

2022

★
**GRAND
CHAMBÉRY**
l'agglomération

**OBSERVATOIRE
DES DÉPLACEMENTS**
de l'agglomération Chambérienne

1	PORTRAIT SOCIO-ECONOMIQUE DU TERRITOIRE	05
1.1	UNE VITALITÉ DÉMOGRAPHIQUE HÉTÉROGÈNE	05
1.2	DES DYNAMIQUES DE CROISSANCE PLUS SOUTENUES EN PÉRIPHÉRIE	06
1.3	IMPACTS SUR LES FLUX PENDULAIRES	07
■	Des échanges pendulaires toujours majoritairement internes au territoire	07
■	Une augmentation des flux en échange	08
1.4	UNE AUGMENTATION DES DÉPLACEMENTS DE LONGUE DISTANCE	11
■	Modes de transport des pendulaires résidant ou travaillant dans l'agglomération	11

2	PRATIQUES DE DÉPLACEMENTS	13
2.1	TRANSPORT FERROVIAIRE	13
2.2	TRANSPORTS EN COMMUN URBAINS (SYNCHRO BUS)	14
■	Offre et fréquentation	14
■	Évolution de la fréquentation par ligne	15
■	Vente de titres	16
2.3	VELO	16
2.4	USAGES PARTAGÉS	17
■	Covoiturage	17
■	Autopartage	17
2.5	TRAFIC ROUTIER	18
■	Evolution du trafic sur le réseau structurant	18
2.6	ACCIDENTALITÉ	20
2.7	MOTORISATION DES MÉNAGES	21
2.8	QUALITÉ DE L'AIR	22

PRÉCISIONS MÉTHODOLOGIQUES

PARTIE 1 : Les données de l'enquête ménage certifiée CEREMA (EMC²), réalisée au printemps 2022, seront disponibles courant 2023. L'analyse des pratiques de déplacements présentées dans cet observatoire s'appuie donc sur les données issues du recensement général de la population de l'INSEE (données 2019). Celles-ci permettent de rendre compte des évolutions de comportements depuis 2013 .

PARTIE 2 : Le descriptif de l'offre et de la fréquentation des différents modes de transport est effectué sur la base des données fournies par les collectivités locales et leurs exploitants sur la période 2019-2021.

1 PORTRAIT SOCIO-ÉCONOMIQUE DU TERRITOIRE

1.1 UNE VITALITÉ DÉMOGRAPHIQUE HÉTÉROGÈNE

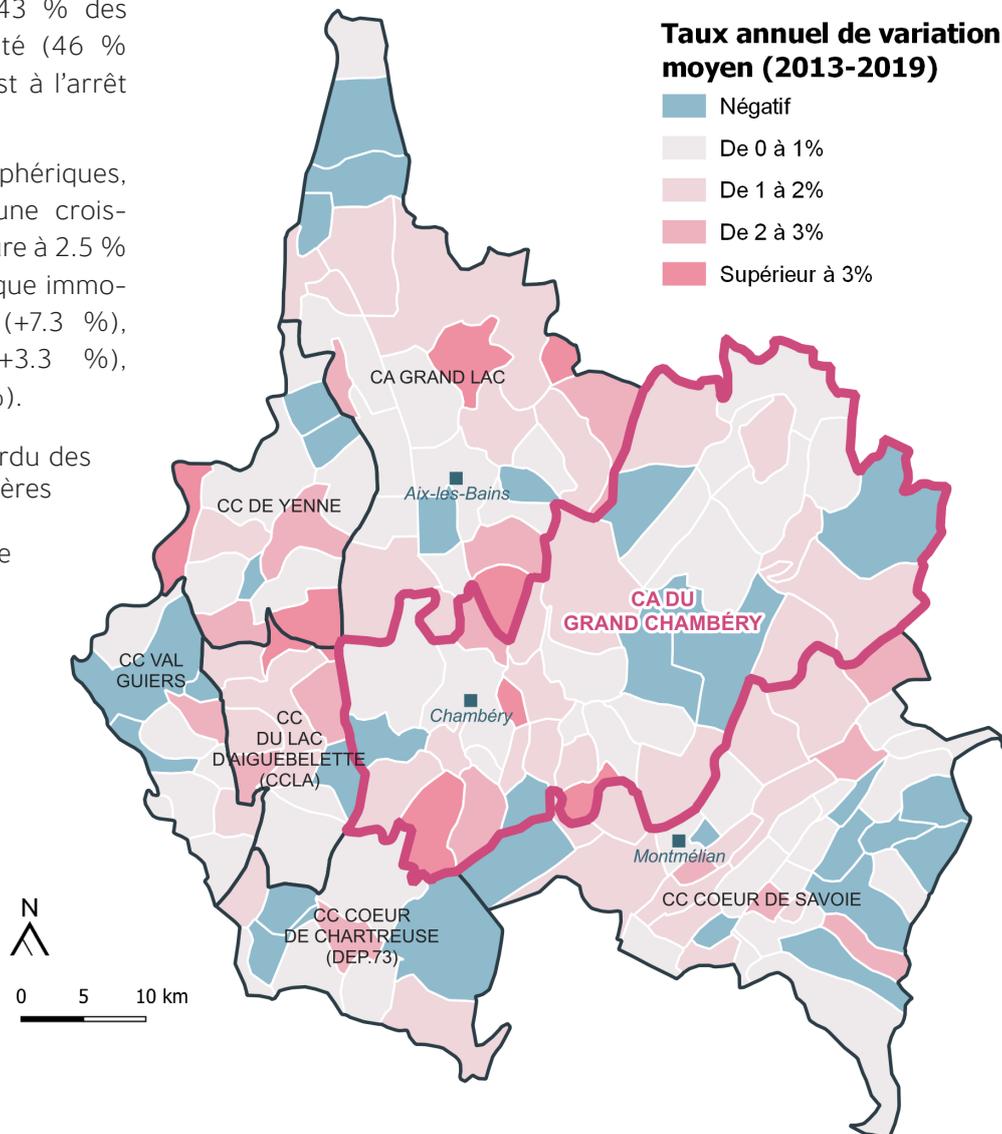
L'agglomération Grand Chambéry recensait 136 503 habitants en 2019, soit environ 10 000 habitants supplémentaires en dix ans et une croissance annuelle de 0,77 % depuis 2013 (+0,3 % par an à l'échelle de la Savoie). Cette croissance, autant liée au solde migratoire (+0,4 % par an) qu'au solde naturel (+0,37 %), s'est traduite par une augmentation assez marquée de la densité qui est passée de 239,1 hab./km² à 259,3 hab./km² sur la même période (105,9 hab./km² en France métropolitaine).

Trois grands phénomènes permettent de caractériser la dynamique démographique :

➤ La ville-centre concentre 43 % des habitants de l'intercommunalité (46 % en 2006) et la croissance y est à l'arrêt (<0,1 % par an).

➤ Certaines communes périphériques, parfois rurales, connaissent une croissance démographique supérieure à 2,5 % par an en raison de la dynamique immobilière : Saint-Jeoire-Prieuré (+7,3 %), Bassens et Saint-Cassin (+3,3 %), Montagnole et Sonnaz (+2,6 %).

➤ Quelques communes ont perdu des habitants au cours des 5 dernières années : c'est le cas de Saint Baldoph (-0,8 %), Saint Sulpice (-1,16 %), ainsi que quelques localités des Bauges : Aillon-le-Jeune (-0,15 %), Jarsy (-0,54 %), Saint François de Sales (-0,76 %).



Évolution démographique par commune entre 2013 et 2019 à l'échelle de Métropole Savoie

Source : INSEE 2013, 2019

1.2 DES DYNAMIQUES DE CROISSANCE PLUS SOUTENUES EN PÉRIPHÉRIE

La croissance démographique à l'échelle de Grand Chambéry est similaire à celle des autres EPCI de l'aire métropolitaine et supérieure à la moyenne du Département (+0.5 % par an en moyenne). A l'échelle savoyarde, c'est néanmoins le territoire de Grand Lac qui connaît la croissance la plus soutenue (+0.9 % par an), croissance qui reste inférieure à celle du Grand Annecy (+1.2 %) et des territoires situés dans le genevois français (+2.3 % CC Pays de Cruseilles, +3.3 % CC Genevois).

Sur le territoire de Grand Chambéry, l'évolution du nombre d'actifs reste inférieure à la croissance démographique et s'aligne avec la moyenne départementale (+0.3 %). La tendance est inverse sur le territoire de Grand Lac, où le nombre d'actifs a augmenté plus vite que la population (+1.2 % par an), comme sur le territoire du Grand Annecy (+1.3 %).

Ainsi, les dynamiques démographique et économique se découplent et s'excentrent progressivement du cœur métropolitain, sous l'effet de phénomènes structurels agissant à deux échelles :

- une croissance démographique plus forte dans les communes périphériques ou éloignées de la ville-centre, liée aux parcours résidentiels des ménages et à l'offre de logements au sein de Grand Chambéry
- une croissance des actifs qui échappe en partie au territoire en raison d'un effet de métropolisation sur le territoire de Grand Lac, dans le sillon d'Annecy et Genève.

Évolution comparée de la démographie et des actifs ayant un emploi entre 2013 et 2019

	Population		Actifs ayant un emploi		Évolution population		Évolution actifs	
	Pop. 2013	Pop. 2019	Actifs 2013	Actifs 2019	Habitants supp. par an	Croissance annuelle de la population	Actifs supp. par an	Croissance annuelle des actifs
Grand Chambéry	130 380	136 503	55 584	56 691	1 021	0.8 %	185	0.3 %
Grand Lac	72 560	76 759	30 785	33 110	700	0.9 %	388	1.2 %
Coeur de Savoie	35 589	37 336	15 674	16 426	291	0.8 %	125	0.8 %
Avant-Pays Savoyard	24 537	25 620	10 408	10 842	181	0.7 %	72	0.7 %
Savoie	423 715	436 434	186 579	190 051	2 120	0.5 %	579	0.3 %
Grand Annecy	192 436	207 301	87 716	94 681	2 478	1.2 %	1 161	1.3 %
Grenoble Métropole	442 772	446 612	211 322	208 601	640	0.1 %	-454	-0.2 %

Source : INSEE 2013, 2019

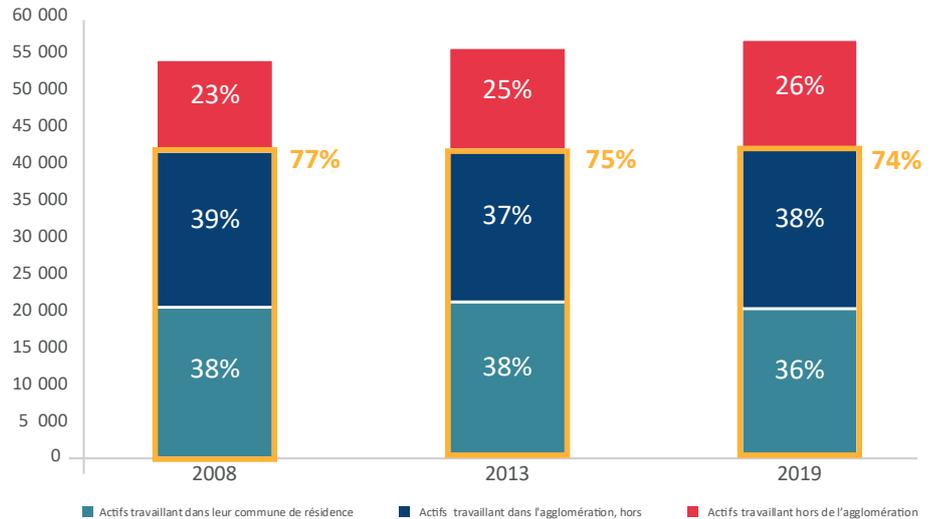
NB : la donnée relative au nombre d'actifs présente un léger écart avec les données issues des flux domicile-travail ; dans le tableau ci-dessus, le nombre d'actifs est issu de la variable « population active de 15-64 ans ».

1.3 IMPACTS SUR LES FLUX PENDULAIRES

DES ÉCHANGES PENDULAIRES TOUJOURS MAJORITAIREMENT INTERNES AU TERRITOIRE

Flux des actifs résidents de Grand Chambéry

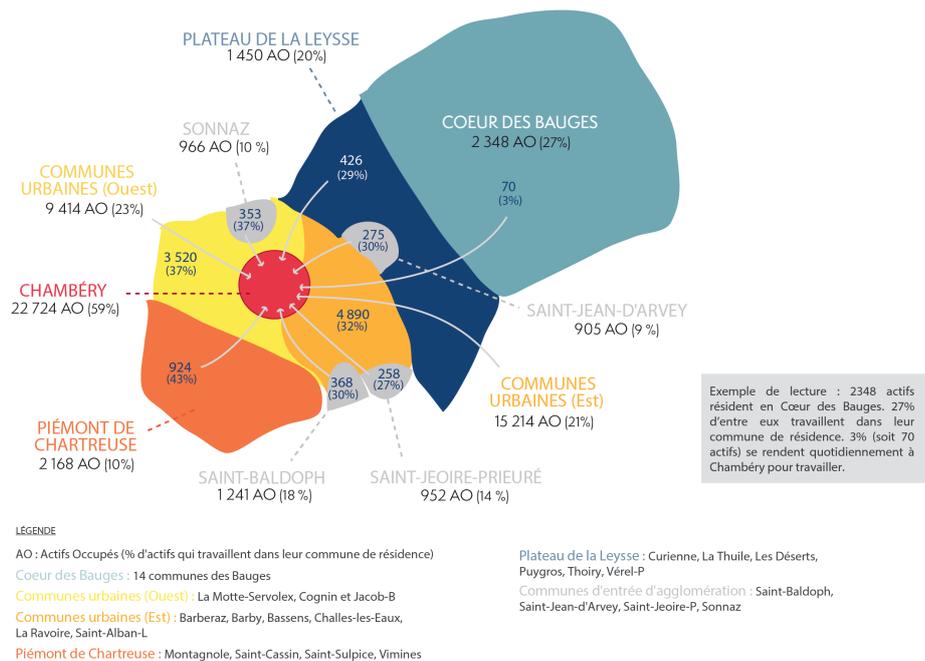
En 2019, 36 % des flux domicile-travail effectués par les habitants de Grand Chambéry s'effectuent à l'intérieur même de la commune de résidence, 38 % en échange avec une autre commune de l'agglomération. Près de trois quarts des déplacements liés au travail des habitants s'effectuent donc à l'intérieur même du territoire (flux internes). La part des flux sortants (effectués par les actifs occupant un emploi localisé à l'extérieur du territoire) augmente légèrement (26 % en 2019).



Source : INSEE 2008, 2013, 2019

Flux de déplacements internes à Grand Chambéry

Les flux pendulaires entre le cœur des Bauges et la ville-centre de Chambéry sont faibles et ne représentent que 3 % des déplacements effectués par les actifs résidant ce secteur. En volume, les flux pendulaires à destination de la ville-centre proviennent des communes urbaines est et sud de l'agglomération (environ 5500 déplacements quotidiens), mais également des communes périphériques ouest (3500 déplacements quotidiens).



Source : INSEE 2019

■ UNE AUGMENTATION DES FLUX EN ÉCHANGE

Evolution des flux d'actifs résidents et non-résidents

Le nombre d'actifs résidant et travaillant dans la même commune a diminué par rapport à 2013, et cette baisse s'est reportée en quantité équivalente sur les actifs travaillant dans une autre commune de l'agglomération. Ce phénomène marque une inversion avec la période précédente, où le nombre d'actifs travaillant dans leur commune avait continué de croître.

Le nombre d'actifs travaillant à l'extérieur du territoire a augmenté significativement par rapport à 2008, en particulier sur la période 2008-2013.

	2008	2013	2019	Évolution annuelle de l'emploi 2008/2013	Évolution annuelle de l'emploi 2013/2019
Actifs occupés résidant dans l'agglomération :	54 529	56 198	57 381	0.6 %	0.3 %
Actifs travaillant dans leur commune de résidence	20 573	21 463	20 437	0.9 %	-0.8 %
Actifs travaillant dans l'agglomération, hors de leur commune de résidence	21 418	20 787	21 899	-0.6 %	0.9 %
Actifs travaillant hors de l'agglomération	12 538	13 948	15 045	2.2 %	1.3 %
Actifs non résidents travaillant dans l'agglomération (flux entrants)	20 827	22 128	24 272	1.2 %	1.4 %

Source : INSEE 2008, 2013, 2019

Evolution des flux entrants et sortants

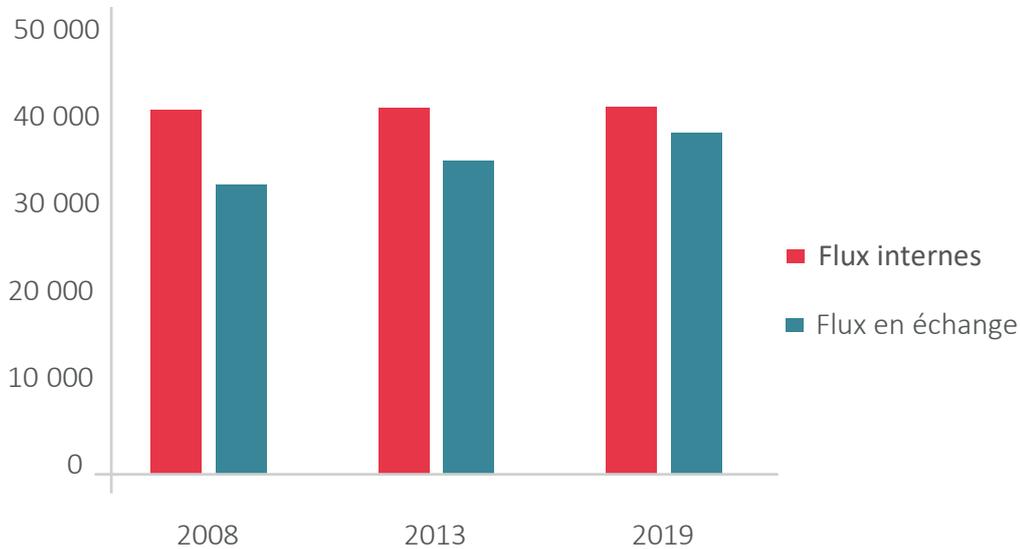
Le territoire de Grand Chambéry demeure un bassin d'emploi à dynamique endogène (74 % de flux internes). On compte ainsi 1.6 entrée pour 1 sortie (0.8 dans le bassin annécien en 2019).

	2008	2013	2019	Evolution 2008-2019
Flux internes	41 991	42 250	42 336	1 %
Flux sortants	12 538	13 948	15 045	20 %
Total flux émis	54 529	56 198	57 381	5 %
Flux entrants	20 827	22 128	24 272	17 %
Part des flux internes	77 %	75 %	75 %	
Nombre d'entrées pour une sortie	1.7	1.6	1.6	

Ces flux internes restent néanmoins stables en quantité sur la décennie écoulée, tandis que les flux entrants et sortants ont respectivement augmenté de 17 et 20 % entre 2008 et 2019. Au total, environ 6500 actifs supplémentaires pendent avec un territoire extérieur à Grand Chambéry (dans les deux sens).

Source : INSEE 2008, 2013, 2019

Evolution des flux d'actifs internes et en échange avec un territoire extérieur



Source : INSEE 2008, 2013, 2019

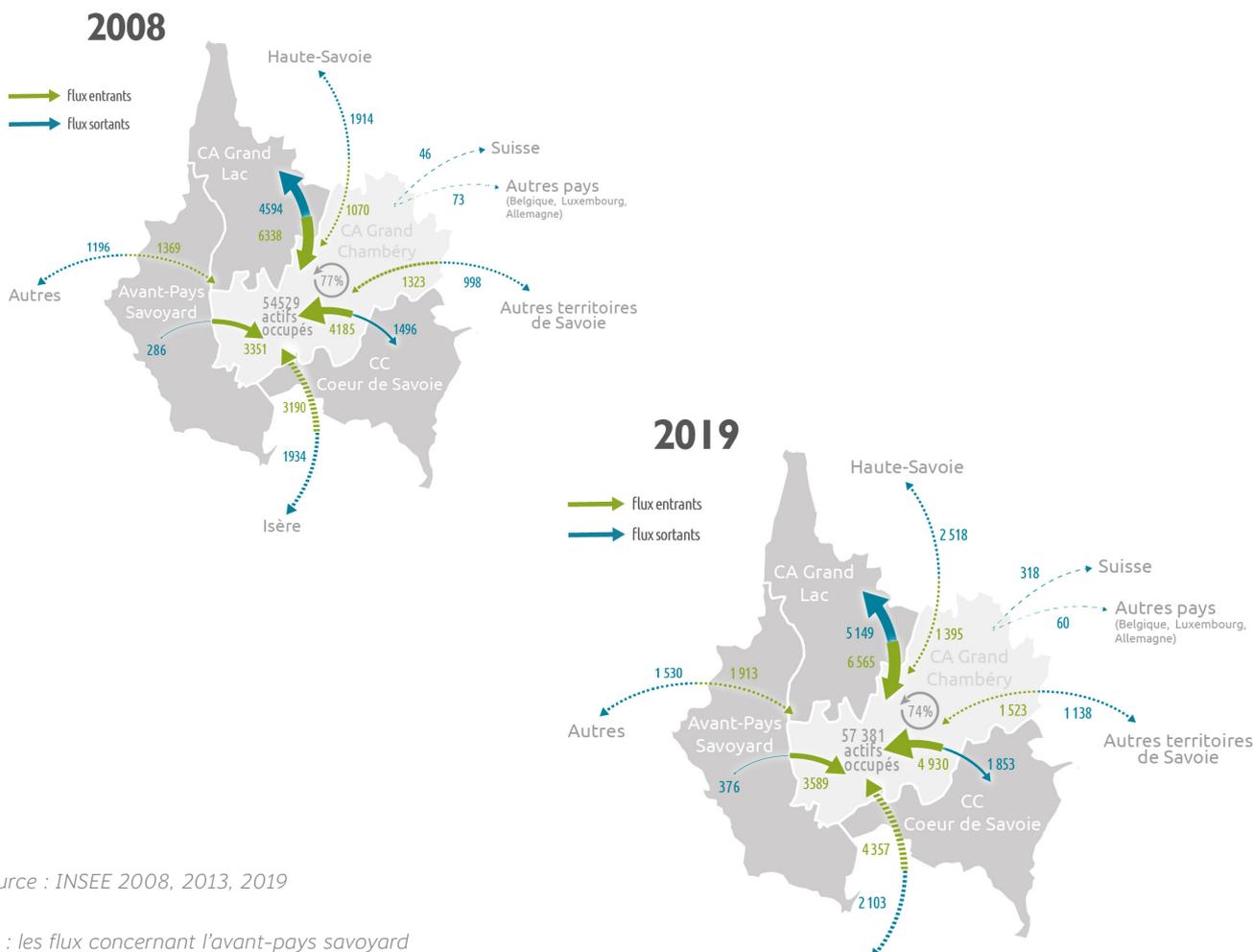
Evolution des flux en échange avec les territoires voisins

➤ Flux pendulaires sortants

Toutes les destinations de travail extérieures au territoire connaissent une augmentation significative entre 2008 et 2019. Les flux échangés avec Grand Lac demeurent majoritaires dans les flux externes, mais les flux d'actifs sortant de Grand Chambéry ont davantage augmenté (+550 flux quotidiens supplémentaires dans le sens Grand Chambéry-Grand Lac). Dans le reste des flux sortants, l'évolution la plus marquée concerne les actifs travaillant en Haute-Savoie et dans la métropole genevoise (+900 flux quotidiens supplémentaires), dans une moindre mesure sur le territoire de Cœur de Savoie (+350 flux quotidiens supplémentaires).

➤ Flux pendulaires entrants

Concernant les flux d'actifs à destination de Grand Chambéry (flux entrants), les actifs résidant le territoire de Grand Lac constituent le plus gros contingent, réalisant quotidiennement 6 500 allers-retours. Néanmoins, les flux en provenance du sud (depuis l'Isère et Cœur de Savoie) restent les plus importants (près de 10 000 flux en cumul) et évoluent nettement à la hausse (+37 % et +18 %).



Source : INSEE 2008, 2013, 2019

NB : les flux concernant l'avant-pays savoyard intègrent la partie savoyarde de la communauté de communes Cœur de Chartreuse.

Bien qu'en augmentation également, les flux pendulaires en provenance du reste de la Savoie restent comparativement modérés (1500 flux entrants quotidiennement).

La baisse perceptible des déplacements internes à l'agglomération se traduit par une augmentation des flux pendulaires de longue distance depuis 2008, le phénomène étant particulièrement marqué sur un axe nord-sud, au regard du nombre de flux concernés : +12 % vers Grand Lac, +37 % vers le Grand Anney. A l'échelle métropolitaine, on constate la même tendance : +37 % de flux entre Grand Lac et la Haute-Savoie, principalement orientés vers le bassin annécien.

➤ Le territoire de Grand Chambéry est attractif pour les actifs résidant à l'ouest et au sud, tandis que le territoire constitue le lieu de résidence pour une part croissante d'actifs du Grand Anney et des territoires situés dans l'aire d'influence de la métropole genevoise.

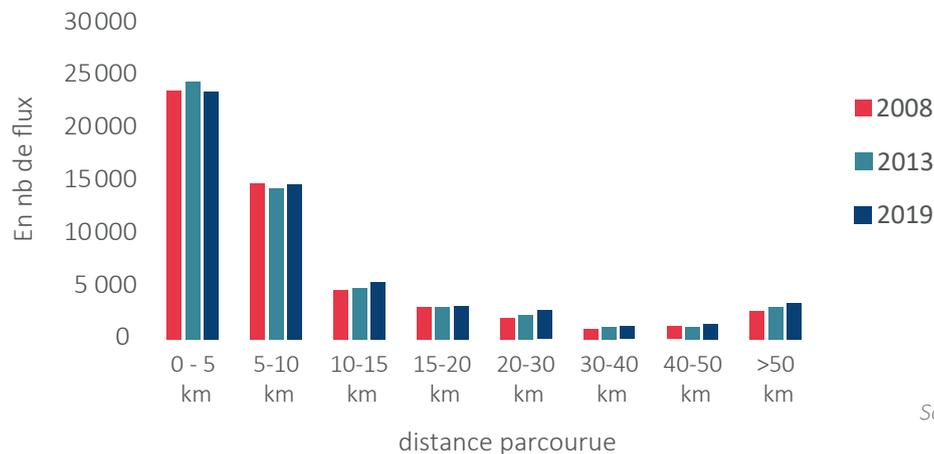
1.4 UNE AUGMENTATION DES DÉPLACEMENTS DE LONGUE DISTANCE

Evolution de la distance parcourue par les actifs résidents de Grand Chambéry

Les évolutions dans les origines-destinations des actifs résidant sur le territoire se traduisent par une augmentation des distances parcourues pour le motif travail, recouvrant deux phénomènes :

➤ L'inversion de tendance dans les flux de courte distance liée à la baisse des flux internes à la commune de résidence, qui se traduit par une augmentation significative des flux effectués sur une distance comprise entre 10 et 15km, mais internes à l'agglomération ;

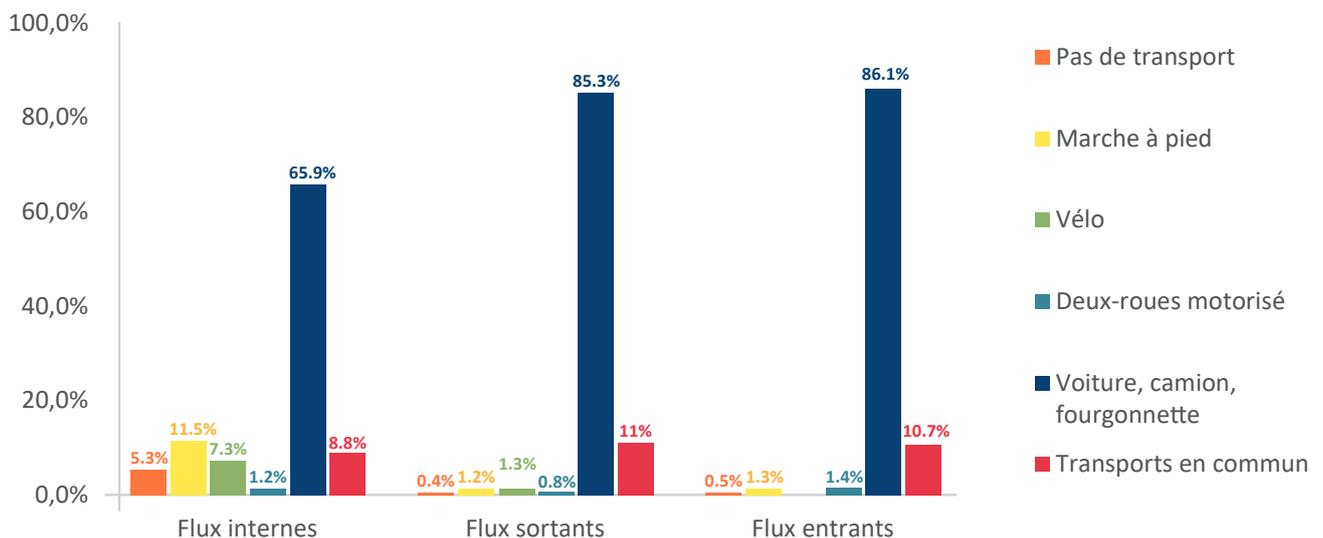
➤ L'augmentation des flux sortant du territoire, en particulier dans les distances comprises entre 20 et 30 km pour les flux internes à Métropole Savoie (échanges avec Grand Lac et Cœur de Savoie) et supérieures à 50 km (échanges avec les départements voisins).



Source : INSEE 2008, 2013, 2019

MODES DE TRANSPORT DES PENDULAIRES RÉSIDANT OU TRAVAILLANT DANS L'AGGLOMÉRATION

Modes de transport des pendulaires de l'agglomération (comparaison par type de flux, en 2019)



Source : INSEE 2019

Comparaison des modes de transport dans les flux domicile-travail des résidents de Grand Chambéry (flux internes et sortants)

	CA Grand Annecy	CA Grand Chambéry	CA Grand Lac	Grenoble Alpes Métropole
Pas de transport	4 %	4 %	4 %	3 %
Marche à pied, rollers, patinette	7 %	9 %	6 %	8 %
Vélo	5 %	6 %	2 %	10 %
Deux-roues motorisé	1 %	1 %	1 %	1 %
Voiture, camion, fourgonette	76 %	71 %	83 %	58 %
Transports en commun	7 %	9 %	5 %	20 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %

Source : INSEE 2019

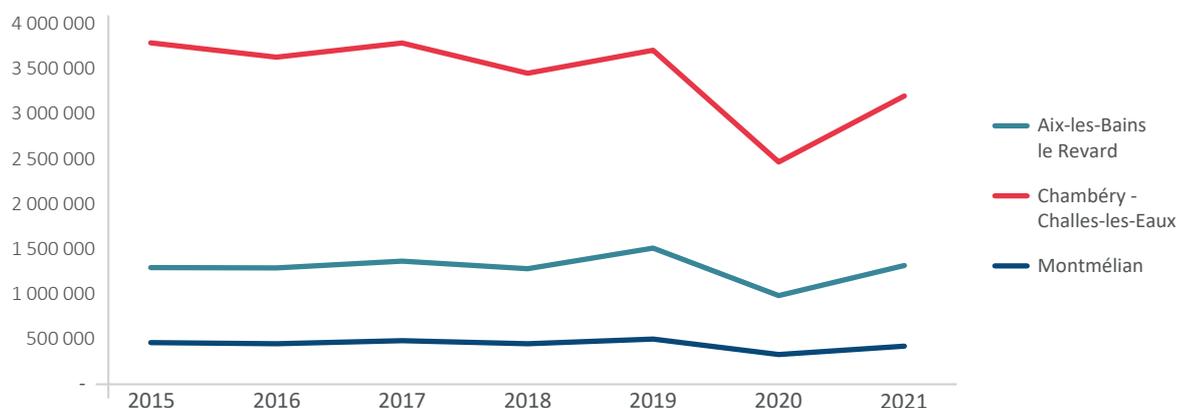
- Un déplacement sur quatre est effectué avec un mode durable (modes doux ou transport en commun).
- Le potentiel du report vers les transports en commun et le vélo reste élevé, en particulier pour les trajets internes à l'agglomération inférieurs à 10 km. Le covoiturage n'est pas comptabilisé en tant que mode spécifique dans les parts modales de l'INSEE.

2 PRATIQUES DE DÉPLACEMENTS

2.1 TRANSPORT FERROVIAIRE

Le trafic voyageurs a globalement diminué depuis 2015 en gare de Chambéry. Entre 2019 et 2020, avec l'effet de la crise sanitaire, la fréquentation se contracte de 33 %, dans des proportions comparables à l'ensemble des gares. Une nette reprise s'effectue en 2021 mais sans retrouver les niveaux de 2019. La perte de voyageurs consécutive à la crise sanitaire affecte l'ensemble des grandes gares de la Région.

Evolution de la fréquentation dans les gares de Métropole Savoie



Source : Open data SNCF janvier 2023

Evolution du nombre de voyageurs en gare – Comparaison en Rhône Alpes

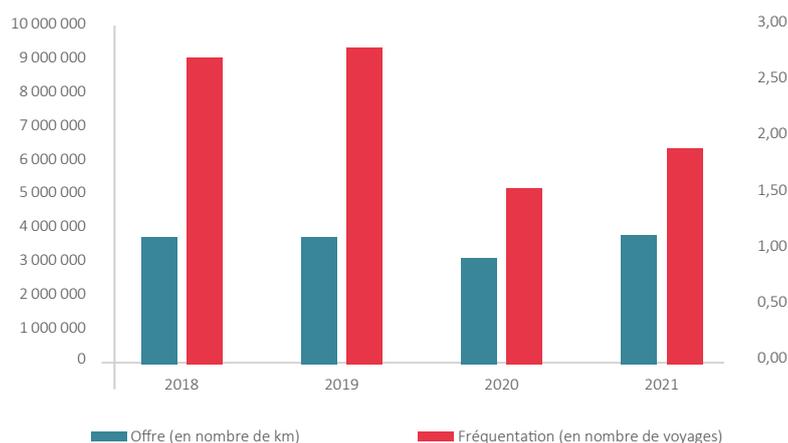
		2018	2019	2020	2021	Évolution 2018/2019	Évolution 2019/2020	Évolution 2020/2021	Évolution 2019/2021
Gares de Métropole Savoie	Aix-les-Bains Le Revard	1 287 574	1 515 076	988 929	1 322 646	18 %	-35 %	34 %	-13 %
	Chambéry	3 447 007	3 701 807	2 466 954	3 195 946	7 %	-33 %	30 %	-14 %
	Grésy-sur-Aix	60 119	69 592	53 176	69 400	16 %	-24 %	31 %	0 %
	Montmélian	457 599	509 833	338 293	430 951	11 %	-34 %	27 %	-15 %
	Viviers-du-Lac	5 679	8 953	6 139	9 150	58 %	-31 %	49 %	2 %
Autres gares	Anncy	2 209 179	2 334 077	1 562 888	2 127 405	6 %	-33 %	36 %	-9 %
	Grenoble (toutes gares)	7 676 010	8 690 917	5 222 777	6 699 781	13 %	-40 %	28 %	-23 %
	Lyon Part Dieu	32 537 822	32 587 523	19 541 666	26 187 679	0 %	-40 %	34 %	-20 %

Source : Open data SNCF janvier 2023

2.2 TRANSPORTS EN COMMUN URBAIN (SYNCHRO BUS)

■ OFFRE ET FRÉQUENTATION

Offre kilométrique et fréquentation annuelles



Source : Chiffres-clés Grand Chambéry (offre en kilomètres commerciaux)

Après une période d'augmentation régulière du nombre de voyageurs sur le réseau depuis 2016, la fréquentation accuse un recul de 44 % entre 2019 et 2020, montrant l'impact considérable de la crise sanitaire sur l'usage des transports collectifs. La reprise constatée en 2021 (+22 %) est comparable à la situation nationale, mais reste caractéristique de l'effet de traîne de cette crise sur les comportements et se cumule avec un taux de fraude en augmentation (1,8 % en 2021).

Offre et fréquentation brutes - Agglomérations comprises entre 100 000 et 250 000 habitants

Réseaux	Kilomètres par habitant (ratio 2019)	Voyages par kilomètre (ratio 2019)
Annecy	29.5	3.4
Bourg-en-Bresse	15.1	2.1
Chambéry	38.5	2.5
Metz	40.8	2.6
Troyes	21.8	2.5

Source : UTP - Chiffres-clés 2019 & Rapport d'activités Kéolis pour Grand Chambéry 2020 (offre en km totaux)

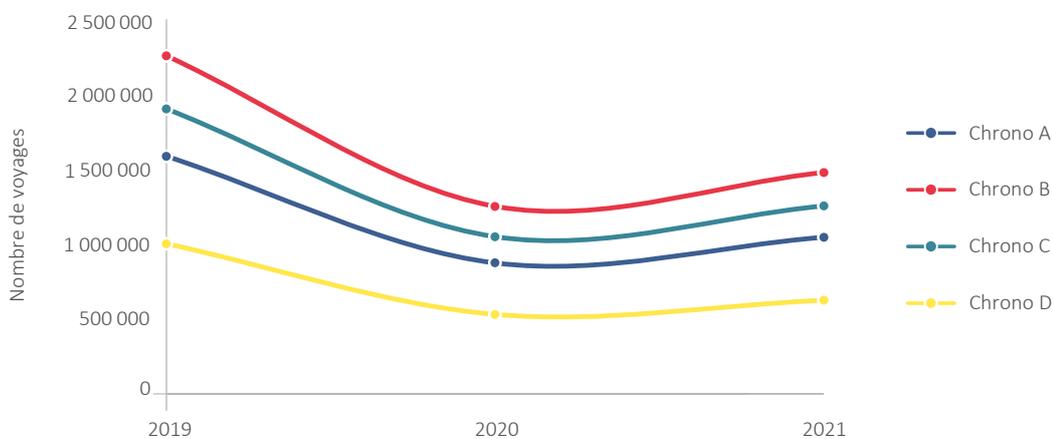
ÉVOLUTION DE LA FRÉQUENTATION PAR LIGNE

La baisse de fréquentation constatée entre 2019 et 2021 est d'environ 35 % sur l'ensemble des lignes.

NB : Cette baisse est en partie due au succès du titre SMS qui ne permet pas d'obtenir les données complètes de montées par ligne.

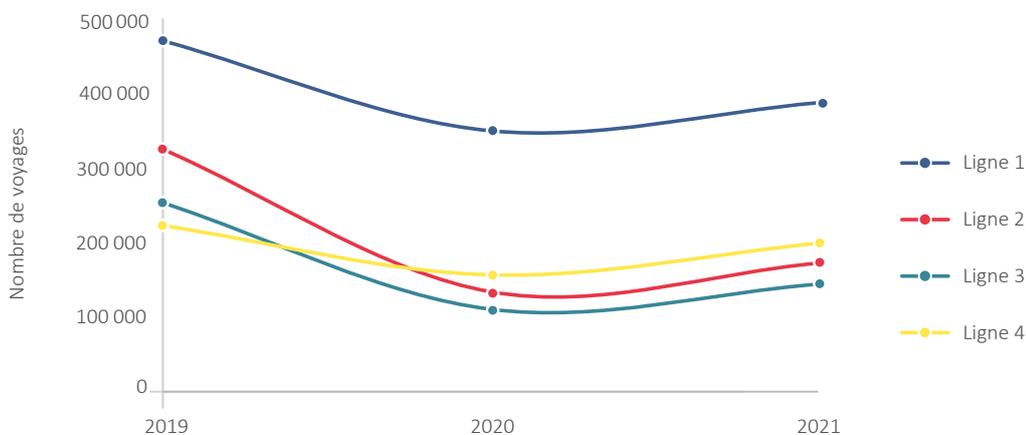
Evolution de la fréquentation par ligne

Réseau Lignes Chronos (fréquence de 6 à 15 mn en heures de pointe)



Source : Grand Chambéry

Lignes complémentaires (fréquence de 15 à 30 mn en heures de pointe)

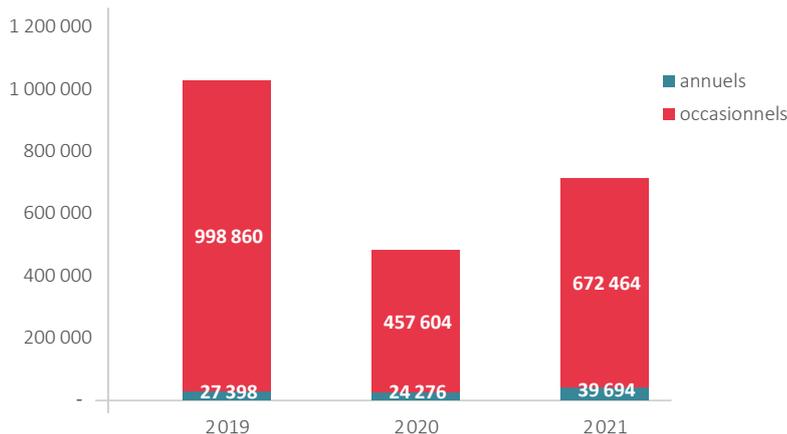


Source : Grand Chambéry

VENTE DE TITRES

La baisse de fréquentation entre 2019 et 2021 se traduit par une diminution de la vente de titres occasionnels (-33 %), la part des abonnements ayant quasiment doublé sur la même période (+45 %).

Evolution de la vente de titres

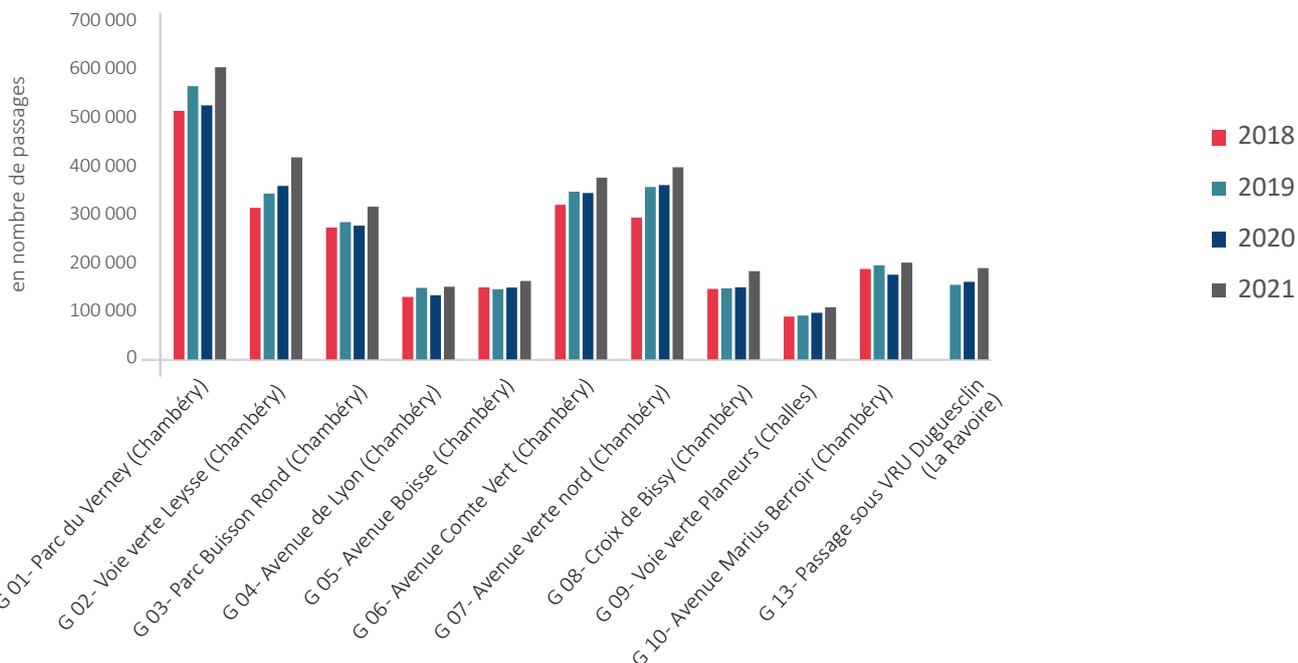


Source : Grand Chambéry

2.3 VÉLO

La fréquentation cyclable est mesurée en nombre de passages aux onze postes de comptage gérés par Grand Chambéry. Elle a augmenté de 11 % entre 2019 et 2021, en moyenne sur l'ensemble des points de comptage. L'augmentation de la pratique du vélo constitue une tendance de fond : + 7 % de croissance annuelle depuis 2016.

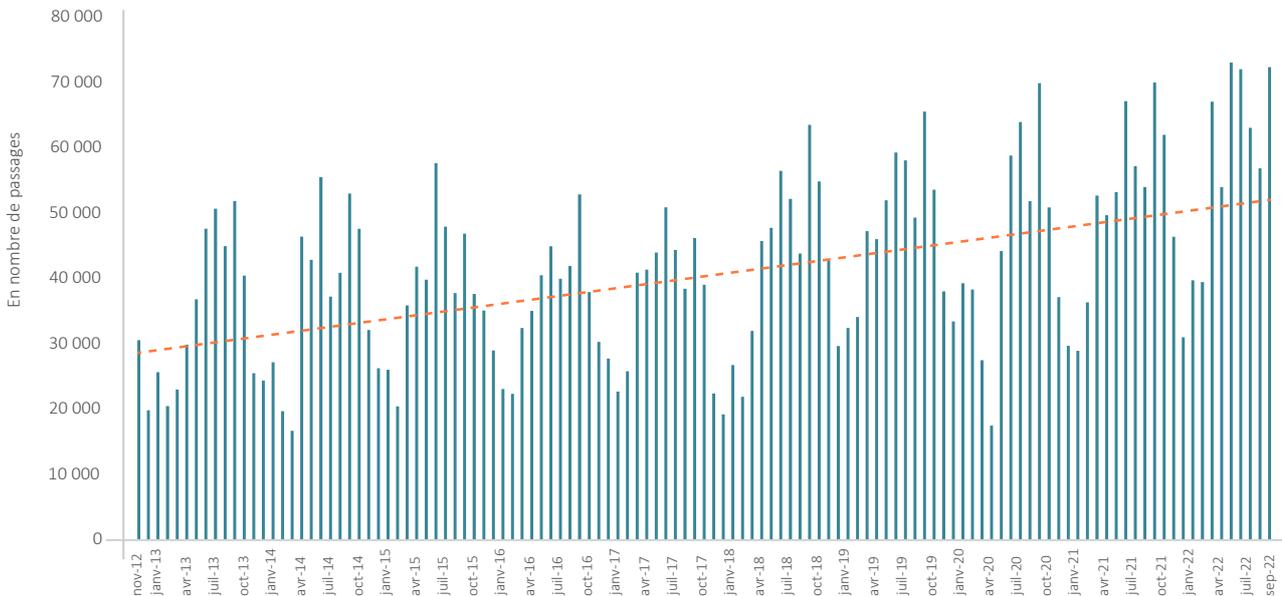
Evolution de la fréquentation cyclable



Source : Grand Chambéry

Malgré un effet marqué de la saisonnalité et de la météorologie pour l'ensemble des points de comptage, les valeurs de comptages annuelles les plus basses connaissent un accroissement tendanciel significatif qui montre l'ancrage progressif de la pratique dans les mobilités du quotidien.

Evolution de la fréquentation cyclable (Compteur G01 - Parc du Verney)



Source : Grand Chambéry

2.4 USAGES PARTAGÉS



Covoiturage

➤ Fréquentation du service (en nombre de trajets)

2019	2020	2021
7 500	4 680	6 150

➤ Nombre d'arrêts

2019	2020	2021
21	21	49



Autopartage (Citiz)

➤ Fréquentation du service (en nombre de trajets)

2019	2020	2021
/	7 351	8 924

➤ Nombre de véhicules Citiz

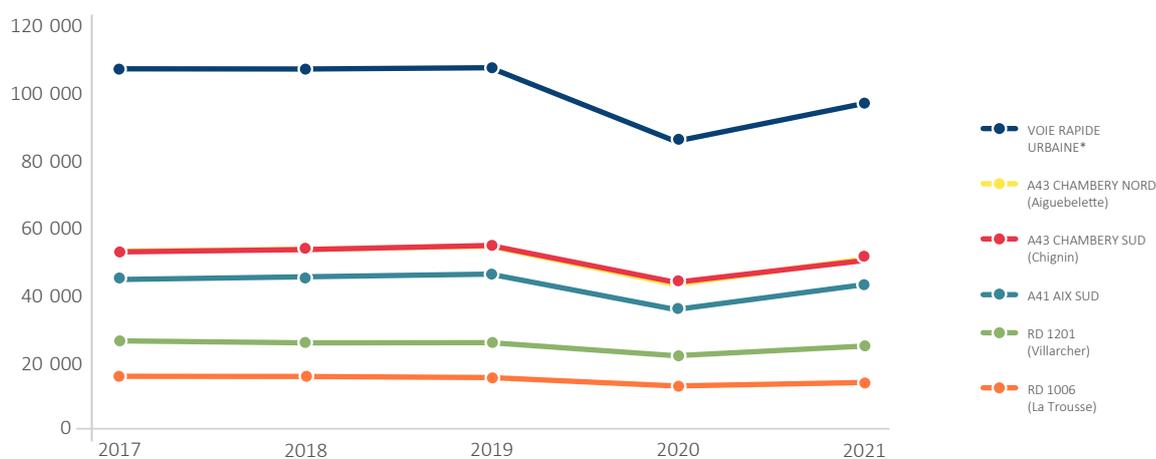
2019	2020	2021
/	32	49

2.5 TRAFIC ROUTIER

■ EVOLUTION DU TRAFIC SUR LE RÉSEAU STRUCTURANT

Sur les axes autoroutiers, le trafic routier a augmenté au rythme de 2 à 3 % par an depuis 10 ans, ce qui traduit l'allongement des distances domicile-travail. Sur les principales routes départementales en revanche, le trafic tend à diminuer.

Evolution du trafic routier sur les axes structurants



Source : Grand Chambéry, CD73

	2009	2019	2020	2021	Evolution annuelle 2009-2019	Evolution 2019-2020	Evolution 2020-2021
VRU BOISSE-VILLARCHER	97 892	105 470	84 190	94 949	0.7 %	-22%	13 %
VRU TUNNEL DES MONTS	84 769	93 922	75 367	71 407	1.0 %	-20%	-5 %
A41 AIX SUD	34 573	45 823	35 573	42 653	2.9 %	-22%	20 %
A43 CHAMBERY NORD (Aiguebelette)	42 062	53 863	47 741	50 089	2.5 %	-11%	5 %
A43 CHAMBERY SUD (Chignin)	42 157	54 080	43 458	49 618	2.5 %	-20%	14 %

Source : Observatoires des trafics routiers - CD73 & Grand Chambéry -

NB : Certaines valeurs divergent entre les deux observatoires. Par convention, c'est la valeur la plus élevée qui a été retenue.

Evolution du trafic sur les principales pénétrantes

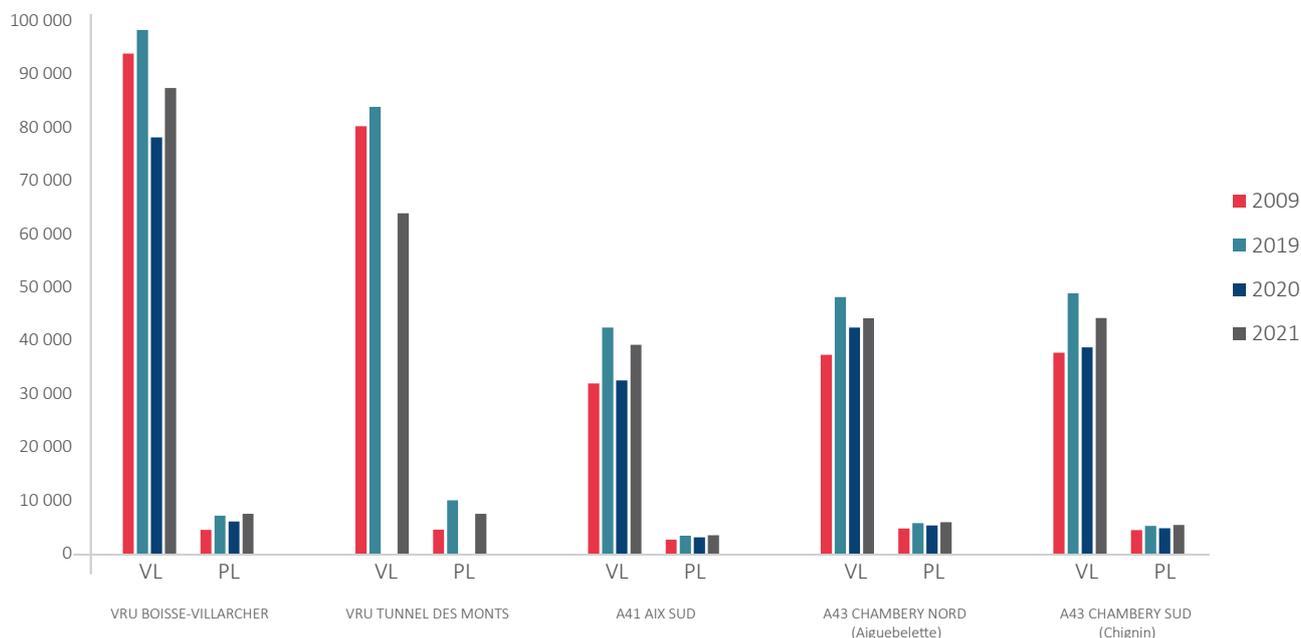
Sur les principales pénétrantes de l'agglomération, le trafic annuel amorce une diminution perceptible aux entrées est et ouest entre 2009 et 2019. Cette baisse peut être attribuée à l'éloignement du lieu de travail des actifs, moins tournés vers le cœur d'agglomération, ainsi qu'aux premiers effets d'une modification des habitudes de déplacements d'une partie des actifs résidant dans les communes péri-urbaines (cf. évolution de la motorisation au point 2.7). Aux entrées nord et sud, l'évolution à la hausse du trafic traduit l'intensification des flux domicile-travail en échange avec les territoires voisins, mais reste limitée par l'augmentation du report vers l'autoroute.

			2009	2019	2020	2021	Evolution annuelle 2009-2019	Evolution 2019-2020	Evolution 2020-2021
Entrée/sortie Nord	RD 1201	Villarcher/Voglans	26 901	26 003	22 234	24 972	-0,3 %	-14 %	12 %
	RD 991	Sonnaz	8 004	9 340	7 638	9 006	1,6 %	-18 %	18 %
Entrée/sortie Sud	RD 1006	Carrefour de La Trousse	13 252	15 943	13 477	14 494	1,9 %	-15 %	8 %
		Chignin/Challes-les-Eaux	11 643	10 664	9 003	10 000	-0,9 %	-16 %	11 %
Entrée est	RD8	Bassens	18 877	17 253	14 353	16 499	-0,9 %	-17 %	15 %
Entrée ouest	RD1006	Cognin agglo	15 781	12 400		12 063	-2,6 %	nc	nc

Source : Observatoires des trafics routiers - CD73 & Grand Chambéry- NB : en l'absence de donnée pour l'entrée ouest en 2019 et 2020, c'est la valeur TMJA qui est utilisée pour l'évolution annuelle 2009-2018

Evolution comparée des trafics VL et PL

Elle est différenciée suivant les axes. Sur la voie rapide urbaine, le trafic de véhicules légers a diminué par rapport à 2009, à l'inverse des poids lourds dont le trafic moyen a presque doublé (+ de 4000 PL par jour en moyenne).

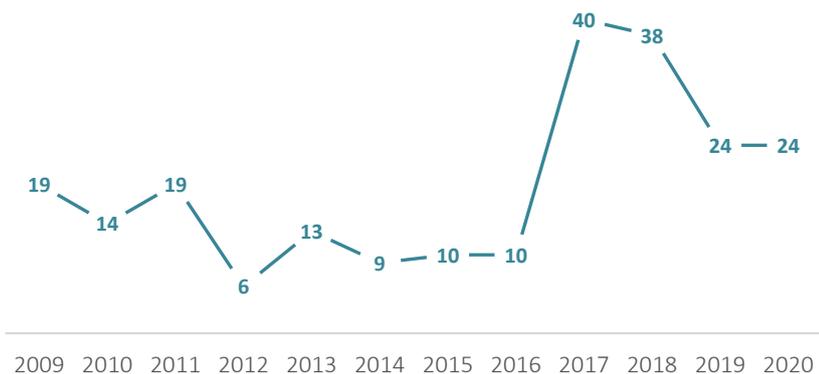


Source : CD73

2.6 ACCIDENTALITÉ

L'accidentalité des modes doux (piétons et cycles) a globalement augmenté depuis 2009 dans l'agglomération, avec un pic très marqué en 2016 et 2017. Ce phénomène est corrélé à l'accélération de la pratique du vélo à la même période.

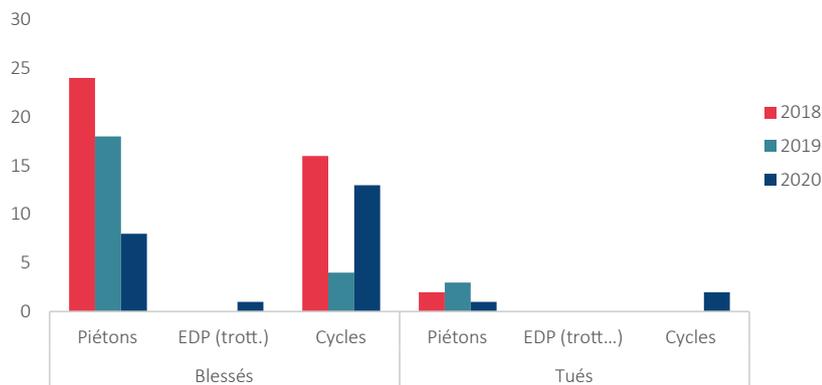
Nombre d'accidents ayant impliqué un mode doux Grand Chambéry



Sources : Données ATB - Préfecture 73

Les piétons demeurent les principales victimes des accidents graves : 6 tués sur 8 sont des piétons sur la période 2018 et 2020. Les cycles sont davantage touchés en 2020.

Evolution du nombre de tués et blessés utilisant un mode de transport doux



Sources : Données ATB - Préfecture 73

2.7 MOTORISATION DES MÉNAGES

Evolution de la motorisation des ménages

La motorisation des ménages de Grand Chambéry atteint 92.8 % en 2019 et progresse de 1.4 point par rapport à 2008, mais la situation est assez contrastée entre les zones urbaines et rurales :

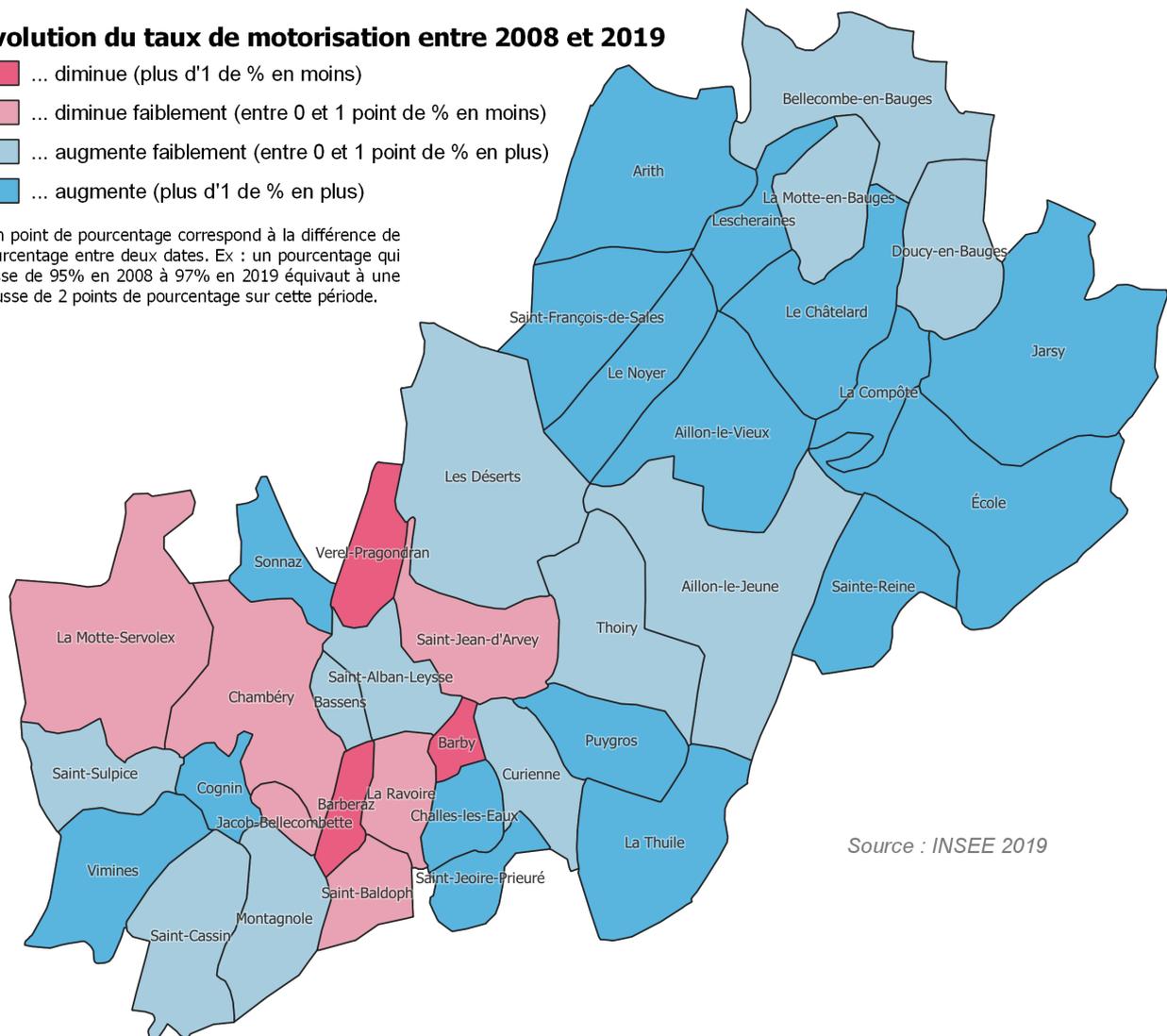
- Elle progresse fortement dans certaines communes du Cœur des Bauges, en particulier à Arith (+6.2 points), Le Chatelard (+5 %), La Compôte (+7 points), Ecole (+7.6 points), La Thuile (+5.7 points).
- Elle recule légèrement ou stagne dans la plupart des communes urbaines (-1.2 % à Barberaz et Barby, -0.8 points à Saint Baldoph, -0.6 points à Chambéry, -0.5 points à La Motte Servolex ...) ainsi que dans des communes plus périphériques mais assez proches des centres urbains (-0.7 points à Saint Jean d'Arvey ; -2.6 points à Verel-Pragondran).

Taux de motorisation par commune

Évolution du taux de motorisation entre 2008 et 2019

- ... diminue (plus d'1 de % en moins)
- ... diminue faiblement (entre 0 et 1 point de % en moins)
- ... augmente faiblement (entre 0 et 1 point de % en plus)
- ... augmente (plus d'1 de % en plus)

*Un point de pourcentage correspond à la différence de pourcentage entre deux dates. Ex : un pourcentage qui passe de 95% en 2008 à 97% en 2019 équivaut à une hausse de 2 points de pourcentage sur cette période.



Source : INSEE 2019

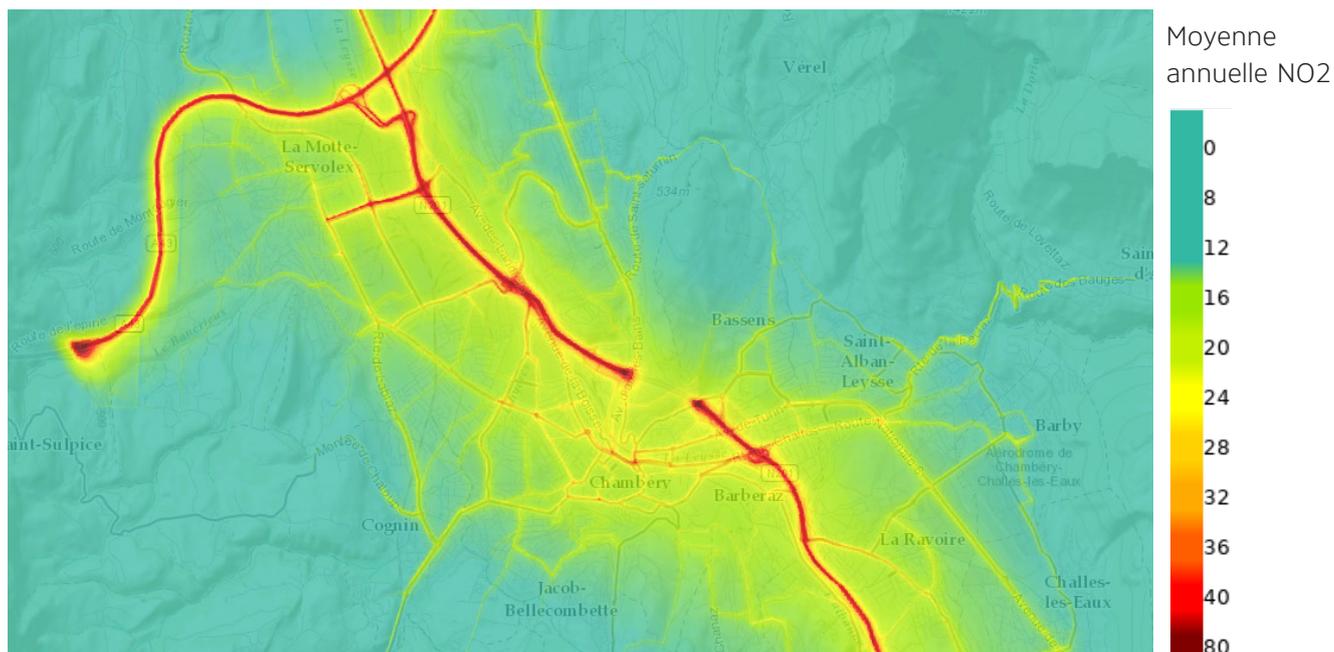
2.8 QUALITÉ DE L'AIR

La réduction globale de l'ensemble des émissions de polluants depuis la fin des années 1990 est constatée aux niveaux européen, national et local grâce aux réglementations successives européennes transcrites ensuite dans les Etats (sur les grosses industries, les constructeurs automobiles au travers de la norme Euro, les fabricants d'appareils de chauffage...) qui ont conduit à la mise en place de systèmes de dépollution, à l'amélioration de l'efficacité énergétique et à l'utilisation de combustibles moins émetteurs de polluants.

Néanmoins, **le transport routier constitue la principale source d'émission d'oxydes d'azote (66 %)**, polluants pour lesquels des dépassements de seuils réglementaires sont encore observés en bordure de voirie très circulée, et également dans une moindre mesure de particules, de composés organiques volatils, monoxyde de carbone.

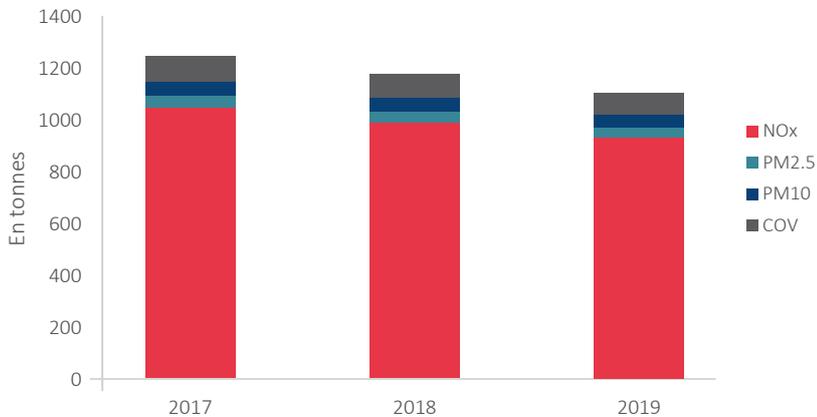
NB : Les valeurs limites en France sont 4 fois inférieures aux valeurs-cibles de l'OMS, qui les a revues en 2019 (valeur limite France : concentration moyenne annuelle de 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, Valeur limite OMS : 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$).

Moyenne annuelle de dioxyde d'azote NO2 dans l'air ambiant en 2019



Source : ATMO, 2021

Evolution des émissions des polluants de l'air liées au transport routier

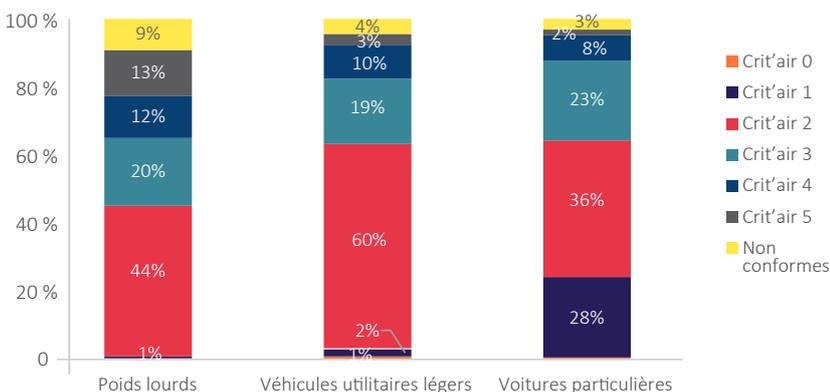


Source : ATMO, 2022

La quantité émise de polluants atmosphériques principalement attribuables au trafic routier a diminué de 10 % entre 2017 et 2019, en raison de l'amélioration des motorisations du parc roulant. En nombre de tonnes, les oxydes représentent 84 % de ces émissions.

Si l'évolution du parc automobile (avec la généralisation progressive des filtres à particules) a permis de diminuer très sensiblement en masse les émissions particules fines (PM10, PM2.5), les particules émises par l'abrasion (pneumatiques, freins, etc.) ont quant à elles très peu évolué. La Directive européenne 2008/50/CE impose la surveillance de ces émissions en imposant des valeurs-cibles abaissées à 20 µg/m³ au 1/1/2020.

Caractéristiques du parc statique¹



Source : ATMO, 2022

Les poids lourds de norme EURO I, II ou III, immatriculés avant le 30 septembre 2006, représentent 22 % du parc immatriculé dans l'agglomération, alors que moins de 45 % du parc peut prétendre à une vignette crit'air 1 ou 2. Le renouvellement du parc pour les véhicules utilitaires et particuliers est plus important (respectivement 63 et 64 % de vignettes crit'air 1 ou 2). La part des véhicules électriques ou à hydrogène (crit'air 0) est encore négligeable : 0.7 % des VUL et 0.4 % des VP. 1 %.

¹ Le parc statique correspond au nombre de véhicules en service immatriculés dans l'agglomération, en faisant abstraction de leur usage. Il fournit donc uniquement une répartition en nombre de véhicules par catégorie sans tenir compte du nombre de kilomètres effectués par ces différentes catégories de véhicules.



Grand Chambéry

106 allée des Blachères - CS 82618
73026 Chambéry cedex - Tél. 04 79 96 86 17
www.grandchambery.fr - www.cmag-agglo.fr
Direction des transports et des déplacements :
transports@grandchambery.fr

Document réalisé
avec l'aide de l'Agence
Alpine des Territoires



Agate - Agence alpine des Territoires

Bâtiment évolution - 25, rue Jean Pellerin
73026 Chambéry Cedex
Tél. 04 79 68 53 00
www.agate-territoires.fr