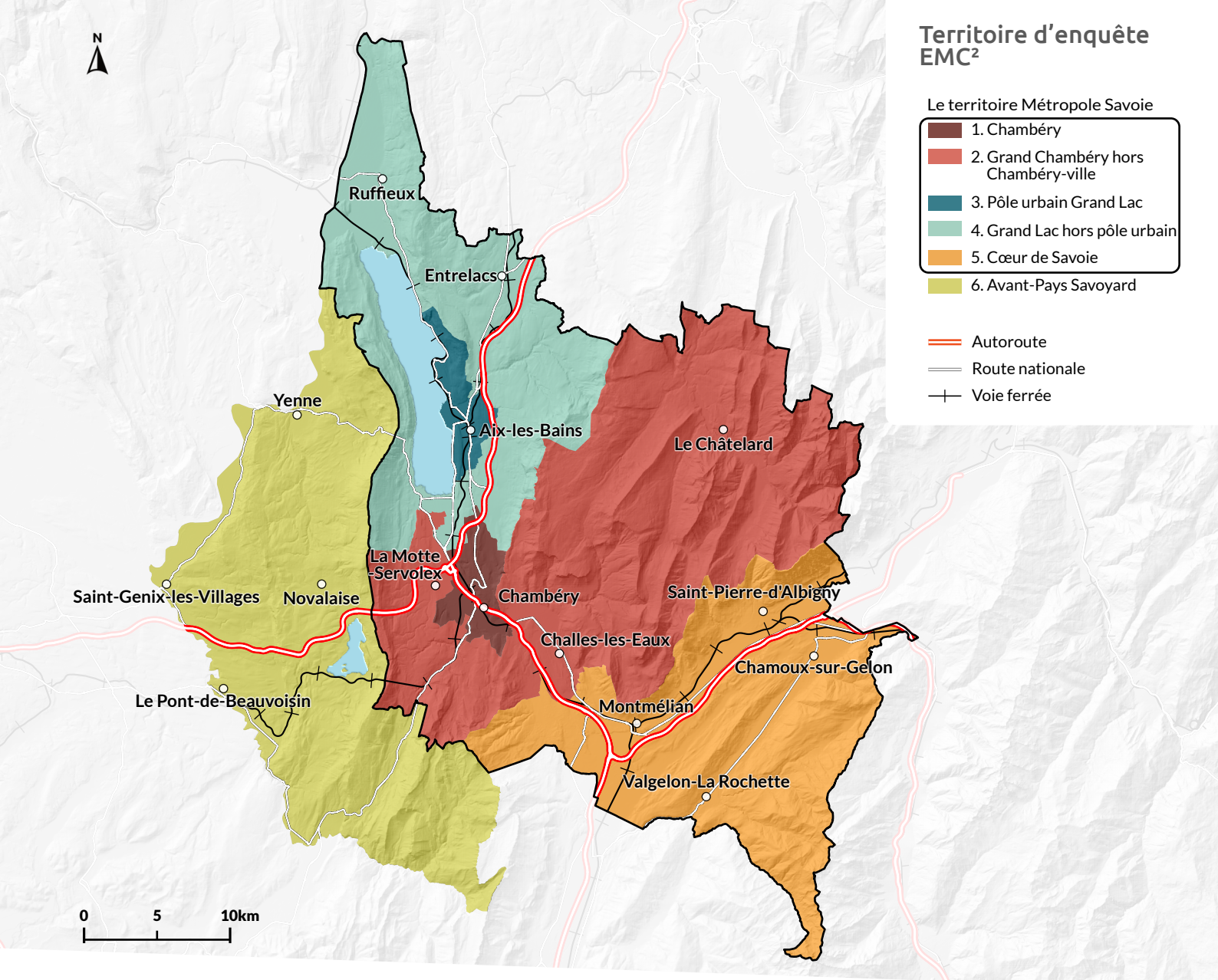


Territoire Métropole Savoie  
& Avant-Pays Savoyard

# ENQUÊTE MOBILITÉ

Synthèse des  
premières analyses

Juin 2023



## Territoire d'enquête EMC<sup>2</sup>

Le territoire Métropole Savoie

- 1. Chambéry
- 2. Grand Chambéry hors Chambéry-ville
- 3. Pôle urbain Grand Lac
- 4. Grand Lac hors pôle urbain
- 5. Cœur de Savoie
- 6. Avant-Pays Savoyard

— Autoroute

— Route nationale

— Voie ferrée

## MÉTHODOLOGIE

Le présent document s'appuie sur les données issues de l'Enquête Mobilité Certifiée Cerema (EMC<sup>2</sup>) réalisée en 2022 sur le territoire Métropole Savoie - Avant-Pays Savoyard.

Sauf indication contraire, les données issues de l'EMC<sup>2</sup> concerne uniquement les habitants de Métropole Savoie - Avant-Pays Savoyard âgés de 5 ans et plus.

Une description synthétique de la méthodologie figure en fin de ce document.

La méthodologie EMC<sup>2</sup> permet de connaître les pratiques de déplacement d'un jour moyen de semaine (du lundi au vendredi). Pour les habitants de Métropole Savoie - Avant-Pays Savoyard, une collecte spécifique permet de connaître les pratiques de déplacement du week-end (samedi et dimanche).

Pour information, les graphiques sont arrondis à l'unité. La somme de 2 valeurs est donc connue à 1 près. À titre d'exemple, la part modale voiture (58%) est la somme de la part modale voiture conducteur (46%) et de celle de la voiture passager (13%).

Enfin, l'indication « 0% » ne figure pas dans les graphiques.

## QUELQUES DÉFINITIONS

**Les activités** concernent les motifs à destination hors les retours au domicile. C'est ce qui motive un déplacement.

**La part modale** d'un mode de déplacement est le nombre de déplacements réalisés avec ce mode divisé par l'ensemble des déplacements.

# 9 QUESTIONS SUR LA MOBILITÉ DES HABITANTS DE MÉTROPOLE SAVOIE ET DE L'AVANT-PAYS SAVOYARD

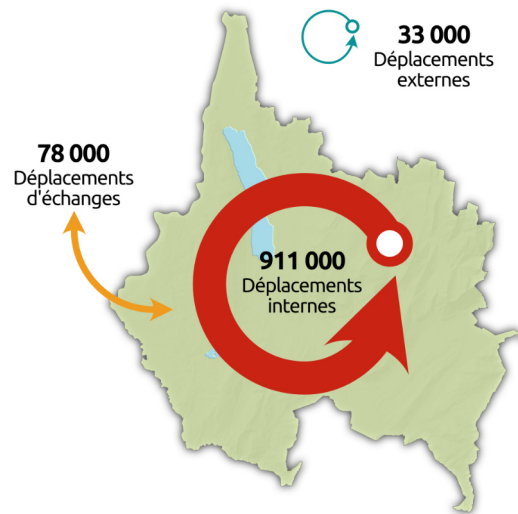
Le territoire est-il AUTONOME ?	4
Quelles sont les principales CARACTÉRISTIQUES des déplacements ?	6
Le TRAVAIL, une activité structurante ?	8
La VOITURE, un mode dominant ?	10
La MARCHÉ est-elle un mode très utilisé ?	12
Quelle importance de l'usage du VÉLO aujourd'hui ?	13
Le BUS, un mode pour les jeunes ?	14
Quelles sont les GRANDES ÉVOLUTIONS depuis 2007 ?	15
Quelles différences entre la SEMAINE et le WEEK-END ?	16
Une EMC <sup>2</sup> , c'est quoi exactement ?	18

## DES DÉPLACEMENTS ESSENTIELLEMENT EFFECTUÉS AU SEIN DU TERRITOIRE

L'autonomie d'un territoire en matière de déplacements peut se caractériser par la capacité qu'ont ses habitants pour réaliser leurs activités à l'intérieur de ce territoire.

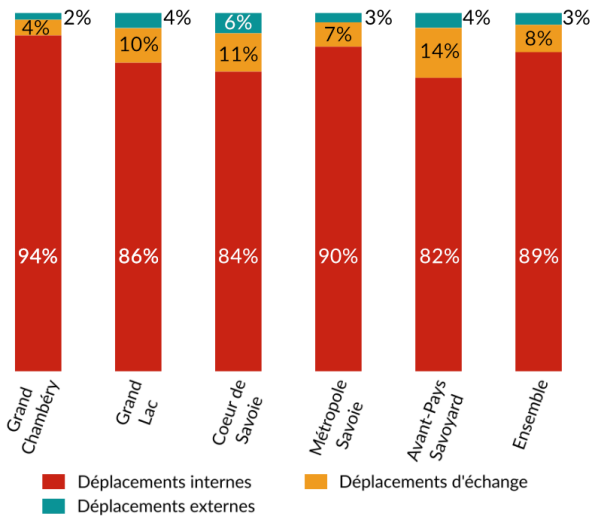
Un jour moyen de semaine, les 258 000 habitants de 5 ans et plus de Métropole Savoie - Avant-Pays Savoyard réalisent 1 022 000 déplacements. Parmi ces déplacements, 911 000 sont complètement réalisés à l'intérieur du territoire d'étude. Ainsi, 89% des activités des habitants du territoire sont réalisables au sein du périmètre, ce qui révèle que le territoire est autonome.

Répartition des 1 022 000 déplacements des habitants de 5 ans et plus



## MAIS DES DISPARITÉS SELON LES ZONES

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



Si les habitants de Métropole Savoie réalisent 90% de leurs déplacements à l'intérieur du territoire Métropole Savoie - Avant-Pays Savoyard, ceux de l'Avant-Pays Savoyard en réalisent seulement 82% ; ils effectuent notamment 14% d'échanges dont les 2/3 avec le département de l'Isère.

Il existe des différences entre les intercommunalités de Métropole Savoie :

- Les habitants de Grand Chambéry réalisent l'essentiel de leurs déplacements à l'intérieur de Métropole Savoie - Avant-Pays Savoyard (94%) ;
- Les habitants de Grand Lac réalisent 10% de leurs déplacements en échange dont près des 2/3 avec le département de la Haute-Savoie ;
- Les habitants de Cœur de Savoie réalisent 11% de leurs déplacements en échange dont la moitié avec le département de l'Isère.

Les déplacements d'échange avec la Suisse sont peu nombreux : 2000. La moitié de ces déplacements est réalisée par des habitants de Grand Lac.

## DÉFINITIONS

On appelle **déplacement interne** un déplacement dont l'origine et la destination sont à l'intérieur du périmètre de Métropole Savoie - Avant-Pays Savoyard.

On appelle **déplacement d'échange** un déplacement dont l'origine ou la destination ne sont pas à l'intérieur du périmètre de Métropole Savoie - Avant-Pays Savoyard : par exemple, je vais de Chambéry à Grenoble.

On appelle **déplacement externe** un déplacement dont l'origine et la destination ne sont pas à l'intérieur du périmètre de Métropole Savoie - Avant-Pays Savoyard : par exemple, je travaille en Suisse = 1 déplacement d'échange) et je vais faire un achat pour manger le midi (= 1 déplacement externe).

## GRAND CHAMBÉRY, UN TERRITOIRE QUI ATTIRE

Les flux de déplacements les plus importants sont les déplacements internes à chaque zone. 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, comme par exemple, les déplacements liés aux enfants (souvent les écoles et les activités périscolaires ou de loisirs).

De par son statut de grande ville, Chambéry qui concentre emplois, commerces, services, ... est un pôle qui attire en proximité. Les flux principaux en échange avec Chambéry proviennent majoritairement des autres communes de Grand Chambéry :

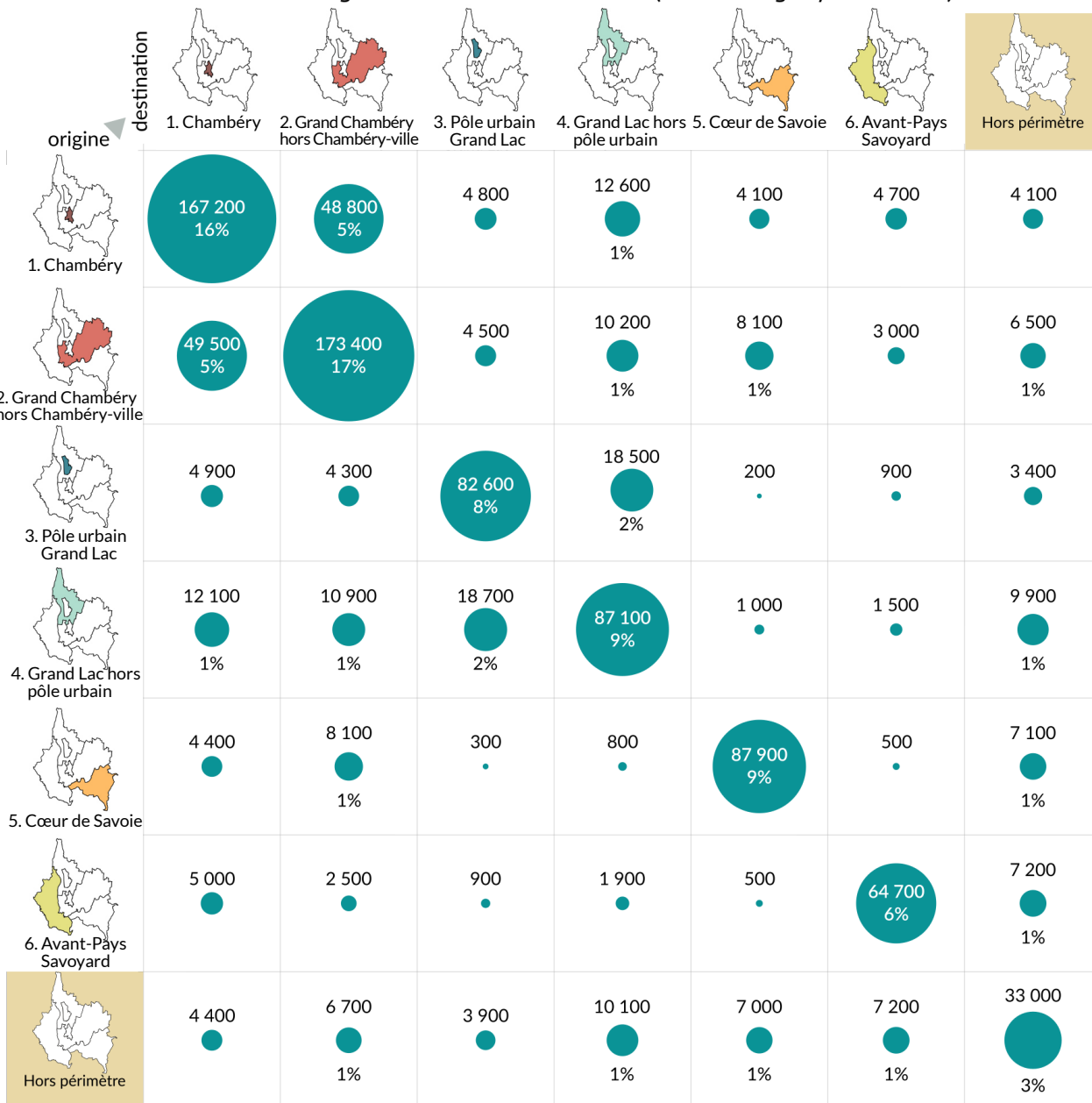
presque 100000 déplacements quotidiens entre ces 2 territoires.

Mais le rayonnement de Grand Chambéry va au-delà avec des flux entre Grand Chambéry et les autres territoires importants : 65000 déplacements en moyenne par jour entre Grand Lac et Grand Chambéry, 25000 déplacements en moyenne par jour entre Cœur de Savoie et Grand Chambéry.

55% des déplacements des habitants de Métropole Savoie - Avant-Pays Savoyard sont en lien avec Grand Chambéry qui ne représente pourtant que 48% de la population du périmètre.

Il est à noter également l'importance des flux entre le pôle urbain de Grand Lac et le reste de l'agglomération : 37000 déplacements quotidiens.

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



# QUELLES SONT LES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DES DÉPLACEMENTS ?

À partir de cette partie, les 33 000 déplacements entièrement réalisés à l'extérieur du territoire Métropole Savoie - Avant-Pays Savoyard ne sont pas pris en compte. Seuls sont considérés les 989 000 déplacements en lien avec ce territoire (interne et échange).

## 3,8 DÉPLACEMENTS PAR JOUR ET PAR PERSONNE, MAIS DES DISPARITÉS

Un jour moyen de semaine, 11% des habitants de Métropole Savoie - Avant-Pays Savoyard ne se déplacent pas. Cette immobilité varie peu selon les territoires : 9% d'immobiles sur le pôle urbain de Grand Lac, 13% d'immobiles sur l'Avant Pays Savoyard.

À l'inverse, 32% des personnes réalisent au moins 5 déplacements par jour, ce sont les personnes qualifiées d'hyper-mobiles. Ce taux varie de 27% pour les habitants du pôle urbain de Grand Lac à 36% pour les habitants de Grand Chambéry - hors Chambéry.

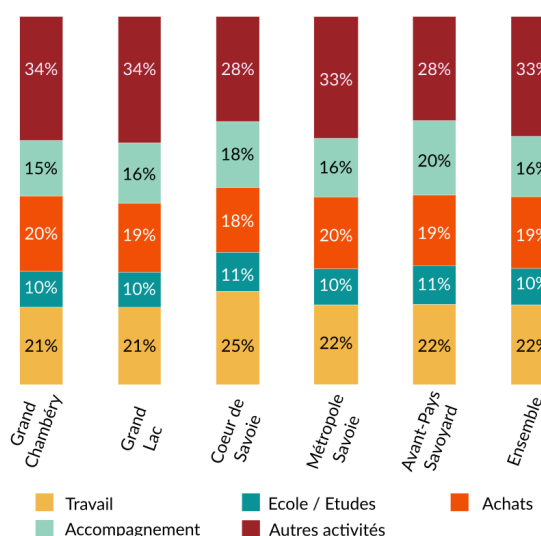
Ainsi, les 258 000 habitants de Métropole Savoie - Avant-Pays Savoyard réalisent en moyenne 3,8 déplacements par jour et par personne. Cette mobilité varie selon les zones de résidences, avec la mobilité la plus forte sur Grand Chambéry - hors Chambéry (4,1) et la plus faible pour le pôle urbain de Grand Lac (3,6).

L'occupation principale influe aussi sur le nombre de déplacements quotidiens. Ainsi, ce sont les retraités qui ont la plus faible mobilité (3,1). À l'inverse, avec 4,7 déplacements par jour moyen de semaine et par personne, ce sont les personnes travaillant à temps partiel qui se déplacent le plus. Il s'agit souvent d'une classe d'âge qui cumule activité professionnelle et enfant(s) à charge.

## LE DOMICILE, LA PLAQUE TOURNANTE DES DÉPLACEMENTS

Avec plus de 3 déplacements sur 4 (78%) qui ont pour origine ou pour destination le domicile, le domicile constitue la plaque tournante des déplacements. De ce fait, la localisation du domicile est un facteur déterminant dans les politiques de déplacements.

Répartition des activités en fonction de la zone de résidence



Considérant les activités, le travail est la première raison de se déplacer, soit 22% des déplacements. Avec 19% des déplacements, les achats constituent la deuxième raison de déplacement. Il est à noter, que les achats (22%) sont la première activité pratiquée chez les résidents des secteurs les plus denses (Chambéry et le pôle urbain de Grand Lac) ; la présence importante des commerces de proximité explique cette forte part des achats. Viennent ensuite les déplacements d'accompagnement (emmener des enfants à l'école, déposer son voisin chez le médecin, ...) qui représentent 16% des déplacements à destination.

La catégorie « autres activités » regroupe essentiellement les loisirs, les démarches personnelles (administratives, de santé, ...).

### LE SAVIEZ-VOUS ?

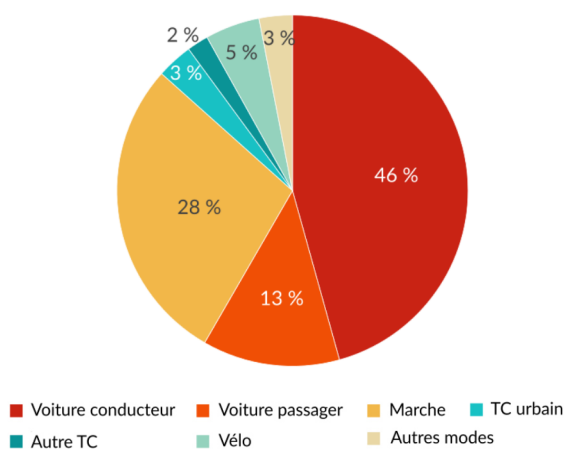
Dans les territoires disposant d'une EMC<sup>2</sup>, il est souvent constaté ce que l'on trouve sur Métropole Savoie - Avant-Pays Savoyard, à savoir :

- ▷ La mobilité varie en général entre 3,5 et 4,0 déplacements par jour et par habitant.
- ▷ Le domicile est toujours la plaque tournante des déplacements (plus de 75% des déplacements ont pour origine ou pour destination le domicile).
- ▷ Travail, achats, accompagnements constituent très souvent les 3 activités principales de la mobilité quotidienne.

## LA VOITURE, MODE PRÉDOMINANT DANS LES DÉPLACEMENTS

Un jour moyen de semaine, les habitants de Métropole Savoie - Avant-Pays Savoyard réalisent 58% de leurs déplacements en voiture dont 46% en tant que conducteur. La marche est le deuxième mode de transport utilisé avec 28% des déplacements. Arrive ensuite, le vélo (5%) suivi par les transports en commun (TC) urbains (3%).

Part modale des déplacements



Le train et les autres transports en commun ont, quant à eux, une part modale de 2%.

Le lieu de résidence conduit à des pratiques nuancées. C'est à Chambéry que les habitants utilisent le moins la voiture (39%). La marche y est le mode plébiscité (43%).

À contrario, la voiture (conducteur et passager) est davantage privilégiée dans l'Avant-Pays Savoyard (70% des déplacements), à Grand Lac hors pôle urbain (69%) et à Cœur de Savoie (67%).

À noter enfin, que dans l'Avant-Pays Savoyard, les autres TC (train et cars) présentent la part modale la plus importante (6%).

## DES DÉPLACEMENTS RELATIVEMENT COURTS

La distance moyenne parcourue, un jour de semaine par un habitant de Métropole Savoie - Avant-Pays Savoyard pour l'ensemble de ses déplacements, est de 19 km.

Presque 2 déplacements sur 3 font moins de 5 km et 1 sur 5 fait moins de 1 km.

La distance moyenne d'un déplacement est de 5,4 km et varie notamment selon :

- La zone de résidence : de 3,4 km pour Chambéry à 8,9 km pour l'Avant-Pays Savoyard
- Le mode utilisé : de 700 m en moyenne pour la marche à 15,4 km pour le train ou les cars. La distance moyenne d'un déplacement en voiture est de 7,1 km. Les transports urbains ont, eux, une distance moyenne de 6,1 km.

Presque 2 déplacements sur 3 font moins de 5 km et 1 sur 5 fait moins de 1 km.

## MOINS D'UNE HEURE EST CONSACRÉE À SE DÉPLACER

En moyenne, les habitants de Métropole Savoie - Avant-Pays Savoyard consacrent chacun 54 min par jour à se déplacer.

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. En revanche, elle varie fortement selon le mode utilisé : de 64 min pour les déplacements en car ou en train à 14 min pour ceux effectués en marchant. La durée moyenne d'un déplacement en bus urbain est de 34 min contre 18 min pour celui réalisé en voiture.

### LE SAVIEZ-VOUS ?

Dans les territoires disposant d'une EMC<sup>2</sup>, il est constaté ce que l'on trouve sur Métropole Savoie - Avant-Pays Savoyard, à savoir :

- ▷ La voiture est le mode le plus utilisé, avec une part modale supérieure à 50%.
- ▷ La marche est le deuxième mode de transport le plus utilisé, avec une part modale de 20%. La part modale marche sur Métropole Savoie - Avant-Pays Savoyard est donc importante.
- ▷ On consacre très rarement, hors Ile-de-France, plus d'une heure à se déplacer quotidiennement.
- ▷ Les distances moyennes d'un déplacement en voiture et en transport urbain sont souvent proches. En revanche, un déplacement en TC dure en général deux fois plus longtemps que celui en voiture.

## LE TRAVAIL, PREMIER MOTIF DE DÉPLACEMENT

Le travail représente 22% des activités des habitants de Métropole Savoie - Avant-Pays Savoyard. C'est une valeur qui est constatée dans tous les territoires, sauf pour Cœur de Savoie pour qui le travail pèse 25% des activités de ses habitants.

Pour ce motif de déplacement, il est distingué le lieu de travail habituel, qui représente 17% des activités, des autres lieux (quand un actif va en réunion par exemple) qui compte seulement 5% des déplacements.

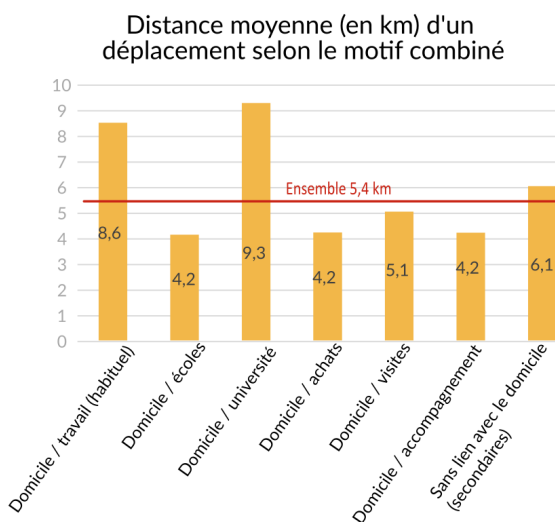
À l'heure de pointe du matin (7h – 8h), le travail représente 43% des activités. Cependant, il est à noter que 62% des déplacements vers le travail de l'ensemble de la journée sont effectués entre 4h et 9h. En comparaison, sur cette même plage horaire, seuls 20% des déplacements tous motifs de la journée ont été réalisés. Si la majorité des déplacements n'est pas liée au travail, ce motif est structurant notamment pour les heures de pointe.

## LE TRAVAIL, LES DÉPLACEMENTS LES PLUS LONGS

Si un déplacement fait en moyenne 5,4km, les déplacements entre le domicile et le travail, avec 8,6km, sont les plus longs.

Ce sont les actifs qui réalisent le plus de distance dans la journée : 27km pour un actif à temps plein et 25km pour un actif à temps partiel. À titre de comparaison, cette distance est de 19km par jour et par personne.

C'est aussi pour le travail que la durée de déplacement est la plus longue : 23min pour un déplacement domicile – travail contre 19min pour un déplacement.

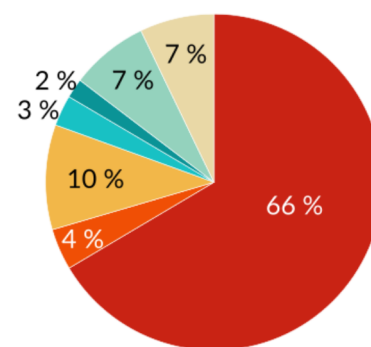


## LE TRAVAIL, DES DÉPLACEMENTS ESSENTIELLEMENT EN VOITURE, ET SEUL

Si la part modale de la voiture est de 58% pour tous les types de déplacements, elle augmente à 70% pour les déplacements à destination du travail. C'est, juste après l'accompagnement, la plus forte part modale de la voiture.

Les déplacements à destination du travail sont ceux pour lesquels la part modale en voiture passager est la plus faible : 4% contre 13% pour tous les motifs.

Répartition modale pour le motif travail

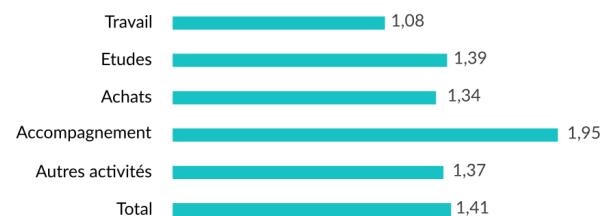


■ Voiture conducteur
 ■ Voiture passager
 ■ Marche
 ■ TC urbain
 ■ Autre TC
 ■ Vélo
 ■ Autres modes

Par conséquent, c'est pour aller au travail que le taux d'occupation des voitures est le plus faible : 1,08 contre 1,41 personnes par voiture pour l'ensemble des motifs.

Cela revient à dire que 100 voitures qui ont pour destination le travail transportent 108 personnes.

Taux d'occupation des voitures en fonction du motif destination





## UN FAIT NOUVEAU : LE DÉVELOPPEMENT DU TÉLÉTRAVAIL

Depuis la crise sanitaire de la Covid-19, le télétravail connaît un réel essor. Ainsi, sur Métropole Savoie - Avant-Pays Savoyard, 27% des actifs pratiquent le télétravail, dont 16% de manière régulière, c'est-à-dire au moins une fois par semaine. La pratique moyenne est de 2 jours de télétravail par semaine. Cette moyenne s'étale de 1,8 jours pour les télétravailleurs réguliers de Grand Chambéry - hors Chambéry à 2,6 jours pour ceux de Cœur de Savoie.

Les cadres et professions intellectuelles supérieures sont surreprésentés chez les télétravailleurs : ils représentent un peu plus de 40% des télétravailleurs alors qu'ils ne constituent que 20% de la population active. De même, les professions intermédiaires représentent 27% des télétravailleurs contre 16% de la population active.

L'impact du télétravail sur le nombre quotidien de déplacements reste mesuré car le télétravail ne concerne pas toute la population active du territoire, ni tous les jours travaillés.

En revanche, l'impact sur les distances parcourues est plus important. Cela s'explique, comme vu précédemment, par le fait que les déplacements pour le travail sont les déplacements les plus longs et qu'ils sont principalement réalisés en voiture. Cette importance est par ailleurs renforcée 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 (20km) que chez l'ensemble des actifs (10km). Le développement du télétravail devrait donc avoir un effet positif sur les émissions de polluants liées à la circulation automobile du fait des kilomètres économisés.

### LE SAVIEZ-VOUS ?

Dans les territoires disposant d'une EMC<sup>2</sup>, il est constaté ce que l'on trouve sur Métropole Savoie - Avant-Pays Savoyard, à savoir :

- ▷ Le travail est une activité structurante.
- ▷ C'est pour le travail que l'on utilise la voiture...
- ▷ ... et que l'on est le plus souvent seul en voiture.

En matière de développement du covoiturage pour aller au travail, les marges de progrès sont donc importantes, avec l'enjeu que ce soient les conducteurs actuels qui deviennent passagers.

## LA VOITURE, UN ÉQUIPEMENT DE LA PERSONNE

Un ménage de Métropole Savoie - Avant-Pays Savoyard a 1,4 voiture à disposition. Cet équipement varie de 1 voiture à disposition par ménage pour Chambéry à 1,6 voiture pour Cœur de Savoie et l'Avant Pays Savoyard.

Avec un parc total de 167000 voitures à disposition, le nombre de voitures pour 1000 habitants est de 636. Cette valeur varie de 500 à Chambéry à plus de 700 pour l'Avant-Pays-Savoyard.

S'il y a quelques décennies la voiture était un équipement du ménage, elle est ainsi devenue au fil du temps un équipement de la personne puisque quasiment chaque personne en âge de conduire dispose d'une voiture.

## UNE MULTI-MOTORISATION EN DEHORS DES ZONES LES PLUS URBAINES

Il existe une grande disparité dans l'équipement en voiture entre les zones du territoire.

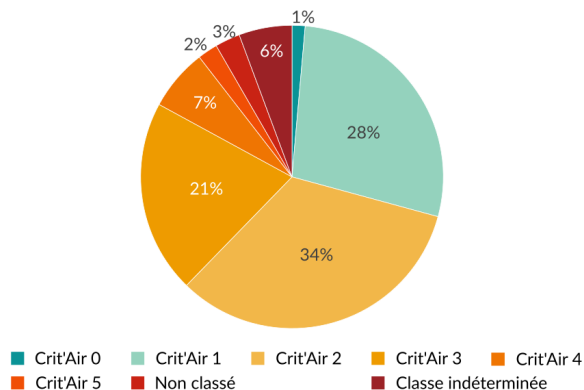
Les secteurs les plus denses se distinguent par un taux important de non motorisation. Ainsi, si en moyenne 13% des ménages de Métropole Savoie - Avant-Pays Savoyard n'ont pas de voiture à disposition, ils sont 25% à ne pas être équipés à Chambéry et 16% dans le pôle urbain de Grand Lac.

À l'inverse, les secteurs les moins denses sont les plus multi-motorisés. En effet, si en moyenne 40% des ménages de Métropole Savoie - Avant-Pays Savoyard ont au moins 2 voitures à disposition, ils sont 53% à être multi-motorisés aussi bien sur Grand Lac hors pôle urbain que sur Cœur de Savoie ou l'Avant-Pays Savoyard.

## UN PARC PEU POLLUANT AU REGARD DES VIGNETTES CRIT'AIR

Le parc automobile des ménages de Métropole Savoie - Avant-Pays-Savoyard est globalement peu polluant puisque 2/3 du parc a une vignette Crit'Air 0, 1 ou 2.

Répartition du parc selon la vignette Crit'Air



Les véhicules les plus polluants, c'est-à-dire ceux avec une vignette Crit'Air 5 et ceux non classés, représentent respectivement 2% et 3% du parc.

Les véhicules avec une vignette Crit'Air 1 (diesel exclu) sont plus présents dans les territoires urbains.

Les véhicules avec une vignette Crit'Air 2 sont, eux, plus présents dans les territoires dits « ruraux ». Cela s'explique par le fait que la proportion des véhicules diesels est plus importante dans ces secteurs du fait de distances plus grandes à parcourir pour les habitants de ces territoires.

## PEU DE PASSAGERS PRÉSENTS DANS LES VOITURES

Le nombre moyen de personnes transportées par voiture (y compris le chauffeur), est de 1,41.

C'est dans le pôle urbain de Grand Lac que le taux d'occupation est le plus faible (1,30). Cela peut s'expliquer par la faible taille des ménages dans cette zone (2,1). Cœur de Savoie présente également un faible taux d'occupation des voitures (1,34). C'est pourtant un territoire qui a une taille des ménages importante par rapport aux autres territoires (2,4). Il y a donc a priori dans ce territoire un usage « solo » de la voiture plus marqué.

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 pourrait expliquer un fort taux d'occupation (beaucoup de familles avec enfants).

## LA VOITURE, FORTE UTILISATION, Y COMPRIS SUR LES COURTES DISTANCES

Si la voiture est utilisée en moyenne dans 58% des déplacements, la part modale de la voiture dépend des distances des déplacements.

Ainsi, pour les déplacements les plus courts (moins de 1km), la voiture n'est utilisée que dans 15% des déplacements. Par contre, la voiture devient majoritaire, y compris sur des déplacements relativement courts :

- 15% pour les déplacements inférieurs à 1 km ;
- 47% pour les déplacements compris entre 1 et 2 km ;
- 66% pour les déplacements de 2 à 5 km ;
- Plus de 80% pour les déplacements de 5 à 100 km.

## UN POIDS PLUS IMPORTANT DE LA VOITURE DANS LES KM PARCOURUS

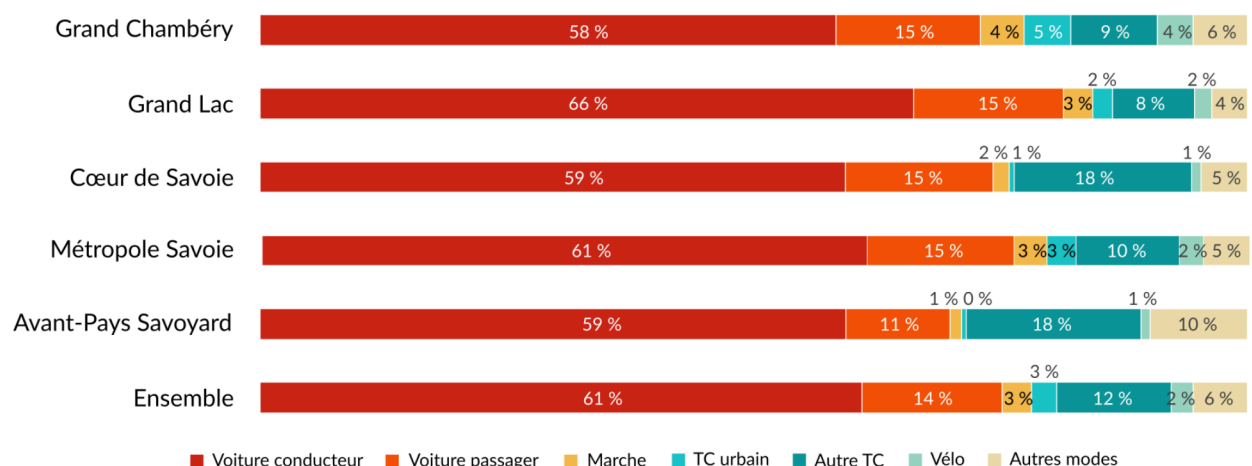
La part modale de la voiture est de 58% sur l'ensemble des déplacements réalisés alors que 75% des 8 millions de kilomètres parcourus quotidiennement pour l'ensemble des déplacements de Métropole Savoie - Avant-Pays Savoyard sont effectués avec ce mode.

### LE SAVIEZ-VOUS ?

Dans les territoires disposant d'une EMC<sup>2</sup>, il est constaté ce que l'on trouve sur Métropole Savoie - Avant-Pays Savoyard, à savoir :

- ▷ La voiture est devenue un équipement de la personne, et plus un équipement du ménage.
- ▷ C'est en ville que l'on trouve la plus forte part de ménages non motorisés, et dans les zones moins denses on trouve la plus forte part de ménages le plus fortement motorisés.
- ▷ Le taux d'occupation des voitures est souvent de l'ordre de 1,4 personnes.
- ▷ Le poids de la voiture dans les kilomètres parcourus est souvent de l'ordre de 75%.

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



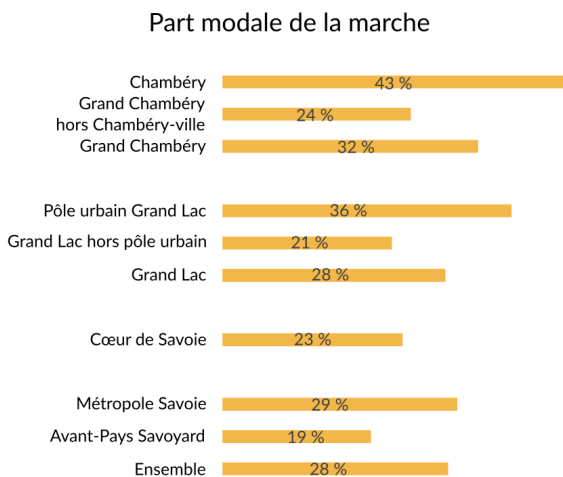
## UNE PART MODALE ASSEZ FORTE, SURTOUT SUR LES COURTES DISTANCES

Avec 28% de part modale, la marche est le deuxième mode le plus utilisé après la voiture par les habitants de Métropole Savoie - Avant-Pays Savoyard.

C'est surtout pour les déplacements les plus courts (moins de 1 km) que la marche est le plus fortement utilisée : 79% de part modale. Néanmoins, l'usage de la marche reste important pour les déplacements compris entre 1 et 2 km avec 39% de part modale. Au-delà de 5 km, la part modale marche devient négligeable.

## LA MARCHÉ, UN MODE URBAIN

Avec une part modale de 43%, ce sont les habitants de Chambéry qui se déplacent le plus en marchant. Cela s'explique par le fait que ces personnes disposent de commerces, de services et d'emplois à proximité de leur lieu de résidence. C'est également cette proximité des commerces, services et emplois qui explique la part modale de 36% dans le pôle urbain de Grand Lac.



Avec une part modale de 19%, ce sont les habitants de l'Avant-Pays Savoyard qui utilisent le moins la marche pour se déplacer chaque jour.

Ainsi, en matière d'interface urbanisme déplacements, penser l'urbanisation pour favoriser la mixité des fonctions à l'échelle des centralités, voire des quartiers, devrait favoriser l'usage de la marche.

## LA MARCHÉ, PLUTÔT POUR LES NON POSSESSEURS DU PERMIS DE CONDUIRE

La part modale de la marche est plus importante chez les personnes de 65 ans et plus (37%) et chez les jeunes mineurs (34%). La non possession du permis chez les mineurs et chez les femmes retraitées peut, parmi d'autres facteurs, expliquer cette forte part modale.

La part modale marche est également plus importante chez les femmes (30%) que chez les hommes (27%).

## LA MARCHÉ, AUSSI UTILISÉE POUR LES ACHATS

Réaliser des achats n'est pas synonyme d'utilisation exclusive de la voiture. En effet, la part modale marche pour la réalisation d'achats est de 28%. La présence des petits commerces dans les villes explique, notamment, l'usage de la marche pour ce type de déplacements.

### LE SAVIEZ-VOUS ?

Dans les territoires disposant d'une EMC<sup>2</sup>, il est constaté ce que l'on trouve sur Métropole Savoie - Avant-Pays Savoyard, à savoir :

- ▷ La marche est le deuxième mode le plus utilisé avec une part modale supérieure à 20%.
- ▷ C'est en ville que l'on trouve la plus forte part modale marche.

# QUELLE IMPORTANCE DE L'USAGE DU VÉLO AUJOURD'HUI ?

## UN ÉQUIPEMENT COMPARABLE À CELUI DES VOITURES

Avec 1,6 vélo en moyenne par ménage, l'équipement en vélo est proche de celui en voiture. Cependant, ce niveau moyen d'équipement cache de fortes disparités territoriales :

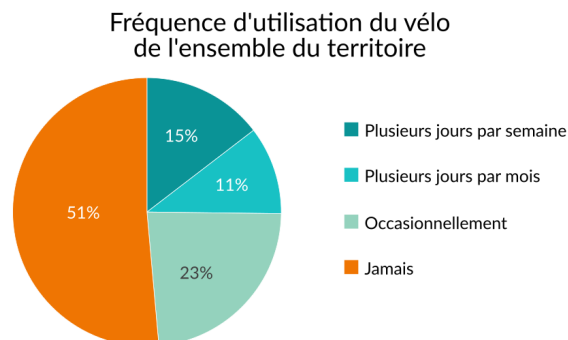
- 38% des ménages de Métropole Savoie - Avant-Pays Savoyard ne possèdent pas de vélo ; cette valeur est même de 44% pour les habitants du pôle urbain de Grand Lac.
- 43% des ménages de Métropole Savoie - Avant-Pays Savoyard disposent d'au moins 2 vélos ; cette valeur s'élève à 49% pour les habitants de Cœur de Savoie ou de l'avant-Pays Savoyard.

Le vélo à assistance électrique représente 14% du parc de vélos du territoire Métropole Savoie - Avant-Pays Savoyard. Ce taux varie de 11% pour les habitants de Cœur de Savoie à 16% pour ceux de Grand Lac.

## DE 1 À 5 KM, DOMAINE D'USAGE DU VÉLO

Si la part modale moyenne du vélo est de 5%, celle-ci passe à 7% pour les déplacements compris entre 1 et 2km et ceux compris entre 2 et 5km. Or, les déplacements compris entre 1 et 2km représentent 18% de l'ensemble des déplacements et ceux compris entre 2 et 5km représentent 24% des déplacements. Il semblerait donc y avoir une vraie place pour le développement du vélo sur ces déplacements compris entre 1 et 5km.

## LA MOITIÉ DES HABITANTS N'UTILISENT JAMAIS LE VÉLO



Si le vélo n'est utilisé que dans 5% des déplacements quotidiens, 15% des habitants de Métropole Savoie et de l'avant-Pays Savoyard déclarent utiliser le vélo plusieurs jours par semaine.

Au contraire, ils sont plus de 50% à déclarer ne jamais l'utiliser.

## UN USAGE DU VÉLO NON HOMOGÈNE

Si la part modale du vélo pour l'ensemble des déplacements est de 5%, elle augmente à 7% pour le travail.

La part modale vélo (tous motifs) est par ailleurs plus importante pour les hommes (6%) que pour les femmes (4%) et aussi pour les personnes de 50 à 64 ans (7%) et pour les mineurs (6%) que pour les plus de 65 ans (3%).

Le vélo à assistance électrique représente 21% des déplacements réalisés en vélo.

## LE SAVIEZ-VOUS ?

Dans les territoires disposant d'une EMC<sup>2</sup>, il est constaté ce que l'on trouve sur Métropole Savoie - Avant-Pays Savoyard, à savoir :

- ▷ Les habitants sont très équipés en vélo.
- ▷ C'est en ville que l'on trouve la plus forte part de ménages non équipés en vélos, et dans les zones moins denses les ménages le plus fortement équipés.
- ▷ La part modale du vélo est rarement au-dessus de 3%.
- ▷ C'est pour le travail que le vélo est le plus utilisé.

**Métropole Savoie - Avant-Pays Savoyard se distingue par une part modale vélo plus élevée (5%) alors qu'elle dépasse rarement 3% dans les territoires disposant d'une EMC<sup>2</sup>.**

### UN ABONNEMENT AUX TRANSPORTS EN COMMUN PLUS IMPORTANT CHEZ LES JEUNES

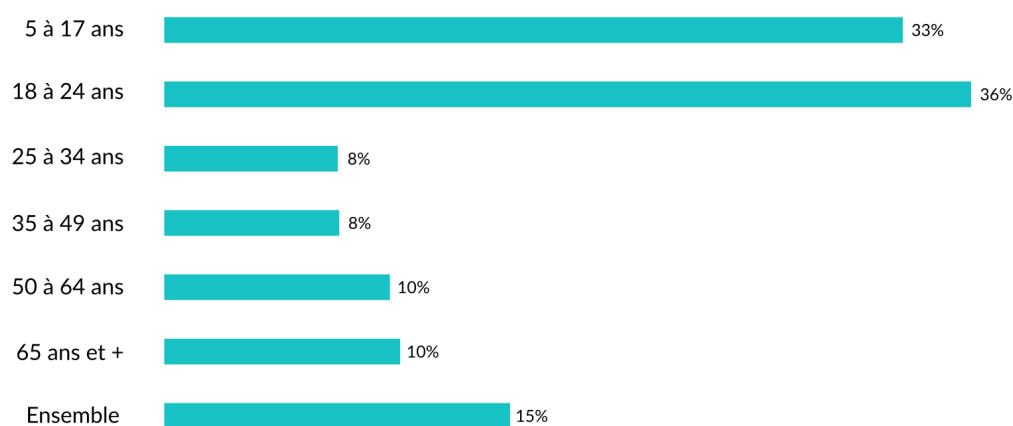
En moyenne, 15% des habitants du territoire de Métropole Savoie - Avant-Pays Savoyard dispose d'un abonnement aux transports en commun. C'est chez les jeunes que ce taux est le plus important : 36% chez les 18 - 24 ans et 33% chez les 5 - 17 ans. Le taux d'équipement en abonnement transport en commun est plus fort que la moyenne pour les habitants de Grand Chambéry (18%, plutôt en lien avec l'offre de bus urbain du réseau Synchro) et pour les habitants de l'Avant-Pays Savoyard (20%, plutôt en lien avec l'offre de train).

### UN USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN PLUS IMPORTANT CHEZ LES JEUNES

Si la part modale des transports en commun est de 5% pour l'ensemble de la population, elle est de 15% pour les mineurs et de 17% pour les 18 - 24 ans.

C'est donc pour les déplacements à destination des lieux d'études que la part modale transports en commun est la plus importante : 27%. À titre de comparaison, cette part modale transports en commun n'est que de 5% pour les déplacements à destination du travail.

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



#### LE SAVIEZ-VOUS ?

C'est dans les agglomérations qui disposent d'un transport en commun urbain dit lourd (métro, tramway) que la part modale TC est la plus importante : plus de 10% des déplacements. C'est également dans ces agglomérations que la part des non captifs présente dans les TC est la plus importante.

### UN USAGE FRÉQUENT

Si les transports en commun ne sont utilisés que dans 5% des déplacements quotidiens, la fréquence d'utilisation des transports en commun est plus importante.

14% des habitants de Grand Chambéry utilisent les bus du réseau Synchro au moins une fois par semaine et 7% des habitants de Grand Lac utilisent les bus du réseau Ondéa au moins une fois par semaine.

# QUELLES SONT LES GRANDES ÉVOLUTIONS DEPUIS 2007 ?

## UNE BAISSÉ DE LA MOBILITÉ

Entre 2007 et 2022, la mobilité a baissé sur le périmètre d'enquête à la fois sur les territoires urbains où elle est passée de 4,3 déplacements par jour et par personne en 2007 à 3,9 déplacements par jour par personne en 2022 soit une diminution de 10% ; et sur les territoires ruraux où elle est passée de 4,3 en 2007 à 3,6 déplacements par jour par personne (11 ans et plus) en 2022 soit une diminution de 15%.

Les facteurs explicatifs sont nombreux, notamment :

- Vieillesse de la population : les personnes âgées sont moins mobiles car elles ont moins de déplacements contraints.
- Diminution des retours à domicile le midi.
- Diminution de certains motifs de déplacements, avec le développement de pratiques 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.

## UNE BAISSÉ DE LA PART MODALE VOITURE, UNE HAUSSE DE LA PART MODALE VÉLO

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 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 soit une diminution de 6%.

Cette baisse de la voiture se fait au profit d'une hausse notamment des modes actifs (marche et vélo). Il est noté une hausse du vélo sur les territoires urbains passant de 2% en 2007 à 5% en 2022.

## UNE BAISSÉ DE LA PART DES ACHATS

Entre 2007 et 2022, la part des déplacements pour les achats a diminué de 2 points, passant de 22 à 20%.

S'il ne s'agit pas d'une baisse importante, cela pourrait constituer une inflexion pour les années à venir. En effet, avec le développement des achats en ligne, réaliser des achats n'implique plus forcément d'effectuer un déplacement.

En 2022, plus d'un quart des résidents du territoire Métropole Savoie - Avant-Pays Savoyard indique faire plus d'achats en ligne qu'avant la crise sanitaire ; la livraison à domicile est quant à elle assez répandue. Tous les achats ne sont pas concernés. En effet, les achats en ligne concernent notamment des achats pour les loisirs culturels, l'équipement de la personne (vêtements, ...) et de la maison (électroménager, ...).

### LE SAVIEZ-VOUS ?

Dans les territoires disposant d'une EMC<sup>2</sup>, il est constaté, quasi systématiquement, ce que l'on trouve sur Métropole Savoie - Avant-Pays Savoyard, à savoir une baisse de la mobilité ces dernières années. Si le vieillissement de la population expliquait jusqu'ici en grande partie ces baisses, on note aujourd'hui des évolutions dans les comportements de mobilité : moins de retour au domicile le midi, développement du télétravail, du e-commerce, ...

Si on constate souvent une baisse de la part modale de la voiture dans les grandes agglomérations, **on ne constate pas systématiquement une hausse du vélo dans les proportions observées sur le territoire Métropole Savoie - Avant-Pays Savoyard.**

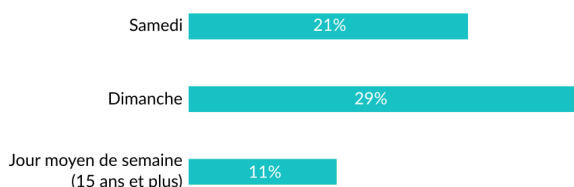
# QUELLES DIFFÉRENCES ENTRE LA SEMAINE ET LE WEEK-END ?

Les questions relatives aux déplacements du samedi et du dimanche ne concernent que les personnes de 15 ans et plus. Aussi, certains indicateurs sur la mobilité de semaine ont été recalculés pour les 15 ans et plus, ce qui peut expliquer des différences avec les parties précédentes qui concernent les personnes de 5 ans et plus.

## MOINS DE DÉPLACEMENTS LE WEEK-END QUE LA SEMAINE

Un jour moyen de semaine, les habitants de 15 ans et plus de Métropole Savoie - Avant-Pays Savoyard génèrent 894 000 déplacements ; le samedi, ils effectuent 772 000 déplacements, soit une baisse de 14%, et le dimanche 497 000 déplacements, soit 44% de déplacements de moins qu'un jour moyen de semaine.

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



Cette baisse du nombre total de déplacements s'explique d'abord par une augmentation des personnes qui ne se déplacent pas. Ainsi, si 11% des personnes de 15 ans et plus de Métropole Savoie - Avant-Pays Savoyard ne se déplacent pas un jour moyen de semaine, ils sont 21% à ne pas se déplacer le samedi et 29% à ne pas se déplacer le dimanche.

Par contre, les personnes qui se déplacent réalisent quasi autant de déplacements un jour moyen de semaine que le samedi : 4,1 contre 4,4.

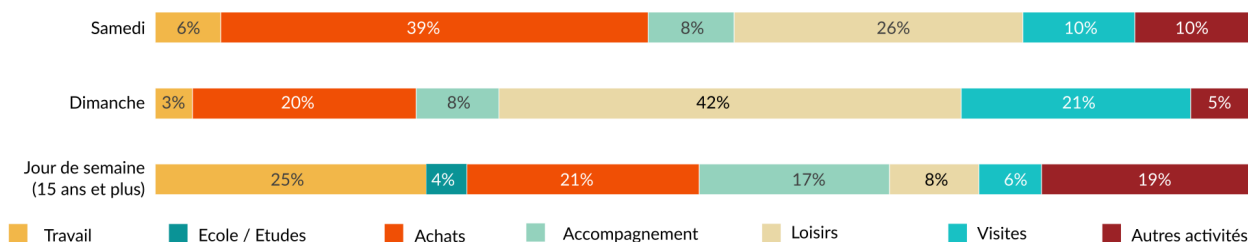
## ACHATS ET LOISIRS, LES MOTIFS DE DÉPLACEMENT DU WEEK-END

En toute logique, les motifs « non-contraints » (hors travail et études) sont plus fréquents le week-end qu'en semaine. Ainsi, le travail, qui constitue 25% des motifs de déplacements des 15 ans et plus un jour moyen de semaine, ne représente plus que 6% le samedi et 3% le dimanche. Il en est de même pour les études, et par conséquent pour les accompagnements.

Les achats sont le premier motif déclaré le samedi. Avec 39% des déplacements, les habitants de Métropole Savoie - Avant-Pays Savoyard se déplacent deux fois plus le week-end qu'en semaine pour le motif achat. Le deuxième motif le samedi concerne les loisirs (26%).

Le dimanche, les déplacements sont nettement réservés aux loisirs : 42% contre 8% en semaine. La part des visites est, elle aussi, beaucoup plus importante le dimanche avec 21% des déplacements le dimanche contre seulement 6% un jour moyen de semaine.

### Répartition des activités (semaine et week-end)





## LA VOITURE, EN TANT QUE CONDUCTEUR, MOINS UTILISÉE LE WEEK-END

Alors que 52% des déplacements de la semaine se font en voiture en tant que conducteur, on n'en dénombre plus que 46% le samedi et 40% le dimanche. À l'inverse, la part modale de la voiture passager est plus importante le week-end qu'en semaine : 15% des déplacements le samedi, et 19% le dimanche contre seulement 8% un jour moyen de semaine. Cela pourrait traduire que les déplacements en voiture le week-end sont plus des déplacements « en famille » que la semaine.

La part modale de la marche, déjà importante la semaine (27%) reste très forte le week-end : 31% des déplacements du samedi et 34% de ceux du dimanche.

Le vélo est sensiblement plus utilisé le week-end que la semaine, sans doute en lien avec un usage plus récréatif de ce mode de déplacement.

Les transports en commun sont eux moins utilisés. Une offre de transport en commun moins importante le dimanche et l'absence de déplacements vers les études peuvent expliquer cette baisse de la part modale des transports en commun.

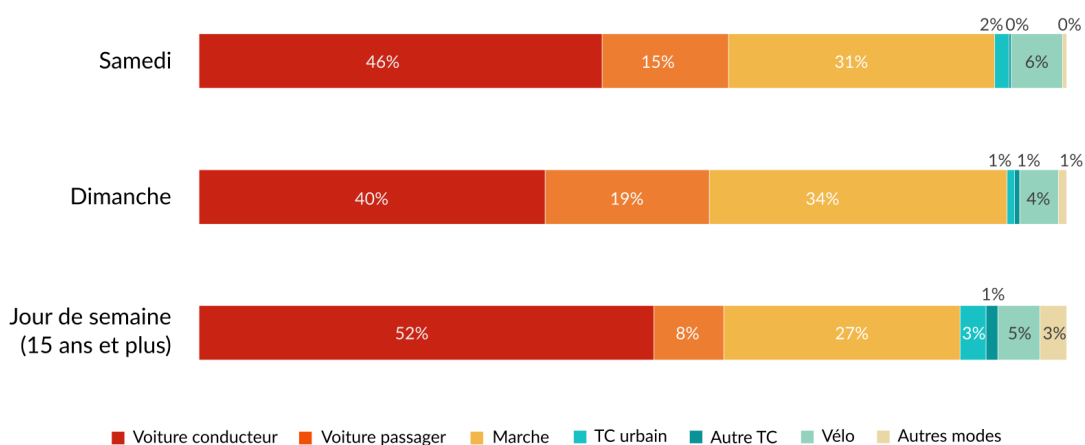
## UN TAUX D'OCCUPATION DES VOITURES PLUS IMPORTANT LE WEEK-END

Si le taux d'occupation moyen des voitures la semaine est de 1,4 personnes, il est de 1,7 le samedi et 1,8 le dimanche. Cela pourrait traduire à nouveau que les déplacements en voiture le week-end sont davantage des déplacements « en famille » que la semaine.

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



Répartition modale (semaine et week-end)



## UNE MÉTHODOLOGIE STANDARDISÉE

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 : structure, déterminants, évolutions.

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.

L'Enquête Mobilité Certifiée Cerema (EMC<sup>2</sup>) 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'EMC<sup>2</sup> permet également de connaître les origines et destinations des déplacements, sans pour autant connaître les itinéraires empruntés ; ainsi, l'EMC<sup>2</sup> ne fournit pas les trafics en transit au territoire.

## UNE ENQUÊTE PARTENARIALE

En 2007, une première Enquête Déplacement Grand Territoire (EDGT) a été réalisée sur le territoire de Métropole Savoie et l'Avant-Pays Savoyard. 15 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 (EMC<sup>2</sup>). Cette démarche a été engagée avec l'appui de l'Etat, de la Région Auvergne Rhône-Alpes et du Département de la Savoie, partenaires privilégiés sur les enjeux de mobilité.

## PLUS DE 4 500 PERSONNES ONT ÉTÉ INTERROGÉES

L'EMC<sup>2</sup> Métropole Savoie – Avant-Pays Savoyard a été réalisée de mars à mai 2022.

Pour connaître la mobilité du territoire, un échantillon de 4 532 personnes de 5 ans et plus a été interrogé soit 1,7% de la population du territoire d'enquête. Parmi ces personnes, 1 013 personnes de 15 ans et plus ont également décrit leurs déplacements du samedi et du dimanche.

Enfin, 1 024 volontaires ont également participé à une enquête complémentaire dite « Complément web » ; ils ont été interrogés sur des questions plus locales en lien avec la mobilité.

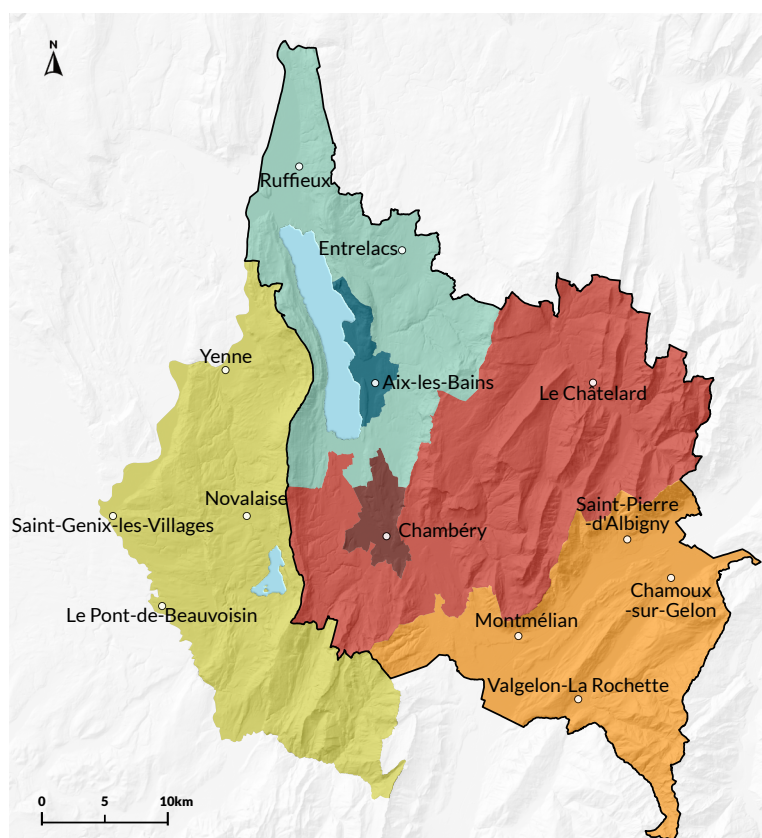
## DES DONNÉES ANALYSÉES SELON UN DÉCOUPAGE PRÉDÉFINI

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 7 grandes zones. Le présent document présente l'essentiel des données à l'échelle de ce regroupement en 7 zones.

La 7ème zone représente le périmètre SCoT de Métropole Savoie nommé **Métropole Savoie** (C) qui est constitué des territoires de Grand Chambéry (A), Grand Lac (B) et Cœur de Savoie.

- 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 nommé **Avant-Pays Savoyard**



Découpage d'analyses de l'EMC2  
Métropole Savoie - Avant-Pays Savoyard

- Le territoire Métropole Savoie
- 1. Chambéry
  - 2. Grand Chambéry hors Chambéry-ville
  - 3. Pôle urbain Grand Lac
  - 4. Grand Lac hors pôle urbain
  - 5. Cœur de Savoie
  - 6. Avant-Pays Savoyard

Source : EMC2 MSAPS 2022



**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

