) UNE DIMINUTION DE LA MOBILITÉ DEPUIS LE DOMICILE

En termes de mobilité par motif combiné, la mobilité Domicile ↔ Travail (lieu déclaré) a diminué entre 2007 et 2022, particulièrement fortement dans les territoires ruraux avec -38%. L'essor du télétravail et la baisse du nombre de retours au domicile le midi pourraient expliquer cette tendance. En outre, les mobilités Domicile ↔ Achats et Domicile ↔ Accompagnement ont également diminué entre 2007 et 2022. Le développement du e-commerce pourrait expliquer la baisse de mobilité Domicile ↔ Achats alors que pour la baisse de la mobilité Domicile ↔ Accompagnement (notamment des déplacements liés à l'accompagnement des enfants à l'école), la baisse des retours au domicile le midi des enfants pourrait expliquer ce phénomène. Aussi, on assisterait à une généralisation de la journée continue pour les scolaires et les actifs.

	Territoires urbains			Territoire ruraux		
	2007	2022	Évolution	2007	2022	Évolution
Domicile - Travail (habituel)	0,58	0,47	-18%	0,75	0,46	-38%
Domicile - École	0,37	0,33	-10%	0,15	0,20	43%
Domicile - Université	0,03	0,05	42%		0,02	
Domicile - Achats	0,64	0,55	-14%	0,61	0,43	-29%
Domicile - Visites	0,28	0,19	-34%	0,75	0,48	-35%
Domicile - Accompagnement	0,52	0,45	-14%	*	*	
Domicile - Autres motifs	0,87	1,01	16%	1,12	1,14	-35%
Sans lien avec le domicile (secondaires)	1,02	0,85	-17%	0,92	0,90	-2%
Ensemble	4,32	3,90	-10%	4,31	3,64	-15%

* Est comptabilisé dans les « autres motifs »

4. LES MODES DE DÉPLACEMENT

DÉFINITION

Pour présenter les résultats, les moyens de transports seront regroupés de la manière suivante :

- La voiture particulière , avec parfois une distinction entre l'usage comme conducteur ou passager ;
- La marche à pied qui correspond à son usage exclusif *;
- Les transports collectifs urbains du réseau de bus SYNCHRO de Grand Chambéry et du réseau ONDEA de Grand Lac ;
- Les autres transports collectifs : TGV, TER, Autres trains (Intercité, TET,...), TAD (transport à la demande), Transports interurbains routiers et autres autocars (TER routiers, scolaires, périscolaires, occasionnel,...), Cars longues distances de la loi Macron, Transport employeur ;
- Le vélo ;
- Les autres modes : deux roues motorisés, petits engins électriques hors vélos, roller/skate/trottinette non électriques fourgon/camionnette/camion, engins agricoles, passagers taxis, passagers VTC, passager d'un autre réseau urbain (extérieur au périmètre), avion, transport fluvial ou maritime.

** La marche lorsqu'elle est pratiquée pour rejoindre un mode transport mécanisé n'est prise en compte.*

Lorsqu'une personne effectue un déplacement en utilisant plusieurs modes de transport, la méthodologie Cerema amène à ne retenir au final qu'un seul de ces modes (pour calculer des parts modales par exemple). Le mode retenu, que l'on appelle mode principale utilisé, est celui qui est prioritaire, c'est-à-dire le plus haut dans la hiérarchie des modes figurant en annexe 'Hiérarchie des modes'.

À noter que, les déplacements dits intermodaux (c'est-à-dire combinant plusieurs modes de transports) ne représentent que 2% des déplacements sur l'ensemble de l'EMC² du territoire d'enquête.

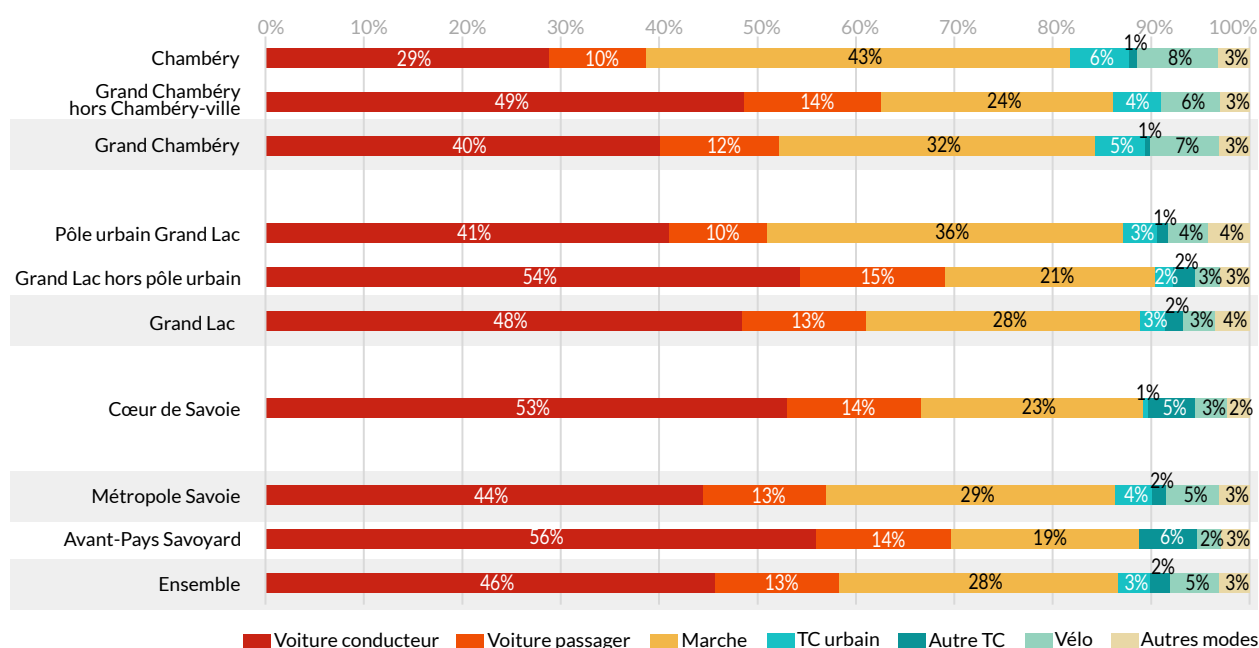
A) UNE PRÉDOMINANCE DE LA PART MODALE VOITURE

Un jour moyen de semaine, les habitants du périmètre d'enquête réalisent 58% de leurs déplacements en voiture dont 46% en tant que conducteur. La marche (qui correspond à son usage exclusif) est le deuxième mode de transport avec 28% des déplacements. Arrive en troisième place, le vélo qui représente 5% des déplacements, suivi ensuite par les TC urbains qui représentent 3% des déplacements.

C'est à Chambéry que les habitants utilisent le moins la voiture (39%) et privilégient la marche (43%), mode d'ailleurs le plus utilisé. En outre, les modes actifs (marche et vélo) représentent la moitié des déplacements.

À l'inverse, les déplacements en voiture sont très largement majoritaires sur l'Avant Pays Savoyard (70%), Grand Lac hors pôle urbain (69%) et Cœur de Savoie (67%), territoires qui comptent seulement environ 20% de marche.

Répartition modale selon la zone de résidence



REPÈRE

On constate une part modale voiture équivalente à celle constatée sur Besançon alors que ce territoire dispose d'une offre de TCU importante (tramway notamment). La part modale voiture de Poitiers, qui dispose d'une offre TC équivalente, est, quant à elle, plus importante et celle sur Grenoble 2020, qui dispose d'une offre TC structurante, est plus faible.

La part modale de la marche du territoire est équivalente à celle de Besançon et Grenoble mais plus importante que celle de Poitiers.

La part modale de TC urbain et Autre TC est, quant à elle, la plus faible par rapport aux trois territoires sélectionnés.

La part modale du vélo est, quant à elle, importante et équivalente à celle de Grenoble.

	Voiture conducteur	Voiture passager	Marche	TC urbain	Autre TC	Vélo	Autres modes
Poitiers 2018	53%	13%	24%	5%	2%	2%	1%
Besançon 2018	45%	11%	31%	9%	1%	2%	1%
Grenoble 2020	41%	11%	30%	9%	2%	5%	1%
Métropole Savoie- Avant Pays Savoyard 2022	46%	13%	28%	3%	2%	5%	3%

B) 8 MILLIONS DE KM PARCOURUS UN JOUR MOYEN DE SEMAINE DONT ¾ EN VOITURE

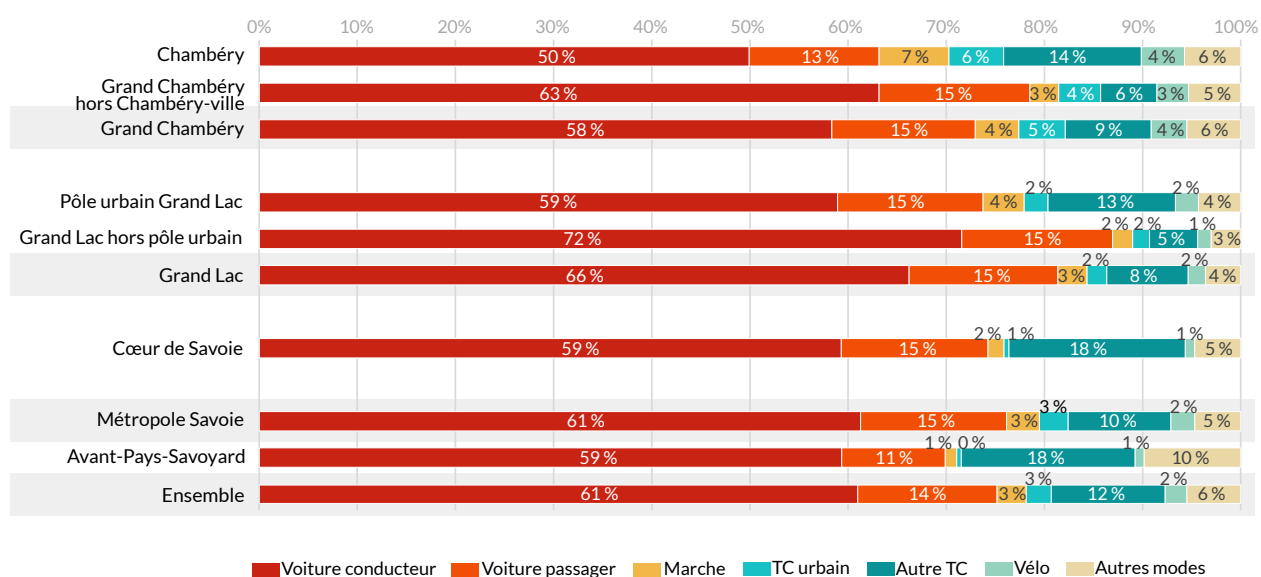
Un jour moyen de semaine les 258 000 habitants du périmètre d'enquête parcourent 8 millions de kilomètres. Si on regarde les parts modales par km parcourus, on constate que :

- La voiture (conducteur et passager) qui représente 58% des déplacements (cf paragraphe précédent), représente ¾ des km parcourus
- La marche qui représente 28% des déplacements, représente seulement 3% des distances parcourues
- Les TC urbains qui représentent 3% des déplacements représente également 3% des distances parcourues
- Les Autres TC qui représentent seulement 2% des déplacements, représentent 12% des distances parcourues
- Et le vélo qui représente 5% des déplacements, représente seulement 2% des distances parcourues.

C'est Grand Lac hors pôle urbain qui présente la plus forte part modale voiture en terme de distances parcourues avec 87% des distances parcourues en voiture.

Chambéry, qui présentait la plus faible part modale voiture (avec 39% des déplacements), présente une part modale voiture en distance parcourue de 73% et seulement 7% des distances sont parcourues à pied (alors que la marche représente 43% des déplacements).

Répartition des km parcourus en fonction du mode principal selon la zone de résidence

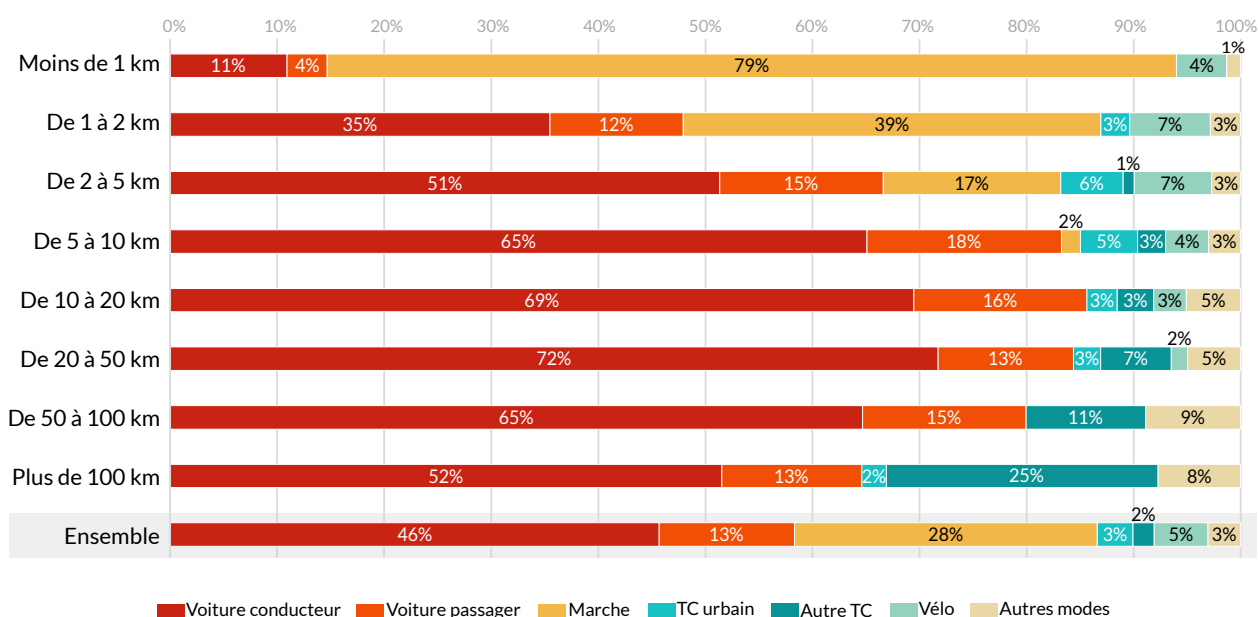


C) UN USAGE DIFFÉRENCIÉ DES MODES SELON LA CLASSE DE DISTANCES

Selon les distances parcourues, il ressort les spécificités suivantes :

- La voiture reste le mode dominant. Dès que l'on dépasse 1 km, la voiture représente au moins 50% des déplacements. Puis, à partir de 100 km, la part modale voiture diminue considérablement passant de 80% sur les déplacements de 50 à 100 km à 65% sur les déplacements de plus de 100 km.
- La marche est le mode privilégié des petits déplacements, et trouve son domaine de pertinence dans les déplacements de 1 km représentant 79% des déplacements. Elle reste néanmoins significative sur les déplacements entre 1 et 2 km (39%). Puis, au-delà de 2 km, la part modale de la marche chute drastiquement.
- Le vélo est notamment utilisé pour les déplacements de 1 à 5 km. C'est dans cette classe de distance que la part modale vélo est la plus importante (5%).
- Les TC urbains sont utilisés pour les déplacements de 2 à 10 km (représentant 5-6% de part modale). Au-delà de 10 km, la part modale des TC urbains chute (inférieure à 3%).
- Les autres TC constituent notamment le mode utilisé pour les déplacements de plus de 100 km atteignant un quart des déplacements. Il s'agit notamment du train. Pour ces longues distances, le train peut être une alternative intéressante.

Répartition modale selon les classes de distance



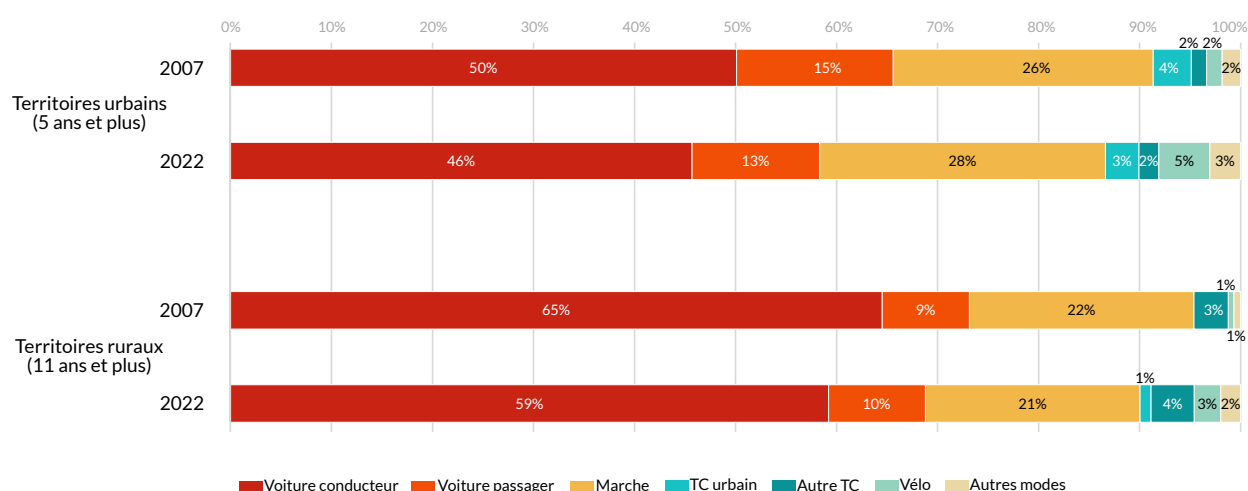
D) UNE PART MODALE VOITURE EN BAISSSE ET UNE HAUSSE RELATIVE DES MODES ACTIFS DEPUIS 2007

Entre 2007 et 2022, la part modale voiture a diminué :

- Sur les territoires urbains où elle est passée de 66% des déplacements dont 50% en voiture conducteur en 2007 à 58% des déplacements dont 46% en voiture conducteur en 2022, soit une diminution de 11%
- Sur les territoires ruraux où elle est passée de 73% des déplacements dont 65% en voiture conducteur en 2007 à 69% des déplacements dont 59% en voiture conducteur en 2022, soit une diminution de 6%.

La baisse est ainsi un peu moins marquée sur les territoires ruraux.

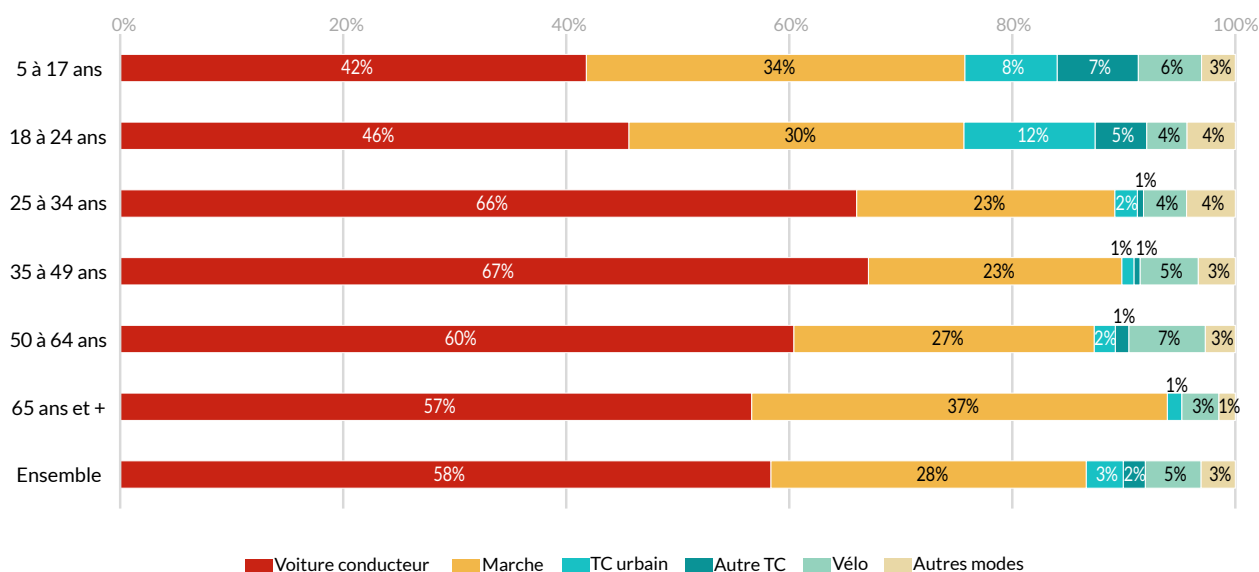
Évolution de la part modale entre 2007 et 2022 sur le périmètre d'enquête



Cette baisse de la voiture se fait au profit d'une hausse des modes actifs (marche et vélo), en particulier sur les territoires urbains. Il est à noter une hausse du vélo sur les deux typologies de territoires, passant de 2% en 2007 à 5% en 2022 sur le secteur urbain et de 1% à 3% en secteur rural.

E) UNE PART MODALE VOITURE PLUS IMPORTANTE CHEZ LES 25-49 ANS

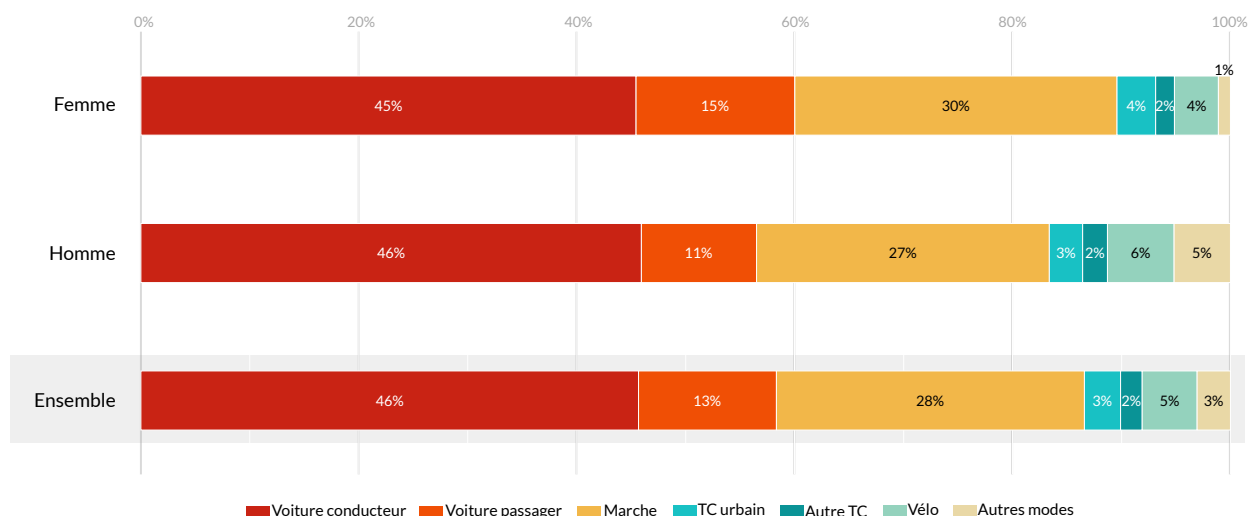
Répartition modale selon les classes d'âge



Les 25-34 ans et 35-49 ans présentent la part modale voiture la plus importante (~67% contre 58% sur l'ensemble de la population). Ce sont également ces mêmes classes d'âge qui se déplacent le plus. En excluant les moins de 18 ans qui n'ont pas l'âge minimum requis pour avoir le permis, la part modale voiture est la plus faible chez les 18-24 ans (46%) ce qui peut s'expliquer par le taux plus faible de possession de permis dans cette classe d'âge. Cette classe d'âge favorise l'usage des transports collectifs, démontrée par la part modale la plus importante des TC urbains et autres TC (17% dont 12% de TC urbains). À noter également que ce sont les plus de 65 ans qui marchent le plus (avec 37% des déplacements à pied).

F) LES FEMMES DAVANTAGE EN VOITURE PASSAGER

Répartition modale selon le genre



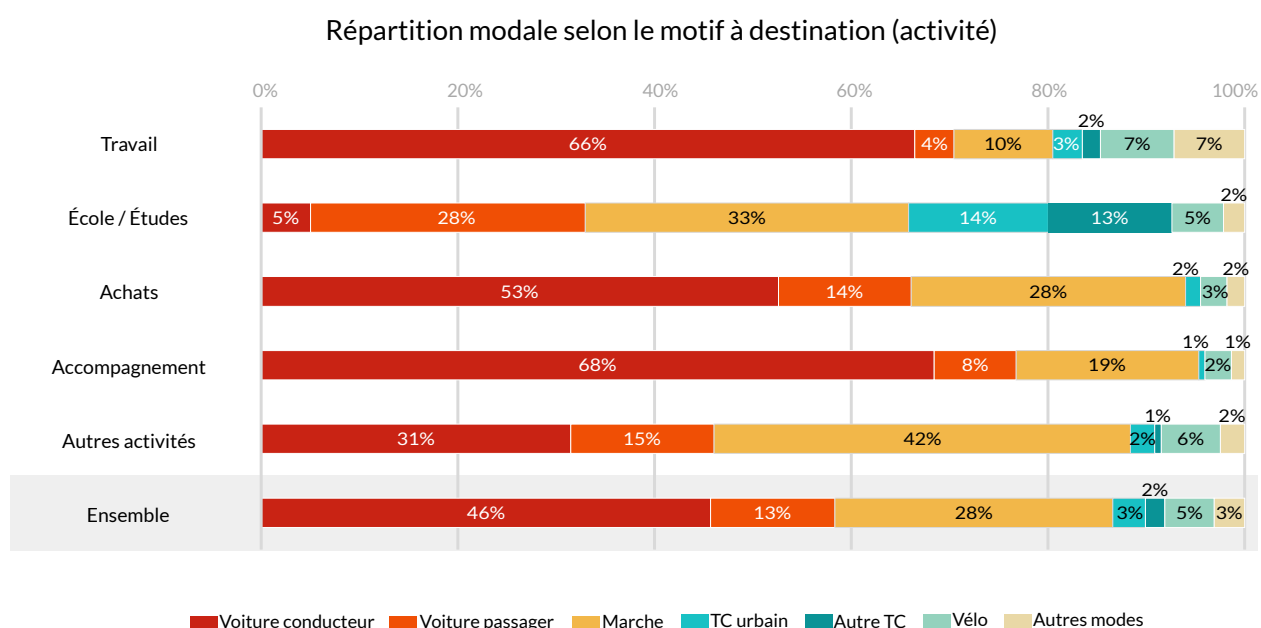
Au global, la répartition modale des femmes et des hommes est assez similaire. Les femmes sont néanmoins davantage passagères de voiture. En outre, elles marchent davantage (+2pts). Les hommes, quant à eux, font plus de vélos (+2 pts).

G) C'EST POUR LE TRAVAIL ET L'ACCOMPAGNEMENT QUE L'ON UTILISE LE PLUS LA VOITURE

C'est pour l'activité accompagnement que l'on utilise le plus la voiture (77%). Ce chiffre est important car les parents notamment réalisent souvent ce type d'activité.

Arrive en deuxième position, le travail pour lequel 70% des déplacements sont réalisés en voiture dont notamment une faible part de voiture passager (4%).

À noter que les activités achat ne se font pas forcément en voiture. Après l'activité école/études et les autres activités, c'est l'activité achat qui présente la plus forte part de déplacement à pied (28%). La présence de commerces de proximité est donc un élément important à ne pas négliger dans les politiques d'urbanisme afin de réduire l'usage de la voiture.



5. LES DISTANCES PARCOURUS

DÉFINITION

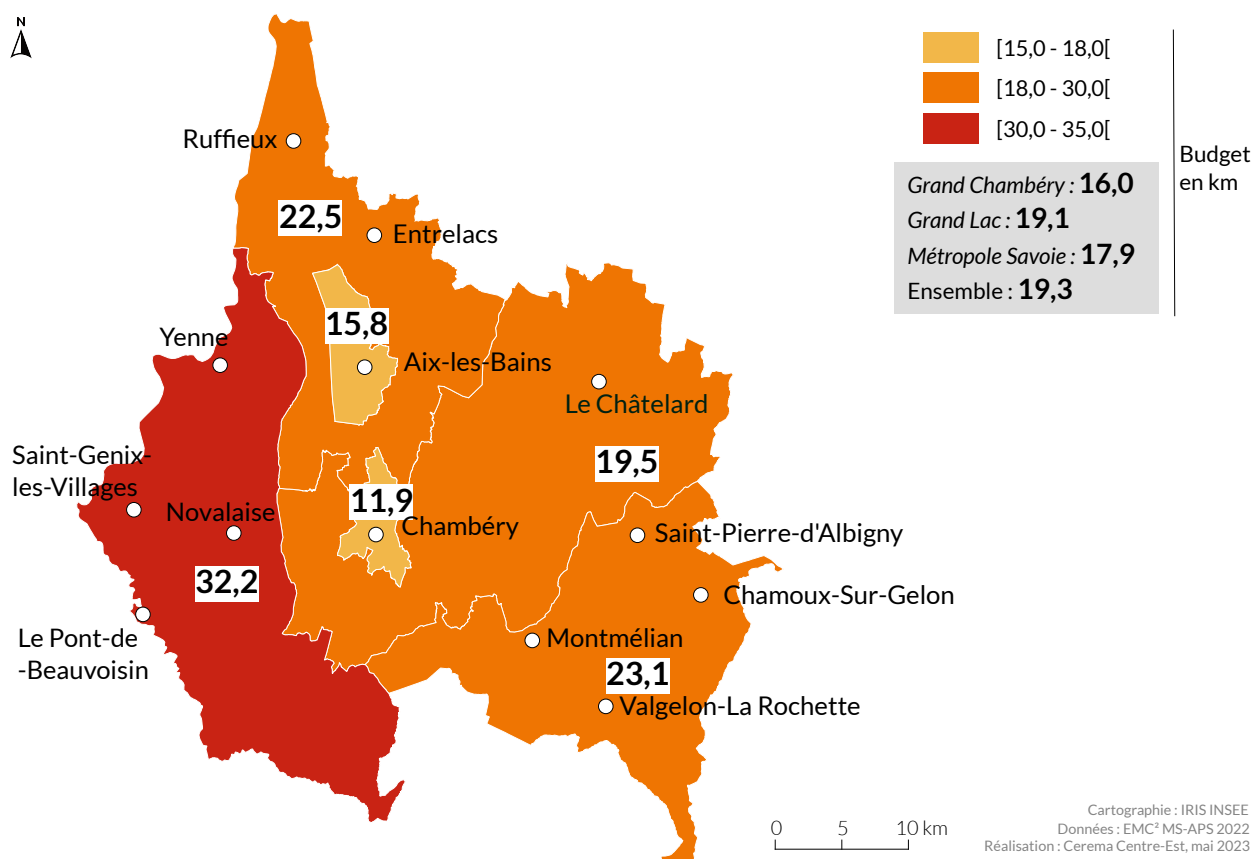
Le budget distance est le nombre de kilomètres qu'une personne consacre par jour à ses déplacements. Ne sont pas pris en compte les déplacements en lien avec une promenade ou une tournée professionnelle.

A) EN MOYENNE 19 KM PARCOURUS PAR JOUR PAR PERSONNE

Un jour moyen de semaine, les 258 000 habitants de 5 ans et plus du périmètre d'enquête parcourent 19 km pour leurs déplacements.

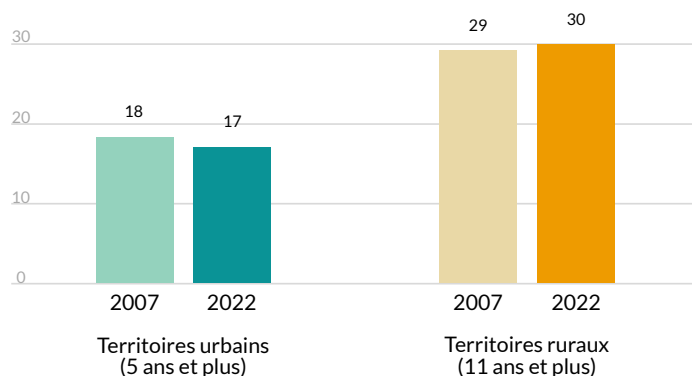
Cette valeur varie selon la zone de résidence allant de 12 km pour les habitants de Chambéry à 32 km pour les habitants de l'Avant Pays Savoyard soit 2,5 fois plus en fonction du territoire. Aussi, ce sont les habitants des territoires les plus denses qui ont les budgets distances les plus petits. Ces territoires denses offrent des services ou commerces de proximité qui permettent aux personnes de parcourir des distances courtes pour réaliser leurs activités.

Budget distance, en kilomètres selon la zone de résidence (D10)



B) UN BUDGET DISTANCE QUI RESTE STABLE ENTRE 2007 ET 2022

Evolution du budget distance (en km) entre 2007 et 2022 sur le périmètre d'enquête



Le budget distance a peu évolué entre 2007 et 2022 :

- sur les territoires urbains il a diminué d'un km.
- sur les territoires ruraux il a augmenté d'un km.

REPÈRE

Il est à noter que le budget distance va dépendre de l'étalement urbain du territoire d'études et de la surface prise en compte par l'EMC². En effet, le périmètre de l'EMC² Grenoble porte sur plus de 5 900 km² de superficie alors que celui de l'EMC² Métropole Savoie - Avant Pays Savoyard couvre 1 632 km² de superficie.

Budget distance - Distance parcourue par jour par personne en km

Poitiers 2018 (1694 km ² de superficie)	Besançon 2018 (835 km ²)	Grenoble 2020 (5972 km ² de superficie)	Métropole Savoie-Avant Pays Savoyard 2022 (1632 km ²)
21	17	22	19

C) UN BUDGET DISTANCE PLUS IMPORTANT POUR LES 35-49 ANS

La classe d'âge des 35-49 ans, la plus mobile et qui utilise davantage la voiture, est également celle qui dispose du budget distance le plus important (26 km par jour). Ils sont suivis ensuite par les 25-34 ans qui présentent un budget distance de 24 km.

A contrario, les plus jeunes (moins de 18 ans) et les plus âgés (65 ans et plus) présentent le budget distance le plus faible avec une moyenne de 12 km par jour. À noter que ces résultats sont à mettre en corrélation avec les parts modales marches les plus fortes pour ces tranches d'âges, correspondant à des déplacements forcément plus courts et de proximité.

Budget distance (en km) selon l'âge et la zone de résidence

	5 à 17 ans	18 à 24 ans	25 à 34 ans	35 à 49 ans	50 à 64 ans	65 ans et +
Chambéry	7,3	19,9	14,3	13,6	9,8	9,1
Grand Chambéry hors Chambéry-ville	13,0	19,1	24,7	26,4	23,6	10,9
Grand Chambéry	10,4	19,6	19,1	20,6	18,5	12,3
Pôle urbain Grand Lac	9,7	14,4	21,5	18,1	19,1	13,9
Grand Lac hors pôle urbain	15,2	24,7	27,8	30,1	25,0	16,4
Grand Lac	12,7	17,4	24,8	24,8	22,1	15,1
Cœur de Savoie	16,1	33,9	23,9	30,7	26,9	13,3
Métropole Savoie	11,9	21,0	21,3	23,2	20,8	12,5
Avant-Pays Savoyard	21,8	37,2	51,1	58,7	28,3	11,3
Ensemble	13,0	22,3	24,1	26,4	21,7	12,4

D) CE SONT LES ACTIFS QUI ONT LE BUDGET DISTANCE LE PLUS ÉLEVÉ

Budget distance (en km) selon l'occupation principale et la zone de résidence

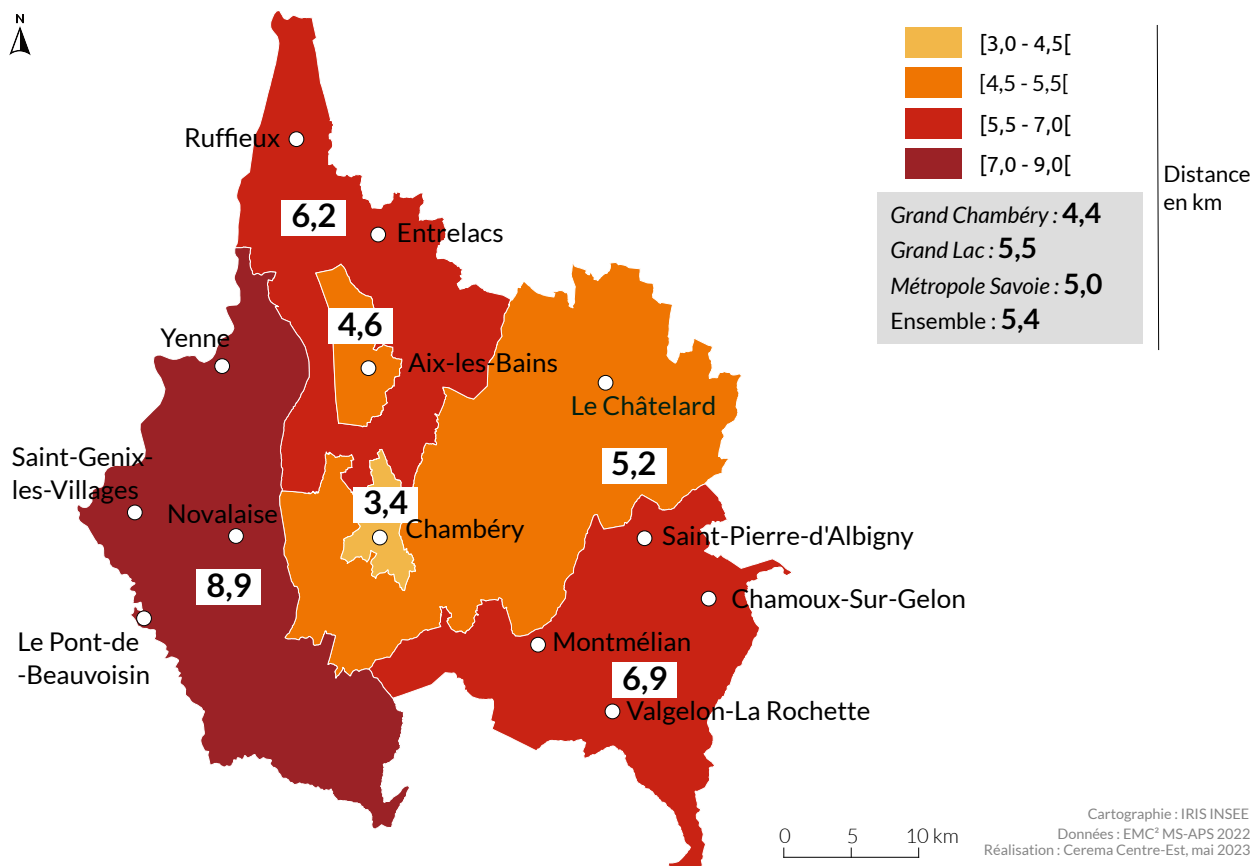
	Travail à plein temps	Travail à temps partiel	Scolaire Étudiant Apprentis	Chômeur Recherche un emploi	Retraité	Reste au foyer	Autre occupation
Chambéry	16,1	16,4	10,7	7,4	9,3	6,0	2,7
Grand Chambéry hors Chambéry-ville	25,4	28,6	14,5	14,7	15,1	16,2	8,8
Grand Chambéry	21,6	23,0	12,6	10,0	12,8	11,3	4,9
Pôle urbain Grand Lac	22,8	14,0	11,1	10,8	14,3	8,9	21,5
Grand Lac hors pôle urbain	30,0	31,0	17,0	10,9	17,2	23,5	17,9
Grand Lac	26,6	22,7	14,1	10,8	15,6	16,1	19,0
Cœur de Savoie	31,8	28,4	20,7	9,9	15,3	3,0	13,1
Métropole Savoie	24,5	23,5	14,2	10,2	14,0	12,1	11,3
Avant-Pays Savoyard	48,4	35,0	25,8	27,4	11,0	73,1	10,4
Ensemble	27,1	24,7	15,5	10,9	13,7	17,2	11,2

Les actifs à plein temps ou à temps partiel présentent le budget distance le plus important avec respectivement 27 et 25 km parcourus par jour. Ils sont suivis ensuite par les personnes qui restent au foyer (17 km par jour). Les personnes au chômage ou en recherche d'emploi sont celles qui présentent le budget distance le plus faible.

E) 5,4 KM LA DISTANCE MOYENNE D'UN DÉPLACEMENT

Un jour moyen de semaine, la distance moyenne d'un déplacement réalisé par les habitants est de 5,4 km. Cette distance moyenne varie de 3,4 km pour Chambéry à 8,9 km pour l'Avant Pays Savoyard. La densité et la proximité des commerces et services permet de réaliser des déplacements globalement de plus courte distance.

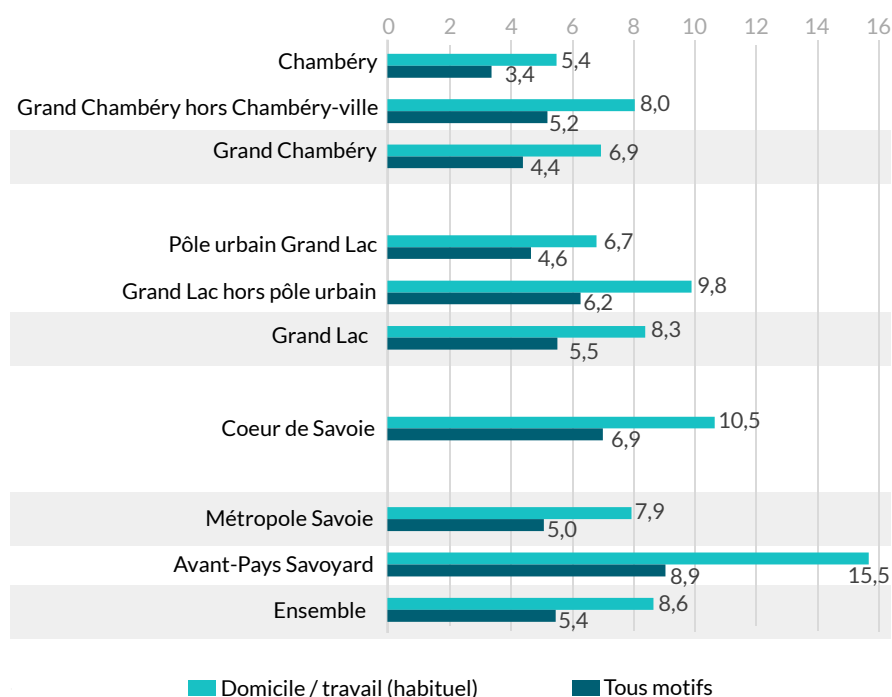
Distance moyenne d'un déplacement, en kilomètres selon la zone de résidence (D10)



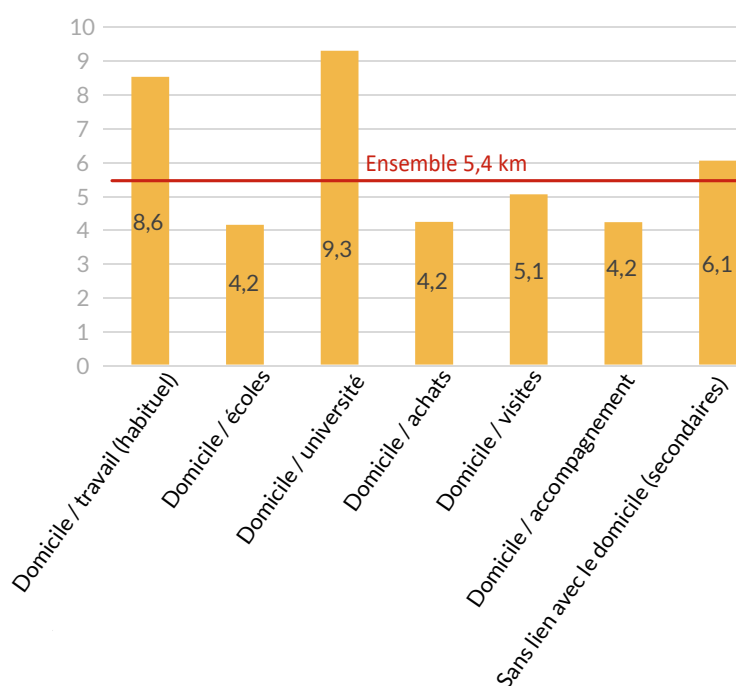
F) LES PLUS LONGUES DISTANCES SONT PARCOURUES POUR LE TRAVAIL/ÉTUDES

C'est pour le travail (ou études) que les habitants parcourent les plus longues distances avec 8,6 km entre le domicile et le travail (et 9,3 km pour les études). Les autres activités se déroulent dans les lieux plus proches du domicile à moins de 5-6km de distance du domicile. Le motif accompagnement présente la distance moyenne la plus faible avec 4,2 km alors que la part modale voiture est la plus forte pour ce motif (77% des déplacements en voiture). Cela peut être le fait des parents qui accompagnent les enfants à l'école et se rendent ensuite au travail en voiture. Le motif achat également présente une distance moyenne la plus faible de 4,2 km.

Distance moyenne (en km) d'un déplacement
selon la zone de résidence Domicile / Travail versus tous motifs



Distance moyenne (en km) d'un déplacement selon le motif combiné



G) LA DISTANCE MOYENNE D'UN DÉPLACEMENT VARIE SELON LE MODE UTILISÉ ET LE MOTIF

La distance moyenne d'un déplacement en voiture est de 7,1 km et est à peu près équivalente à celle d'un déplacement en TC urbain (6,1 km). C'est en « Autres TC », qui comprend notamment l'usage du train et du TGV, que l'on parcourt les plus longues distances avec 15,4 km. À l'inverse, elle est la plus faible pour la marche avec 0,7 km.

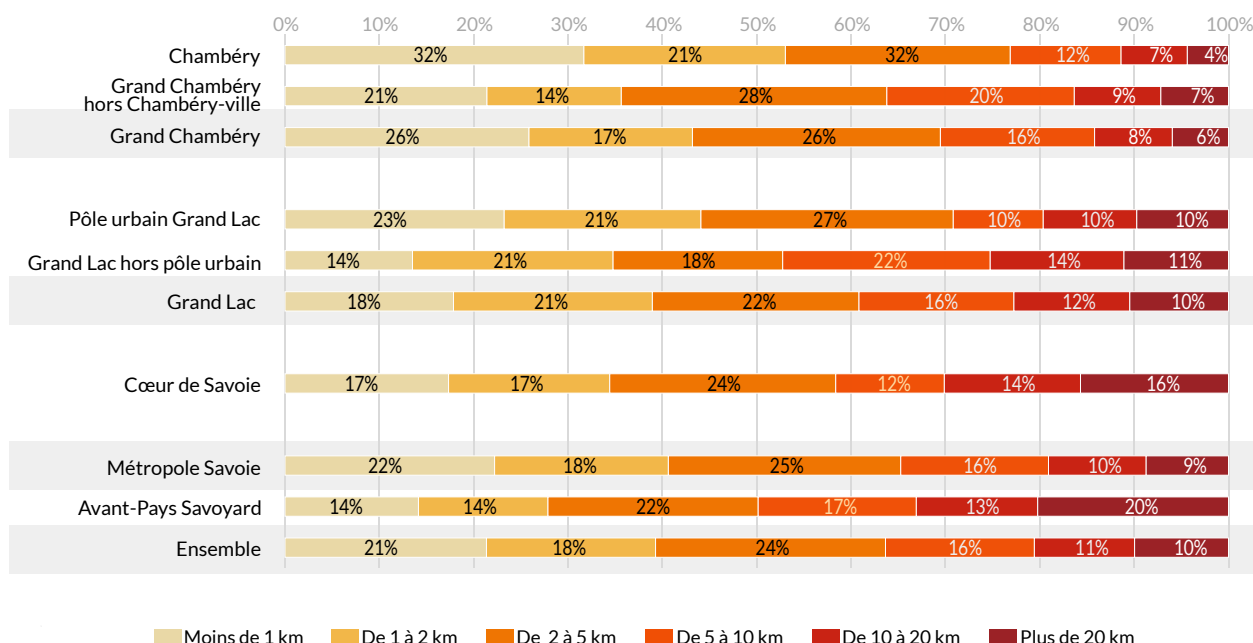
Distance moyenne (en km) d'un déplacement selon le motif combiné et le mode principal

	Voiture	Marche	TC urbain	Autre TC	Vélo
Domicile ↔ Travail (habituel)	10,4	0,8	6,0	25,2	4,4
Domicile ↔ Écoles	4,9	0,7	5,7	12,5	2,0
Domicile ↔ Université	10,4	0,8	11,5	45,0	3,2
Domicile ↔ Achats	6,0	0,7	4,8	8,9	2,8
Domicile ↔ Visites	7,6	0,7	5,2	0,0	3,7
Domicile ↔ Accompagnement	5,5	0,6	4,6	28,2	1,7
Domicile ↔ Autres motifs	8,3	0,9	6,8	28,4	3,4
Sans lien avec le domicile (secondaires)	6,6	0,6	4,7	14,7	2,7
Ensemble	7,1	0,7	6,1	15,4	3,2

H) ENVIRON 40% DES DÉPLACEMENTS FONT MOINS DE 2 KM

Sur l'ensemble du périmètre, un déplacement sur 5 fait moins d'un km, ratio qui s'élève à un tiers des déplacements sur Chambéry. A contrario, sur l'Avant Pays Savoyard et Grand Lac hors pôle urbain, seulement 14% des déplacements font moins d'un km. Enfin, sur l'Avant Pays Savoyard, un déplacement sur 5 fait plus de 20 km.

Répartition des déplacements en fonction de leur classe de distance (en km) et selon la zone de résidence



6. LES DURÉES

A) 54 MIN PAR JOUR POUR SE DÉPLACER

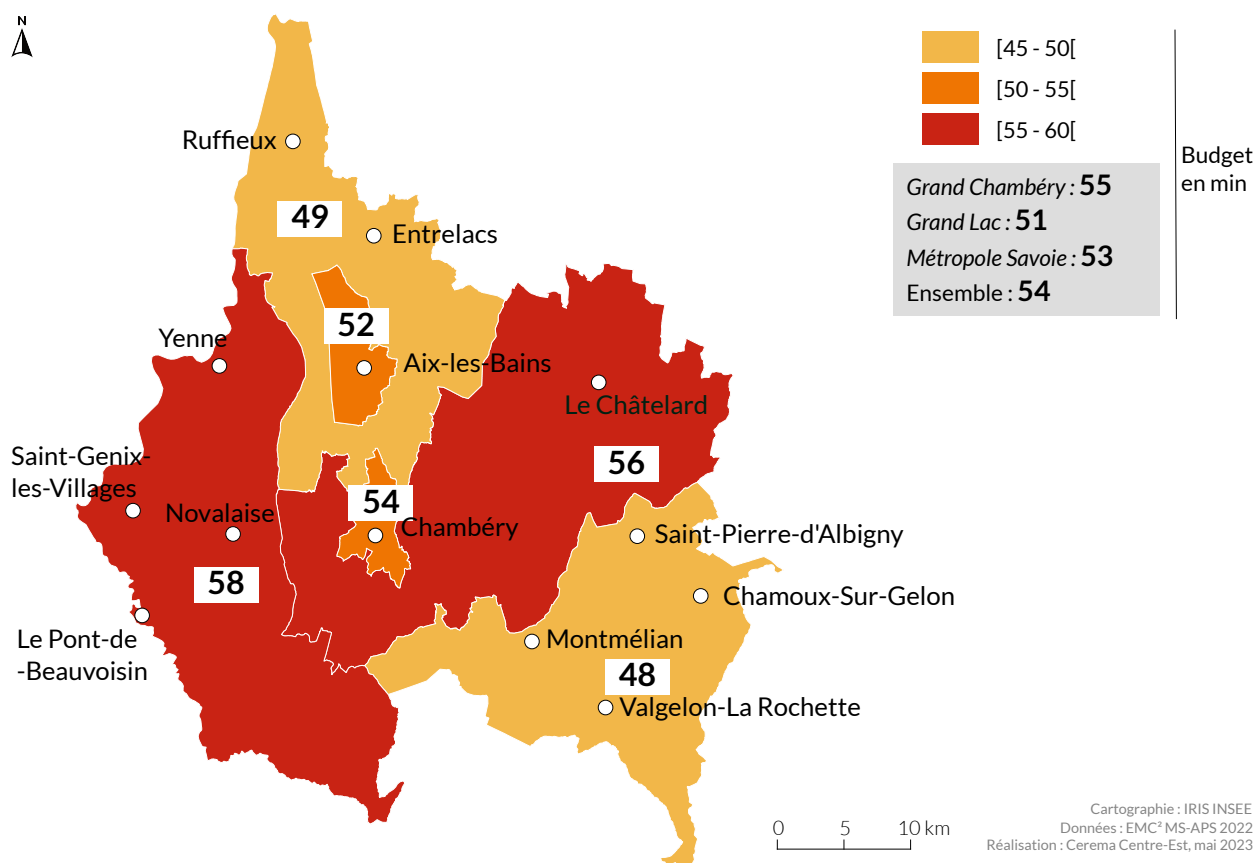
DÉFINITION

Le budget temps est le nombre de minutes qu'une personne consacre par jour à ses déplacements. Ne sont pas pris en compte les déplacements en lien avec une promenade ou une tournée professionnelle.

Les 258 000 personnes de 5 ans et plus du périmètre consacrent 54 min par jour à se déplacer.

Cette valeur varie selon la zone de résidence allant de 48 min pour les habitants de Cœur de Savoie à 58 min pour les habitants de l'Avant Pays Savoyard soit 1,2 fois en plus alors que la distance parcourue par jour varie de 2,5 fois.

Budget temps, en minutes selon la zone de résidence (D10)



REPÈRE

Le budget temps des autres territoires sélectionnés pour la comparaison figure dans le tableau ci-dessous :

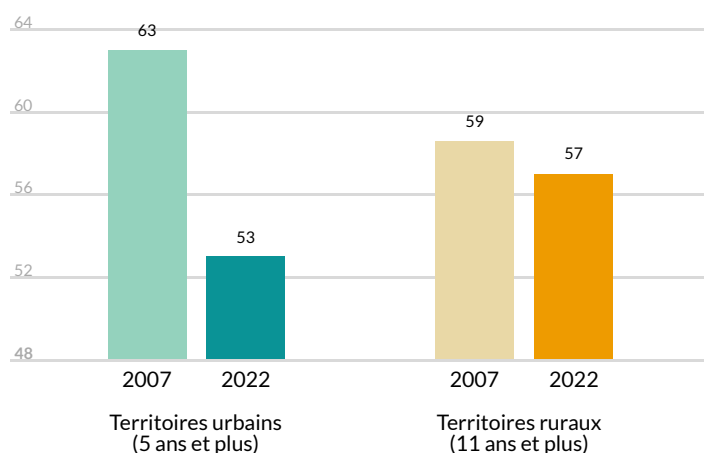
Budget distance - Distance parcourue par jour par personne en km

Poitiers 2018	Besançon 2018	Grenoble 2020	Métropole Savoie-Avant Pays Savoyard 2022
50	53	57	54

On a ainsi un budget temps sur le périmètre de Métropole Savoie-Avant Pays Savoyard qui supérieur aux budgets temps de Poitiers et Besançon mais inférieur à celui de Grenoble.

B) UN BUDGET TEMPS QUI A DIMINUÉ DEPUIS 2007

Évolution du budget temps (en min) entre 2007 et 2022 sur le périmètre d'enquête



Alors que le budget distance est resté relativement stable entre 2007 et 2022, le budget temps a davantage diminué dans le temps sur les territoires urbains passant de 63 min en 2007 à 53 min en 2022. Il est toutefois resté plutôt stable sur les territoires ruraux.

C) CE SONT LES 18-24 ANS QUI CONSACRENT LE PLUS DE TEMPS À SE DÉPLACER DANS LA JOURNÉE

Sur l'ensemble du périmètre d'enquête, les 18-24 ans consacrent le plus de temps à se déplacer avec 1h09, allant jusqu'à 1h22 pour les 18-24 ans de l'Avant Pays Savoyard. Sur certaines zones, ce sont les 25-34 ans ou les 35-49 ans qui passent le plus de temps à se déplacer. À l'inverse, ce sont les 65 ans et plus, touchés par la disparition des activités liées au travail, qui consacrent le moins de temps à se déplacer.

Budget temps (en min) selon l'âge et la zone de résidence

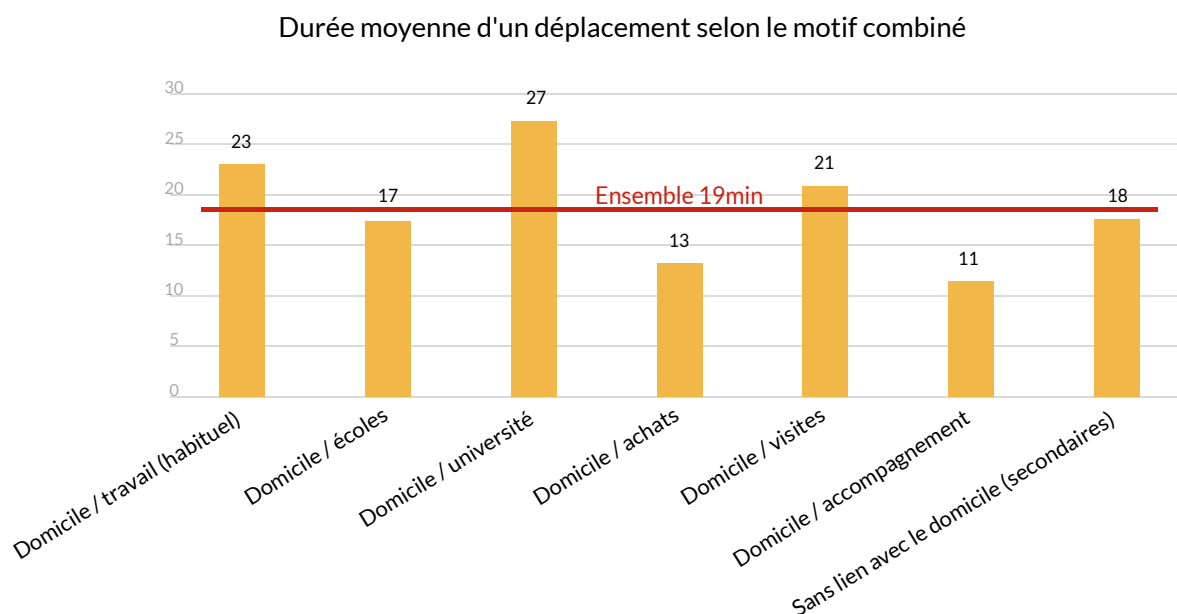
	5 à 17 ans	18 à 24 ans	25 à 34 ans	35 à 49 ans	50 à 64 ans	65 ans et +
Chambéry	50	79	55	57	51	40
Grand Chambéry hors Chambéry-ville	50	62	73	66	64	36
Grand Chambéry	50	72	63	62	59	38
Pôle urbain Grand Lac	44	69	67	55	53	43
Grand Lac hors pôle urbain	43	58	56	58	55	36
Grand Lac	44	66	61	57	54	40
Cœur de Savoie	48	57	44	58	52	31
Métropole Savoie	48	68	61	60	57	38
Avant-Pays Savoyard	53	82	80	85	49	26
Ensemble	48	69	63	62	56	37

D) 19 MIN, DURÉE MOYENNE D'UN DÉPLACEMENT

La durée moyenne d'un déplacement est de 19 min. Cette durée varie peu selon la zone de résidence entre 18 min et 21 min. La durée moyenne d'un déplacement, quant à elle, a diminué sur les territoires urbains passant de 17 min en 2007 à 14 min en 2022 et est restée stable sur les territoires ruraux (18 min sur les 11 ans et plus).

E) C'EST POUR LE TRAVAIL QUE LES DURÉES SONT LES PLUS IMPORTANTES

La durée moyenne d'un déplacement est la plus élevée pour le domicile ↔ travail avec 23 min. et pour le domicile ↔ études avec 27 min.



F) C'EST EN VOITURE ET EN TC QUE LES DURÉES MOYENNES D'UN DÉPLACEMENT SONT LES PLUS IMPORTANTES

La durée moyenne d'un déplacement varie de 64 min pour les Autres TC à 14 min pour la marche. Après les Autres TC, c'est la voiture qui dispose d'une durée moyenne d'un déplacement la plus importante avec 18min.

Durée moyenne (en min) d'un déplacement selon le motif combiné et le mode principal

	Voiture	Marche	TC urbain	Autre TC	Vélo
Domicile ↔ Travail (habituel)	22,7	12,7	42,5	65,4	19,4
Domicile ↔ Écoles	12	10	32,7	37,1	10,7
Domicile ↔ Université	21,5	11,4	38,2	80,7	25,6
Domicile ↔ Achats	13,6	11,1	31,8	159,7	11,7
Domicile ↔ Visites	23,3	9,8	35,1	268,5	12,7
Domicile ↔ Accompagnement	12,2	8,5	27,9	50	10,6
Domicile ↔ Autres motifs	24,2	19,9	35,1	159,7	28
Sans lien avec le domicile (secondaires)	17	11,4	26,4	64,7	17,4
Ensemble	18,2	14,3	34	64,3	19,7

7. LA RÉPARTITION HORAIRE DES DÉPLACEMENTS

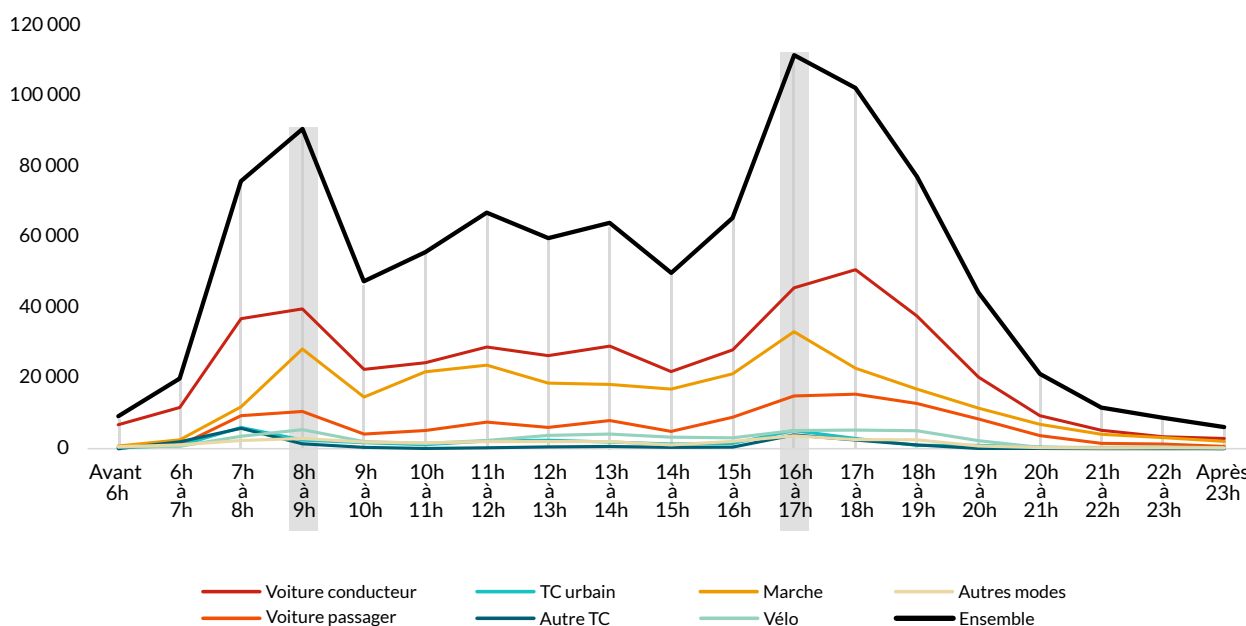
A) 4 PÉRIODES DE POINTE

Sont distinguées 4 périodes de pointe, plus ou moins marquées selon le mode de déplacement :

- La pointe du matin de 8h à 9h (avec 9% des déplacements)
- La pointe du soir de 16h à 17h (11% des déplacements)
- Et les 2 points du midi, moins marquées, de 11h à 12h (7% des déplacements) et de 13h à 14h (6% des déplacements).

L'usage de la voiture est notamment important sur les périodes de pointe du matin (7-9h) et du soir (16-18h). Quant aux transports collectifs (TC urbain et autres TC), on peut noter qu'ils représentent 15% des déplacements sur la plage de 7h-9h contre seulement 5% des déplacements sur la journée.

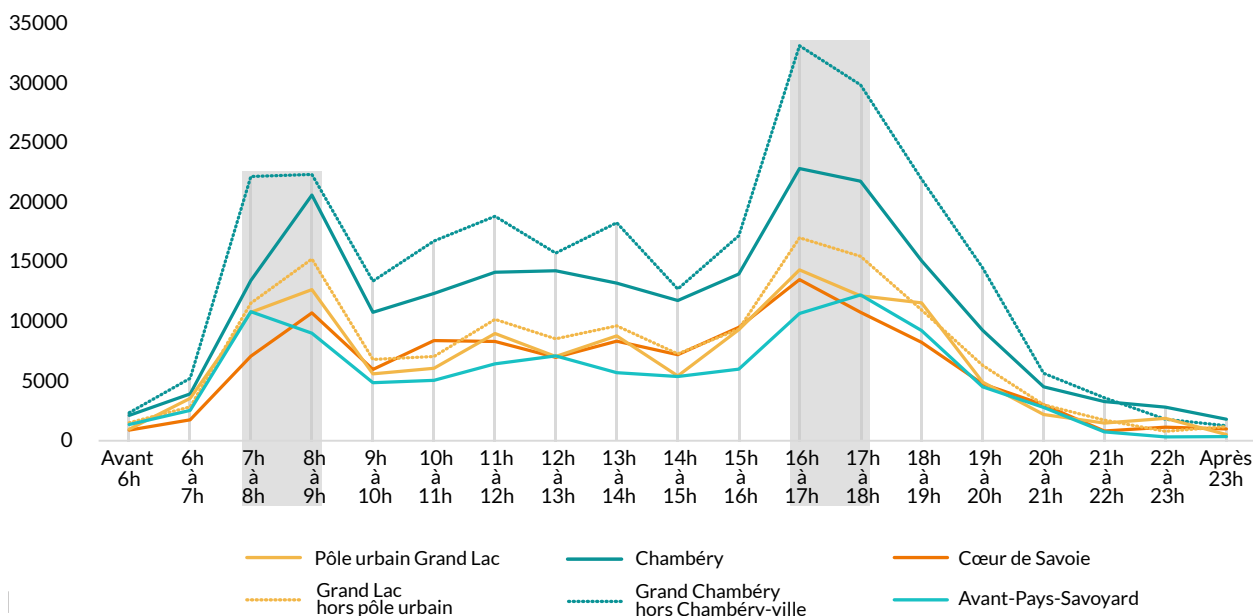
Répartition des déplacements en fonction de l'heure de départ et selon le mode principal



Selon la zone de résidence, la répartition des déplacements en fonction de l'heure de départ est plutôt semblable, avec néanmoins quelques différences :

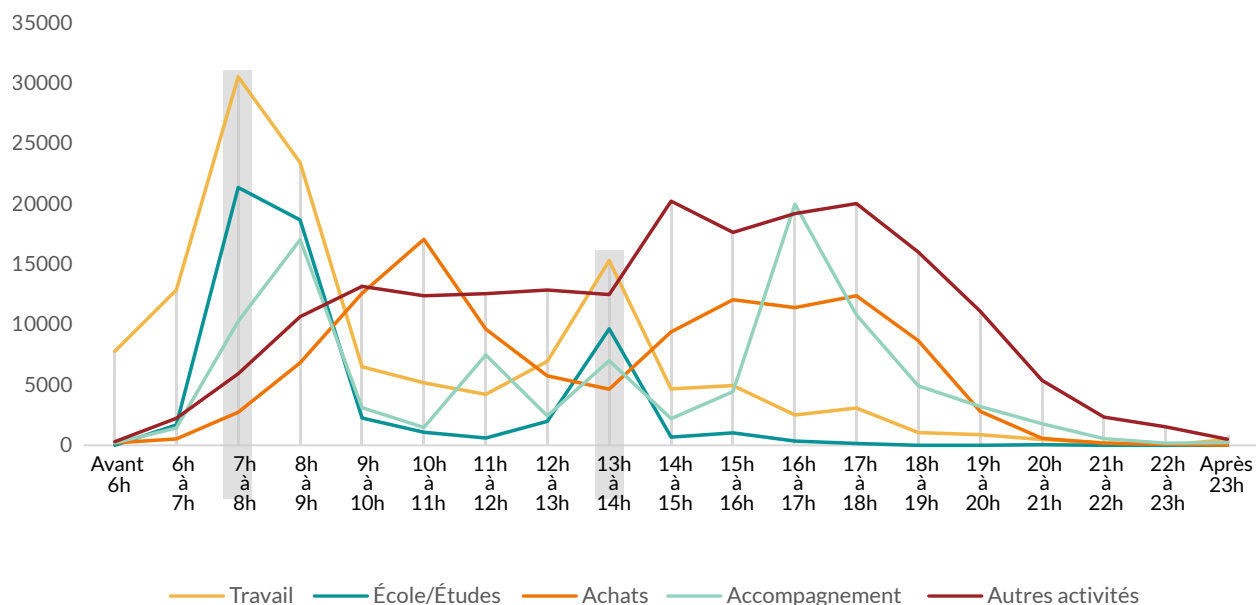
- L'Avant Pays Savoyard présente un pic de déplacements du matin plus tôt de 7h à 8h.
- Les pointes du midi sont beaucoup moins marquées à Chambéry et sur l'Avant Pays Savoyard.

Répartition des déplacements en fonction de l'heure de départ selon la zone de résidence



B) DES POINTES DIFFÉRENCIÉES SELON LE MOTIF

Répartition des déplacements en fonction de l'heure de départ selon le motif de destination



Deux pointes de départs vers le travail sont identifiées :

- Un premier pic le matin de 7h à 8h qui regroupe 27% des départs vers le travail. Le travail représente 43% des activités à l'heure de pointe de 7h-8h contre 22% des activités au global sur la journée.
- Un deuxième pic le midi, moins marqué, de 13h à 14h où 13% des départs vers le travail se font.

À noter qu'à 9h, 62% des déplacements vers le travail de l'ensemble de la journée ont été effectués. En comparaison, à la même heure, seuls 20% des déplacements tous motifs de la journée ont été réalisés.

Les départs vers le motif écoles/études s'effectuent sur les mêmes pointes que pour le travail.

La mobilité pour l'activité achat se distingue, avec un pic de départ dans la matinée, plutôt de 10h à 11h, puis une période qui s'étale sur la fin d'après-midi de 15h à 18h.

La mobilité pour l'accompagnement connaît 4 périodes de départs : le matin 8h-9h ; les deux pointes du midi 11h-12h et 13h-14h et celle du soir 16h-17h.

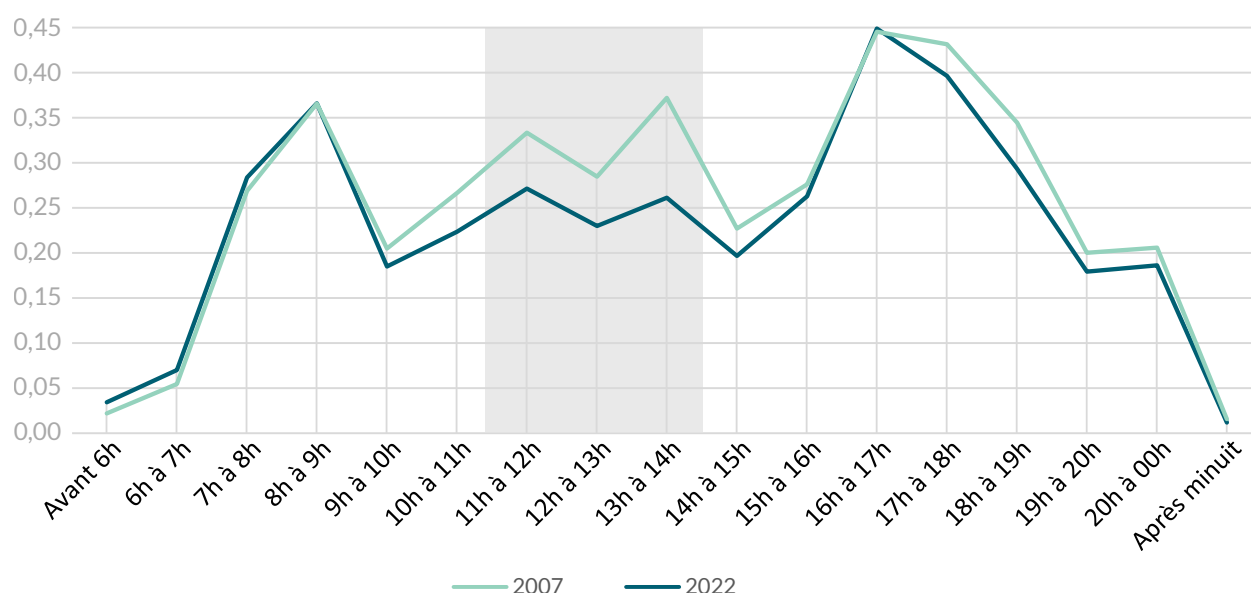
À partir de 19h, les autres activités (loisirs, promenades, visites à des amis, restauration, ...) représentent plus de 2/3 des déplacements. Ces activités sont réalisées notamment sur la plage de 14h-17h.

C) UNE DIMINUTION DES DÉPLACEMENTS SUR LES POINTES DU MIDI

L'évolution de la répartition horaire de la mobilité sur la journée entre 2007 et 2022 met en exergue une nette diminution des déplacements sur les deux pointes du midi, à la fois sur les territoires urbains et sur les territoires ruraux.

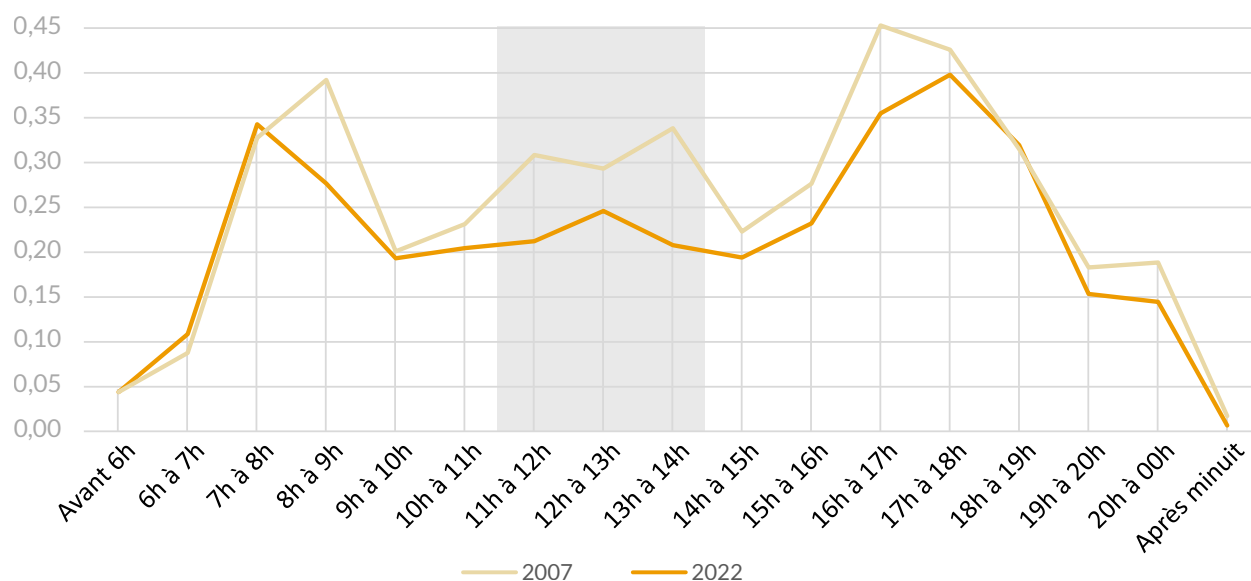
Sur les territoires urbains, les pointes du matin et du soir sont plutôt équivalentes entre 2007 et 2022.

Répartition de la mobilité en fonction de l'heure de départ en 2007 et en 2022
sur les territoires urbains



Sur les territoires ruraux, les déplacements ont diminué sur les pics du matin et du soir en 2022 par rapport à 2007. Par ailleurs, la pointe du matin est 1h plus tôt en 2022 et celle du soir 1h plus tard. Outre la baisse de mobilité sur la période méridienne en 2022, il est noté un tassement du pic du midi (12h-13h).

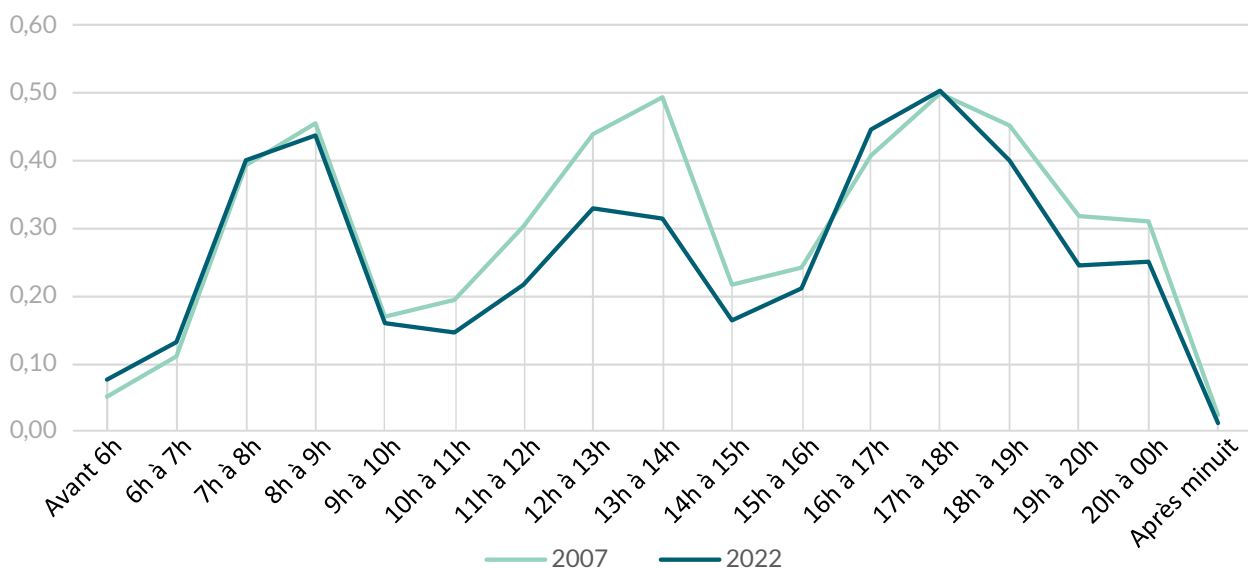
Répartition de la mobilité en fonction de l'heure de départ en 2007 et 2022
sur les territoires ruraux



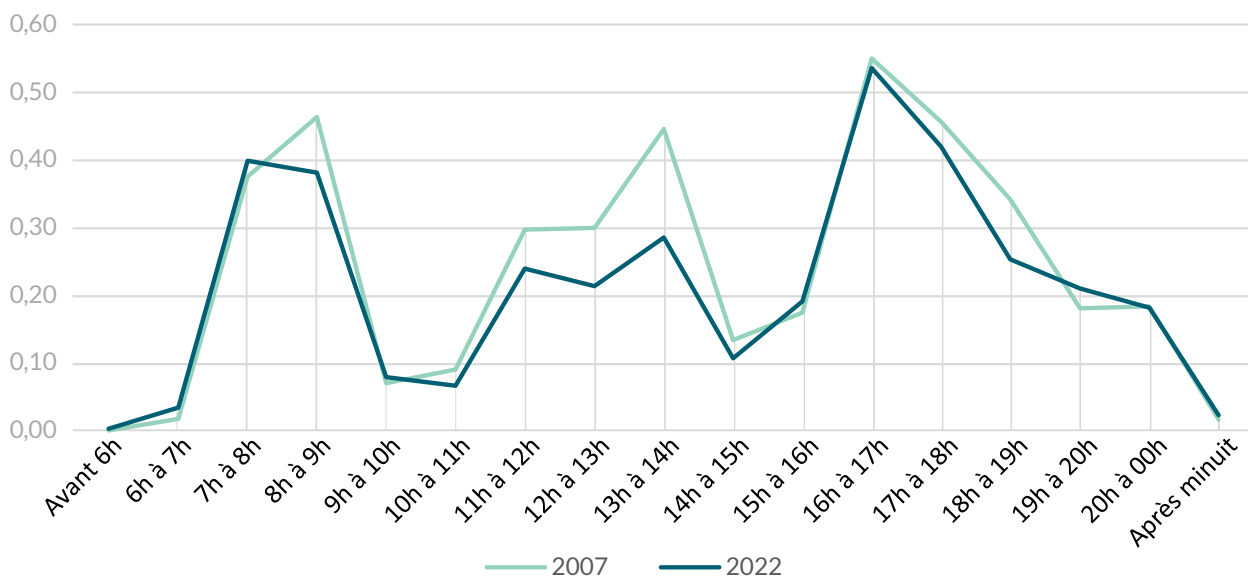
D) UNE GÉNÉRALISATION DE LA JOURNÉE CONTINUE POUR LES ACTIFS ET SCOLAIRES/ÉTUDIANTS

Lorsqu'on regarde la répartition horaire de la mobilité des actifs, on constate que les pics du matin et du soir sont similaires en 2007 et en 2022. Par contre, on constate une nette baisse de la mobilité sur la pause méridienne en 2022 par rapport à 2007. Le constat est le même pour les scolaires et étudiants. Aussi, on peut donc supposer une pratique plus importante de la journée continue pour les actifs et scolaires/étudiants qui se restaurent davantage sur leur lieu de travail ou d'études.

Répartition de la mobilité des **actifs** en fonction de l'heure de départ
en 2007 et en 2022 sur les territoires urbains



Répartition de la mobilité des **scolaires/étudiants** en fonction de l'heure de départ
en 2007 et en 2022 sur les territoires urbains



À noter que lorsqu'on prend le reste de la population hors actifs et scolaires /étudiants, on ne constate pas de baisse de la mobilité sur la pause méridienne.

The page features several decorative elements consisting of dotted lines. A long vertical orange line runs down the center. A shorter vertical green line is to its left. A horizontal green line is on the left side. A horizontal orange line is on the right side. A vertical green line is at the bottom left. A vertical orange line is at the bottom right. A horizontal green line is at the top left. A horizontal orange line is at the top right. A vertical green line is at the top center.

Usage des modes

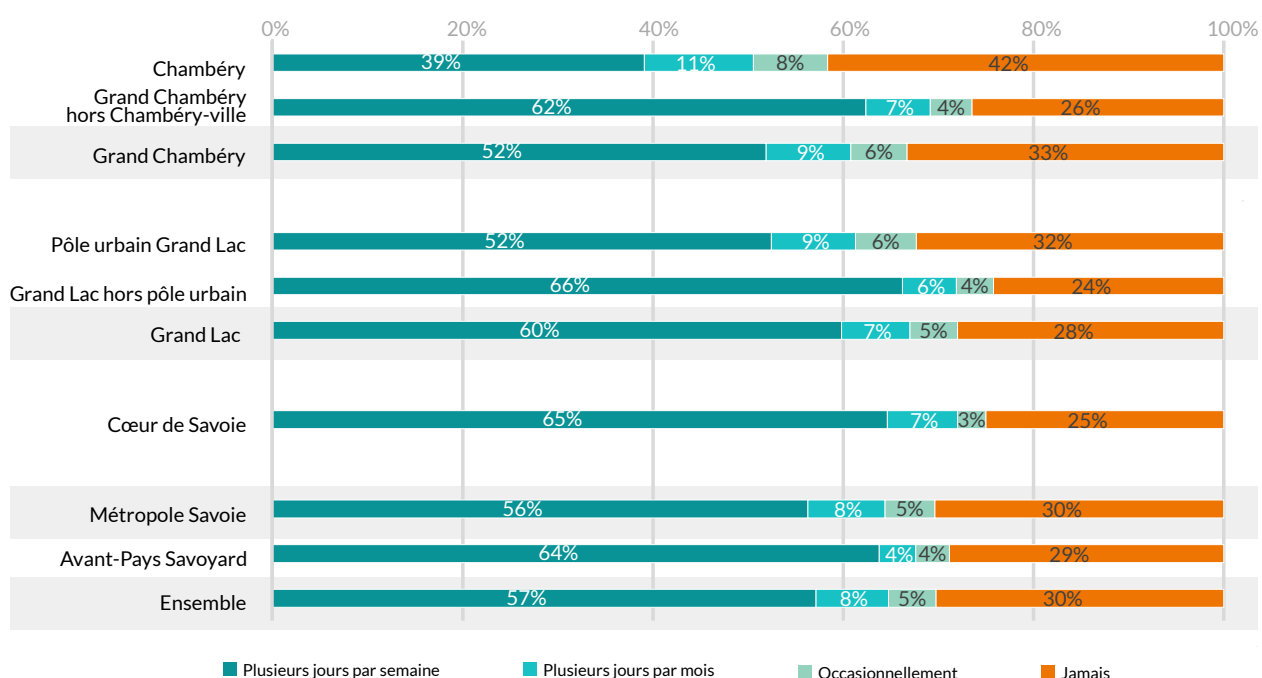
1. LA VOITURE, INDIVIDUELLE PAR EXCELLENCE

A) 57% DES HABITANTS UTILISENT LA VOITURE PLUSIEURS JOURS PAR SEMAINE EN TANT QUE CONDUCTEUR

57% des habitants du périmètre d'enquête utilisent plusieurs jours par semaine la voiture en tant que conducteur. Parmi la population majeure, ce sont 69% des conducteurs qui utilisent leurs voitures plusieurs jours par semaine.

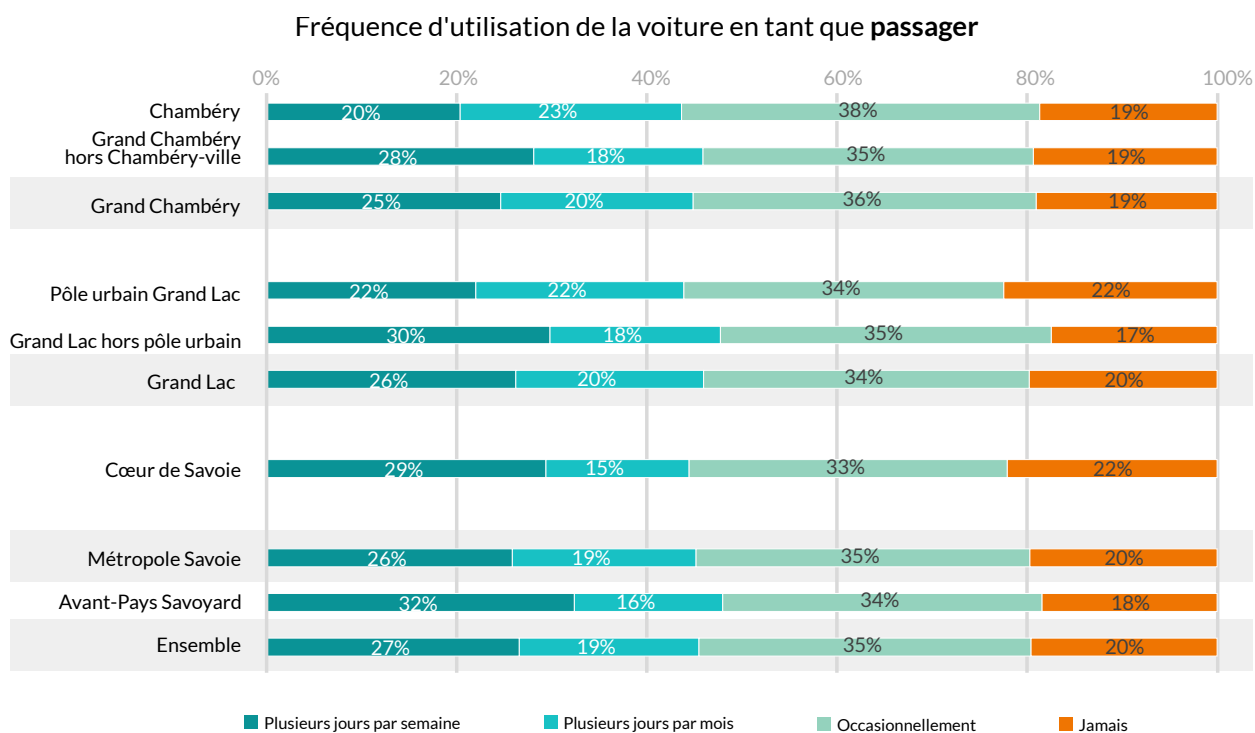
Les habitants de Chambéry, y compris en considérant uniquement les majeurs, ont un usage plus faible de la voiture en tant que conducteur. Ceci est à mettre en lien avec le fait que la part des personnes majeures sans permis est la plus forte à Chambéry. De plus, l'intensité de l'offre de services, commerces, d'emplois et la présence d'un réseau de transport en commun atténuent le phénomène de dépendance à la voiture.

Fréquence d'utilisation de la voiture en tant que **conducteur**



B) 27% UTILISENT LA VOITURE PLUSIEURS JOURS PAR SEMAINE EN TANT QUE PASSAGER

27% des habitants du périmètre d'enquête utilisent plusieurs jours par semaine la voiture en tant que passager. Les habitants de l'Avant Pays Savoyard, Cœur de Savoie et Grand Lac hors pôle urbain où la taille des ménages est la plus forte, ont un usage de la voiture en tant que passager plus fort qu'ailleurs dû certainement à la présence d'enfants.



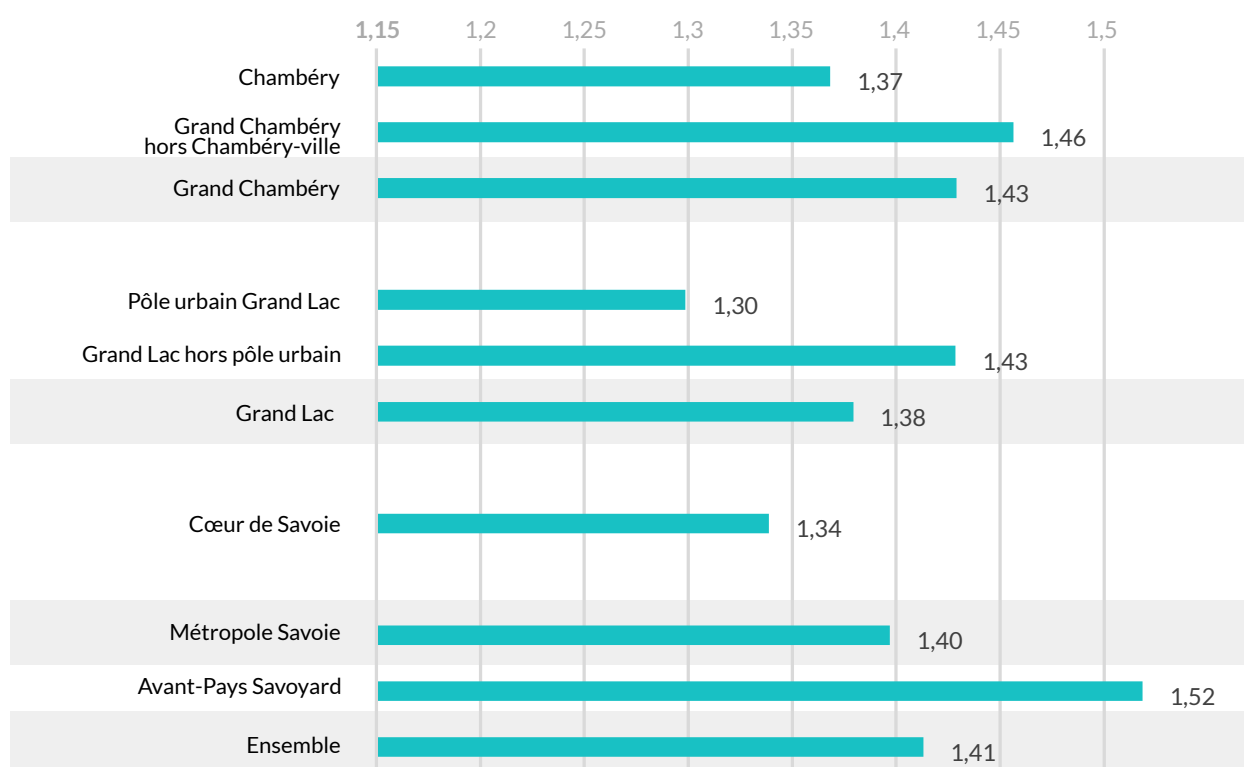
C) 1,41 PERSONNES PAR VOITURE EN MOYENNE

DÉFINITION

Le taux d'occupation est le nombre moyen de personnes présentes dans une voiture (y compris conducteur).

On compte 1,41 personne par voiture. C'est dans le pôle urbain de Grand Lac que le taux d'occupation est le plus faible (1,30), ce qui peut s'expliquer par la faible taille des ménages. Cœur de Savoie présente également un faible taux d'occupation des voitures (1,34) alors que la taille des ménages est plus importante dans ce territoire que d'autres secteurs. Il y a donc à priori un usage « solo » de la voiture très marqué sur ce territoire. C'est dans l'Avant Pays Savoyard que le taux d'occupation des voitures est le plus fort : 1,52. C'est un territoire dans lequel la taille des ménages est plutôt forte (2,35 personnes en moyenne par ménage), ce qui peut expliquer un fort taux d'occupation (beaucoup de familles avec enfants).

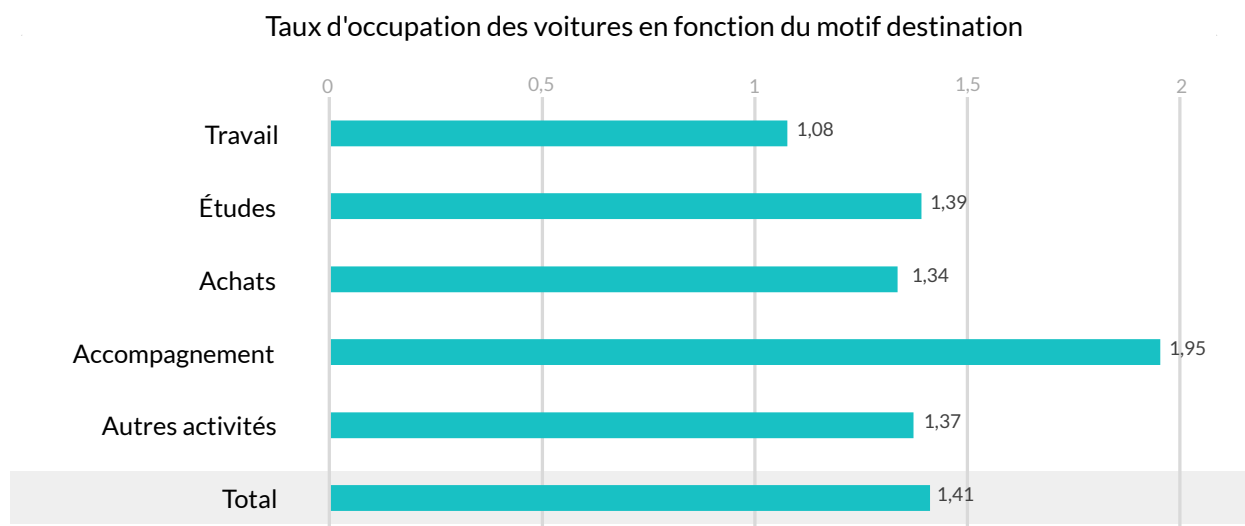
Taux d'occupation des voitures selon la zone de résidence



On compte 74% de trajets autosolistes (c'est-à-dire de trajet en voiture sans passager). La part de trajets autosolistes atteint 93% pour les trajets à destination du travail.

D) 1,08 PERSONNES PAR VOITURE POUR LE TRAVAIL

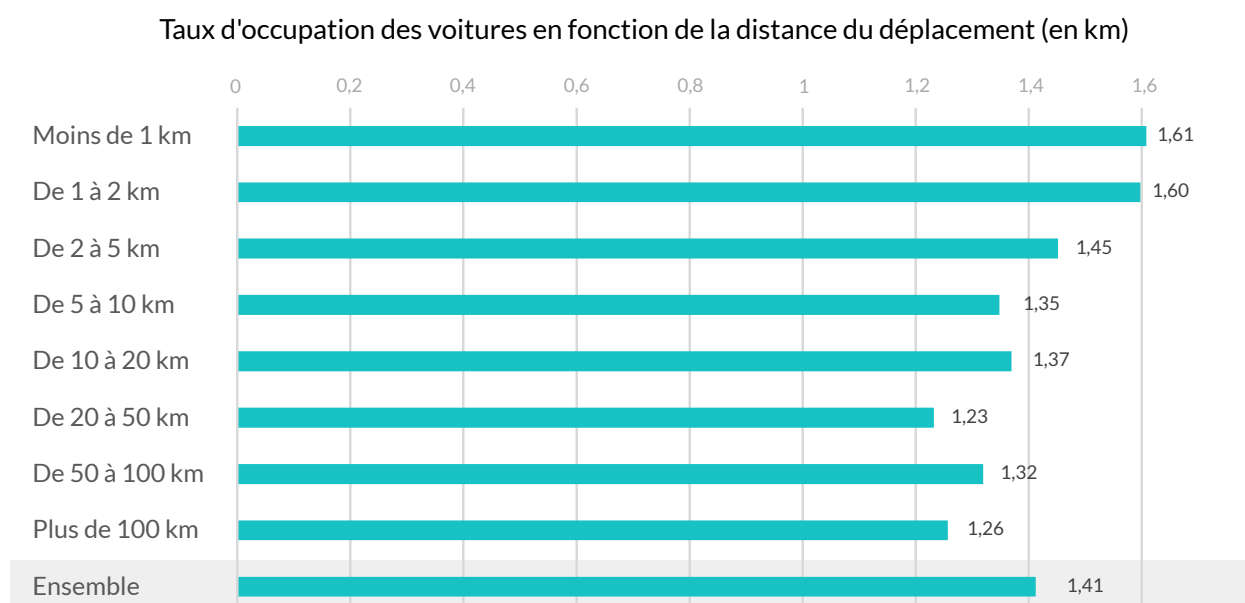
C'est pour le travail que le taux d'occupation des voitures est le plus faible : 1,08. Cela revient à dire que 100 voitures transportent 108 personnes, ce qui peut donner, par exemple, 92 voitures avec 1 personne et 8 voitures avec 2 personnes.



E) PLUS LE DÉPLACEMENT EST LONG, MOINS IL Y A DE MONDE DANS LES VOITURES

Le taux d'occupation des voitures est le plus fort (1,61) pour les déplacements de courte distance, jusqu'à 2 km. Il s'agit souvent de déplacements de proximité, notamment l'accompagnement à l'école.

C'est pour les déplacements les plus longs que le taux d'occupation est le plus faible : 1,26 pour les déplacements de plus de 100 km et 1,23 pour les déplacements de 20 à 50 km.

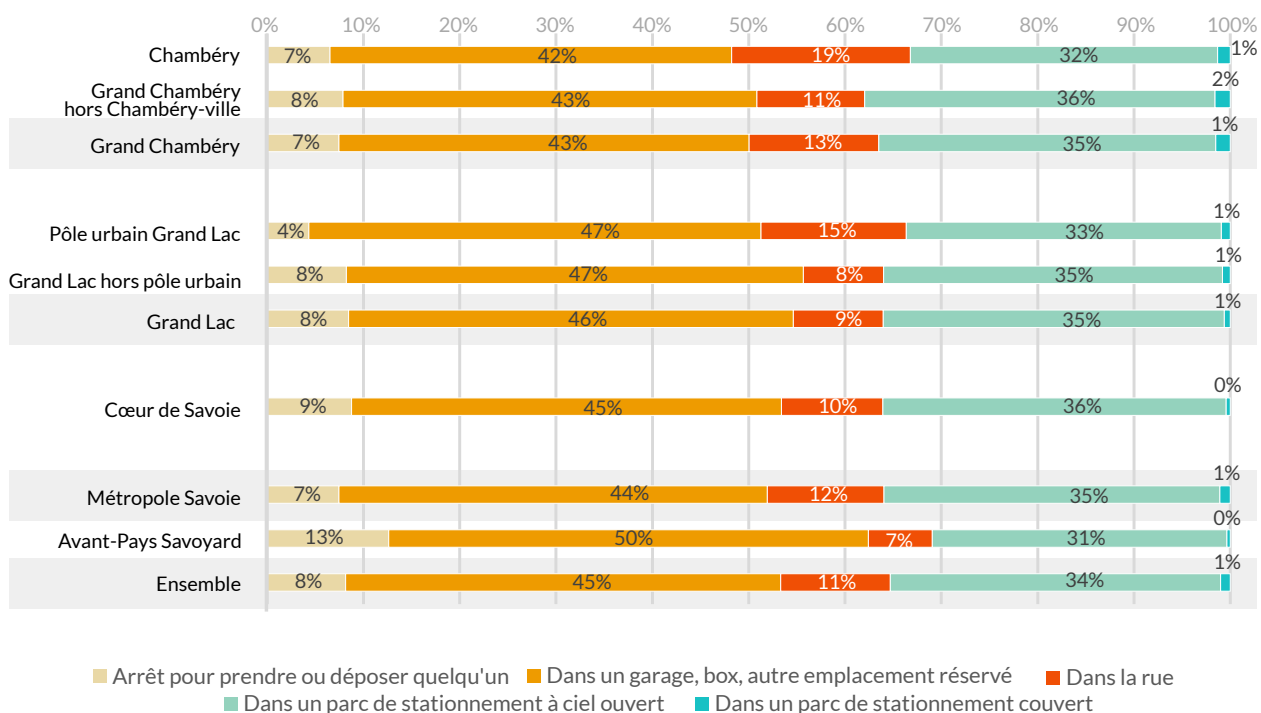


F) UN USAGE FACILITÉ PAR LE STATIONNEMENT

Dans 97% des déplacements, la voiture utilisée stationne sur une place gratuite. La part des voitures stationnées sur un emplacement payant est la plus forte à Chambéry, 5%, ce qui reste néanmoins une valeur très faible.

45% des voitures stationnent dans un garage, box ou autre emplacement réservé. Seulement 11% stationnent dans la rue. La part de stationnement dans la rue est la plus forte dans les zones urbaines denses avec 19% à Chambéry et 15% pour le pôle urbain de Grand Lac.

Lieu du stationnement de la voiture utilisée



2. LES ALTERNATIVES À L'USAGE DE LA VOITURE INDIVIDUELLE

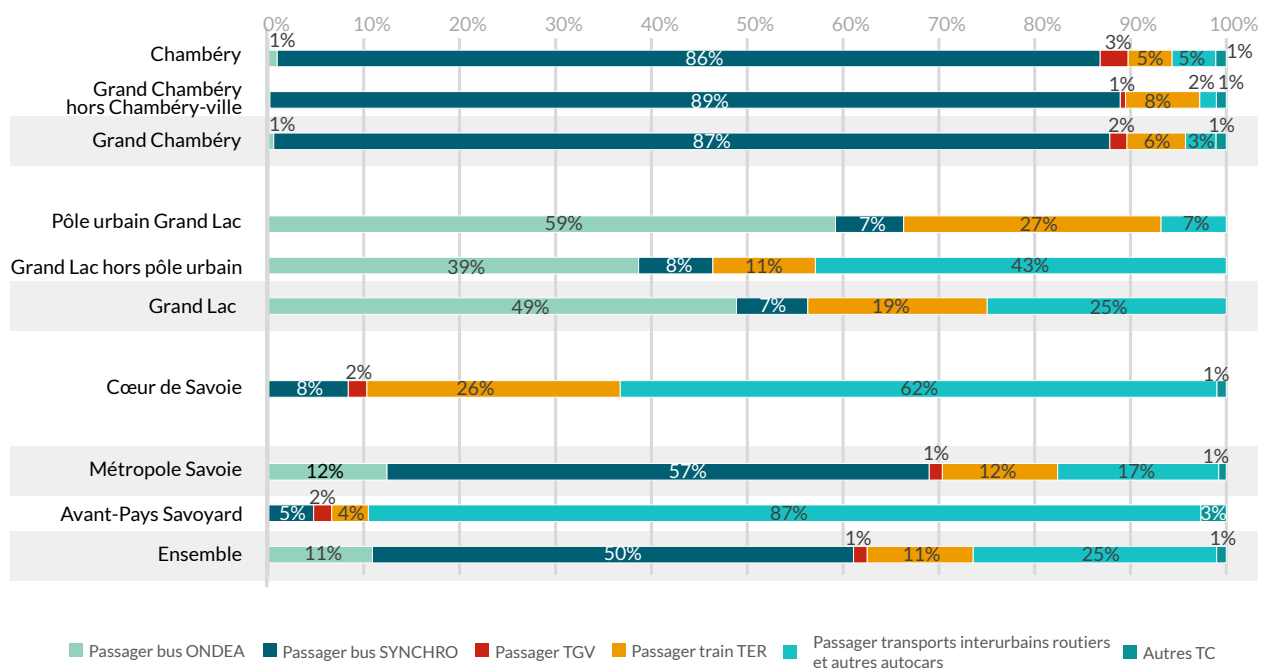
A) L'USAGE DES TRANSPORTS COLLECTIFS

Sur les 57 740 voyages en transports collectifs réalisés un jour moyen de semaine par les habitants du périmètre d'enquête, les deux tiers concernent les réseaux urbains SYNCHRO (50%) et ONDEA (11%).

Le second transport collectif le plus utilisé, avec un quart des voyages en TC, recouvre les transports interurbains routiers et autres autocars (TER routiers, scolaires, périscolaires, occasionnel...). Pour l'Avant Pays Savoyard notamment c'est 87% de voyages en TC qui s'effectuent par ce type de transports.

Enfin, 11% des voyages en TC sont effectués en train TER, notamment présent dans Cœur de Savoie et le pôle urbain de Grand Lac où les TER représentent un quart des voyages en TC.

Répartition des trajets réalisés en transports collectifs selon la zone de résidence



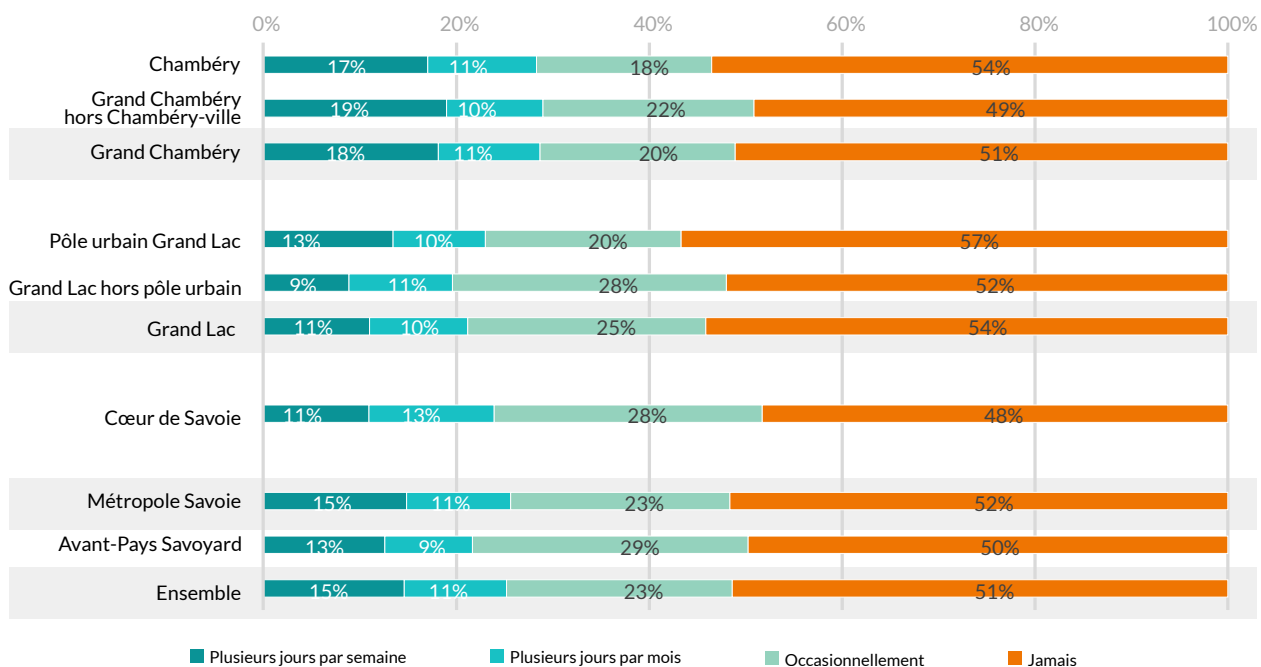
B) UN ACCÈS AUX TRANSPORTS COLLECTIFS MAJORITAIREMENT À PIED

Lorsque les habitants du périmètre d'enquête utilisent les transports collectifs, ils y accèdent dans plus de 68% des cas à pied. Sinon, ils y accèdent en voiture dans 28% des cas. La moitié de ces rabattements en voiture se fait en tant que conducteur, et l'autre moitié en tant que passager.

C) FRÉQUENCE D'UTILISATION DES MODES ALTERNATIFS À LA VOITURE INDIVIDUELLE

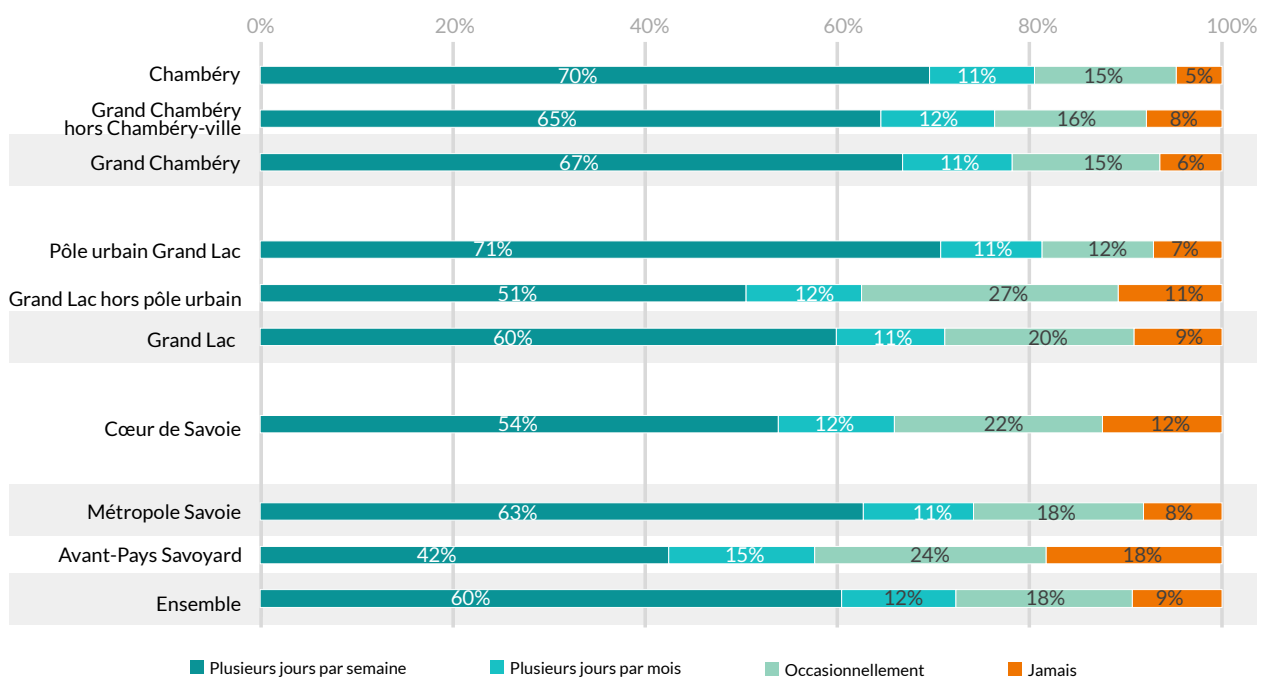
51% des habitants n'utilisent jamais le vélo pour se déplacer. Cette proportion est d'ailleurs plus élevée dans les deux secteurs urbains (Chambéry et pôle urbain Grand Lac).

Fréquence d'utilisation du vélo



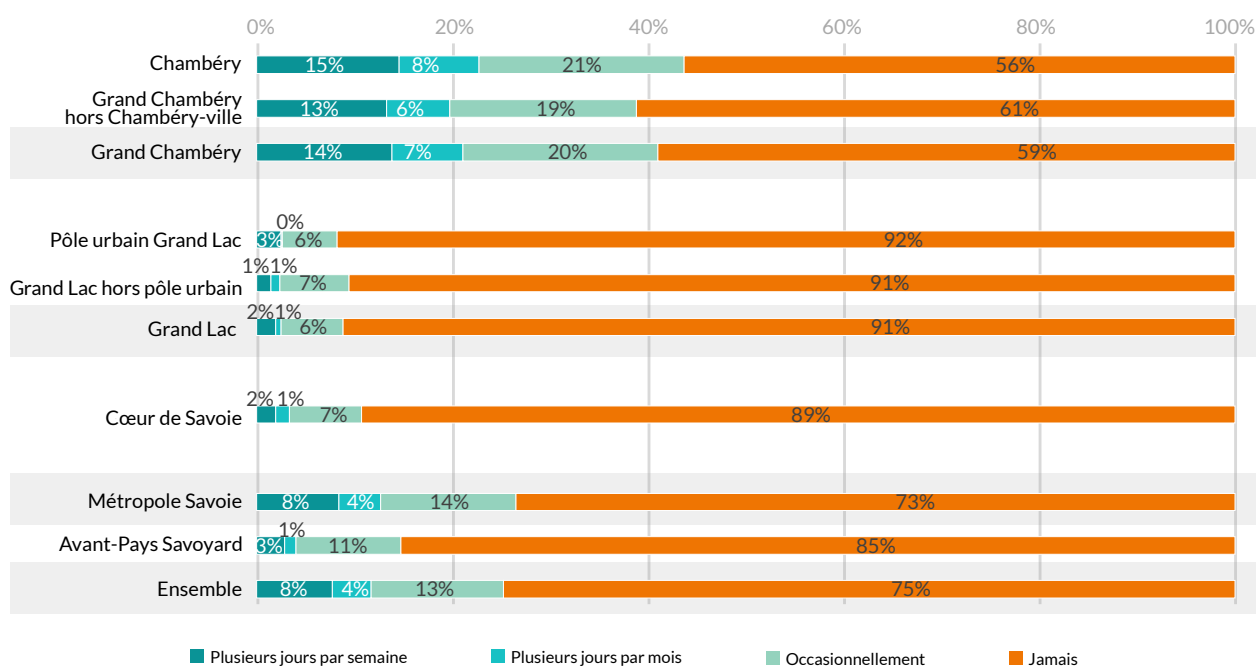
60% des habitants déclarent faire des déplacements exclusivement à pied plusieurs jours par semaine. Cette part est significativement plus élevée dans les deux secteurs urbains (Chambéry et pôle urbain Grand Lac) et plus faible dans l'Avant-Pays-Savoyard.

Fréquence d'utilisation de la marche



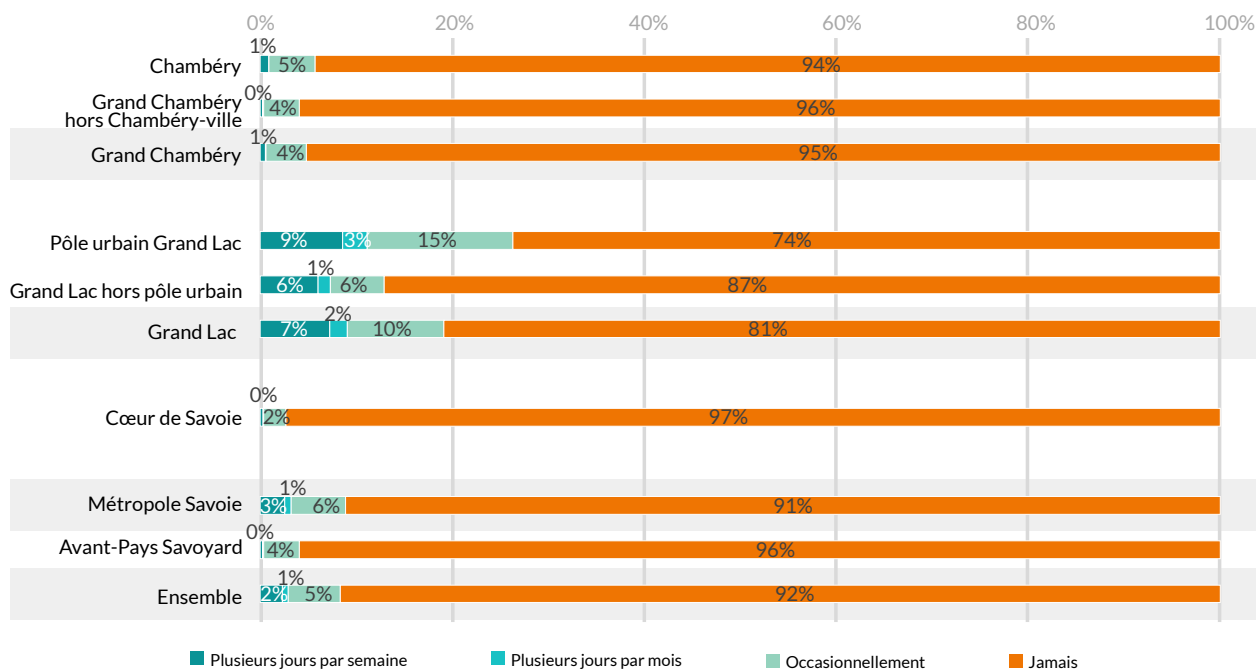
14% des habitants de Grand Chambéry utilisent le réseau SYNCHRO plusieurs jours par semaine et les résidents des autres territoires ont un usage occasionnel du réseau SYNCHRO.

Fréquence d'utilisation du réseau SYNCHRO de Chambéry



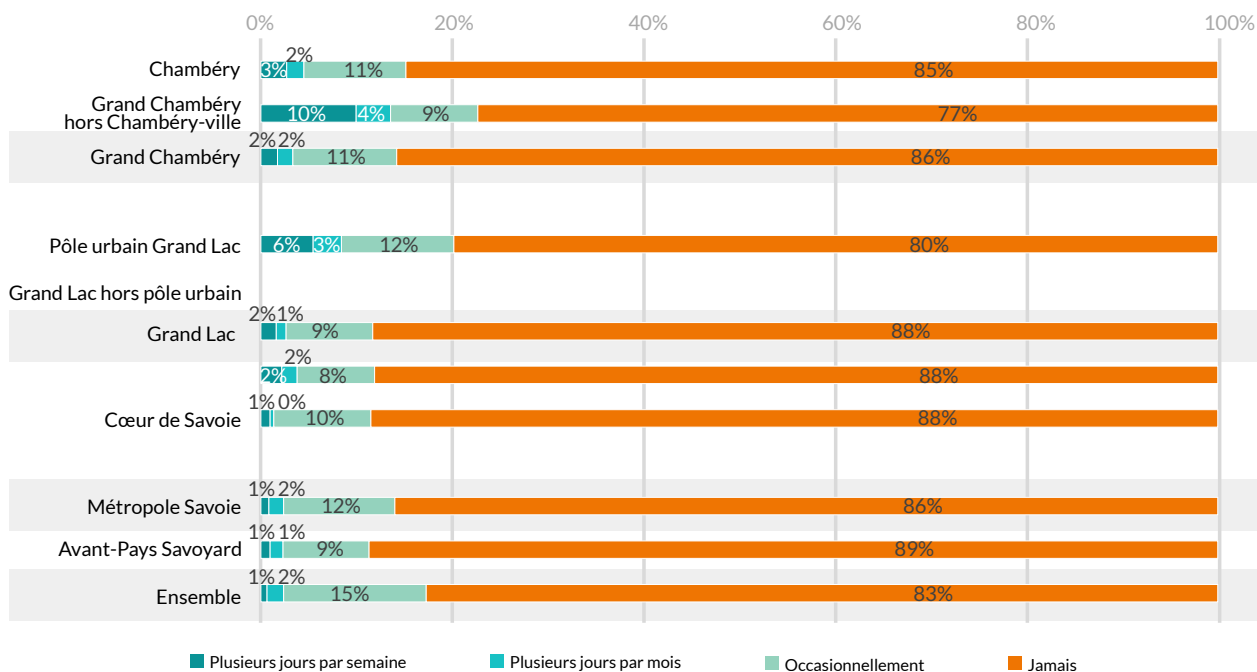
9% des habitants du pôle urbain de Grand Lac utilisent le réseau ONDEA plusieurs jours par semaine.

Fréquence d'utilisation du réseau ONDEA de Grand Lac



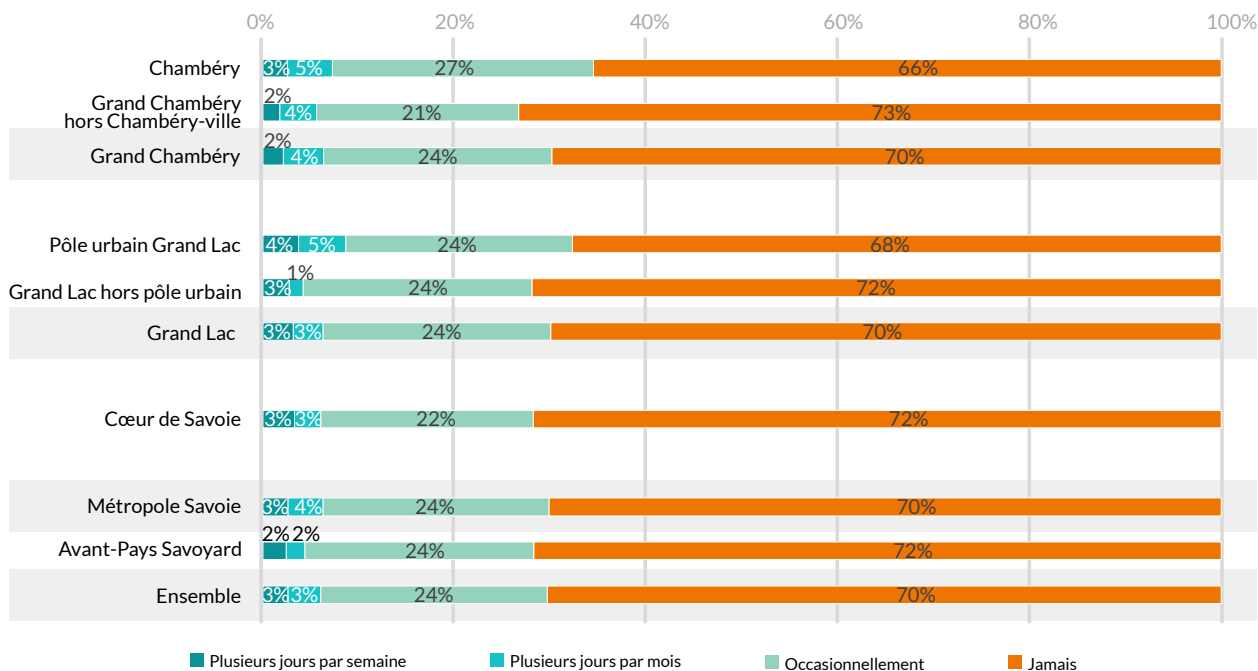
83% des habitants n'utilisent jamais les cars régionaux et 15% de manière occasionnelle.

Fréquence d'utilisation des cars régionaux



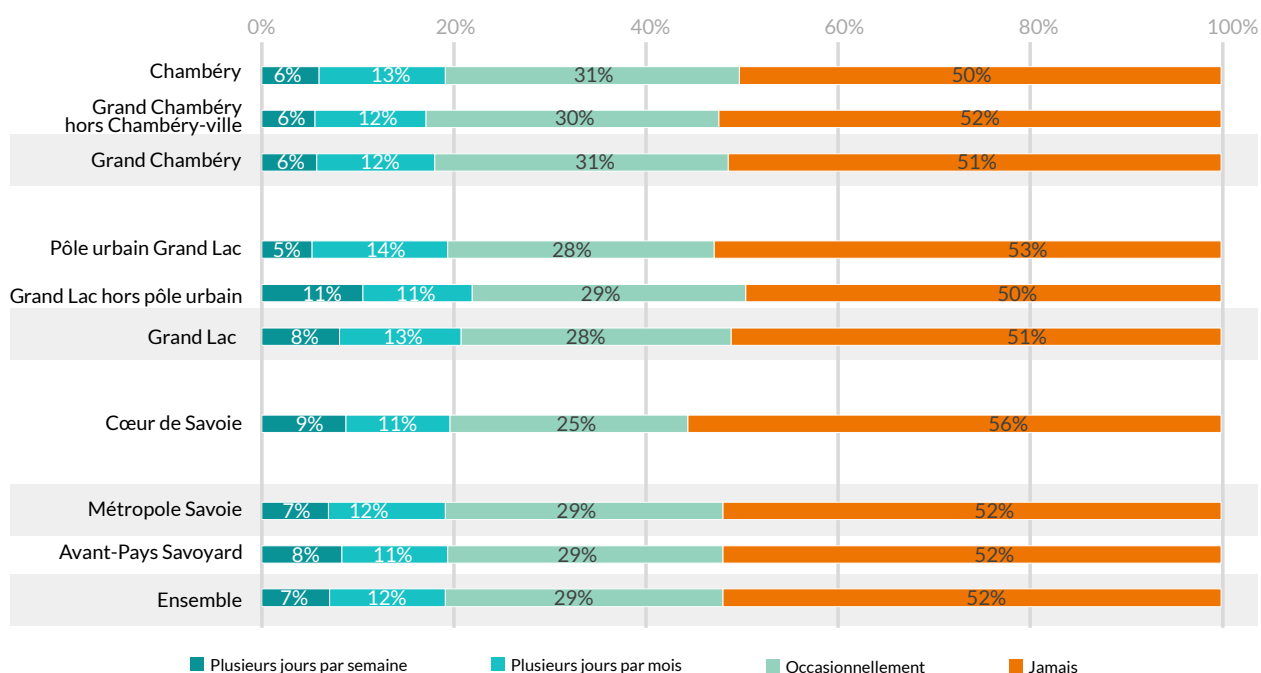
83% des habitants n'utilisent jamais les cars régionaux et 15% de manière occasionnelle.

Fréquence d'utilisation du TER



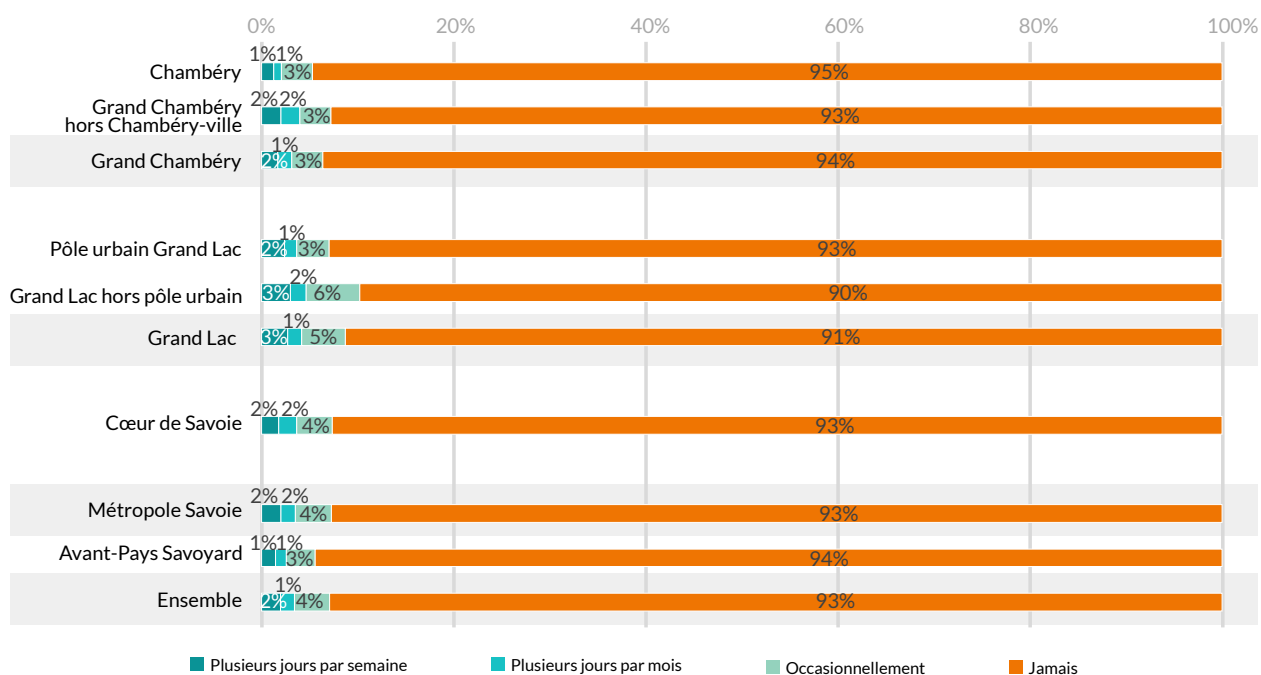
48% des habitants déclarent faire du covoiturage au moins une fois par mois. Lors de l'enquête, le covoiturage a été défini comme suit : le covoiturage consiste à partager des trajets en voiture avec une personne qui ne vit pas dans votre logement.

Fréquence d'utilisation du covoiturage



93% des habitants n'utilisent jamais de 2 roues motorisés pour se déplacer.

Fréquence d'utilisation du 2 roues motorisés



6

CHIFFRES CLÉS

LES ACTIFS ET TELETRAVAILLEURS

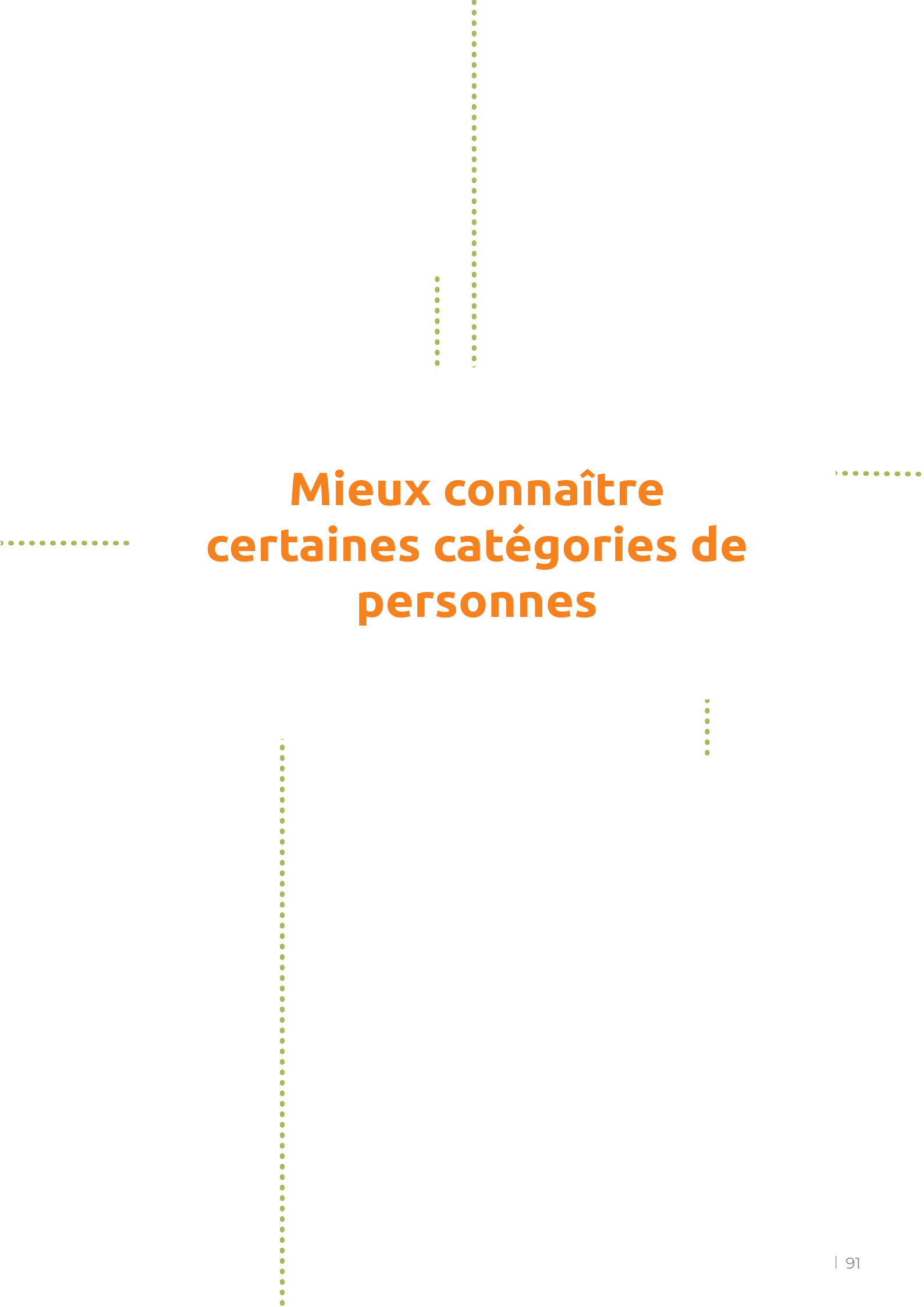
- Les actifs se déplacent beaucoup plus (4,4 déplacements par jour que la moyenne des personnes de 5 ans et plus (3,8))
- 4% des actifs véritablement en situation de télétravail un jour moyen de semaine
- 28% pour les télétravailleurs ayant télétravaillé au domicile
- Une forte part modale voiture en tant que conducteur (64%) chez les actifs et en particulier chez les actifs non télétravailleurs à leur bureau (72%)
- Des budgets distance (34 km) et temps (78 min) plus importants chez les télétravailleurs

LES SENIORS

- Un habitant sur 5 à plus de 65 ans
- Une chute notable de la mobilité à partir de 75 ans : 2,5 déplacements par jour chez les 75 ans et plus
- La marche : le premier mode de déplacement des 75 ans et plus
- La voiture reste le premier mode chez les 65-74 ans
- Des déplacements plus courts et moins longs chez les seniors

LES JEUNES MAJEURS

- 63% des jeunes majeurs sont en études
- La voiture, le premier mode de déplacement des jeunes majeurs actifs
- La marche : le premier mode de déplacement des jeunes en études (30%) et ceux au chômage ou en recherche d'emploi (59%)

The page features several decorative elements consisting of dotted lines. A long vertical green dotted line is positioned near the top center. A shorter vertical green dotted line is located to its left. A horizontal green dotted line extends from the left edge. Another horizontal green dotted line is on the right side. A vertical orange dotted line is positioned near the bottom left. A short vertical orange dotted line is on the right side, below the horizontal green one.

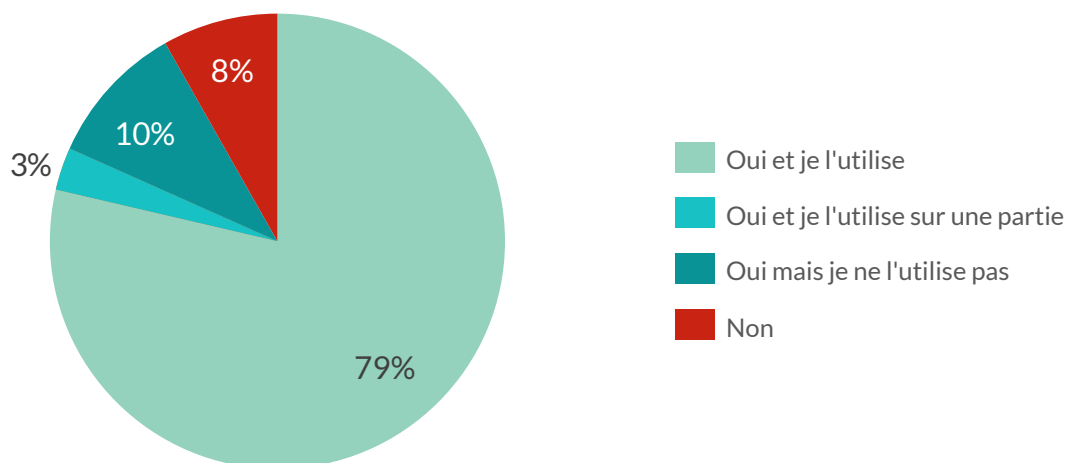
Mieux connaître certaines catégories de personnes

1. LES ACTIFS ET LES TÉLÉTRAVAILLEURS

A) ENVIRON 80% DES ACTIFS UTILISENT LEUR VOITURE POUR SE RENDRE SUR LEUR LIEU DE TRAVAIL

92% des actifs déclarent disposer d'une voiture pour se rendre au travail et 79% l'utilise pour se rendre au travail et 3% l'utilise de façon partielle sur leurs trajets. À noter que 88% des actifs déclarent ne pas avoir de difficultés pour stationner leur voiture sur leur lieu de travail.

Disposition d'une voiture pour se rendre sur le lieu de travail



B) 4% DES ACTIFS VÉRITABLEMENT EN SITUATION DE TÉLÉTRAVAIL UN JOUR MOYEN DE SEMAINE

Parmi les 112 100 actifs du territoire, 76% ont travaillé le jour de l'enquête. Le quart restant des actifs étaient soit en congé, malades, ou ne travaillent jamais ce jour-là d'enquête.

Dans la suite, parmi les actifs ayant effectivement travaillé le jour de l'enquête, nous distinguerons :

- Les actifs qui ont déclaré pratiquer le télétravail et qui ont véritablement télétravaillé le jour de l'enquête. Comme on l'a vu précédemment, ils représentent 4% de l'ensemble des 112 100 actifs. On les appellera les « télétravailleurs ayant travaillé à leur domicile ».
- Les actifs qui ont déclaré pratiquer le télétravail mais qui n'ont pas télétravaillé le jour de l'enquête. Ils représentent 18% de l'ensemble des 112 100 actifs. On les appellera les « télétravailleurs à leur bureau ».
- Les actifs qui ont déclaré ne pas pratiquer de télétravail et qui ont travaillé le jour de l'enquête. Ils représentent 54% de l'ensemble des 112 100 actifs. On les appellera les « autres actifs non télétravailleurs à leur bureau ».

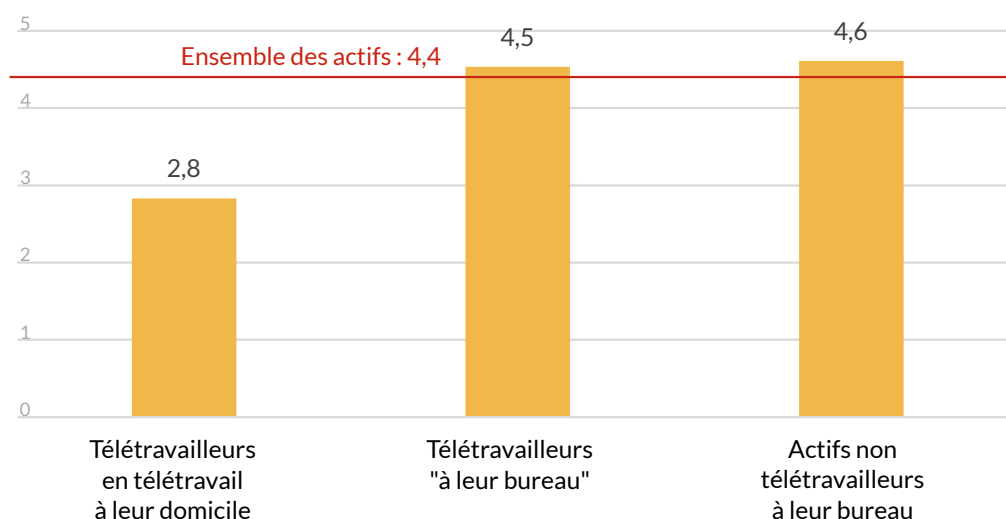
C) UNE FORTE IMMOBILITÉ CHEZ LES TÉLÉTRAVAILLEURS AU DOMICILE

Un jour moyen de semaine, un actif réalise en moyenne 4,4 déplacements par jour. Les actifs se déplacent beaucoup plus que la moyenne des personnes de 5 ans et plus (3,8).

En particulier, lorsqu'on regarde les actifs ayant travaillé le jour de l'enquête, la mobilité varie beaucoup entre les télétravailleurs en télétravail à leur domicile (2,8 déplacements par jour) et les actifs à leur bureau (4,5 déplacements par jour pour les télétravailleurs à leur bureau et 4,6 déplacements pour les autres actifs non télétravailleurs à leur bureau).

Cela s'explique en grande partie par un fort taux d'immobiles chez les télétravailleurs en télétravail à leur domicile : en effet, alors qu'en moyenne, un jour de semaine, 5% des actifs (tous actifs confondus télétravailleurs ou non) sont immobiles, ce taux atteint 28% pour les télétravailleurs ayant télétravaillé au domicile. De plus, si on se restreint aux télétravailleurs à leur domicile qui ont été mobiles (c'est-à-dire s'étant déplacé), ils présentent également une mobilité plus faible de 3,9 déplacements par jour que les télétravailleurs à leur bureau (4,5 déplacements par jour) et les autres actifs non télétravailleurs à leur bureau (4,6 déplacements par jour). Aussi, le télétravail est une occasion pour les télétravailleurs de moins sortir de chez eux ce jour-là.

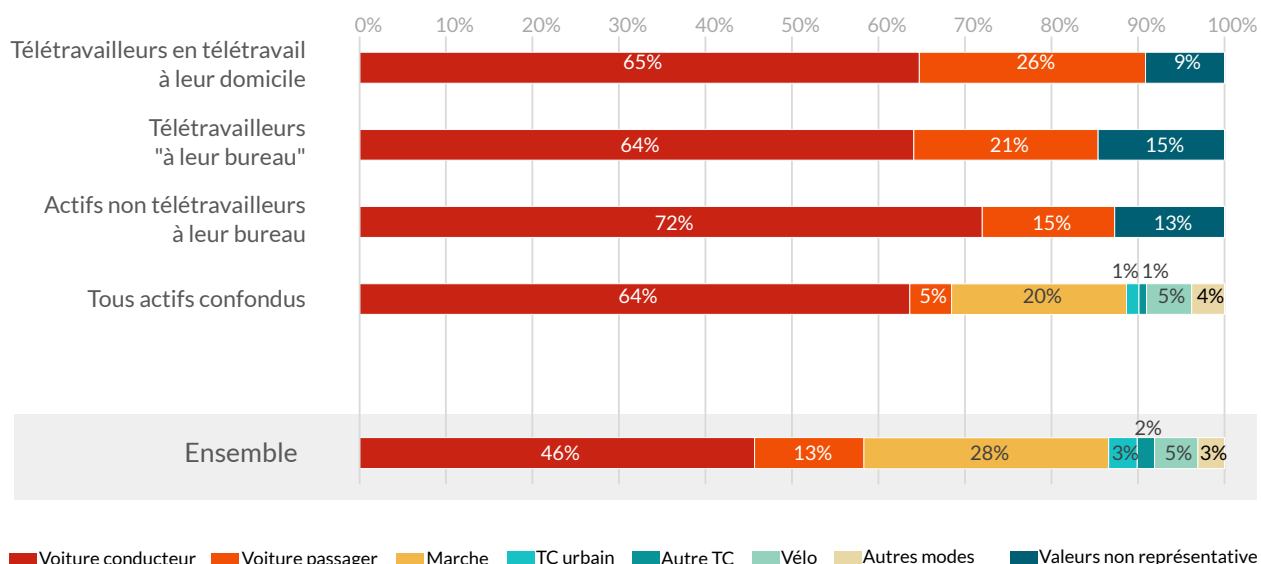
Mobilité hors déplacements externes des actifs non itinérants ayant travaillé le jour de l'enquête



D) UN USAGE PLUS IMPORTANT DE LA VOITURE EN TANT QUE CONDUCTEUR CHEZ LES ACTIFS NON TÉLÉTRAVAILLEURS

Les actifs utilisent majoritairement la voiture en tant que conducteur pour se déplacer : 64% contre 48% pour l'ensemble de la population de 5 ans et plus. On constate également une faible part de la voiture en tant que passager chez les actifs (5% contre 13% dans l'ensemble de la population).

Répartition des déplacements hors déplacements externes selon le mode principal
Actifs/Ensemble de la population



Ce sont les autres actifs non télétravailleurs à leur bureau qui présentent la plus forte part modale voiture (72%). Les télétravailleurs en télétravail à leur domicile, quant à eux, présentent une part modale voiture équivalente (65%) à la moyenne des actifs (64%). Ainsi, les télétravailleurs en télétravail à leur domicile font beaucoup moins de déplacements que l'ensemble des actifs (2,8 déplacements par jour contre 4,4) mais maintiennent tout de même une proportion des déplacements en voiture équivalente à l'ensemble des actifs.

COMPLÉMENT WEB

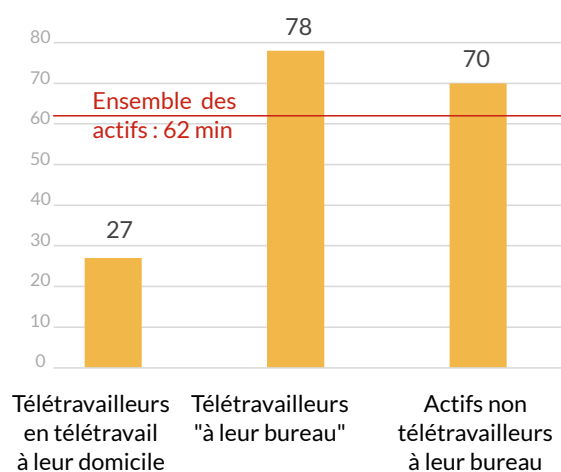
89% des répondants au questionnaire web déclarent que le déploiement du télétravail ne les a pas conduits à se séparer d'une ou plusieurs voitures dans le ménage.

E) DES BUDGETS DISTANCE ET TEMPS PLUS IMPORTANTS CHEZ LES TÉLÉTRAVAILLEURS À LEUR BUREAU

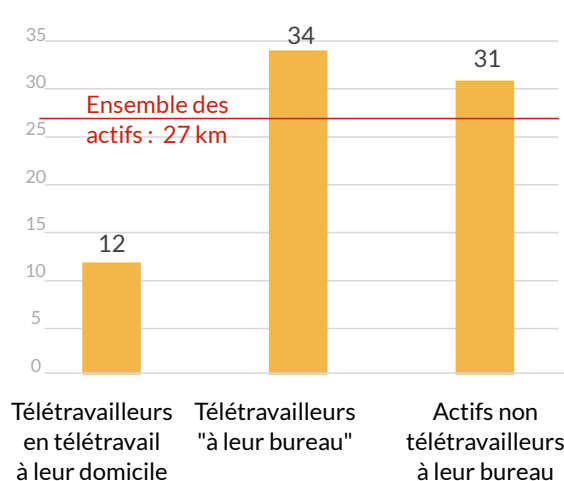
Alors que le budget distance de l'ensemble de la population est de 19 km, le budget distance est 1,4 fois plus élevé chez les actifs (27 km). Le budget temps, quant à lui, est 1,15 fois plus élevé chez les actifs (62 min chez les actifs contre 54 min pour l'ensemble de la population). Les budgets temps et distance des télétravailleurs en télétravail à domicile sont nettement plus faibles avec 12 km parcourus par jour et 27 min consacrées par jour à se déplacer.

En outre, les télétravailleurs à leur bureau disposent de budgets temps et distance plus importants que les autres actifs non télétravailleurs à leur bureau. Cela s'explique notamment par le fait que la distance (à vol d'oiseau) entre le lieu de résidence et le lieu de travail déclaré est deux fois plus importante chez les télétravailleurs (20 km) que chez l'ensemble des actifs (10 km).

Budget temps (en min) des actifs non itinérants ayant travaillé le jour d'enquête



Budget distance (en km) des actifs non itinérants ayant travaillé le jour d'enquête



2. LES SENIORS (65 ANS ET PLUS)

DÉFINITION

Le terme senior désigne les personnes âgées de 65 ans et plus. Ce seuil de 65 ans a été choisi, car il correspond à un âge où les personnes sont de manière générale à la retraite et ainsi une évolution remarquable des pratiques de mobilité due notamment à la disparition des déplacements liés au travail. Dans cette classe des 65 ans et plus, deux sous-classes sont distinguées :

- les jeunes retraités de 65 à 74 ans ;
- les personnes de plus de 75 ans pour lesquelles les conséquences du vieillissement commencent à apparaître.

A) LES SENIORS, UN POIDS IMPORTANT DANS LA POPULATION TOTALE

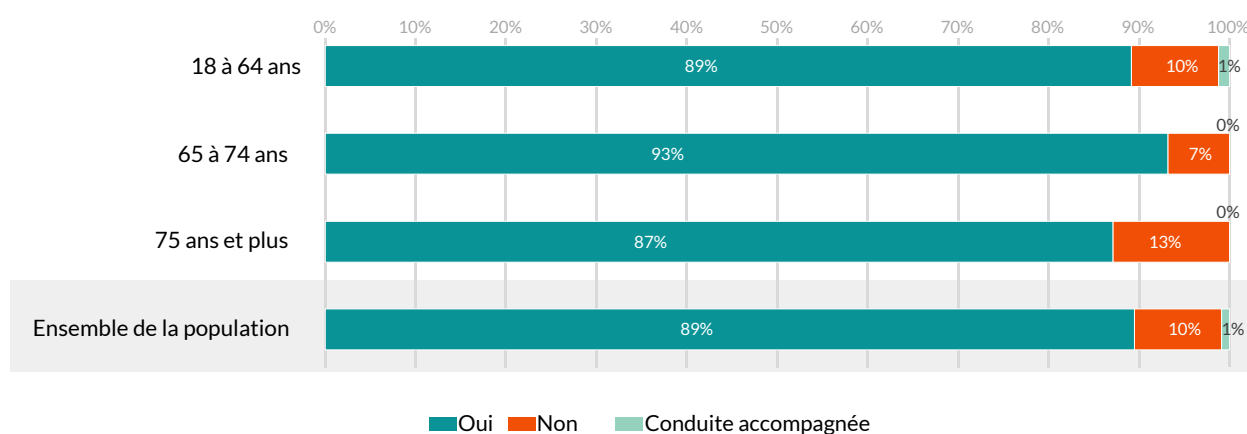
Un habitant sur 5 a plus de 65 ans, ce qui situe le territoire dans la moyenne nationale (donnée INSEE 2019). On note en particulier une part plus importante de seniors dans le pôle urbain de Grand Lac avec 27% de personnes de 65 ans et plus. Parmi les 53 775 habitants de plus de 65 ans, la moitié est âgée de 65-74 ans et le reste de plus de 75 ans.

A noter que la prise en compte de cette population des seniors dans les politiques de mobilité est un enjeu majeur car d'après les projections INSEE à horizon 2050, une personne sur 3 aura plus de 65 ans en France (contre une personne sur 5 actuellement) et avec notamment une part des plus de 75 ans qui augmentera en particulier (+7pts).

B) UNE FAIBLE POSSESSION DU PERMIS DE CONDUIRE CHEZ LES 75 ANS ET PLUS

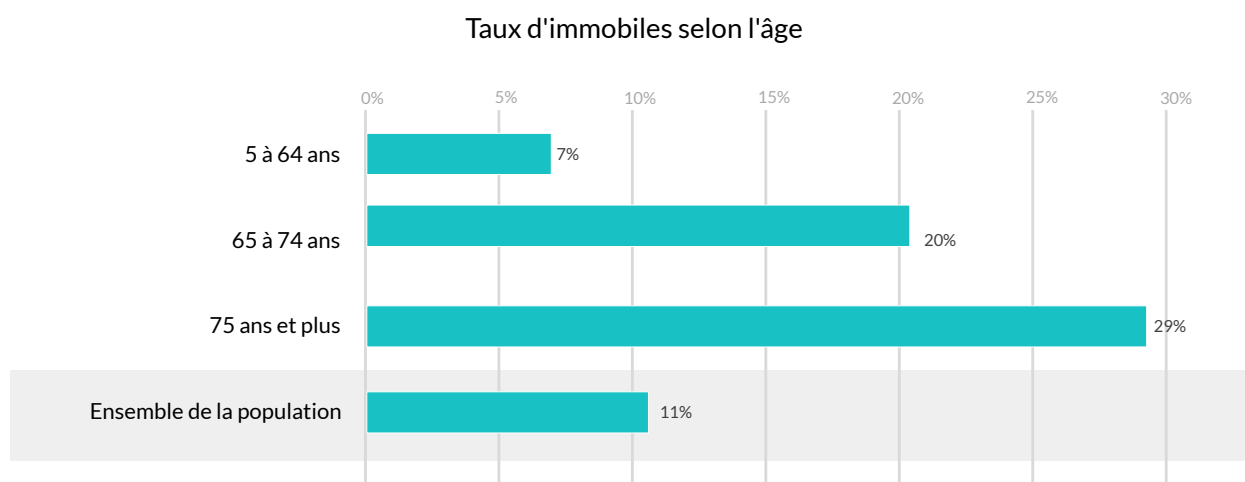
Si 89% de l'ensemble de la population possède le permis de conduire, il existe de réelles différences selon l'âge entre les 18-64 ans, 65-74 ans et les plus de 75 ans. Les jeunes retraités (65-74 ans) sont davantage détenteurs du permis de conduire avec 93% de détenteurs de permis de conduire. À l'inverse, seulement 87% des 75 ans et plus sont détenteurs de permis de conduire. Ceci s'explique notamment par le fait que les femmes de plus de 75 ans sont moins détentrices du permis de conduire que les hommes (80% de permis de conduire chez les femmes de 75 ans et plus contre 97% chez les hommes de 75 ans et plus).

Possession du permis de conduire selon l'âge



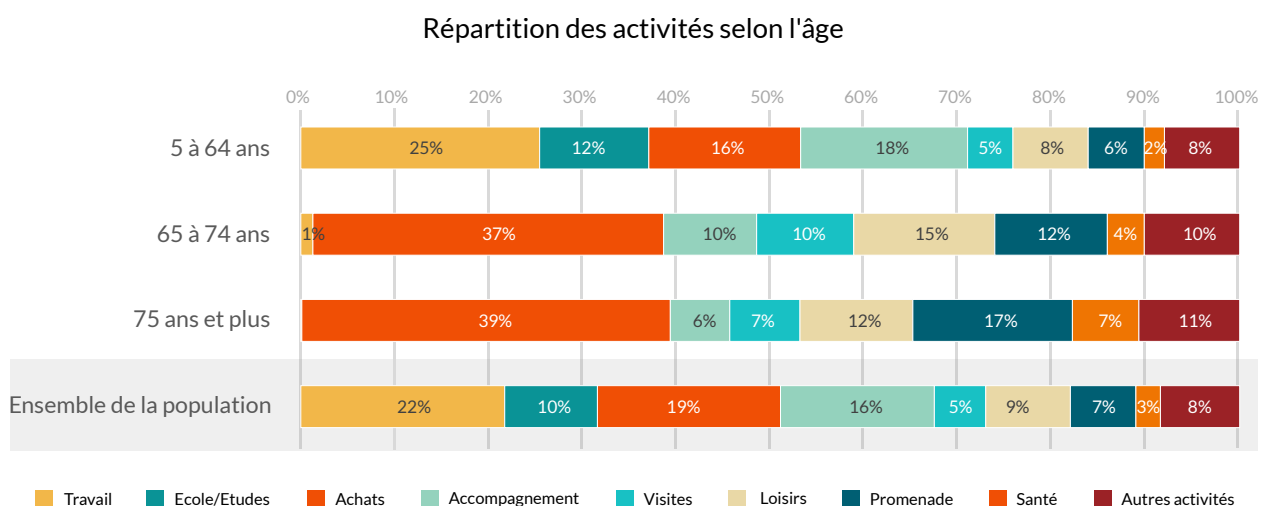
C) DES SENIORS MOINS MOBILES EN PARTICULIER LES PLUS DE 75 ANS

Un jour moyen de semaine, les seniors se déplacent moins que le reste de la population. On constate en particulier une chute notable de la mobilité chez les plus de 75 ans avec 2,5 déplacements par jour contre 4,1 déplacements par jour chez les 5-64 ans. Cette baisse de la mobilité s'explique notamment par un taux élevé d'immobiles chez les seniors : 7% chez les 5-64 ans contre 20% et 29% respectivement chez les 65-74 ans et les plus de 75 ans.



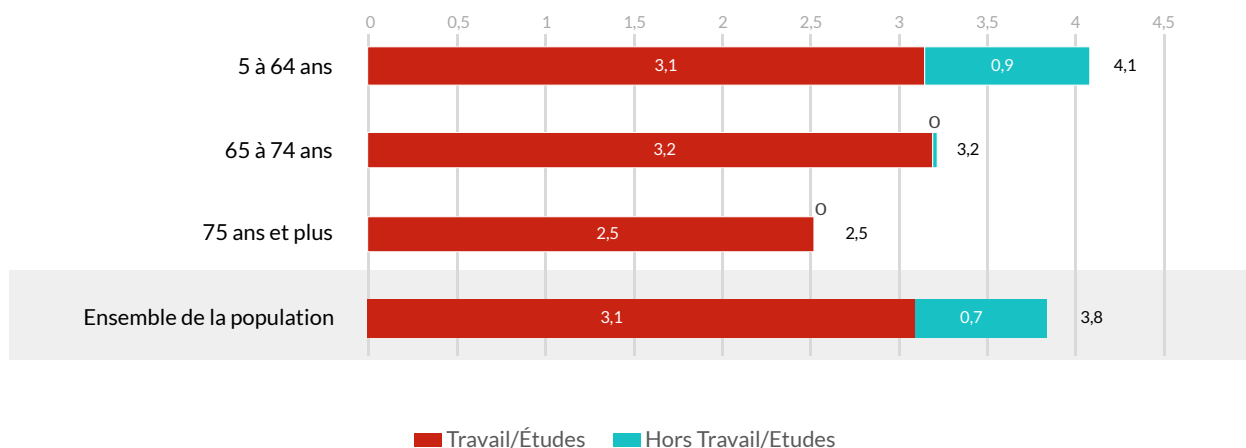
D) MAIS UNE CONTINUITÉ DES ACTIVITÉS AUTRES QUE CELLES LIÉES AU TRAVAIL CHEZ LES 65-74 ANS

Les déplacements des seniors sont davantage dirigés vers des motifs achats, loisirs et promenades qui représentent la moitié des motifs contre un tiers des motifs chez les 5-64 ans.



Si on exclut les activités liées au travail et aux études on constate qu'en moyenne le nombre d'activités effectuées par les 65-74 ans (3,2 déplacements par jour) est quasi-équivalent à ceux réalisées par les 5-64 ans (3,1 déplacements par jour). Toutefois, pour les plus de 75 ans, on note une réelle baisse des activités hors celles liées au travail/études.

Nombre de déplacements quotidiens (par personne) par activité selon l'âge

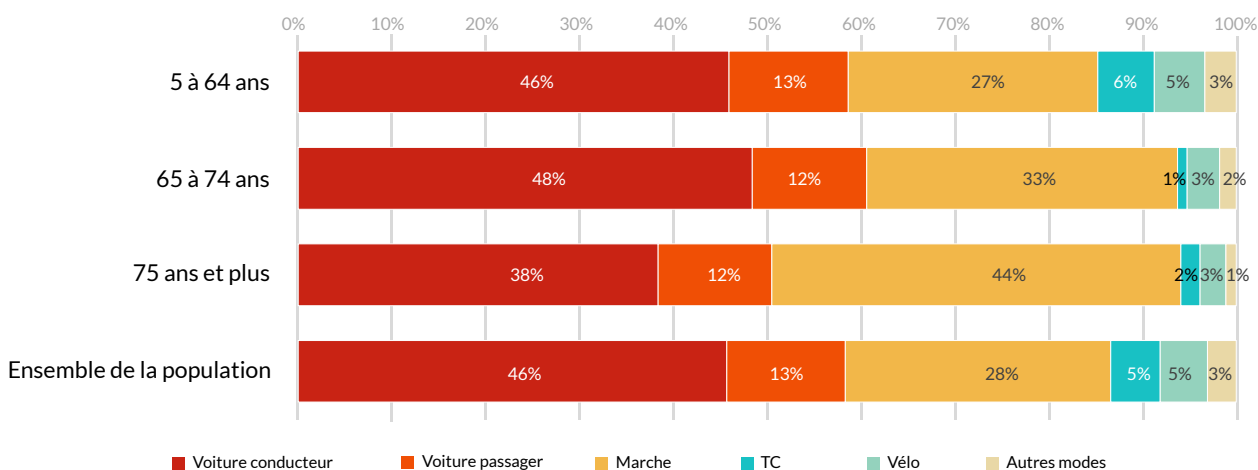


E) UN USAGE DES MODES TRÈS VARIÉS CHEZ LES PLUS DE 75 ANS

La répartition modale des 65-74 ans est quasi-équivalente que celle des 5-64 ans avec notamment la voiture qui reste prédominante. La seule différence entre ces deux classes d'âge est la part un peu plus importante de déplacements à pied chez les 65-74 ans avec 33% contre 27% chez les 5-64 ans. Cette part modale de marche plus importante chez les 65-74 ans s'accompagne d'une part modale plus faible de TC et vélos.

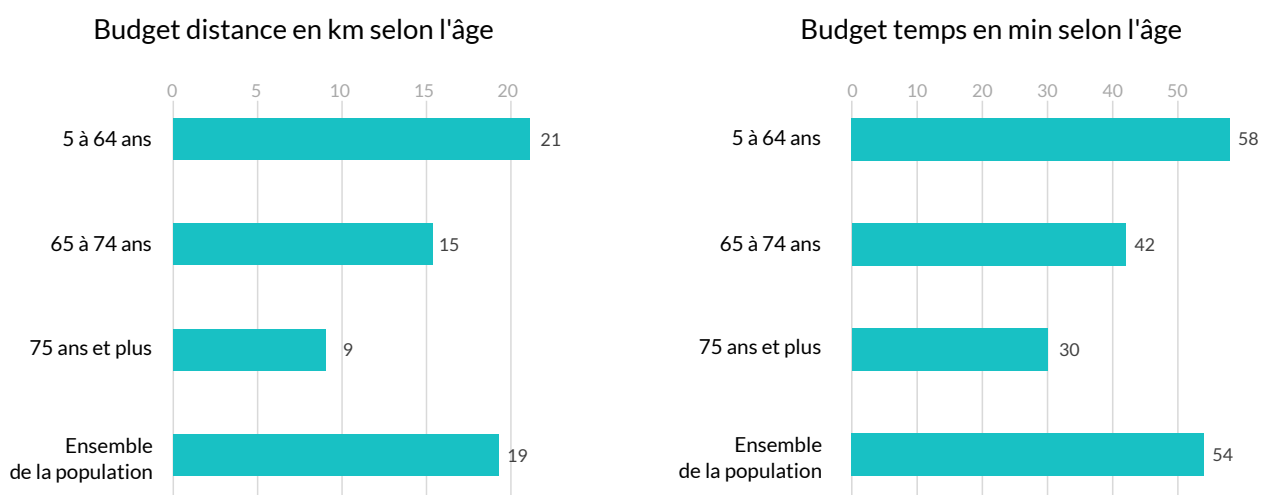
Les plus de 75 ans se distinguent davantage du reste de la population. En effet, le mode de transport majoritaire est la marche qui représente 44% des déplacements. Arrive en deuxième position, la voiture en tant que conducteur qui est beaucoup plus faible chez les plus de 75 ans représentant 38% des déplacements contre 46% des déplacements des 5-64 ans et 48% chez les 65-74 ans. Il s'agit d'un âge où l'autonomie motorisée disparaît ou diminue c'est-à-dire qu'il devient difficile de se déplacer en voiture du fait de la perte de capacités psychomotrices.

Répartition modale des déplacements selon l'âge



F) DES DÉPLACEMENTS PLUS COURTS ET MOINS LONGS CHEZ LES SENIORS

Le temps consacré quotidiennement aux déplacements par les seniors est nettement inférieur à celui du reste de la population : -16 minutes par jour pour les 65-74 ans et -28 minutes chez les plus de 75 ans par rapport au 5-64 ans. La durée moyenne d'un déplacement reste, quant à elle, stable avec l'avancée dans l'âge aux alentours de 19 minutes. La distance consacrée quotidiennement aux déplacements par les seniors est nettement inférieure à celle du reste de la population : -6 km chez les 65-74 ans et -12 km chez les plus de 75 ans. La distance moyenne d'un déplacement reste stable aux alentours de 5,4 km pour les 5-64 ans et les 65-74 ans. Cependant, la distance moyenne d'un déplacement est seulement de 4,4 km chez les plus de 75 ans, montrant ainsi que ces derniers privilégient les déplacements de proximité.

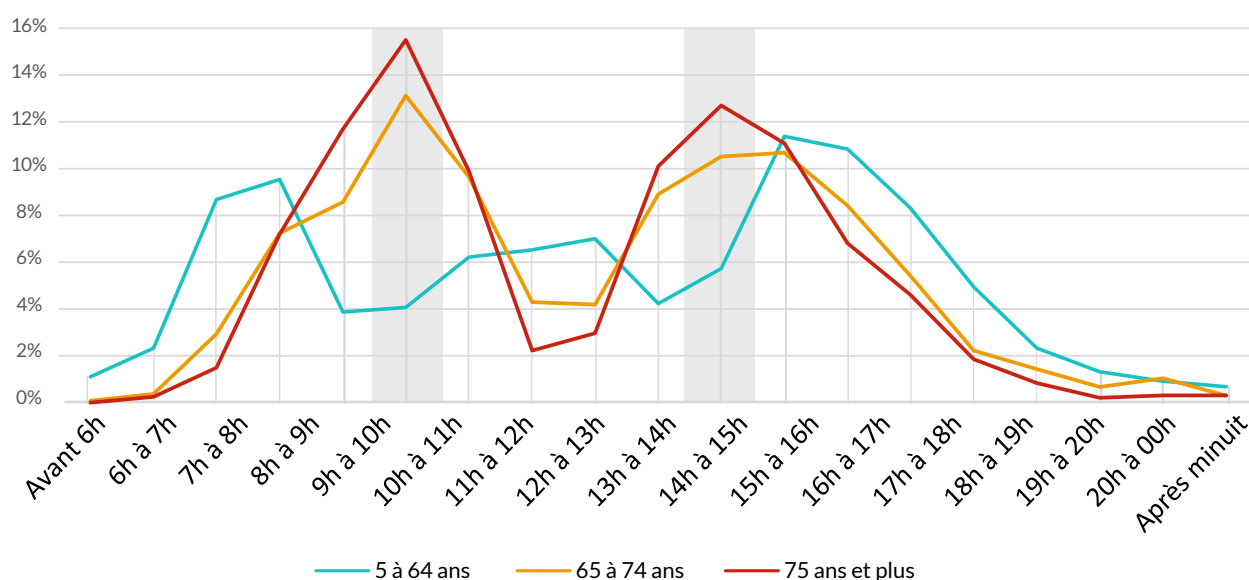


Cette diminution des durées quotidiennes de déplacements et des distances parcourues s'explique notamment par le fait que les seniors font moins de déplacements et qu'ils font plus proportionnellement de déplacements à pied. Cette baisse des durées quotidiennes et des distances parcourues est particulièrement marquée à partir de 75 ans et plus, les jeunes retraités conservant, quant à eux, un programme d'activités soutenues.

G) LES SENIORS PRIVILÉGIENT LES DÉPLACEMENTS AUX HEURES CREUSES

Libérés des contraintes professionnelles, les seniors se déplacent davantage aux heures creuses, évitant ainsi les heures de pointe du matin, du midi et du soir. Le graphique suivant montre bien les pics de déplacement sont atteints en décalé chez les seniors en dehors des heures de pointe (à la fois pour la classe des 65-74 ans et celle des plus de 75 ans).

Répartition des déplacements en fonction l'heure de départ et selon l'âge (en %)



3. LES JEUNES MAJEURS (18-24 ANS)

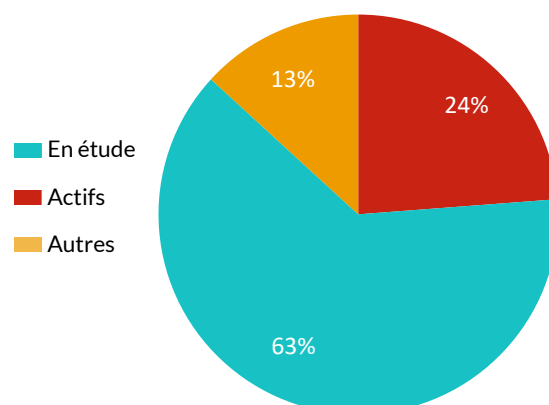
A) UNE MAJORITÉ EN ÉTUDE

Le territoire de Métropole Savoie-Avant-Pays Savoyard compte 20 800 personnes âgées de 18 à 24 ans. Cette classe d'âge (que l'on peut qualifier de jeunes majeurs) représente 8% de l'ensemble de la population de ce territoire.

Si 63% des habitants de cette classe d'âge est en étude, un quart travaille.

Enfin, plus d'un jeune majeur sur 10 est au chômage ou en recherche d'emploi. Ils constituent donc une population particulière car elle n'a pas de revenus propres pour subvenir à ses besoins, et elle n'a peut-être pas forcément accès à tous les modes de transports.

Répartition des 20 800 personnes âgées de 18 à 24 ans selon leur occupation principale

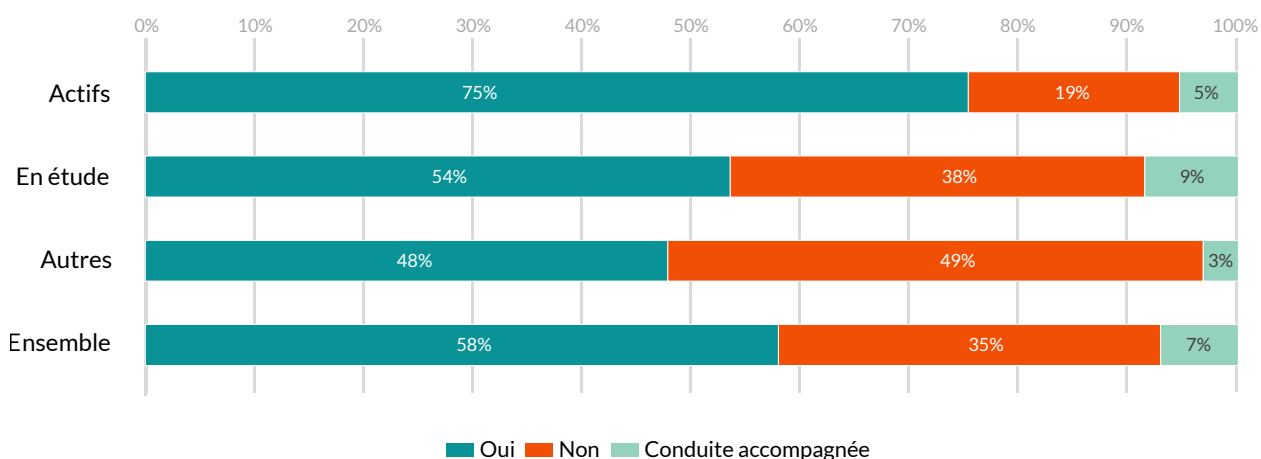


B) UNE POPULATION QUI POSSÈDE DÉJÀ LE PERMIS ...

2 jeunes majeurs sur 3 possèdent le permis ou sont en cours d'apprentissage.

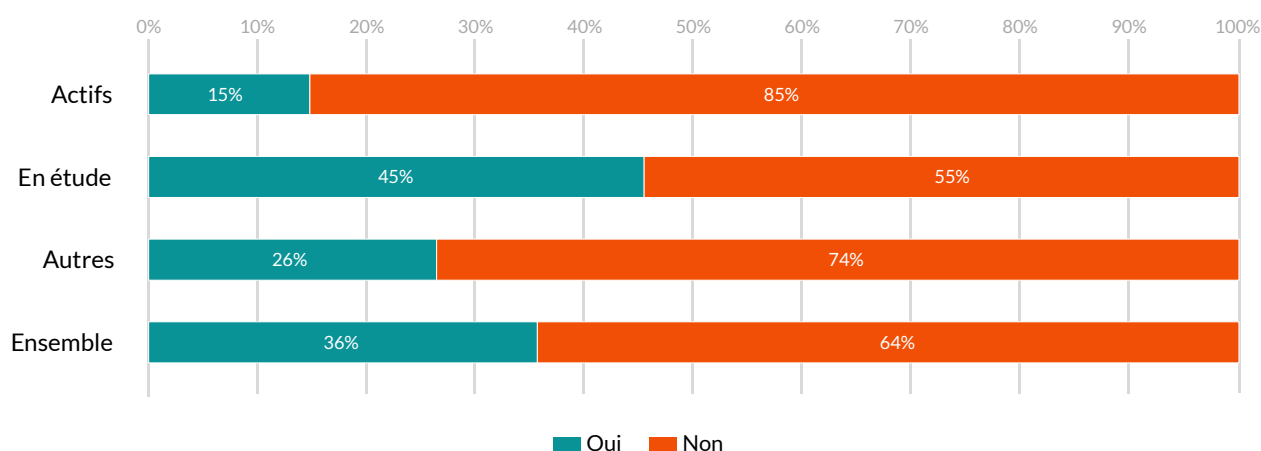
Si 35% ne possèdent pas le permis de conduire, il existe de réelles différences selon l'occupation principale de ces jeunes majeurs. Ainsi, si parmi les actifs on compte 19% qui ne possèdent pas le permis, ils sont 49% à ne pas posséder le permis chez les jeunes au chômage ou en recherche d'emploi. Il faut ici se demander si la non possession du permis est un frein à la recherche d'un emploi.

Répartition des 20 800 personnes âgées de 18 à 24 ans selon leur occupation principale et la possession du permis



C) ... MAIS QUI NE DISPOSE PAS FORCÉMENT D'UN ABONNEMENT AUX TC

Répartition des 20 800 personnes âgées de 18 à 24 ans
selon leur occupation principale et la possession d'un abonnement aux TC



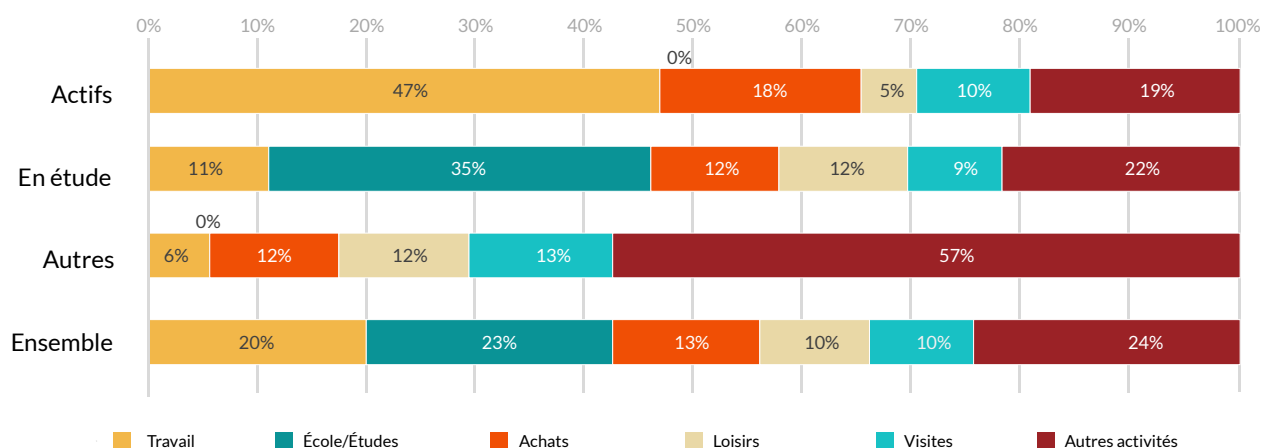
2 jeunes majeurs sur 3 ne possèdent pas d'abonnement aux TC. Il semble même y avoir une corrélation entre la possession du permis de conduire et la non possession d'un abonnement aux TC. Ce qui est le plus surprenant, c'est que 74% des jeunes majeurs au chômage ou en recherche d'emploi n'ont pas d'abonnement aux TC. L'offre tarifaire sociale les concernant est-elle suffisante ?

D) DES ACTIVITÉS TRÈS ÉCLATÉES

Le travail représente 47% des activités des jeunes actifs. Les études, quant à eux, représentent 35% des activités des jeunes en études. Ensuite, achats, loisirs et visites à des parents ou amis rythment la vie des jeunes majeurs.

Les jeunes majeurs en études réalisent aussi des déplacements pour le motif travail (11% des activités). Cela traduit la nécessité pour un certain nombre d'entre eux de travailler pour payer les études.

Répartition des activités des jeunes majeurs selon leur occupation principale



E) UN USAGE DES MODES TRÈS VARIÉS

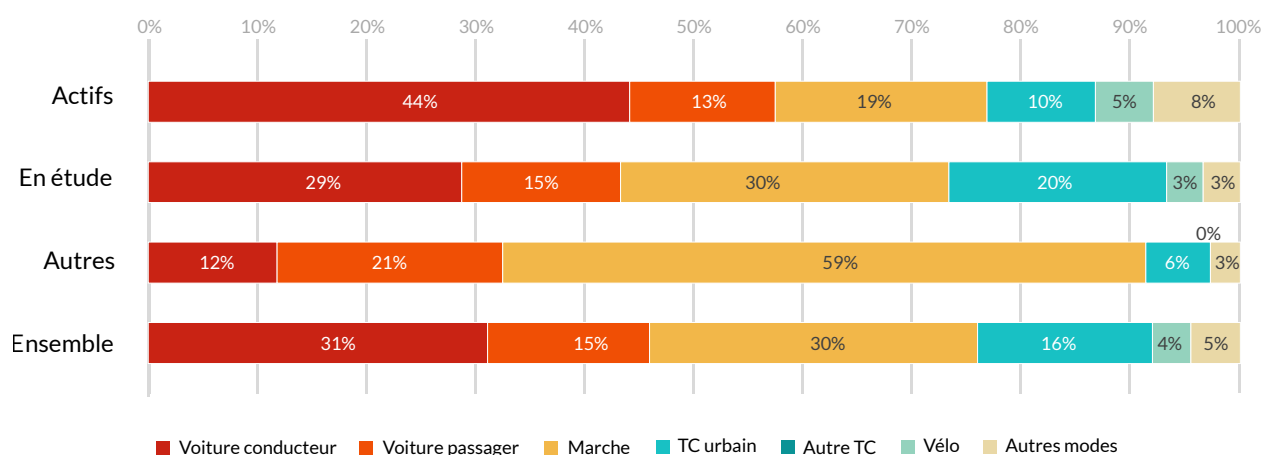
Ce sont les jeunes actifs majeurs qui utilisent le plus la voiture en tant que conducteur (44%).

Si la marche est globalement utilisée par tous, elle est plébiscitée par ceux en études et surtout par ceux au chômage (59%) ou en recherche d'emploi (30%).

Les TC restent très utilisés par les jeunes majeurs en étude.

C'est chez les jeunes actifs majeurs que le vélo est le plus utilisé : 5% de leurs déplacements.

Répartition modales des déplacements des jeunes majeurs selon leur occupation principale



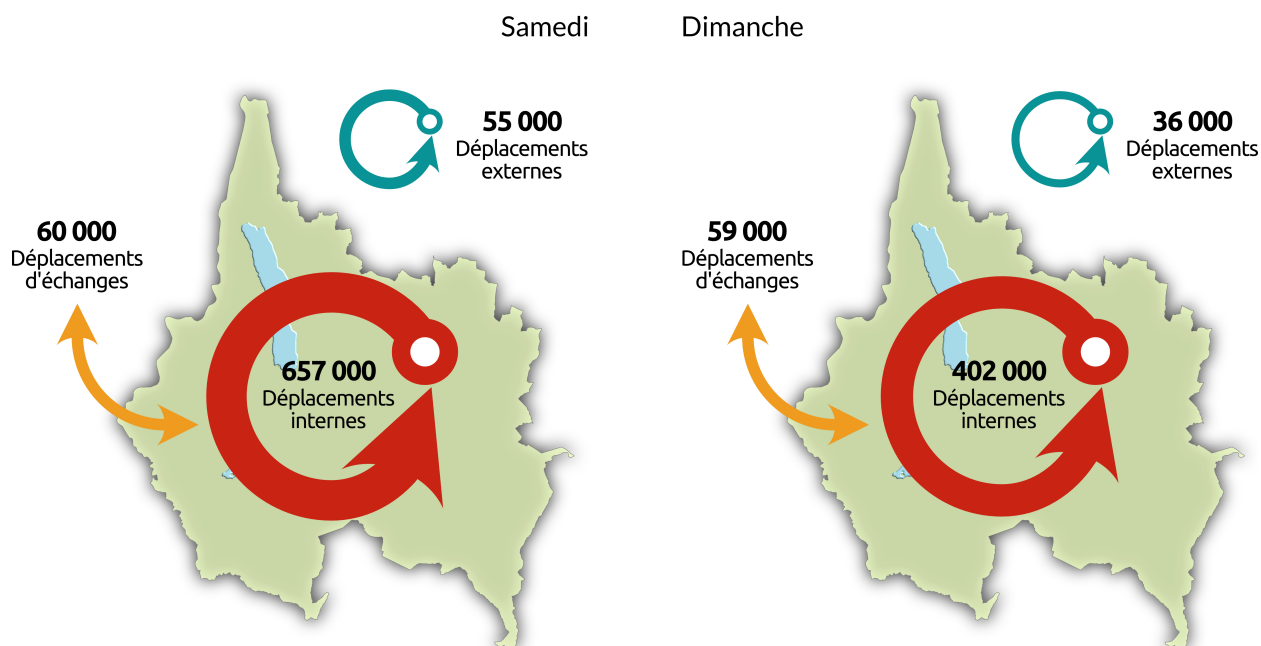
The page features several decorative elements consisting of dotted lines. A long vertical orange line is positioned near the top center. To its left, a shorter vertical green line is located. On the left side, a horizontal green dotted line extends from the edge. On the right side, a horizontal green dotted line is also present. In the lower right area, there is a short vertical green dotted line and a longer vertical orange dotted line.

Les déplacements des résidents le week-end

1. ORGANISATION DES DÉPLACEMENTS

A) MOINS DE DÉPLACEMENTS LE WEEK-END QUE LA SEMAINE

Répartition des déplacements des habitants de 15 ans et plus
des territoires de Métropole Savoie et l'Avant-Pays Savoyard le week-end



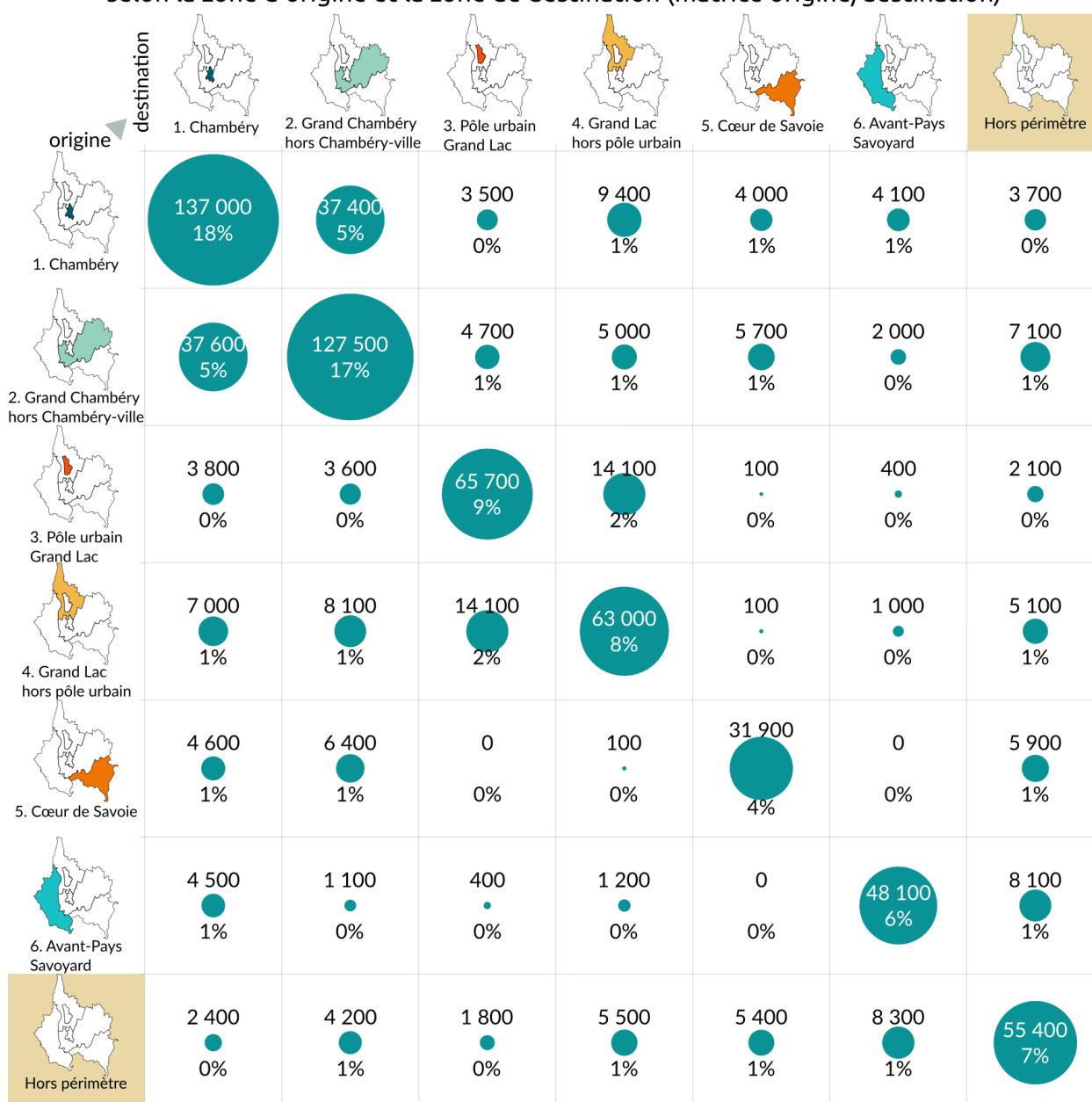
Le samedi génère 772 000 déplacements de 15 ans et plus dont 85% de déplacements internes au périmètre d'enquête, 8% de déplacements d'échange et 7% de déplacements externes. Le dimanche génère 497 000 déplacements de 15 ans et plus dont 81% de déplacements internes, 12% de déplacements d'échange et 7% de déplacements externes.

Les 15 ans et plus qui génèrent 894 000 déplacements un jour moyen de semaine, induisent 14% de déplacements de moins le samedi et 44% de déplacements de moins le dimanche.

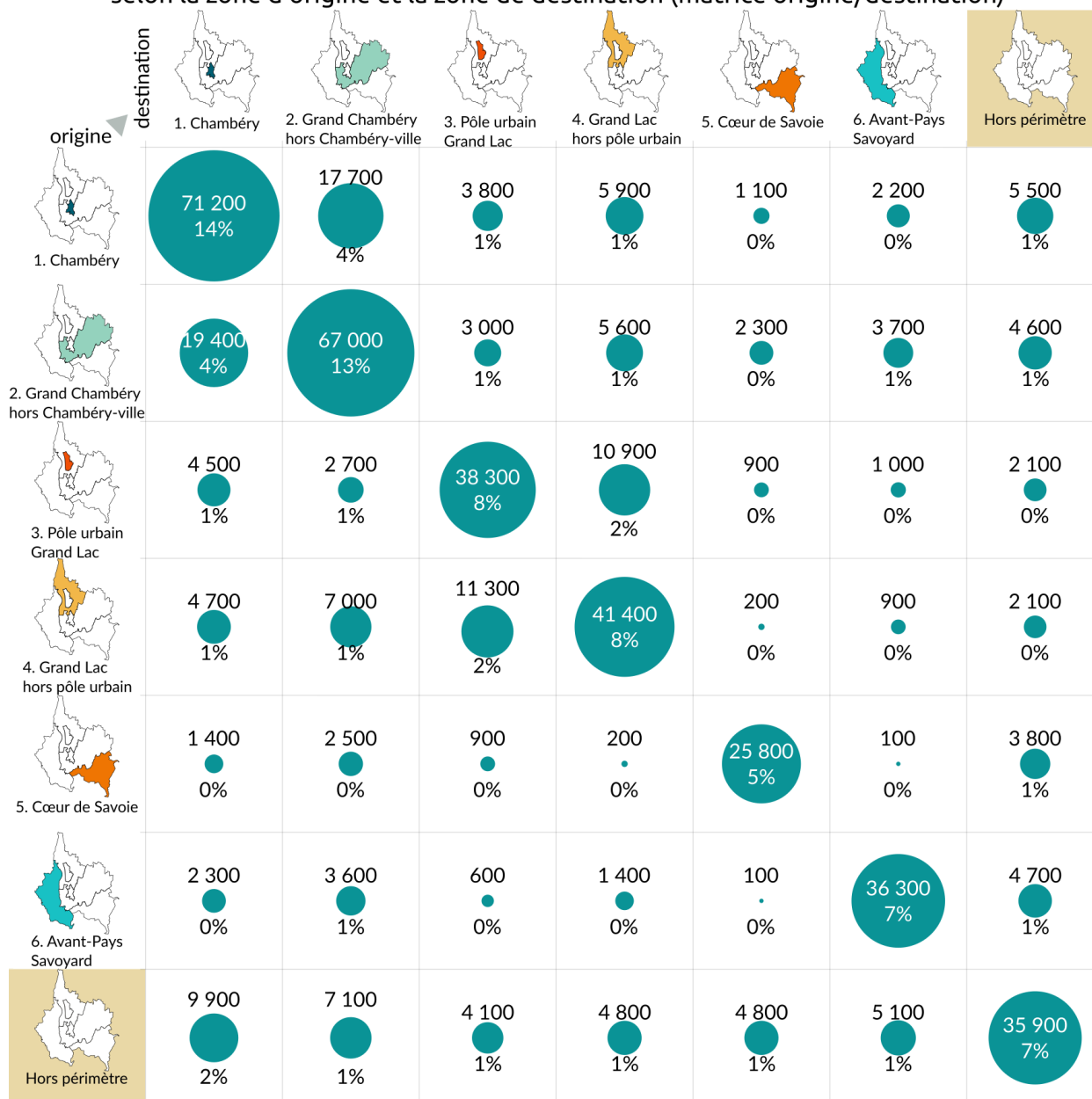
B) PLUS DE DÉPLACEMENTS D'ÉCHANGES ET EXTERNES LE WEEK-END QU'UN JOUR MOYEN DE SEMAINE

De manière générale, par rapport à un jour moyen de semaine, il y a une part plus importante de déplacements d'échange et externes. En effet, on compte 7% de déplacements externes le samedi et le dimanche contre 3% de déplacements externes en semaine. De plus, on compte 8% et 12% des déplacements d'échange respectivement le samedi et le dimanche contre 8% la semaine.

Répartition des 772 000 déplacements du samedi
selon la zone d'origine et la zone de destination (matrice origine/destination)



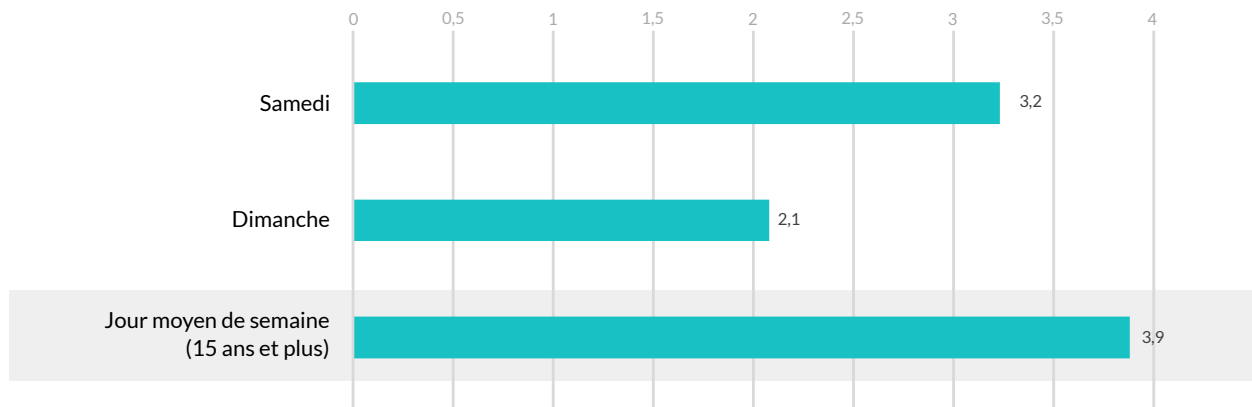
Répartition des 497 000 déplacements du dimanche selon la zone d'origine et la zone de destination (matrice origine/destination)



A) 3,2 DÉPLACEMENTS LE SAMEDI ET 2,1 DÉPLACEMENTS LE DIMANCHE

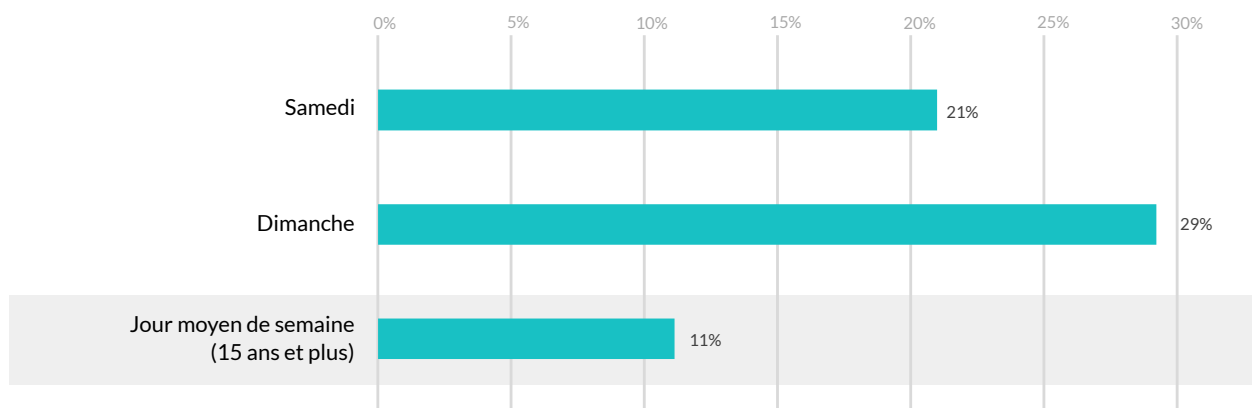
Le statut particulier du dimanche est confirmé lorsqu'on considère le niveau de la mobilité puisque la population de 15 ans et plus ne réalise que 2,1 déplacements par personne ce jour-là soit presque deux fois moins qu'un jour de semaine. Le niveau de mobilité du samedi est également inférieur à celui constatée un jour moyen de semaine.

Mobilité des personnes de 15 ans et plus hors déplacements externes
(semaine et week-end)



Cependant, si on se restreint aux personnes mobiles, le taux d'immobiles le samedi étant deux fois plus importants, la mobilité du samedi se rapproche fortement de celle d'un jour moyen de semaine avec 4,1 déplacements le samedi contre 4,4 déplacements un jour moyen de semaine. La mobilité des mobiles du dimanche reste, quant à elle, faible par rapport à celle constatée un jour moyen de semaine avec 2,9 déplacements par jour.

Taux d'immobiles des 15 ans et plus
(semaine et week-end)



B) 35-49 ANS QUI SE DÉPLACENT LE PLUS LE SAMEDI ET LES 25-34 ANS LE DIMANCHE

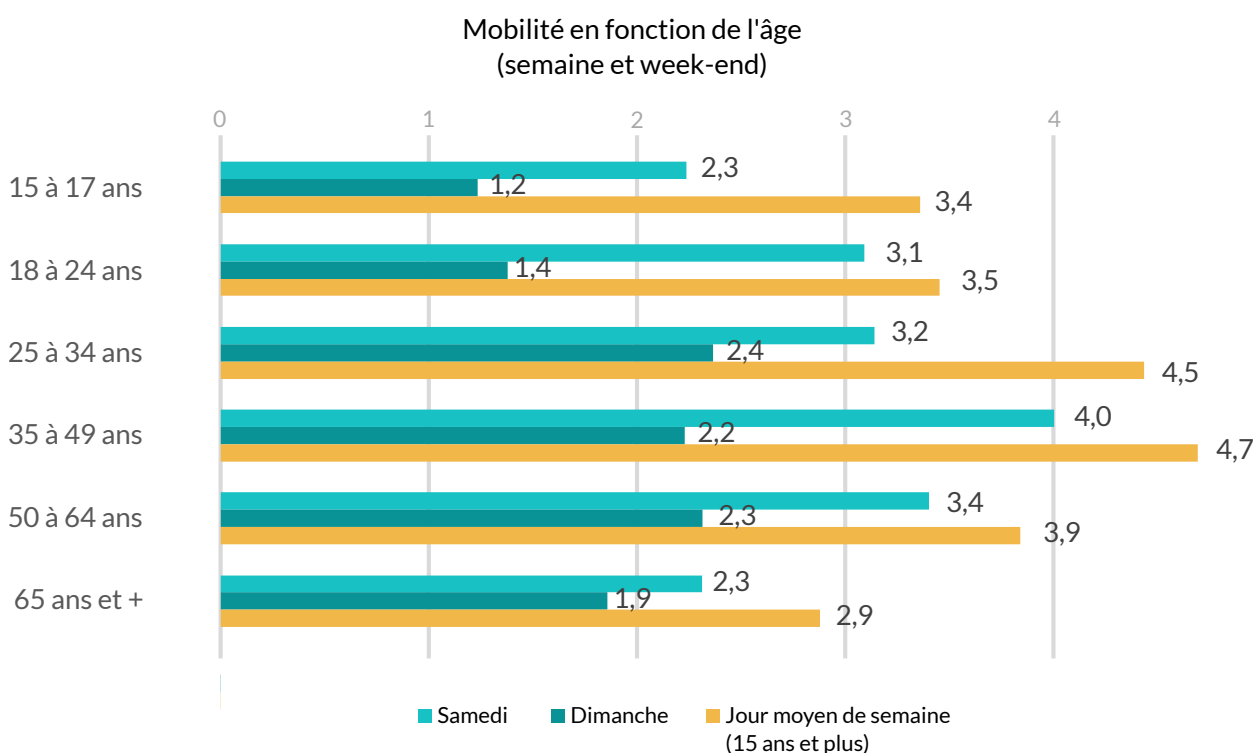
Quel que soit l'âge, la population effectue en moyenne plus de déplacements en semaine que le week-end, et plus de déplacements le samedi que le dimanche à l'exception des jeunes adultes 18-24 ans qui présentent une mobilité comparable un jour de semaine (3,5 déplacements) et le samedi (3,1 déplacements).

Comme en semaine, ce sont les personnes de 35 à 49 ans qui réalisent en moyenne le plus déplacements le samedi avec 4 déplacements. Comme le reste de la population de 15 ans et plus, ils se déplacent presque deux fois plus le samedi (4 déplacements) que le dimanche (2,2 déplacements), mais moins que la semaine (4,7 déplacements).

Pour le dimanche, ce sont les 25-34 ans qui se déplacent légèrement plus avec 2,4 déplacements.

Ce sont souvent sur ces deux catégories d'âge 25-34 ans et 35-49 ans que reposent notamment les accompagnements.

Les plus âgés (65 ans et plus) et les plus jeunes (moins de 24 ans) sont en moyenne beaucoup moins mobiles le week-end.



C) CE SONT LES ACTIFS QUI SE DÉPLACENT LE PLUS LE WEEK-END

Quelle que soit l'occupation principale des personnes, la population effectue en moyenne plus de déplacements en semaine que le week-end, et plus de déplacements le samedi que le dimanche à l'exception des personnes ayant une « Autre occupation » qui présentent une mobilité le samedi plus importante (4,77 contre 2,99 déplacements un jour moyen de semaine).

Cependant, comme pour un jour de semaine, les actifs sont plus mobiles que les autres catégories de la population, l'occasion pour elles sûrement d'effectuer des activités (autres que le travail) ce jour-là impossibles à caser dans l'emploi du temps de la semaine.

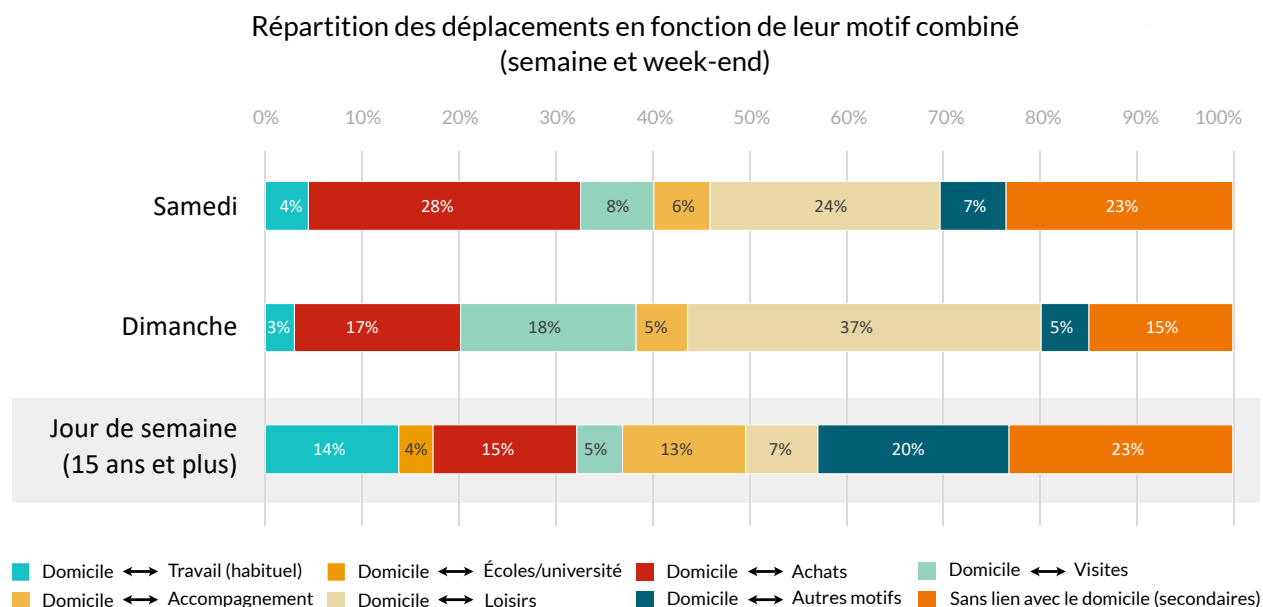
Mobilité en fonction de l'occupation principale hors déplacements externes (semaine et week-end)

	Travail à plein temps	Travail à temps partiel	Scolaire Étudiant Apprentis	Chômeur Recherche un emploi	Retraité	Reste au foyer	Autre occupation
Samedi	3,78	3,89	2,51	2,60	2,44	3,49	4,77
Dimanche	2,29	2,67	1,51	1,69	1,87	1,68	2,48
Jour moyen de semaine (15 ans et plus)	4,37	4,66	3,53	3,68	3,13	4,30	2,99

3. LES MOTIFS DE DÉPLACEMENT

A) LE DOMICILE, PLAQUE TOURNANTE DES DÉPLACEMENTS Y COMPRIS LE WEEK-END

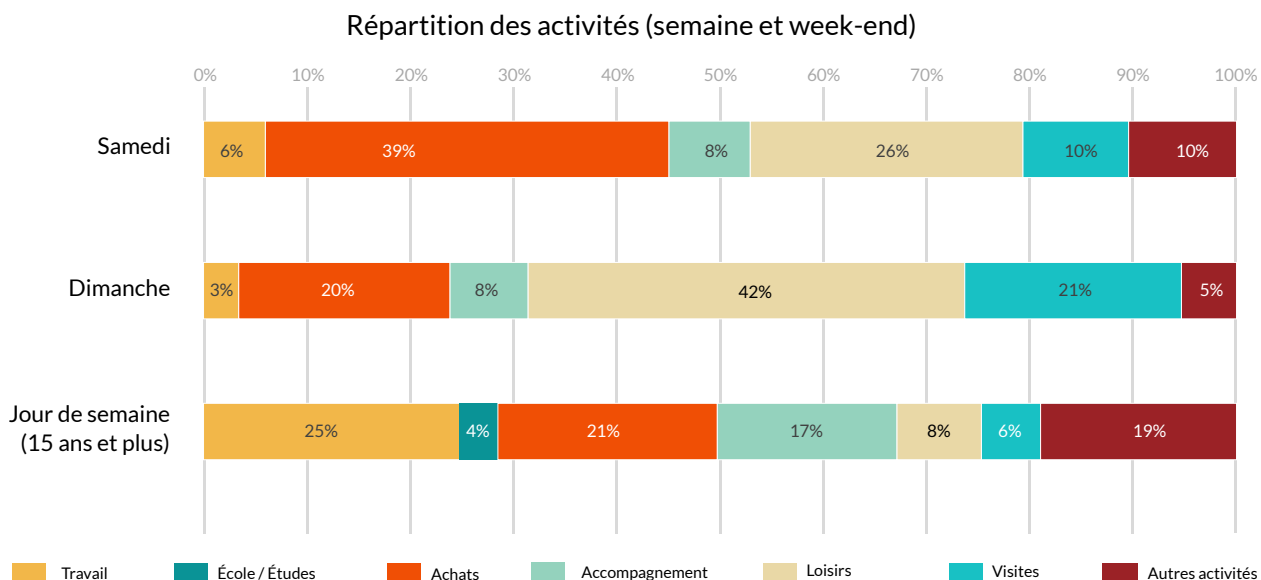
Le samedi, plus de 3 déplacements sur 4 (77%) sont en lien avec le domicile (c'est-à-dire qu'ils viennent ou vont au domicile) contre 85% des déplacements en lien avec le domicile le dimanche. Cela signifie qu'il y a beaucoup de boucles simples (c'est-à-dire des allers-retours entre le domicile et une activité). De ce fait, la localisation du domicile est un facteur déterminant dans les pratiques de déplacements. Le reste représente des déplacements dits secondaires c'est-à-dire des déplacements sans lien avec le domicile.



B) ACHAT ET LOISIRS, PREMIER MOTIF DE DÉPLACEMENT RESPECTIVEMENT LE SAMEDI ET LE DIMANCHE

Comme on pouvait s'y attendre, les motifs « non-contraints » sont plus fréquents le week-end qu'en semaine.

Les achats sont le premier motif déclaré le samedi et pèsent pour 39% des déplacements soit deux fois plus qu'en semaine. Les loisirs constituent le second motif, avec 26% des déplacements du samedi.

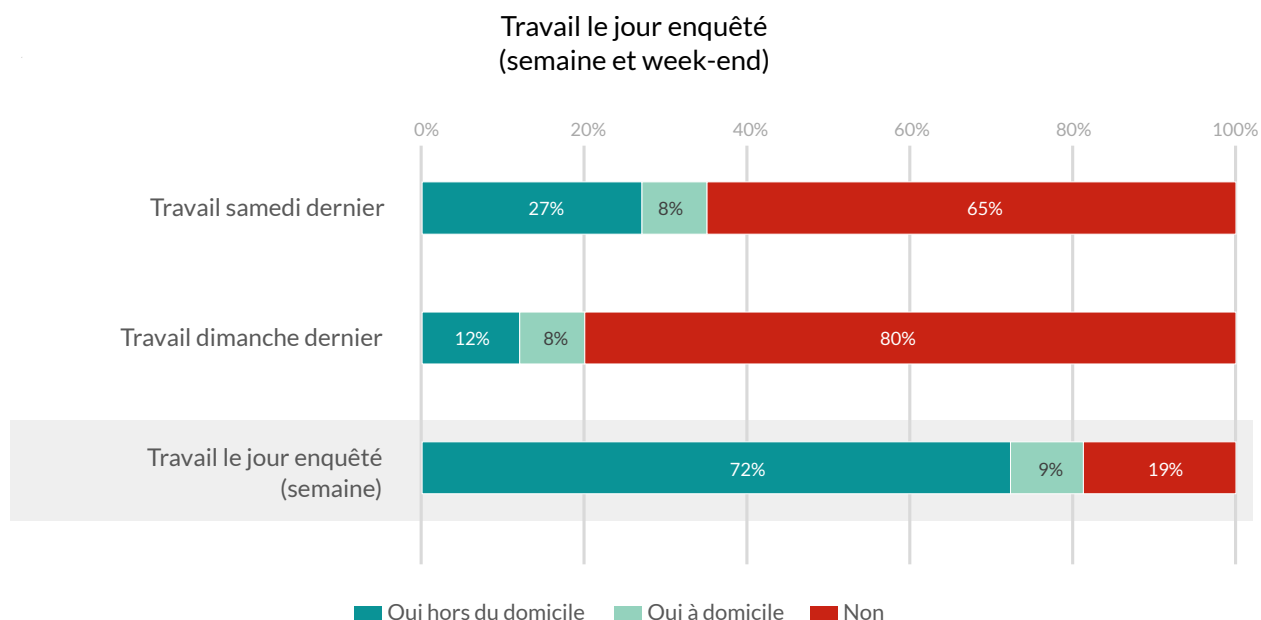


Le dimanche, les déplacements sont clairement réservés aux loisirs (42% contre 8% en semaine). La part des achats est, quant à elle, équivalente à celle constatée un jour moyen de semaine à savoir 20%. La part des visites est, quant à elle, beaucoup plus importante le dimanche avec 21% des déplacements contre seulement 6% un jour moyen de semaine.

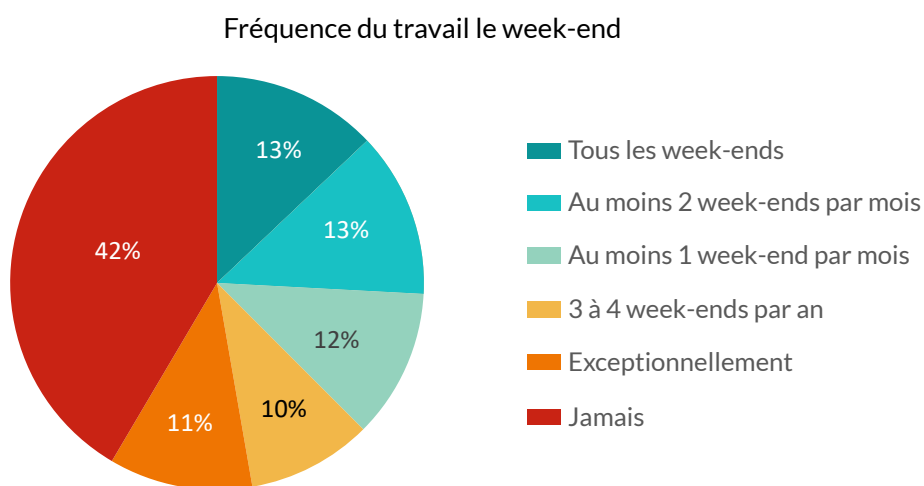
Par conséquent, les motifs dits « contraints » sont sous-représentés dans les déplacements du week-end : le travail, motif le plus représenté en semaine et représentant 25% des déplacements, ne pèse plus que pour 6% le samedi et 3% le dimanche. Corrélié en partie au motif école, les accompagnements passent également de 17% en semaine à 8% des déplacements le samedi et le dimanche.

C) LE TRAVAIL LE WEEK-END : UNE PRATIQUE PEU FRÉQUENTE

Alors que 81% des actifs déclarent avoir travaillé le jour de l'enquête, on note seulement 35% des actifs ayant travaillé le samedi et encore moins le dimanche avec 20%. La part des actifs travaillant à domicile le jour d'enquête reste stable (8% le samedi et le dimanche contre 9% la semaine).



42% des actifs déclarent ne jamais travailler le week-end et seulement 13% déclarent travailler tous les week-ends.



4. LES MODES DE DÉPLACEMENT

A) LA VOITURE EN TANT QUE CONDUCTEUR MOINS UTILISÉE LE WEEK-END QUE LA SEMAINE

La voiture en tant que conducteur est moins fréquemment utilisée le week-end que la semaine, surtout le dimanche : 46% des déplacements sont effectués en voiture le samedi, 40% le dimanche contre 52% en semaine. Cependant, la part modale de la voiture passager est plus importante le week-end qu'en semaine : 15% des déplacements le samedi, 19% le dimanche contre seulement 8% un jour moyen de semaine.

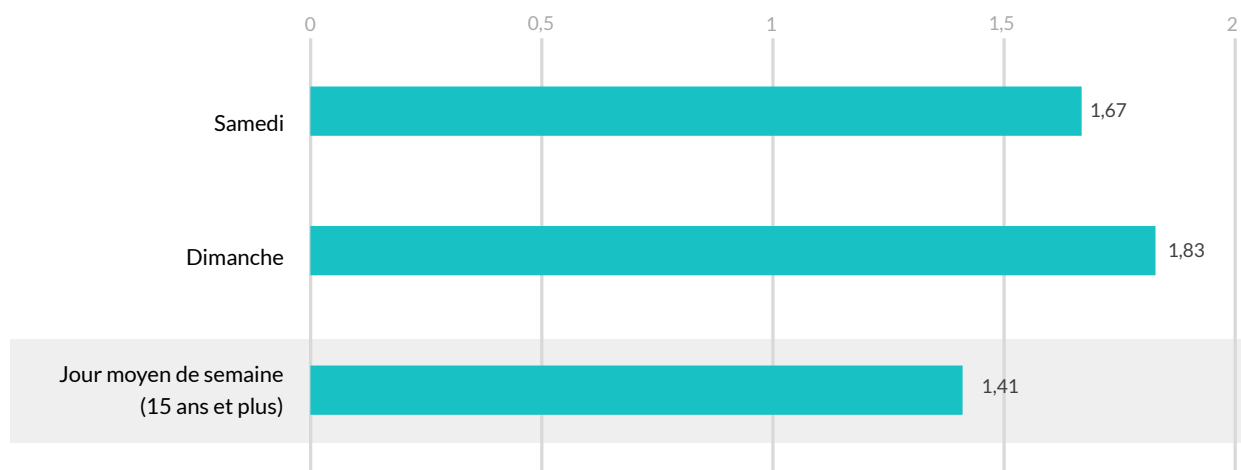
Le deuxième mode reste la marche avec 31% des déplacements le samedi et 34% le dimanche. La part modale de la marche est plus importante le week-end qu'en semaine. Le dimanche, si la population se déplace moins, elle se déplace plus souvent à pied.

Les TCU et Autres TC perdent légèrement en part de marché (2% des déplacements le samedi et le dimanche contre 4% des déplacements la semaine). L'offre de transport de TC moins importante le dimanche, les activités ou lieux à destination des déplacements (achats en zone commerciale, visite à des amis/de la famille hors zone urbaine, occupation d'une résidence secondaire) et une moindre congestion, peuvent expliquer ces comportements.

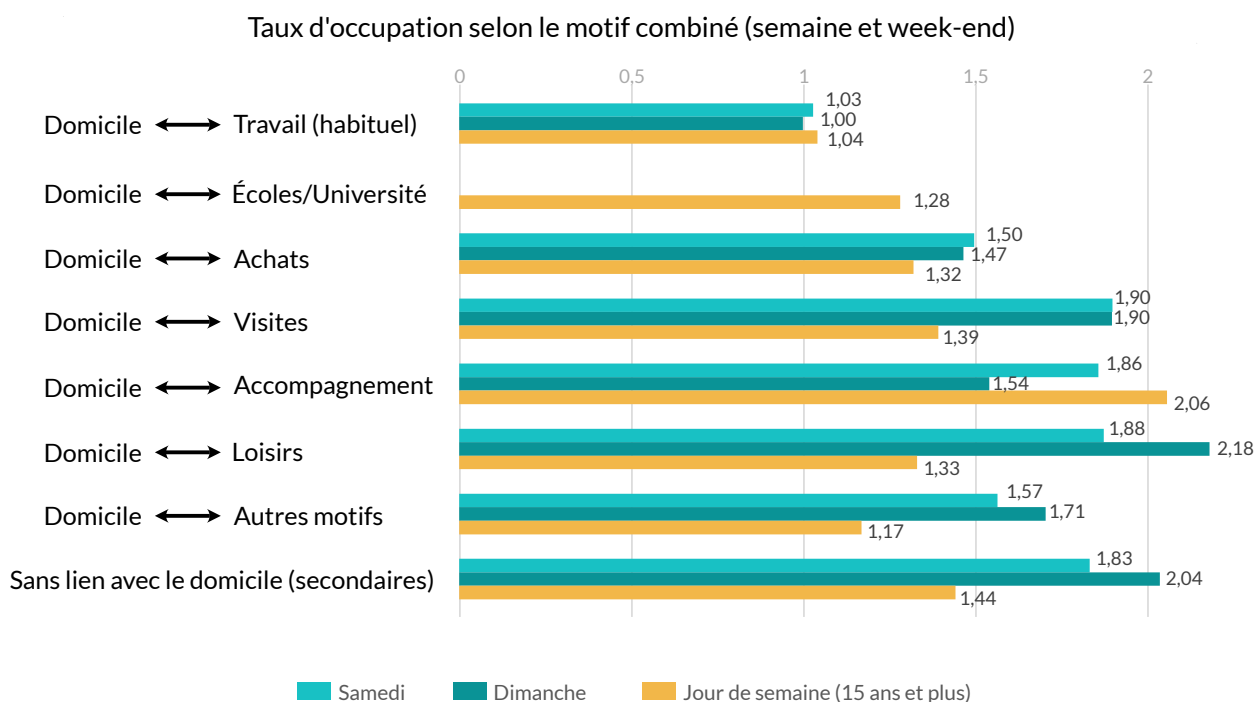
B) UN TAUX D'OCCUPATION DES VOITURES PLUS IMPORTANT LE WEEK-END

Le taux d'occupation des voitures est plus important le week-end que la semaine, les activités des ménages étant plus souvent communes qu'en semaine, où les enfants vont à l'école, alors que les adultes réalisent d'autres activités hors du domicile pendant ce temps-là (travail, démarches, achats). Cela conforte le constat de l'utilisation plus fréquente de la voiture en tant que passager.

Taux d'occupation des voitures selon la zone de résidence
(semaine et week-end)



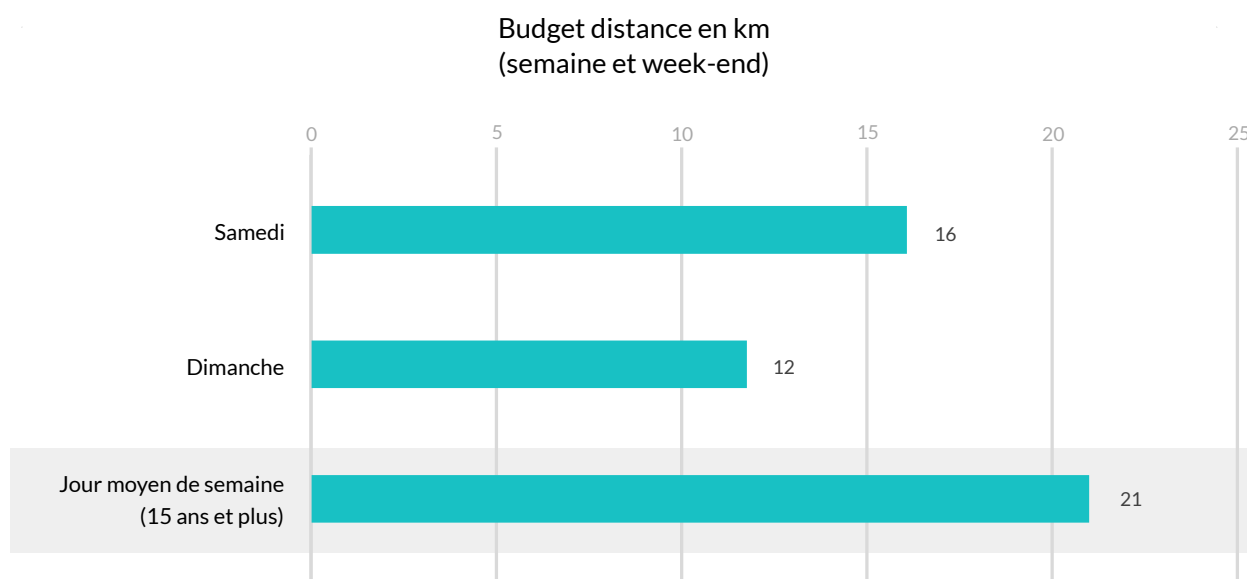
Cependant, on note que les voitures réalisant les accompagnements de la semaine sont un peu plus remplies que celles du week-end du fait sûrement du regroupement du ménage sur une partie du chemin vers l'école ou le travail alors que l'accompagnement sur les motifs privilégiés du week-end peut concerner moins de personnes du ménage le week-end.



5. LES DISTANCES PARCOURUES

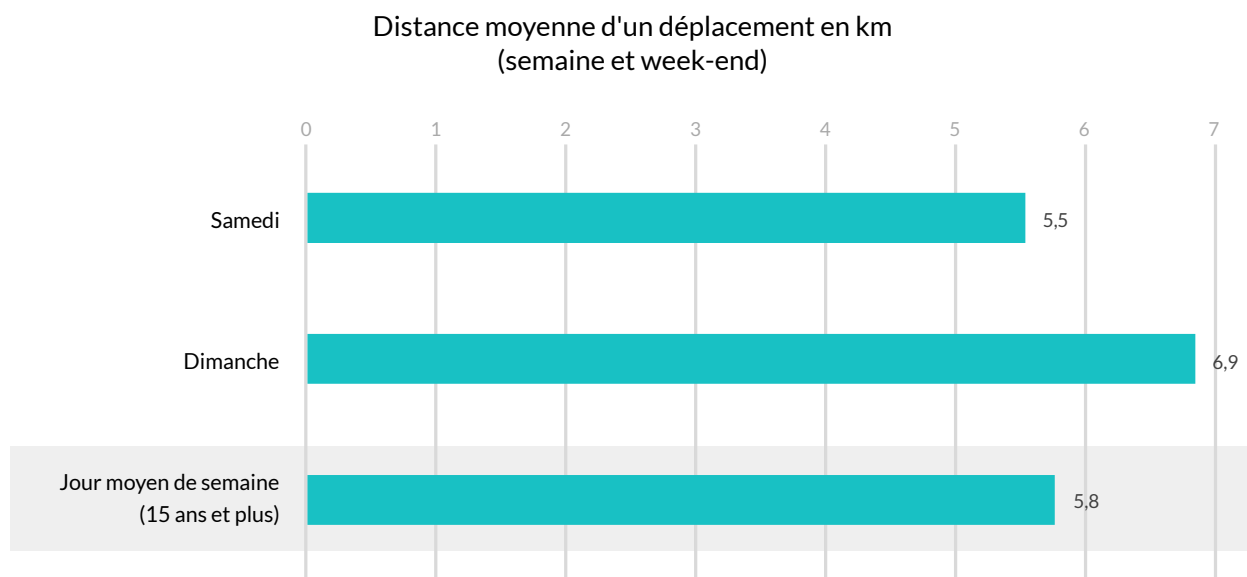
A) MOINS DE DISTANCES PARCOURUES LE WEEK-END QU'EN SEMAINE

Une personne de 15 ans et plus parcourt plus de kilomètres le samedi (16 km) que le dimanche (12 km) mais moins qu'un jour moyen de semaine (21 km).



B) UNE PORTÉE DES DÉPLACEMENTS PLUS IMPORTANTE LE DIMANCHE

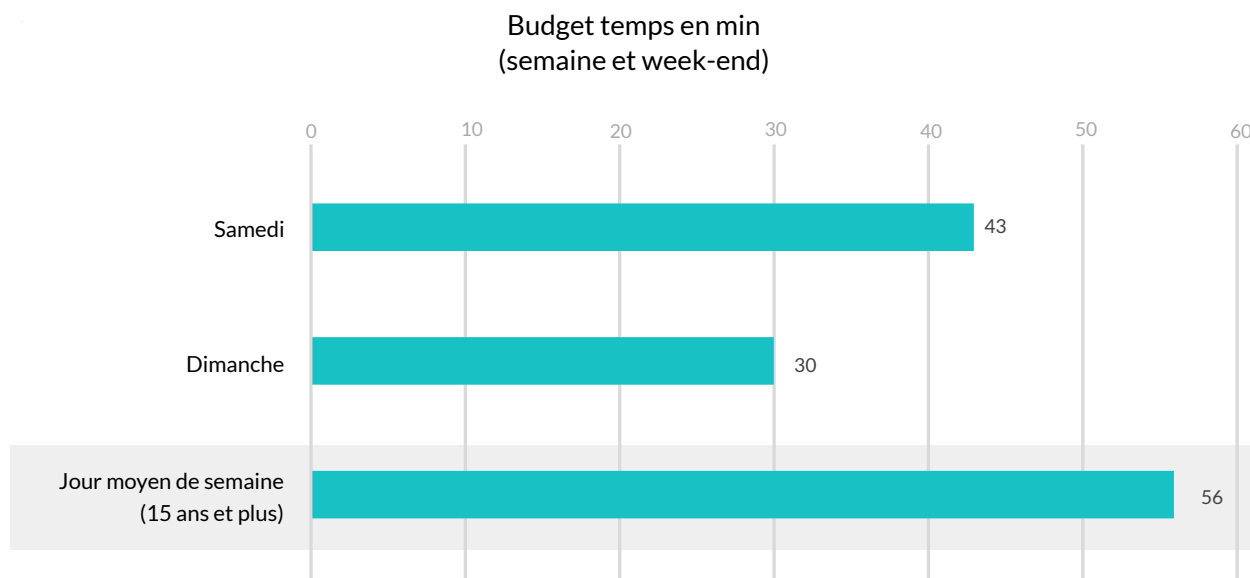
Par contre, la portée moyenne d'un déplacement est beaucoup plus importante le dimanche avec 6,9 km. Aussi, le dimanche, les personnes mobiles réalisent moins de déplacements mais ils sont plus longs d'environ 20% par rapport à la semaine.



6. LES DURÉES

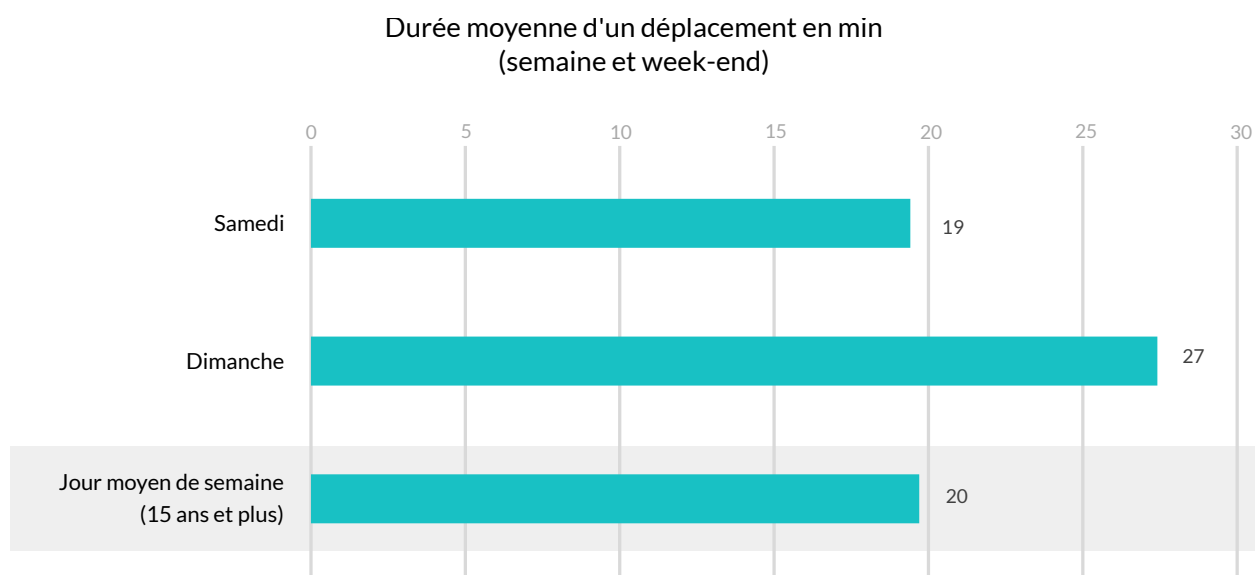
A) MOINS DE TEMPS CONSACRÉ AUX DÉPLACEMENTS LE WEEK-END QU'EN SEMAINE

Une personne de 15 ans et plus consacre plus de temps à se déplacer le samedi (43 min) que le dimanche (30 min) mais moins qu'un jour moyen de semaine (56 min).



B) DES DÉPLACEMENTS PLUS LONGS LE DIMANCHE

En moyenne, les personnes mobiles réalisent moins de déplacements le dimanche mais ils sont plus longs de 40% par rapport à la semaine (27 min contre 19 min la semaine) : il s'agit d'activités loisirs, visites ou achats.

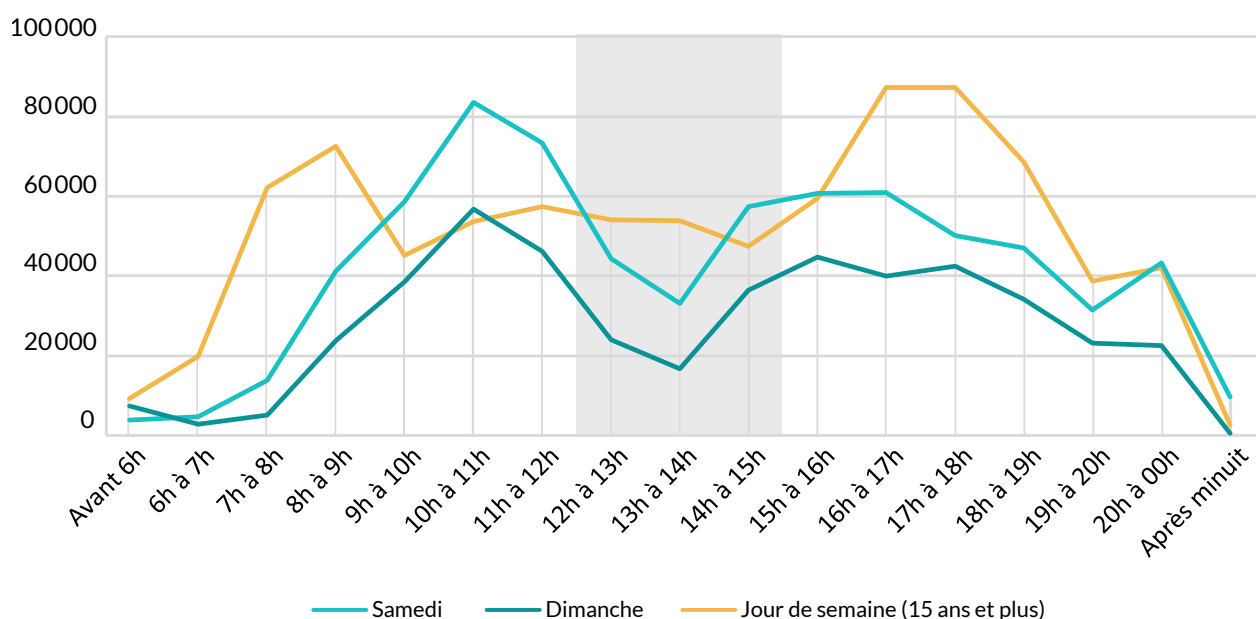


C) UNE RÉPARTITION HORAIRE DES DÉPLACEMENTS DIFFÉRENTE DE CELLE DE LA SEMAINE

Sans surprise, si le samedi reste un jour générant beaucoup de déplacements, ces derniers sont plutôt concentrés dans la matinée, avec un pic plus haut que les déplacements du matin en semaine, mais décalé de 2h environ (10h – 11h). De même pour le dimanche qui suit la courbe du samedi mais avec moins de déplacements.

Il n'y a pas vraiment de pic de déplacements à la pause de midi le samedi et le dimanche. En outre, le volume des déplacements de l'après-midi s'atténue sensiblement et s'étale sur l'après midi, contrairement à la semaine qui connaît une heure de pointe élevée de 16h à 18h.

Répartition des déplacements en fonction de l'heure de départ (semaine et week-end)



Annexe

Actif : Un actif est une personne qui travaille à temps plein ou à temps partiel. C'est l'équivalent de la notion d'actifs occupés de l'INSEE, c'est-à-dire actifs en emploi hors chômage. Le taux d'activité est calculé en faisant le rapport des actifs dit occupés sur la population totale.

Activité : On appelle activité, le motif à destination du déplacement, en dehors des retours au domicile. Le domicile ne constitue pas un motif de destination, mais il s'agit « d'un retour d'activité ».

Boucle de déplacements : Une « boucle de déplacements » est constituée de l'ensemble des déplacements réalisés entre un départ du domicile et le retour au domicile.

Boucle simple : On appelle « boucle simple » une boucle composée uniquement de 2 déplacements. Il s'agit d'un aller-retour entre le domicile et une activité.

Budget distance : Le budget distance est le nombre de kilomètres qu'une personne consacre par jour à ses déplacements. Ne sont pas pris en compte les déplacements en lien avec une promenade ou une tournée professionnelle.

Budget temps : Le budget temps est le nombre de minutes qu'une personne consacre par jour à ses déplacements. Ne sont pas pris en compte les déplacements en lien avec une promenade ou une tournée professionnelle.

Captifs : On appelle « captifs », les personnes qui n'ont pas de voiture à disposition.

Covoiturage : Pour cette EMC², le covoiturage a été défini comme partager des trajets en voiture avec une personne qui ne vit pas dans votre logement.

Déplacement : On appelle « déplacement », l'action, pour une personne, de se rendre d'un lieu (origine) à un autre lieu (destination) pour réaliser une activité, en utilisant un ou plusieurs modes de transports sur la voie publique. Les déplacements recensés sont ceux effectués par les habitants à l'intérieur du périmètre enquêté, mais également lorsqu'ils en sortent et qu'ils y rentrent.

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

Déplacement externe : On appelle déplacement « externe », tout déplacement dont l'origine et la destination ne se trouvent pas dans le périmètre d'enquête. Par exemple, je travaille en Suisse et je vais faire un achat pour manger le midi.

Déplacement d'échange : On appelle déplacement « d'échange », tout déplacement dont l'origine ou la destination se trouve dans le périmètre d'enquête. Par exemple, je vais de Chambéry à Grenoble.

Déplacement interne : On appelle déplacement « interne », tout déplacement dont l'origine et la destination se trouvent dans le périmètre d'enquête.

Déplacement intermodal : Déplacement effectué à l'aide d'au moins deux modes de transport mécanisés.

Mobilité : La mobilité est le nombre moyen de déplacements effectués par une personne (âgée de 5 ans et plus) au cours d'un jour de semaine.

Mode de déplacement ou de transport : Les moyens de déplacement ou de transport sont regroupés de la manière suivante :

- La voiture particulière, avec parfois une distinction entre l'usage comme conducteur ou passager ;
- La marche à pied qui correspond à son usage exclusif ;
- Les transports collectifs urbains du réseau de bus SYNCHRO de Grand Chambéry et du réseau ONDEA de Grand Lac appelés TCU ou TC urbains ;
- Les autres transports collectifs, appelés les Autres TC : TGV, TER, Autres trains (Intercité, TET,...), TAD (transport à la demande), Transports interurbains routiers et autres autocars (TER routiers, scolaires, périscolaires, occasionnel,...), Cars longues distances de la loi Macron, Transport employeur ;
- Le vélo ;
- Les autres modes : deux roues motorisés, petits engins électriques hors vélos, roller/skate/trottinette non électriques fourgon/camionnette/camion, engins agricoles, passagers taxis, passagers VTC, passager d'un autre réseau urbain (extérieur au périmètre), avion, transport fluvial ou maritime, fauteuil roulant.

Mode principal d'un déplacement : Lorsqu'une personne effectue un déplacement en utilisant plusieurs modes de transport, la méthodologie standard amène à ne retenir au final qu'un seul de ces modes (pour calculer des parts de marché par exemple). Le mode retenu est celui qui est prioritaire dans la hiérarchie figurant en annexe « Hiérarchie des modes »

Motif combiné : Est appelé « motif combiné », le déplacement qui allie le motif à l'origine et celui à destination. Le sens du déplacement n'est pas considéré. Ainsi, domicile vers travail ou travail vers domicile sont identifiés dans « domicile <-> travail ».

Part modale : Par rapport à un ensemble de déplacements tous modes, c'est la répartition des déplacements en fonction du mode principal utilisé.

SCoT : Il s'agit du schéma de cohérence territoriale, est un document d'urbanisme qui, à l'échelle d'un territoire de projet ou bassin de vie (périmètre intercommunal ou au-delà), détermine l'organisation spatiale et les grandes orientations de développement d'un territoire.

Senior : Le terme senior désigne les personnes âgées de 65 ans et plus. Ce seuil de 65 ans a été choisi, car il correspond à l'âge du départ à la retraite et ainsi une évolution remarquable des pratiques de mobilité due notamment à la disparition des déplacements liés au travail.

Taux d'occupation : Le taux d'occupation est le nombre moyen de personnes présentes dans une voiture (y compris le conducteur). Il s'agit donc de l'occupation moyenne des voitures.

Taux de motorisation : Le nombre moyen de voitures à disposition par ménage

Trajet : Un trajet est la partie du déplacement réalisé à l'aide d'un mode mécanisé. Un déplacement qui utilise X mode(s) mécanisé(s) comporte X trajet(s). Un déplacement intermodal comporte au minimum 2 trajets.

Unité urbaine : Commune ou un ensemble de communes qui comporte sur son territoire une zone bâtie d'au moins 2 000 habitants où aucune habitation n'est séparée de la plus proche de plus de 200 m.

Voiture à disposition : Les voitures à disposition des ménages comprennent les voitures réellement possédées par les ménages et les voitures qui sont mises à disposition totale ou partielle d'une personne (par l'employeur par exemple).

ZFE : Une ZFE, zone à faible émission, est un outil réglementaire pour lutter contre la pollution émise par le trafic routier. La loi d'orientation des mobilités de 2019 a rendu obligatoire la création d'une ZFE dans les agglomérations suivantes : Grand Paris, Lyon, Aix-Marseille, Toulouse, Nice, Montpellier, Strasbourg, Grenoble, Rouen, Reims et Saint-Étienne. À ces agglomérations, il s'ajoute maintenant 32 autres agglomérations de plus de 150 000 habitants qui devront avoir instaurer une ZFE d'ici 2025. L'agglomération de Chambéry fait partie des nouvelles agglomérations concernées par une ZFE.

Le certificat qualité de l'air « Crit'Air » est un dispositif qui permet de classer les véhicules en fonction de leur niveau de pollution. La classification Crit'Air est la suivante :

- Crit'Air 0 : 100% électrique et hydrogène
- Crit'Air 1 - Véhicules gaz ou hybride rechargeables, véhicules essence depuis le 1er janvier 2011
- Crit'Air 2 - Véhicules essence et hybrides entre 2006 et 2010, véhicules diesel depuis le 1er janvier 2011
- Crit'Air 3 - Véhicules essence, hybride, entre 1997 et 2005, diesel entre 2006 et 2010
- Crit'Air 4 - Véhicules diesel, entre 2001 et 2005
- Crit'Air 5 - Véhicules diesel, entre 1997 et 2000
- Non-classés - Avant 1997

A) HIÉRARCHIE DES MODES

Lorsqu'une personne effectue un déplacement en utilisant plusieurs modes de transport, la méthodologie standard amène à ne retenir au final qu'un seul de ces modes (pour calculer des parts de marché par exemple). Le mode retenu est celui qui est prioritaire dans la hiérarchie suivante :

Libellé	Hiérarchie	Regroupement modes
Passager bus urbain du réseau SYNCHRO de Chambéry	1	TCU
Passager bus urbain du réseau ONDEA du Grand Lac	2	TCU
Passager TGV.	3	Autre TC
Passager train TER.	4	Autre TC
Passager Autres trains (Intercité, TET...).	5	Autre TC
TAD	6	Autre TC
Passager transports interurbains routiers et autres autocars (TER routiers, lignes régulières départementales, scolaires, périscolaires, occasionnel...).	7	Autre TC
Cars longues distances de la loi Macron (Flixbus, BlablaBus...).	8	Autre TC
Transport employeur (exclusivement)	9	Autre TC
Passager Taxi.	10	Autres modes
Passager VTC.	11	Autres modes
Conducteur de fourgon, camionnette, camion (pour tournées professionnelles ou déplacements privés)	12	Autres modes
Passager de fourgon, camionnette, camion (pour tournées professionnelles ou déplacements privés)	13	Autres modes
Autres modes (tracteur, engin agricole, quad, etc.)	14	Autres modes
Conducteur de véhicule particulier (VP)	15	VPC
Passager de véhicule particulier (VP)	16	VPP
Conducteur de deux ou trois roues motorisés	17	Autres modes
Passager de deux ou trois roues motorisés	18	Autres modes
Conducteur de vélo classique	19	Vélo
Conducteur Vélo Assistance électrique	20	Vélo
Conducteur Vélo Assistance électrique en Libre Service	21	Vélo
Conducteur Vélo Libre Service	22	Vélo
Passager de vélo	23	Vélo
Roller, skate, trottinette non électrique.	24	Autres modes
Petits engins électriques (trottinette, segway, solowheel, etc.).	25	Autres modes
Fauteuil roulant	26	Autres modes
Passager autre réseau urbain	27	Autres modes
Transport Fluvial ou maritime (hors transrade militaire).	28	Autres modes
Avion	29	Autres modes
Marche à pied UNIQUEMENT	30	MAP

Ainsi, un déplacement qui combinerait l'usage du vélo, du train, puis du bus urbain SYNCHRO est considéré comme ayant pour mode principal le bus urbain SYNCHRO. Un déplacement qui combine l'usage de la voiture puis d'un train TER est considéré comme ayant pour mode principal le train.

B) TABLEAU D'APPARTENANCE DES COMMUNES AU ZONAGE D'ANALYSE

Code INSEE commune	Nom de la commune	Secteur de tirage	Zonage D2	Zonage D2bis	Zonage D10	Zonage D10bis
73001	Aiguebelette-le-Lac	403	02 : Territoires ruraux	02 : Avant-Pays-Savoyard	06 : Avant-Pays-Savoyard	04 : Avant-Pays-Savoyard
73004	Aillon-le- Jeune	112	02 : Territoires ruraux	01 : Metropole Savoie	02 : Grand Chambéry hors Chambéry-ville	01 : Grand Chambéry
73005	Aillon-le-Vieux	112	02 : Territoires ruraux	01 : Metropole Savoie	02 : Grand Chambéry hors Chambéry-ville	01 : Grand Chambéry
73008	Aix-les-Bains	204	01 : Territoires urbains	01 : Metropole Savoie	03 : Pôle urbain Grand Lac	02 : Grand Lac
73010	Entrelacs	209	01 : Territoires urbains	01 : Metropole Savoie	04 : Grand Lac hors pole urbain	02 : Grand Lac
73017	Apremont	301	01 : Territoires urbains	01 : Metropole Savoie	05 : Cœur de Savoie	03 : Cœur de Savoie
73018	Arbin	302	01 : Territoires urbains	01 : Metropole Savoie	05 : Cœur de Savoie	03 : Cœur de Savoie
73020	Arith	112	02 : Territoires ruraux	01 : Metropole Savoie	02 : Grand Chambéry hors Chambéry-ville	01 : Grand Chambéry
73021	Arvillard	303	02 : Territoires ruraux	01 : Metropole Savoie	05 : Cœur de Savoie	03 : Cœur de Savoie
73022	Attignat-Oncin	403	02 : Territoires ruraux	02 : Avant-Pays-Savoyard	06 : Avant-Pays-Savoyard	04 : Avant-Pays-Savoyard
73025	Avressieux	402	02 : Territoires ruraux	02 : Avant-Pays-Savoyard	06 : Avant-Pays-Savoyard	04 : Avant-Pays-Savoyard
73027	Ayn	403	02 : Territoires ruraux	02 : Avant-Pays-Savoyard	06 : Avant-Pays-Savoyard	04 : Avant-Pays-Savoyard
73028	La Balme	401	02 : Territoires ruraux	02 : Avant-Pays-Savoyard	06 : Avant-Pays-Savoyard	04 : Avant-Pays-Savoyard
73029	Barberaz	110	01 : Territoires urbains	01 : Metropole Savoie	02 : Grand Chambéry hors Chambéry-ville	01 : Grand Chambéry
73030	Barby	111	01 : Territoires urbains	01 : Metropole Savoie	02 : Grand Chambéry hors Chambéry-ville	01 : Grand Chambéry
73031	Bassens	109	01 : Territoires urbains	01 : Metropole Savoie	02 : Grand Chambéry hors Chambéry-ville	01 : Grand Chambéry
73033	La Bauche	403	02 : Territoires ruraux	02 : Avant-Pays-Savoyard	06 : Avant-Pays-Savoyard	04 : Avant-Pays-Savoyard
73036	Bellecombe-en-Bauges	112	02 : Territoires ruraux	01 : Metropole Savoie	02 : Grand Chambéry hors Chambéry-ville	01 : Grand Chambéry
73039	Belmont-Tramonet	402	02 : Territoires ruraux	02 : Avant-Pays-Savoyard	06 : Avant-Pays-Savoyard	04 : Avant-Pays-Savoyard

Code INSEE commune	Nom de la commune	Secteur de tirage	Zonage D2	Zonage D2bis	Zonage D10	Zonage D10bis
73041	Betton-Bettonet	304	02 : Territoires ruraux	01 : Metropole Savoie	05 : Cœur de Savoie	03 : Cœur de Savoie
73042	Billième	401	02 : Territoires ruraux	02 : Avant-Pays-Savoyard	06 : Avant-Pays-Savoyard	04 : Avant-Pays-Savoyard
73043	La Biolle	209	01 : Territoires urbains	01 : Metropole Savoie	04 : Grand Lac hors pole urbain	02 : Grand Lac
73050	Bourdeau	208	02 : Territoires ruraux	01 : Metropole Savoie	04 : Grand Lac hors pole urbain	02 : Grand Lac
73051	Le Bourget-du-Lac	205	01 : Territoires urbains	01 : Metropole Savoie	04 : Grand Lac hors pole urbain	02 : Grand Lac
73052	Bourget-en-Huile	303	02 : Territoires ruraux	01 : Metropole Savoie	05 : Cœur de Savoie	03 : Cœur de Savoie
73053	Bourgneuf	304	02 : Territoires ruraux	01 : Metropole Savoie	05 : Cœur de Savoie	03 : Cœur de Savoie
73058	La Bridoire	402	02 : Territoires ruraux	02 : Avant-Pays-Savoyard	06 : Avant-Pays-Savoyard	04 : Avant-Pays-Savoyard
73059	Brison-Saint-Innocent	203	01 : Territoires urbains	01 : Metropole Savoie	03 : Pôle urbain Grand Lac	02 : Grand Lac
73064	Challes-les-Eaux	111	01 : Territoires urbains	01 : Metropole Savoie	02 : Grand Chambéry hors Chambéry-ville	01 : Grand Chambéry
73065	Chambéry	105	01 : Territoires urbains	01 : Metropole Savoie	01 : Chambéry	01 : Grand Chambéry
73068	Chamousset	304	02 : Territoires ruraux	01 : Metropole Savoie	05 : Cœur de Savoie	03 : Cœur de Savoie
73069	Chamoux-sur-Gelon	304	02 : Territoires ruraux	01 : Metropole Savoie	05 : Cœur de Savoie	03 : Cœur de Savoie
73070	Champagneux	402	02 : Territoires ruraux	02 : Avant-Pays-Savoyard	06 : Avant-Pays-Savoyard	04 : Avant-Pays-Savoyard
73072	Champ-Laurent	304	02 : Territoires ruraux	01 : Metropole Savoie	05 : Cœur de Savoie	03 : Cœur de Savoie
73073	Chanaz	208	02 : Territoires ruraux	01 : Metropole Savoie	04 : Grand Lac hors pole urbain	02 : Grand Lac
73075	La Chapelle-Blanche	302	01 : Territoires urbains	01 : Metropole Savoie	05 : Cœur de Savoie	03 : Cœur de Savoie
73076	La Chapelle-du-Mont-du-Chat	208	02 : Territoires ruraux	01 : Metropole Savoie	04 : Grand Lac hors pole urbain	02 : Grand Lac
73078	La Chapelle-Saint-Martin	401	02 : Territoires ruraux	02 : Avant-Pays-Savoyard	06 : Avant-Pays-Savoyard	04 : Avant-Pays-Savoyard

Code INSEE commune	Nom de la commune	Secteur de tirage	Zonage D2	Zonage D2bis	Zonage D10	Zonage D10bis
73079	Châteauneuf	304	02 : Territoires ruraux	01 : Metropole Savoie	05 : Cœur de Savoie	03 : Cœur de Savoie
73081	Châtelard	112	02 : Territoires ruraux	01 : Metropole Savoie	02 : Grand Chambéry hors Chambéry-ville	01 : Grand Chambéry
73082	La Chavanne	302	01 : Territoires urbains	01 : Metropole Savoie	05 : Cœur de Savoie	03 : Cœur de Savoie
73084	Chignin	301	01 : Territoires urbains	01 : Metropole Savoie	05 : Cœur de Savoie	03 : Cœur de Savoie
73085	Chindrieux	208	02 : Territoires ruraux	01 : Metropole Savoie	04 : Grand Lac hors pole urbain	02 : Grand Lac
73087	Cognin	106	01 : Territoires urbains	01 : Metropole Savoie	02 : Grand Chambéry hors Chambéry-ville	01 : Grand Chambéry
73089	Coise-Saint-Jean-Pied-Gauthier	302	01 : Territoires urbains	01 : Metropole Savoie	05 : Cœur de Savoie	03 : Cœur de Savoie
73090	Compôte	112	02 : Territoires ruraux	01 : Metropole Savoie	02 : Grand Chambéry hors Chambéry-ville	01 : Grand Chambéry
73091	Conjux	208	02 : Territoires ruraux	01 : Metropole Savoie	04 : Grand Lac hors pole urbain	02 : Grand Lac
73092	Corbel	403	02 : Territoires ruraux	02 : Avant-Pays-Savoyard	06 : Avant-Pays-Savoyard	04 : Avant-Pays-Savoyard
73095	La Croix-de-la-Rochette	303	02 : Territoires ruraux	01 : Metropole Savoie	05 : Cœur de Savoie	03 : Cœur de Savoie
73096	Cruet	302	01 : Territoires urbains	01 : Metropole Savoie	05 : Cœur de Savoie	03 : Cœur de Savoie
73097	Curienne	112	02 : Territoires ruraux	01 : Metropole Savoie	02 : Grand Chambéry hors Chambéry-ville	01 : Grand Chambéry
73098	Les Déserts	112	02 : Territoires ruraux	01 : Metropole Savoie	02 : Grand Chambéry hors Chambéry-ville	01 : Grand Chambéry
73099	Détrier	303	02 : Territoires ruraux	01 : Metropole Savoie	05 : Cœur de Savoie	03 : Cœur de Savoie
73100	Domessin	402	02 : Territoires ruraux	02 : Avant-Pays-Savoyard	06 : Avant-Pays-Savoyard	04 : Avant-Pays-Savoyard
73101	Doucy-en-Bauges	112	02 : Territoires ruraux	01 : Metropole Savoie	02 : Grand Chambéry hors Chambéry-ville	01 : Grand Chambéry
73103	Drumettaz-Clarafond	206	01 : Territoires urbains	01 : Metropole Savoie	04 : Grand Lac hors pole urbain	02 : Grand Lac
73104	Dullin	403	02 : Territoires ruraux	02 : Avant-Pays-Savoyard	06 : Avant-Pays-Savoyard	04 : Avant-Pays-Savoyard

Code INSEE commune	Nom de la commune	Secteur de tirage	Zonage D2	Zonage D2bis	Zonage D10	Zonage D10bis
73105	Les Échelles	403	02 : Territoires ruraux	02 : Avant-Pays-Savoyard	06 : Avant-Pays-Savoyard	04 : Avant-Pays-Savoyard
73106	École	112	02 : Territoires ruraux	01 : Metropole Savoie	02 : Grand Chambéry hors Chambéry-ville	01 : Grand Chambéry
73107	Entremont-le-Vieux	403	02 : Territoires ruraux	02 : Avant-Pays-Savoyard	06 : Avant-Pays-Savoyard	04 : Avant-Pays-Savoyard
73120	Fréterive	304	02 : Territoires ruraux	01 : Metropole Savoie	05 : Cœur de Savoie	03 : Cœur de Savoie
73122	Gerbaix	403	02 : Territoires ruraux	02 : Avant-Pays-Savoyard	06 : Avant-Pays-Savoyard	04 : Avant-Pays-Savoyard
73128	Grésy-sur-Aix	207	01 : Territoires urbains	01 : Metropole Savoie	04 : Grand Lac hors pole urbain	02 : Grand Lac
73133	Hauteville	304	02 : Territoires ruraux	01 : Metropole Savoie	05 : Cœur de Savoie	03 : Cœur de Savoie
73137	Jacob-Bellecombette	106	01 : Territoires urbains	01 : Metropole Savoie	02 : Grand Chambéry hors Chambéry-ville	01 : Grand Chambéry
73139	Jarsy	112	02 : Territoires ruraux	01 : Metropole Savoie	02 : Grand Chambéry hors Chambéry-ville	01 : Grand Chambéry
73140	Jongieux	401	02 : Territoires ruraux	02 : Avant-Pays-Savoyard	06 : Avant-Pays-Savoyard	04 : Avant-Pays-Savoyard
73141	Laissaud	302	01 : Territoires urbains	01 : Metropole Savoie	05 : Cœur de Savoie	03 : Cœur de Savoie
73145	Lépin-le-Lac	403	02 : Territoires ruraux	02 : Avant-Pays-Savoyard	06 : Avant-Pays-Savoyard	04 : Avant-Pays-Savoyard
73146	Lescheraines	112	02 : Territoires ruraux	01 : Metropole Savoie	02 : Grand Chambéry hors Chambéry-ville	01 : Grand Chambéry
73147	Loisieux	401	02 : Territoires ruraux	02 : Avant-Pays-Savoyard	06 : Avant-Pays-Savoyard	04 : Avant-Pays-Savoyard
73149	Lucey	401	02 : Territoires ruraux	02 : Avant-Pays-Savoyard	06 : Avant-Pays-Savoyard	04 : Avant-Pays-Savoyard
73151	Porte-de-Savoie	301	01 : Territoires urbains	01 : Metropole Savoie	05 : Cœur de Savoie	03 : Cœur de Savoie
73152	Marcieux	403	02 : Territoires ruraux	02 : Avant-Pays-Savoyard	06 : Avant-Pays-Savoyard	04 : Avant-Pays-Savoyard
73155	Méry	206	01 : Territoires urbains	01 : Metropole Savoie	04 : Grand Lac hors pole urbain	02 : Grand Lac
73156	Meyrieux-Trouet	401	02 : Territoires ruraux	02 : Avant-Pays-Savoyard	06 : Avant-Pays-Savoyard	04 : Avant-Pays-Savoyard

Code INSEE commune	Nom de la commune	Secteur de tirage	Zonage D2	Zonage D2bis	Zonage D10	Zonage D10bis
73159	Les Mollettes	302	01 : Territoires urbains	01 : Metropole Savoie	05 : Cœur de Savoie	03 : Cœur de Savoie
73160	Montagnole	107	01 : Territoires urbains	01 : Metropole Savoie	02 : Grand Chambéry hors Chambéry-ville	01 : Grand Chambéry
73164	Montcel	207	01 : Territoires urbains	01 : Metropole Savoie	04 : Grand Lac hors pole urbain	02 : Grand Lac
73166	Montendry	304	02 : Territoires ruraux	01 : Metropole Savoie	05 : Cœur de Savoie	03 : Cœur de Savoie
73171	Montmélian	302	01 : Territoires urbains	01 : Metropole Savoie	05 : Cœur de Savoie	03 : Cœur de Savoie
73178	La Motte-en-Bauges	112	02 : Territoires ruraux	01 : Metropole Savoie	02 : Grand Chambéry hors Chambéry-ville	01 : Grand Chambéry
73179	La Motte-Servolex	108	01 : Territoires urbains	01 : Metropole Savoie	02 : Grand Chambéry hors Chambéry-ville	01 : Grand Chambéry
73180	Motz	208	02 : Territoires ruraux	01 : Metropole Savoie	04 : Grand Lac hors pole urbain	02 : Grand Lac
73182	Mouxy	206	01 : Territoires urbains	01 : Metropole Savoie	04 : Grand Lac hors pole urbain	02 : Grand Lac
73183	Myans	301	01 : Territoires urbains	01 : Metropole Savoie	05 : Cœur de Savoie	03 : Cœur de Savoie
73184	Nances	403	02 : Territoires ruraux	02 : Avant-Pays-Savoyard	06 : Avant-Pays-Savoyard	04 : Avant-Pays-Savoyard
73191	Novalaise	403	02 : Territoires ruraux	02 : Avant-Pays-Savoyard	06 : Avant-Pays-Savoyard	04 : Avant-Pays-Savoyard
73192	Le Noyer	112	02 : Territoires ruraux	01 : Metropole Savoie	02 : Grand Chambéry hors Chambéry-ville	01 : Grand Chambéry
73193	Ontex	208	02 : Territoires ruraux	01 : Metropole Savoie	04 : Grand Lac hors pole urbain	02 : Grand Lac
73200	Planaise	302	01 : Territoires urbains	01 : Metropole Savoie	05 : Cœur de Savoie	03 : Cœur de Savoie
73204	Le Pont-de-Beauvoisin	402	02 : Territoires ruraux	02 : Avant-Pays-Savoyard	06 : Avant-Pays-Savoyard	04 : Avant-Pays-Savoyard
73205	Le Pontet	303	02 : Territoires ruraux	01 : Metropole Savoie	05 : Cœur de Savoie	03 : Cœur de Savoie
73207	Presle	303	02 : Territoires ruraux	01 : Metropole Savoie	05 : Cœur de Savoie	03 : Cœur de Savoie
73208	Pugny-Chatenod	207	01 : Territoires urbains	01 : Metropole Savoie	04 : Grand Lac hors pole urbain	02 : Grand Lac

Code INSEE commune	Nom de la commune	Secteur de tirage	Zonage D2	Zonage D2bis	Zonage D10	Zonage D10bis
73210	Puygros	112	02 : Territoires ruraux	01 : Metropole Savoie	02 : Grand Chambéry hors Chambéry-ville	01 : Grand Chambéry
73213	La Ravoire	111	01 : Territoires urbains	01 : Metropole Savoie	02 : Grand Chambéry hors Chambéry-ville	01 : Grand Chambéry
73214	Rochefort	402	02 : Territoires ruraux	02 : Avant-Pays-Savoyard	06 : Avant-Pays-Savoyard	04 : Avant-Pays-Savoyard
73215	Valgelon-La Rochette	303	02 : Territoires ruraux	01 : Metropole Savoie	05 : Cœur de Savoie	03 : Cœur de Savoie
73217	Rotherens	303	02 : Territoires ruraux	01 : Metropole Savoie	05 : Cœur de Savoie	03 : Cœur de Savoie
73218	Ruffieux	208	02 : Territoires ruraux	01 : Metropole Savoie	04 : Grand Lac hors pole urbain	02 : Grand Lac
73219	Saint-Alban-de-Montbel	403	02 : Territoires ruraux	02 : Avant-Pays-Savoyard	06 : Avant-Pays-Savoyard	04 : Avant-Pays-Savoyard
73222	Saint-Alban-Leyse	109	01 : Territoires urbains	01 : Metropole Savoie	02 : Grand Chambéry hors Chambéry-ville	01 : Grand Chambéry
73225	Saint-Baldoph	110	01 : Territoires urbains	01 : Metropole Savoie	02 : Grand Chambéry hors Chambéry-ville	01 : Grand Chambéry
73226	Saint-Béron	402	02 : Territoires ruraux	02 : Avant-Pays-Savoyard	06 : Avant-Pays-Savoyard	04 : Avant-Pays-Savoyard
73228	Saint-Cassin	107	01 : Territoires urbains	01 : Metropole Savoie	02 : Grand Chambéry hors Chambéry-ville	01 : Grand Chambéry
73229	Saint-Christophe	403	02 : Territoires ruraux	02 : Avant-Pays-Savoyard	06 : Avant-Pays-Savoyard	04 : Avant-Pays-Savoyard
73233	Saint-Franc	403	02 : Territoires ruraux	02 : Avant-Pays-Savoyard	06 : Avant-Pays-Savoyard	04 : Avant-Pays-Savoyard
73234	Saint-François-de-Sales	112	02 : Territoires ruraux	01 : Metropole Savoie	02 : Grand Chambéry hors Chambéry-ville	01 : Grand Chambéry
73236	Saint-Genix-les-Villages	402	02 : Territoires ruraux	02 : Avant-Pays-Savoyard	06 : Avant-Pays-Savoyard	04 : Avant-Pays-Savoyard
73240	Sainte-Hélène-du-Lac	302	01 : Territoires urbains	01 : Metropole Savoie	05 : Cœur de Savoie	03 : Cœur de Savoie
73243	Saint-Jean-d'Arvey	112	02 : Territoires ruraux	01 : Metropole Savoie	02 : Grand Chambéry hors Chambéry-ville	01 : Grand Chambéry
73245	Saint-Jean-de-Chevelu	401	02 : Territoires ruraux	02 : Avant-Pays-Savoyard	06 : Avant-Pays-Savoyard	04 : Avant-Pays-Savoyard
73246	Saint-Jean-de-Couz	403	02 : Territoires ruraux	02 : Avant-Pays-Savoyard	06 : Avant-Pays-Savoyard	04 : Avant-Pays-Savoyard

Code INSEE commune	Nom de la commune	Secteur de tirage	Zonage D2	Zonage D2bis	Zonage D10	Zonage D10bis
73247	Saint-Jean-de-la-Porte	304	02 : Territoires ruraux	01 : Metropole Savoie	05 : Cœur de Savoie	03 : Cœur de Savoie
73249	Saint-Jeoire-Prieuré	111	01 : Territoires urbains	01 : Metropole Savoie	02 : Grand Chambéry hors Chambéry-ville	01 : Grand Chambéry
73254	Sainte-Marie-d'Alvey	402	02 : Territoires ruraux	02 : Avant-Pays-Savoyard	06 : Avant-Pays-Savoyard	04 : Avant-Pays-Savoyard
73263	Saint-Offenge	207	01 : Territoires urbains	01 : Metropole Savoie	04 : Grand Lac hors pole urbain	02 : Grand Lac
73265	Saint-Ours	207	01 : Territoires urbains	01 : Metropole Savoie	04 : Grand Lac hors pole urbain	02 : Grand Lac
73269	Saint-Paul	401	02 : Territoires ruraux	02 : Avant-Pays-Savoyard	06 : Avant-Pays-Savoyard	04 : Avant-Pays-Savoyard
73270	Saint-Pierre-d'Albigny	304	02 : Territoires ruraux	01 : Metropole Savoie	05 : Cœur de Savoie	03 : Cœur de Savoie
73271	Saint-Pierre-d'Alvey	401	02 : Territoires ruraux	02 : Avant-Pays-Savoyard	06 : Avant-Pays-Savoyard	04 : Avant-Pays-Savoyard
73273	Saint-Pierre-de-Curtille	208	02 : Territoires ruraux	01 : Metropole Savoie	04 : Grand Lac hors pole urbain	02 : Grand Lac
73274	Saint-Pierre-d'Entremont	403	02 : Territoires ruraux	02 : Avant-Pays-Savoyard	06 : Avant-Pays-Savoyard	04 : Avant-Pays-Savoyard
73275	Saint-Pierre-de-Genèbroz	403	02 : Territoires ruraux	02 : Avant-Pays-Savoyard	06 : Avant-Pays-Savoyard	04 : Avant-Pays-Savoyard
73276	Saint-Pierre-de-Soucy	302	01 : Territoires urbains	01 : Metropole Savoie	05 : Cœur de Savoie	03 : Cœur de Savoie
73277	Sainte-Reine	112	02 : Territoires ruraux	01 : Metropole Savoie	02 : Grand Chambéry hors Chambéry-ville	01 : Grand Chambéry
73281	Saint-Sulpice	107	01 : Territoires urbains	01 : Metropole Savoie	02 : Grand Chambéry hors Chambéry-ville	01 : Grand Chambéry
73282	Saint-Thibaud-de-Couz	403	02 : Territoires ruraux	02 : Avant-Pays-Savoyard	06 : Avant-Pays-Savoyard	04 : Avant-Pays-Savoyard
73286	Serrières-en-Chautagne	208	02 : Territoires ruraux	01 : Metropole Savoie	04 : Grand Lac hors pole urbain	02 : Grand Lac
73288	Sonnaz	105	01 : Territoires urbains	01 : Metropole Savoie	01 : Chambéry	01 : Grand Chambéry
73289	La Table	303	02 : Territoires ruraux	01 : Metropole Savoie	05 : Cœur de Savoie	03 : Cœur de Savoie
73293	Thoiry	112	02 : Territoires ruraux	01 : Metropole Savoie	02 : Grand Chambéry hors Chambéry-ville	01 : Grand Chambéry

Code INSEE commune	Nom de la commune	Secteur de tirage	Zonage D2	Zonage D2bis	Zonage D10	Zonage D10bis
73294	La Thuile	112	02 : Territoires ruraux	01 : Metropole Savoie	02 : Grand Chambéry hors Chambéry-ville	01 : Grand Chambéry
73299	Traize	401	02 : Territoires ruraux	02 : Avant-Pays-Savoyard	06 : Avant-Pays-Savoyard	04 : Avant-Pays-Savoyard
73300	Tresserve	204	01 : Territoires urbains	01 : Metropole Savoie	03 : Pôle urbain Grand Lac	02 : Grand Lac
73301	Trévignin	207	01 : Territoires urbains	01 : Metropole Savoie	04 : Grand Lac hors pole urbain	02 : Grand Lac
73302	La Trinité	303	02 : Territoires ruraux	01 : Metropole Savoie	05 : Cœur de Savoie	03 : Cœur de Savoie
73309	Verel-de-Montbel	402	02 : Territoires ruraux	02 : Avant-Pays-Savoyard	06 : Avant-Pays-Savoyard	04 : Avant-Pays-Savoyard
73310	Verel-Pragondran	109	01 : Territoires urbains	01 : Metropole Savoie	02 : Grand Chambéry hors Chambéry-ville	01 : Grand Chambéry
73311	Le Verneil	303	02 : Territoires ruraux	01 : Metropole Savoie	05 : Cœur de Savoie	03 : Cœur de Savoie
73313	Verthemex	401	02 : Territoires ruraux	02 : Avant-Pays-Savoyard	06 : Avant-Pays-Savoyard	04 : Avant-Pays-Savoyard
73314	Villard-d'Héry	302	01 : Territoires urbains	01 : Metropole Savoie	05 : Cœur de Savoie	03 : Cœur de Savoie
73315	Villard-Léger	304	02 : Territoires ruraux	01 : Metropole Savoie	05 : Cœur de Savoie	03 : Cœur de Savoie
73316	Villard-Sallet	303	02 : Territoires ruraux	01 : Metropole Savoie	05 : Cœur de Savoie	03 : Cœur de Savoie
73324	Villaroux	302	01 : Territoires urbains	01 : Metropole Savoie	05 : Cœur de Savoie	03 : Cœur de Savoie
73326	Vimines	107	01 : Territoires urbains	01 : Metropole Savoie	02 : Grand Chambéry hors Chambéry-ville	01 : Grand Chambéry
73327	Vions	208	02 : Territoires ruraux	01 : Metropole Savoie	04 : Grand Lac hors pole urbain	02 : Grand Lac
73328	Viviers-du-Lac	205	01 : Territoires urbains	01 : Metropole Savoie	04 : Grand Lac hors pole urbain	02 : Grand Lac
73329	Voglans	205	01 : Territoires urbains	01 : Metropole Savoie	04 : Grand Lac hors pole urbain	02 : Grand Lac
73330	Yenne	401	02 : Territoires ruraux	02 : Avant-Pays-Savoyard	06 : Avant-Pays-Savoyard	04 : Avant-Pays-Savoyard

C) DES DISTANCES CALCULÉES A POSTERIORI

Les EMC² ne permettent pas de connaître précisément les distances parcourues car les itinéraires précis ne sont pas renseignés.

Cependant, comme on connaît la zone d'origine et la zone de destination des déplacements, dans l'EMC² 2022, la distance parcourue a été estimée en prenant le plus court chemin en temps et en prenant également en compte l'heure de départ du déplacement afin de prendre en compte les vitesses de parcours (vitesse de parcours en heures creuses ou vitesse de parcours en heures de pointe).

À noter que la méthodologie utilisée pour calculer les distances parcourues pour l'EDGT de 2007 n'était pas la même. Aussi, lorsqu'on compare les distances parcourues entre 2007 et 2022, on a pris la distance à vol d'oiseau.



Syndicat Mixte MÉTROPOLE SAVOIE
Bâtiment Évolution - 25 rue Jean Pellerin
73000 Chambéry
04 79 62 91 28
info@metropole-savoie.com
www.metropole-savoie.com

En partenariat avec

