



# RAPPORT DE PRÉSENTATION

# TOME 01

## DIAGNOSTIC DÉPLACEMENTS

DOSSIER D'APPROBATION  
18 DÉCEMBRE 2019

# 1.1.3

# SOMMAIRE

## Partie 1. Déplacements

|   |    |
|---|----|
| 1 – CARACTÉRISTIQUES DU TERRITOIRE                        | 4  |
| 2 – DÉPLACEMENTS DOMICILE TRAVAIL                         | 5  |
| 3 – GRANDS PARCS D'ACTIVITÉS EN LIEN AVEC L'AGGLOMÉRATION | 14 |
| SYNTHÈSE DES CONSTATS                                     | 15 |

## Partie 2. Transports en commun

|   |    |
|---|----|
| 1 – TRANSPORT FERROVIAIRE                 | 17 |
| 2 – TRANSPORTS URBAINS (STAC)             | 19 |
| 3 – TRANSPORTS INTERURBAINS/RÉGIONAUX     | 23 |
| 4 – TRANSPORT À LA DEMANDE DU RÉSEAU STAC | 25 |
| 5 – PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP    | 27 |
| 6 – MISE EN ACCESSIBILITÉ DU RÉSEAU       | 28 |
| 7 – TARIFICATION                          | 28 |
| SYNTHÈSE DES CONSTATS                     | 29 |

## Partie 3. Trafic routier

|                                |    |
|--------------------------------|----|
| 1 – CARACTÉRISTIQUES DU RÉSEAU | 31 |
| 2 – CIRCULATION APAISÉE        | 33 |
| 3 – CHARGES DE TRAFIC          | 34 |
| 4 – PICS DE POLLUTION          | 35 |
| SYNTHÈSE DES CONSTATS          | 36 |

## Partie 4. Modes actifs

|                        |    |
|------------------------|----|
| 1 – VÉLO               | 38 |
| 2 – MARCHE À PIED      | 43 |
| 3 – ACCIDENTOLOGIE     | 43 |
| 4 – POINTS NOIRS VÉLOS | 44 |
| SYNTHÈSE DES CONSTATS  | 45 |

## Partie 5. Stationnement

|  |    |
|--|----|
| 1 – NORMES DE STATIONNEMENT                                | 47 |
| 2 – LE STATIONNEMENT EN VILLE DE CHAMBÉRY                  | 48 |
| 3 – LE STATIONNEMENT SUR LE CŒUR DES BAUGES                | 57 |
| 4 – INVENTAIRE DU STATIONNEMENT PUBLIC SUR L'AGGLOMÉRATION | 58 |
| SYNTHÈSE DES CONSTATS                                      | 59 |

## Partie 6. Marchandises

|   |    |
|---|----|
| 1 – AIRES DE LIVRAISON EN VILLE DE CHAMBÉRY   | 61 |
| 2 – LIVRAISONS DANS L'HYPERCENTRE DE CHAMBÉRY | 61 |
| 3 – TRANSPORT DE MARCHANDISES EN TRANSIT      | 67 |
| SYNTHÈSE DES CONSTATS                         | 68 |

## Partie 7. Trafic aérien

|                               |    |
|-------------------------------|----|
| ÉVOLUTION DE LA FRÉQUENTATION | 70 |
|-------------------------------|----|

## Partie 8. Services à la mobilité et intermodalité

|  |    |
|--|----|
| 1 – PARKINGS MULTIMODAUX                 | 72 |
| 2 – MOBILITÉ PARTAGÉE                    | 72 |
| 3 – CHANGEMENT DES PRATIQUES DE MOBILITÉ | 73 |
| SYNTHÈSE DES CONSTATS                    | 74 |

### GLOSSAIRE

CMCB : Chambéry métropole - Cœur des Bauges (nouveau périmètre de l'agglomération)

CM : Chambéry métropole (ancien périmètre de l'agglomération)

CALB : Communauté d'Agglomération du Lac du Bourget (ancienne dénomination et ancien périmètre de l'agglomération Grand Lac)

ASADAC MDP : Agence Savoyarde d'Aménagement, de Développement et d'Aide aux Collectivités - Mission Développement et Prospective

EPCI : Établissement public de coopération intercommunale

SD-ADAP : Schéma directeur d'accessibilité – Agenda d'accessibilité programmée

STAC : Service de transport de l'agglomération chambérienne

VRU : Voie Rapide urbaine

**RAPPORT  
DE PRÉSENTATION  
TOME 01**

**DIAGNOSTIC  
DÉPLACEMENTS**

---

**PARTIE 1.**

**DÉPLACEMENTS**

---

## 1. DÉPLACEMENTS

# 1 – CARACTÉRISTIQUES DU TERRITOIRE

Périmètre : Grand Chambéry  
Année : 2013-2014

### Évolution démographique 2008-2013

Grand Chambéry compte environ 130 400 habitants en 2013 et profite d'une certaine vitalité (+0,64%/an entre 2008 et 2013) malgré un tassement de son solde migratoire (+0,18%/an entre 2008 et 2013 contre +0,39%/an entre 1999 et 2008).

Les communes urbaines ont connu pour leur part un tassement de leur dynamique démographique avec le taux d'évolution annuel le plus faible du territoire (+0,33% d'évolution annuelle entre 2008 et 2013).

Les communes d'entrée d'agglomération et le Piémont de Chartreuse ont connu une importante augmentation de population, toutefois à relativiser au vu de leur poids démographique (5% et 3%). Leur solde migratoire supérieur à 1,5 par an montre l'attractivité importante de ces territoires pour l'accueil de nouveaux ménages.

La commune de Chambéry représente près de la moitié (45%) des habitants du territoire. Son poids démographique couplé à une importante mixité fonctionnelle font de la ville-centre le noyau central de l'agglomération. Pourtant malgré une croissance annuelle dans la moyenne, le solde migratoire indique une faible attractivité pour les nouveaux ménages, le gain de population résultant surtout des naissances.

### Production de logements 2004-2014

L'indice de construction est de 6,67 logements par an pour 1 000 habitants à Grand Chambéry, soit un total de 871 logements commencés en moyenne par an.

Chambéry et les communes urbaines concentrent près de 80% de la construction du territoire (respectivement 34% et 45% de la production totale 2004-2014).

La construction est essentiellement tournée vers les logements collectifs (66% de la production de logements), ceux-ci étant localisés en quasi-totalité (97%) à Chambéry et dans les communes urbaines.

Les logements individuels purs représentent 20% de la production de logements du territoire sur la décennie 2004-2014, toutefois le nombre de logements commencés annuellement a été divisé par deux sur cette période. La production de logements individuels concerne surtout les secteurs ruraux (le Piémont de Chartreuse, le Cœur des Bauges et le Plateau de la Leysse en totalisent 67%).

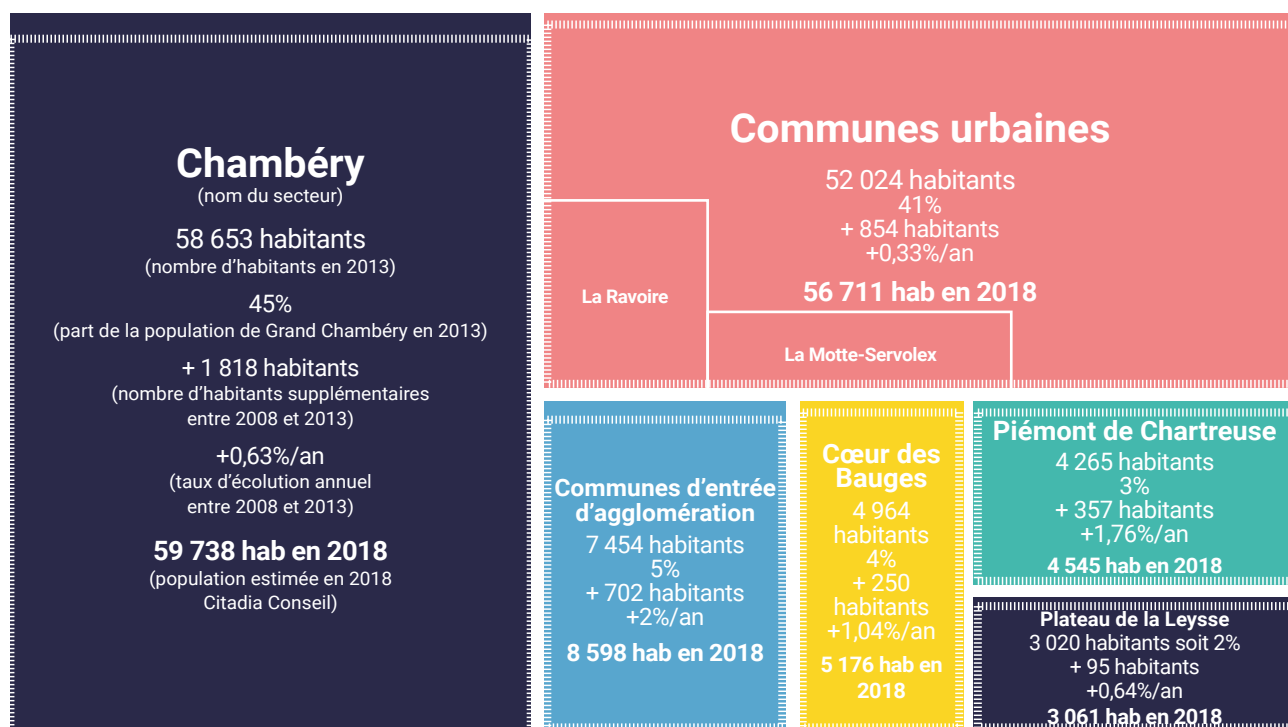
### Évolution de l'emploi 2008-2013

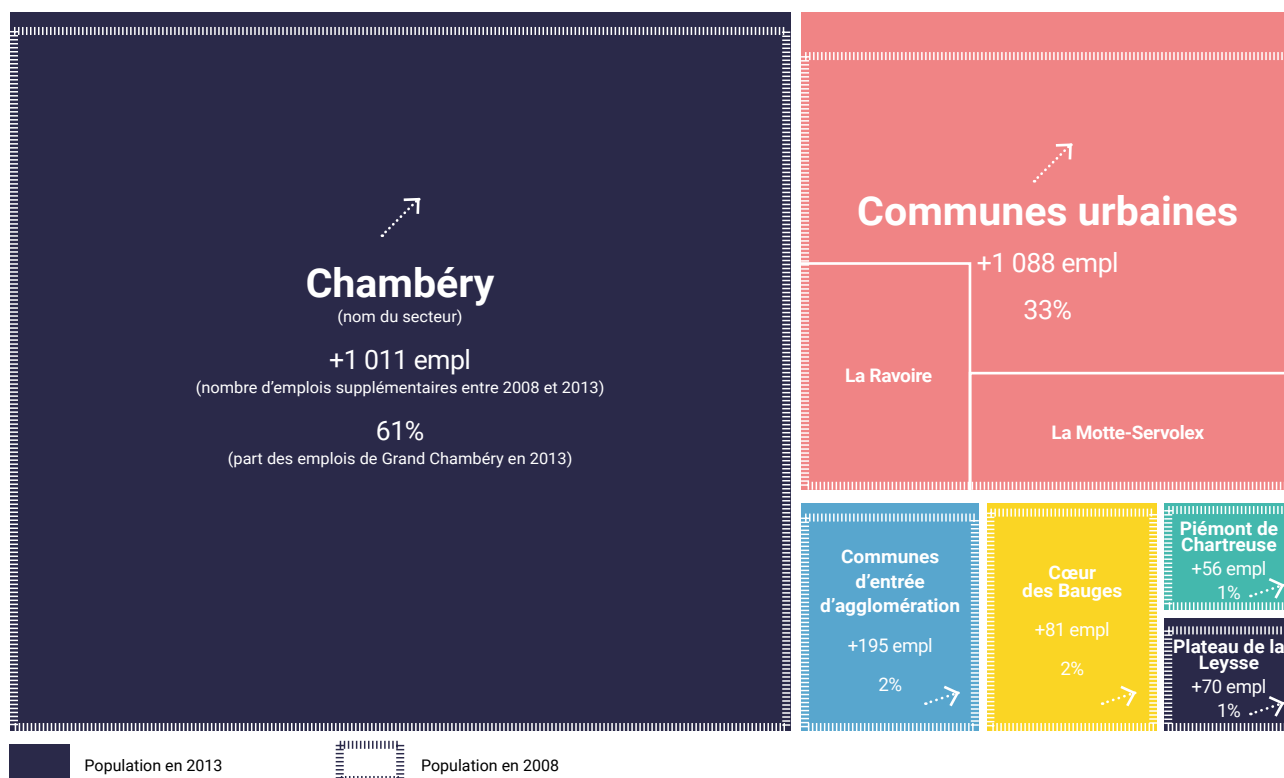
Grand Chambéry compte environ 65 500 emplois en 2013 (soit 35% des emplois du département). Avec un gain de 2 524 emplois en 5 ans (2008-2013), le taux d'évolution annuel (+4%) a été limité par la perte de vitesse du secteur de l'industrie (-620 emplois en 5 ans).

La ville de Chambéry concentre environ 40 000 emplois en 2013 (soit 61% des emplois de l'agglomération), avec une augmentation annuelle de 3% sur les 5 années précédentes.

Les communes urbaines regroupent un tiers des emplois et ont connu une forte progression (+5% par an).

Le Piémont de Chartreuse, le Plateau de la Leysse et les communes d'entrée d'agglomération comptent beaucoup moins d'emplois, cependant l'augmentation y est proportionnellement importante, en partie portée par le secteur secondaire et liée au développement démographique de ces territoires.





## 2 – DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL

Périmètre : CM | Année : 2012

### A – DÉPLACEMENTS ENTRANTS ET SORTANTS - CHAMBÉRY MÉTROPOLE (ANCIEN TERRITOIRE) - 2012

#### Une part importante de flux entrants et sortants

Les flux domicile-travail générés par Chambéry métropole concernait en 2012 un total de 75 700 personnes, dont :

- > 21 900 en entrée (actifs résidant à l'extérieur du territoire et travaillant au sein de l'agglomération),
- > 12 900 en sortie (actifs résidant au sein de l'agglomération et travaillant à l'extérieur).

Le solde de 40 900 se déplace en interne (actifs résidant et travaillant dans l'agglomération).

Les flux externes (entrées/sorties) représentent donc près de la moitié (46%) du total des flux domicile-travail générés par l'agglomération.

#### Une proportion croissante d'actifs travaillent hors de l'agglomération

Avec un nombre d'entrées presque deux fois supérieur aux sorties, l'agglomération chambérienne apparaît avant tout comme un territoire d'attraction.

Cependant, alors qu'il restait stable entre 1999 et 2007, le rapport entre les entrées et les sorties de travailleurs sur le territoire tend à se rééquilibrer sur la période 2007 – 2012, avec une part croissante d'actifs sortant du territoire pour exercer leur emploi. De fait, la croissance des flux domicile-travail sortants est plus soutenue (+2,7%/an entre 2007 et 2012) que celle des flux entrants (+1,3%/an sur la même période).

Plus globalement, la croissance des flux d'entrée/sortie s'avère bien plus marquée que l'évolution des flux internes à l'agglomération (+0,6%/an pour les actifs travaillant dans leur commune de résidence, recul de -0,3%/an pour les échanges entre les communes de l'agglomération).

Cette tendance à l'allongement des trajets domicile-travail est un phénomène bien connu induisant une augmentation du trafic routier plus rapide que celle de la démographie (augmentation des km parcourus, vers des territoires moins accessibles par les modes actifs et les transports en commun).

## Corrélation avec la démographie

Le rythme de croissance du nombre d'actifs résidant dans l'agglomération (+0,7%/an en moyenne sur l'ancien territoire d'agglomération) est logiquement similaire à celui de la démographie (+0,64%/an sur le nouveau territoire d'agglomération).

| DESTINATIONS  | 1999   | 2007   | 2012   | Évolution annuelle 1999/2007 | Évolution annuelle 2007/2012 |
|---|--------|--------|--------|------------------------------|------------------------------|
| Actifs occupés résidant dans l'agglomération :                        | 46 100 | 51 900 | 53 800 | 1,5%                         | 0,7%                         |
| > travaillant dans leur commune de résidence                          | 18 400 | 19 900 | 20 500 | 1,0%                         | 0,6%                         |
| > travaillant dans l'agglomération, hors de leur commune de résidence | 19 400 | 20 600 | 20 300 | 0,8%                         | -0,3%                        |
| > travaillant hors de l'agglomération                                 | 8 300  | 11 300 | 12 900 | 3,9%                         | 2,7%                         |
| Pour mémoire : Nombre d'entrées sur le territoire                     | 15 200 | 20 500 | 21 900 | 3,8%                         | 1,3%                         |

Évolution des déplacements domicile-travail des résidents de Chambéry Métropole (ancien territoire). Source : INSEE 1999, 2007 et 2012, dans « Observatoire des déplacements de l'agglomération chambérienne – Bilan 2004/2014 du PDU », ASADAC MDP, mars 2016.

## Localisation des principaux échanges

La très grande majorité des actifs qui résident dans l'agglomération de Chambéry métropole y travaillent également (76% en 2012), même si cette proportion tend à diminuer (81% en 1999).

Les actifs quittant le territoire pour travailler à l'extérieur se rendent principalement vers les territoires disposant de grands centres urbains et parcs d'activités : Lac et ses montagnes (5 000, dont 1 330 au Bourget du Lac), Isère (1 900), Haute-Savoie (1 400).

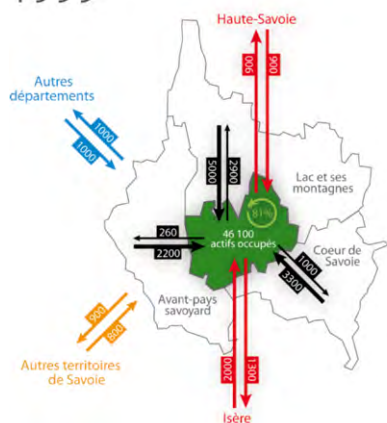
En revanche, les actifs extérieurs attirés par le territoire de Chambéry métropole proviennent principalement des territoires limitrophes : Lac et ses montagnes (6 500), Cœur de Savoie (4 200), Avant-pays savoyard (3 400), Isère (3 400).

## Évolution des flux sortants depuis 1999

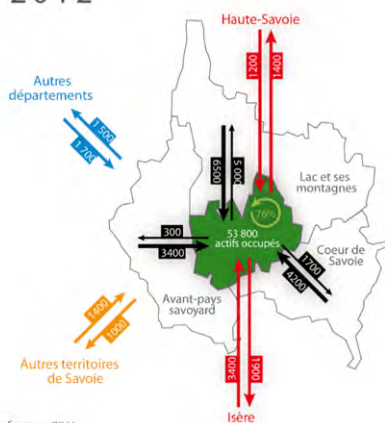
Entre 1999 et 2012, ce sont les flux entre l'agglomération de Chambéry métropole et le territoire du Lac qui ont le plus augmenté (ils ont quasiment doublé, passant de 2 900 en 1999 à 5 000 en 2012). Le développement des flux vers Cœur de Savoie est également parmi les plus élevés (1 000 en 1999 ; 1 700 en 2012).

Les flux de déplacement augmentent fortement vers ces deux territoires du fait notamment du développement de pôles d'activités économiques sur ces secteurs. En effet, les déplacements d'actifs résidant à Chambéry métropole et travaillant à Savoie Technolac (Le Bourget du Lac) et Alpespace (Montmélian) se sont multipliés ces dernières années du fait de la forte création d'emplois sur ces pôles (1 000 en 1999 ; 1 700 en 2012).

1999



2012



Source : INSEE 1999, 2007 et 2012, dans « Observatoire des déplacements de l'agglomération chambérienne – Bilan 2004/2014 du PDU », ASADAC MDP, mars 2016

| LIEU DE TRAVAIL        | 1999  | 2007  | 2012  | Évolution annuelle 1999/2007 | Évolution annuelle 2007/2012 |
|------------------------|-------|-------|-------|------------------------------|------------------------------|
| CALB                   | 2 900 | 4 100 | 5 000 | 4,9%                         | 3,6%                         |
| dont le Bourget du Lac | 800   | 1 200 | 1 400 | 5,8%                         | 3,5%                         |
| Cœur de Savoie         | 1 000 | 1 400 | 1 700 | 4,1%                         | 4,1%                         |
| dont Montmélian        | 500   | 600   | 700   | 3,2%                         | 2,5%                         |

Évolution du nombre de déplacements des actifs résidant à Chambéry Métropole (ancien territoire). Source : INSEE 1999, 2007 et 2012, dans « Observatoire des déplacements de l'agglomération chambérienne – Bilan 2004/2014 du PDU », ASADAC MDP, mars 2016

Périmètre : Grand Chambéry | Année : 2014

## B – DÉPLACEMENTS ENTRANTS ET SORTANTS - GRAND CHAMBÉRY - 2014

Les données plus récentes (2014) établies pour le nouveau périmètre d'agglomération et le nouvel EPCI permettent d'actualiser et compléter l'analyse des déplacements externes.

### Part des déplacements entrants et sortants

En 2014, les flux domicile-travail générés par Grand Chambéry concernent un total de 78 300 personnes, dont 22 400 actifs entrants et 13 600 actifs sortants, soit une part des flux externes de 46%. Les flux internes sont au nombre de 42 300.

### Des flux pendulaires importants en échange au sein de la Métropole Savoie

Ces flux pendulaires entrants et sortants de Grand Chambéry s'effectuent en bonne partie en lien avec les autres EPCI de Métropole Savoie, et plus largement, à l'échelle du sillon alpin :

- > les échanges pendulaires avec Grand Lac concernent 11 600 personnes (soit environ 30% du total des déplacements externes) ;
- > les échanges pendulaires avec les communes du Cœur de Savoie concernent 6 100 personnes (soit près de 20% du total des déplacements externes).

### L'agglomération de chambéry, premier bassin d'emplois du département

Les flux d'actifs entrant sur l'agglomération pour y travailler sont nettement supérieurs aux flux sortants, ce qui témoigne de l'attractivité du bassin d'emploi chambérien. L'attractivité s'exerce principalement sur les territoires périurbains, ruraux et de massifs limitrophes. Ainsi, outre le nombre important d'actifs en provenance des communes de Grand Lac et du Cœur de Savoie, l'agglomération accueille des flux en provenance :

- > du Grésivaudan et du Cœur de Chartreuse, avec respectivement 1 500 et 1 100 entrants, soit environ 12% du total d'entrants ;
- > du Pays d'Aiguebelette (830 flux), du Val de Guiers (920 actifs), des Vallons de la Tour (640 flux) ou encore du sud Bugey (680 actifs).

### Des bassins d'emplois régionaux attractifs au sein du sillon alpin

Les actifs de l'agglomération travaillant à l'extérieur se déplacent majoritairement vers les principaux bassins d'emplois régionaux du sillon alpin.

En sus des échanges de proximité avec Grand Lac (5 200 actifs) et le Cœur de Savoie (1 700 actifs), on note aussi :

- > 1 100 actifs vers le Grand Annecy (10% des flux sortants) ;
- > 1 100 actifs également vers la métropole grenobloise (10% des flux sortants) ;
- > 480 flux vers la métropole lyonnaise (environ 5% des flux sortants).

### Lecture de la carte

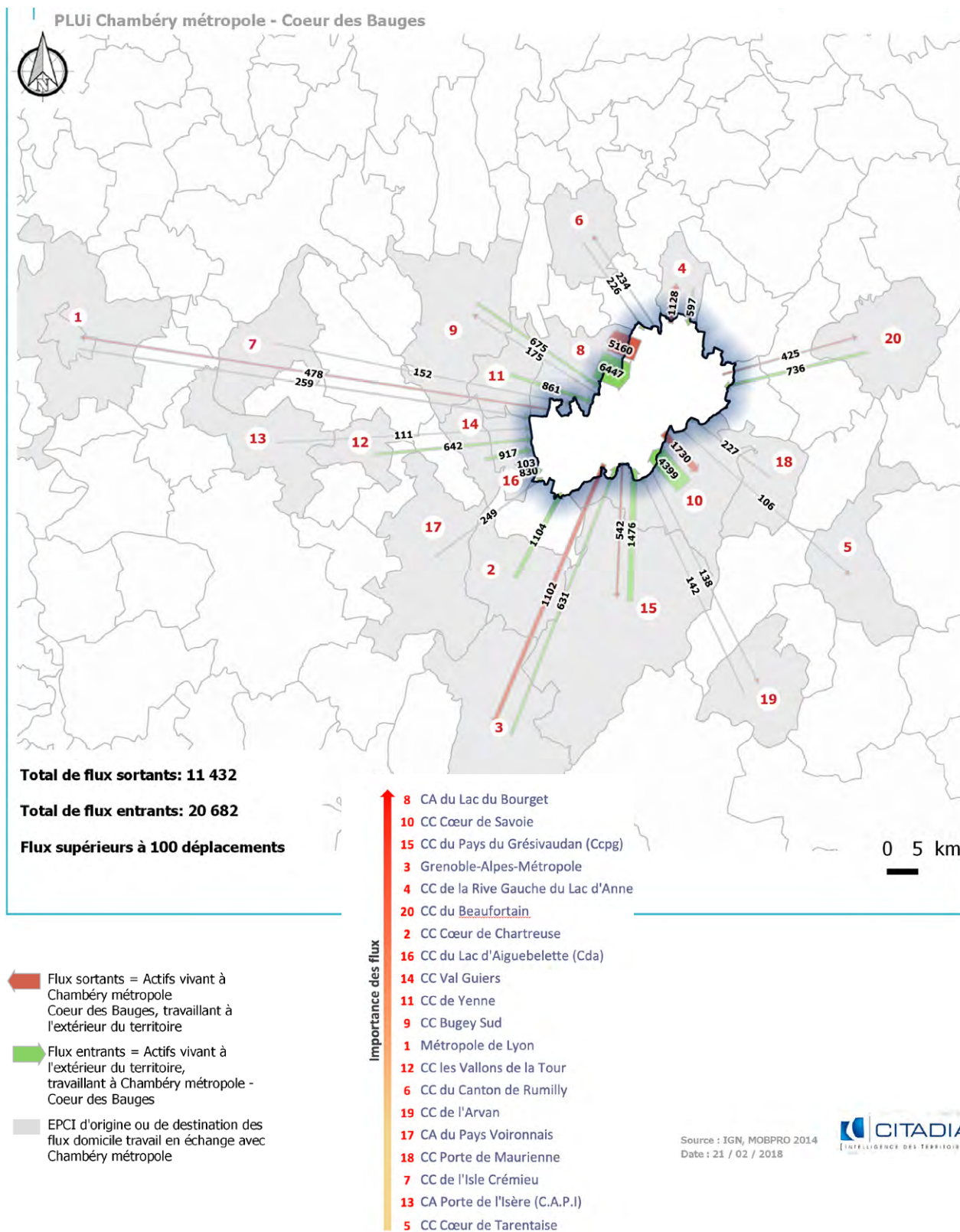
La carte en page suivante permet à la fois de représenter quantitativement les flux de travailleurs (épaisseur des traits) ainsi que le rapport entre le nombre d'entrants et le nombre de sortants entre Grand Chambéry et les territoire voisins.

NB : les données sont représentées sur la base de la géographie intercommunale en vigueur au 31/12/2016. Les fonds de plan intégrant les périmètres d'EPCI en vigueur depuis le 01/01/2017 ne sont pas mis à disposition par l'IGN à ce jour.

Exemple : 6 129 flux pendulaires sont enregistrés chaque jour entre Grand Chambéry et la CC Cœur de Savoie :

- > 4 399 actifs vivent sur une commune du Cœur de Savoie et travaillent au sein de l'agglomération ;
- > 1 730 actifs vivent sur l'agglomération et se déplacent chaque jour vers le Cœur de Savoie pour travailler.

## Origine et destination des déplacements domicile-travail réalisés en échange avec Chambéry métropole - Cœur des Bauges





Périmètre : CM | Année : 2012

## C – DÉPLACEMENTS INTERNES CHAMBÉRY MÉTROPOLE (ANCIEN TERRITOIRE) - 2012

### Part des déplacements internes

40 900 personnes résident et travaillent sur le territoire de Chambéry métropole (ancien périmètre) en 2012.

Ces flux internes représentent 54% de l'ensemble des flux domicile-travail générés par l'agglomération (total internes + sortants + entrants : 75 700 actifs en 2012).

Si on ne considère que les actifs habitant l'agglomération, la part d'entre eux travaillant aussi sur l'agglomération est de 76% (total internes + sortants : 53 800 actifs en 2012).

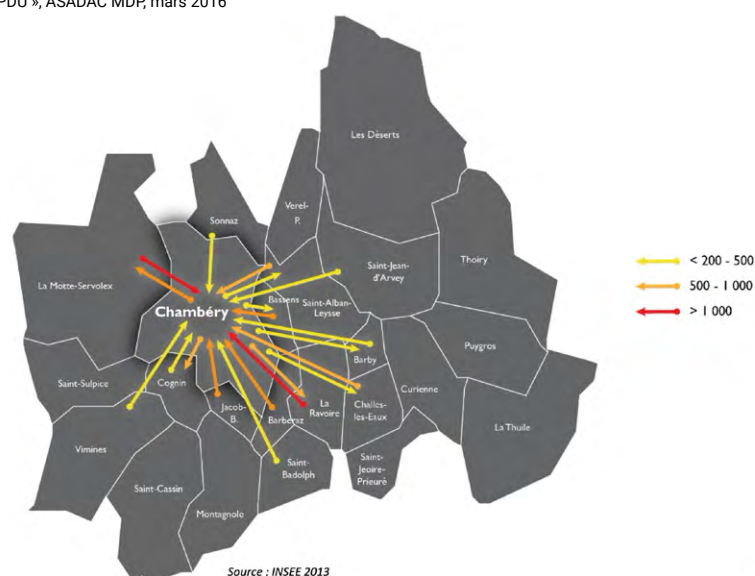
### Un poids prépondérant de la ville centre, cependant de moins en moins marqué

Parmi ces flux internes, 60% s'effectuent à destination des emplois de la Ville de Chambéry en 2012. Cette prépondérance de la ville-centre tend toutefois à diminuer (65% en 1999).

Une analyse plus spécifique des flux domicile-travail entre les communes de l'agglomération et la Ville de Chambéry montre l'importance des échanges avec La Motte-Servolex et La Ravoire. Mais elle montre aussi qu'au-delà des communes urbaines de première couronne, les flux sont moindres (moins de 500 personnes). Enfin, elle confirme également la tendance générale à une baisse des flux domicile-travail depuis 2007 entre les communes de l'agglomération et la Ville de Chambéry.

| Commune de résidence: | 2007 | 2012 | Evolution 2007/2012 |
|-----------------------|------|------|---------------------|
| Sonnaz                | 260  | 290  | 12%                 |
| La Ravoire            | 1000 | 1100 | 10%                 |
| Vimines               | 280  | 300  | 7%                  |
| Saint-Jean-d'Arvey    | 290  | 310  | 7%                  |
| Bassens               | 590  | 590  | 0%                  |
| Barby                 | 440  | 420  | -5%                 |
| Saint-Baldoph         | 500  | 440  | -12%                |
| Jacob-Bellecombette   | 800  | 700  | -13%                |
| Cognin                | 1100 | 960  | -13%                |
| La Motte-Servolex     | 2100 | 1800 | -14%                |
| Challes-les-Eaux      | 830  | 680  | -18%                |
| Saint-Alban-Leyse     | 1000 | 800  | -20%                |
| Barberaz              | 940  | 750  | -20%                |

Évolution du nombre de déplacements vers Chambéry pour le travail entre 2007 et 2012. Source : INSEE 2007 et 2012, dans « Observatoire des déplacements de l'agglomération chambérienne – Bilan 2004/2014 du PDU », ASADAC MDP, mars 2016



## D – DÉPLACEMENTS INTERNES À GRAND CHAMBÉRY - 2014

### Part des déplacements internes

Selon les données plus récentes (2014) établies pour le nouveau périmètre d'agglomération, les flux domicile-travail internes à l'agglomération (actifs résidant et travaillant dans l'agglomération) concernent 42 300 personnes, soit 57% de l'ensemble des flux domicile-travail générés par l'agglomération (total internes + sortants + entrants : 78 300 actifs en 2014).

### Une autonomie de la ville de Chambéry, des communes urbaines et du Cœur des Bauges

Selon les données INSEE 2013 (schéma), près de 80% des actifs résidant en Ville de Chambéry y travaillent également, et la quasi totalité des autres travaillent dans les communes urbaines.

La situation est relativement symétrique sur les communes

urbaines, dont la majorité des actifs y travaillent également, la quasi totalité des autres travaillant en Ville de Chambéry.

Cette prépondérance de la Ville de Chambéry et des communes urbaines comme destination de travail se retrouve sur tous les autres secteurs, hormis sur le Cœur des Bauges dont le territoire reste très autonome (86% des actifs résidant dans ce secteur y travaillent également).

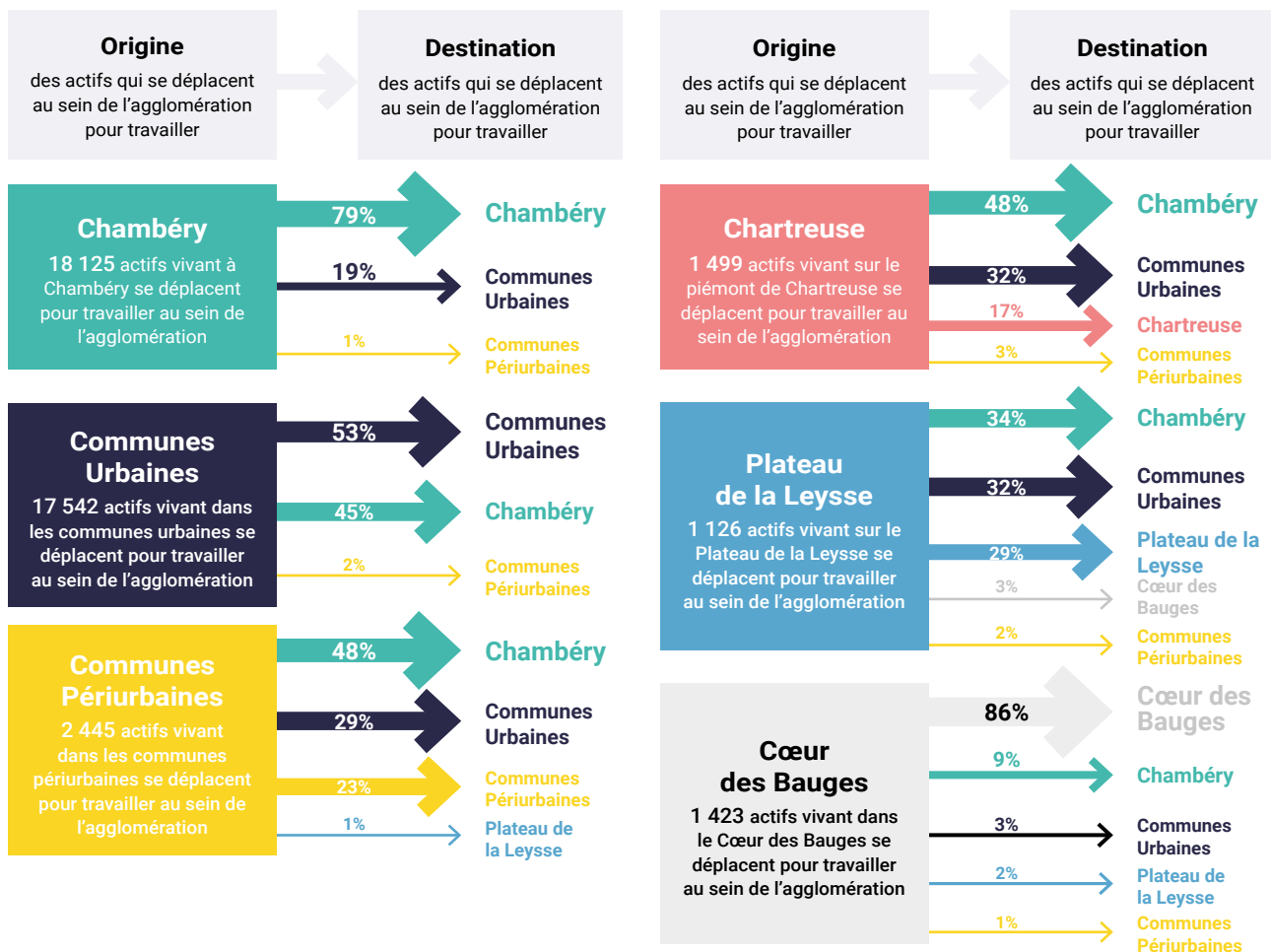
### Une importante attractivité du cœur d'agglomération

Les communes périurbaines, le Piémont de Chartreuse et le Plateau de la Lysse attirent très peu d'actifs du reste de l'agglomération. Par ailleurs, elles apparaissent avant tout comme des territoires résidentiels dépendants de la Ville de Chambéry et des communes urbaines, puisque seuls 1/6 à 1/3 des actifs résidant dans ces secteurs y travaillent également.

#### LECTURE DU SCHÉMA :

Parmi les actifs résidant sur une commune du Cœur des Bauges et qui se déplacent pour travailler :

- > 86% se dirigent vers une commune du Cœur des Bauges ;
- > 9% se dirigent vers Chambéry ;
- > 3% se dirigent vers une commune urbaine ;
- > 2% se dirigent vers une commune du Plateau de la Lysse ;
- > 1% se dirigent vers une commune périurbaine.



Périmètre : CM | Année : 2012

## E – MODES DE TRANSPORT ET NIVEAU D'ÉQUIPEMENT CHAMBÉRY MÉTROPOLÉ (ANCIEN TERRITOIRE) - 2012

### Une part de la voiture en baisse dans les déplacements domicile-travail

L'évolution de la répartition modale dans les déplacements domicile-travail (à l'origine) sur l'ancien périmètre de Chambéry Métropole montre des tendances assez classiques.

Avec 70% de part modale en 2012, la voiture est le mode de transport de loin le plus utilisé pour les déplacements entre le lieu de domicile et le lieu de travail, cependant ce ratio est en diminution régulière tandis que les transports en commun et les deux roues prennent une importance croissante.

### Comparaison avec d'autres agglomérations

Comparée à des agglomérations de taille similaire, la répartition modale à Chambéry Métropole apparaît plutôt favorable et proche de celle du Grand Besançon, avec une part de la voiture dans une fourchette basse et une part des transports en commun dans une fourchette haute.

|  | 1999   | 1999 | 2007   | 2007 | 2012   | 2012 |
|--|--------|------|--------|------|--------|------|
| Voiture  | 34 800 | 75%  | 37 600 | 72%  | 37 500 | 70%  |
| Marche à pied                                  | 5 100  | 11%  | 5 500  | 11%  | 5 400  | 10%  |
| Transports en commun                           | 3 100  | 7%   | 4 800  | 9%   | 6 100  | 11%  |
| Deux roues (y compris 2 roues motorisées)      | 1 400  | 3%   | 2 400  | 5%   | 2 900  | 5%   |
| Pas de transport (travail à domicile)          | 1 700  | 4%   | 1 600  | 3%   | 1 900  | 3%   |
| Ensemble des actifs occupés de l'agglomération | 46 100 | 1    | 51 900 | 100% | 53 800 | 100% |

Modes de transport utilisés par les actifs de Chambéry Métropole (ancien territoire) pour se rendre sur leur lieu de travail entre 1999 et 2012.  
Source : INSEE 1999, 2007 et 2012, dans « Observatoire des déplacements de l'agglomération chambérienne – Bilan 2004/2014 du PDU », ASADAC MDP, mars 2016

| Source : INSEE                                 | CA d'Annecy     | CA Grand Besançon | Valence-Romans agglomération | Chambéry métropole |
|--|-----------------|-------------------|------------------------------|--------------------|
| Voiture  | 72 %            | 70 %              | 79 %                         | 70 %               |
| Marche à pied                                  | 10 %            | 10 %              | 7 %                          | 10 %               |
| Transports en commun                           | 9 %             | 13 %              | 6 %                          | 11 %               |
| Deux roues (yc 2 roues motorisées)             | 5 %             | 3 %               | 4 %                          | 5 %                |
| Pas de transport (travail à domicile)          | 3%              | 3 %               | 4 %                          | 3 %                |
| Ensemble des actifs occupés de l'agglomération | 64 100<br>100 % | 73 200<br>100 %   | 84 000<br>100 %              | 53 800<br>100 %    |

Répartition modale de Chambéry Métropole (ancien territoire) comparée à celle d'autres agglomérations en 2012.  
Source : INSEE 1999, 2007 et 2012, dans « Observatoire des déplacements de l'agglomération chambérienne – Bilan 2004/2014 du PDU », ASADAC MDP, mars 2016

## 1. DÉPLACEMENTS

# 2 – DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL

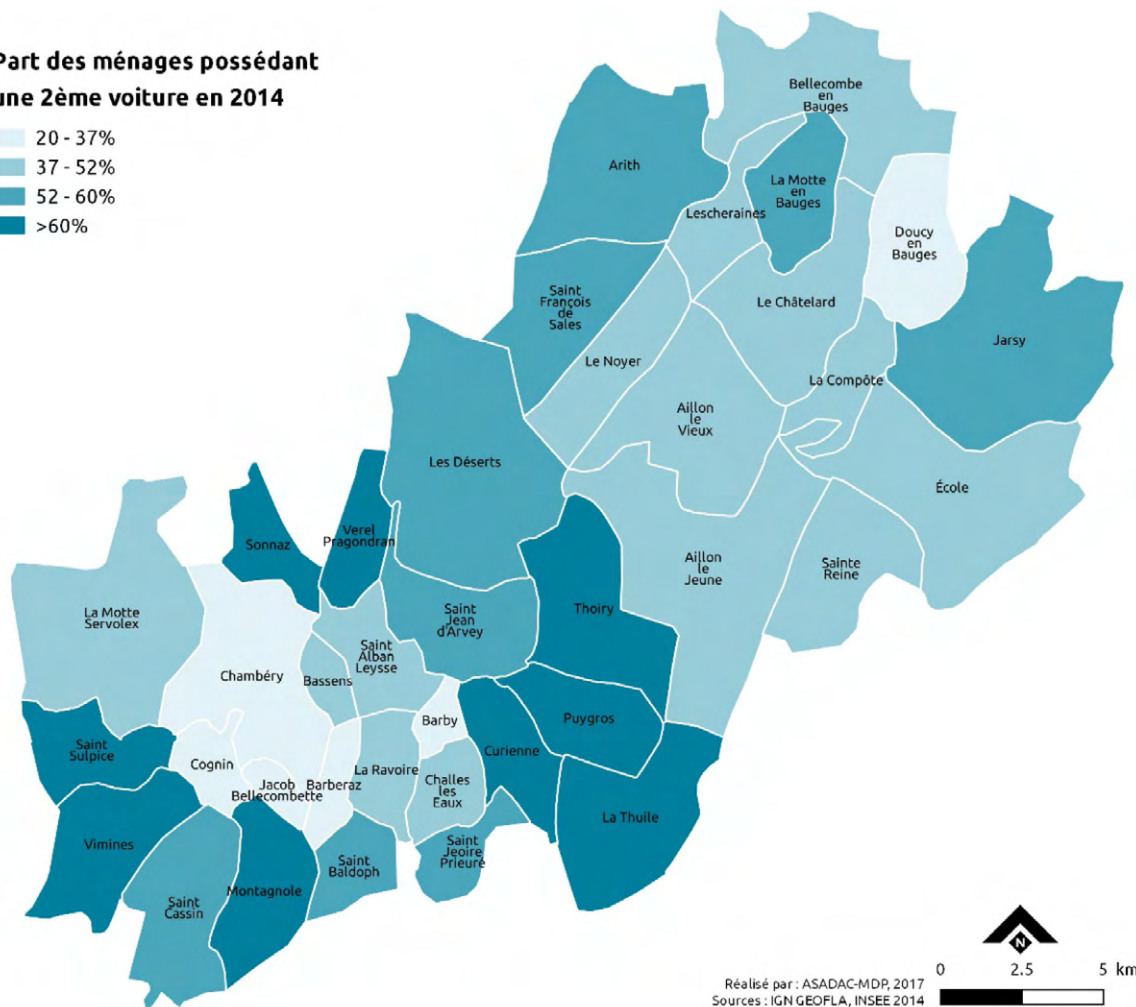
Périmètre : Grand Chambéry | Année : 2014

### Un niveau d'équipement automobile élevé

34% des ménages de l'agglomération possèdent une deuxième voiture, contre 32,5% en 2012. Ce niveau d'équipement est particulièrement élevé dans les communes les plus rurales. Il varie de 22% à Chambéry à 72% à Saint-Sulpice. L'intégration des communes du Cœur des Bauges, à caractère rural, contribue à la hausse de la moyenne du niveau d'équipement des ménages de l'agglomération.

#### Part des ménages possédant une 2ème voiture en 2014

- 20 - 37%
- 37 - 52%
- 52 - 60%
- >60%



Réalisé par : ASADAC-MDP, 2017  
Sources : IGN GEOFLA, INSEE 2014

0 2.5 5 km

Source : Observatoire des déplacements de l'agglomération chambérienne – Bilan 2004/2014 du PDU, ASADAC MDP, mars 2016

Périmètre : Grand Chambéry | Année : 2013

## F – MODES DE TRANSPORT ET NIVEAU D'ÉQUIPEMENT GRAND CHAMBÉRY - 2013

### Des déplacements domicile-travail dominés par l'usage de la voiture

Selon les données INSEE 2013 établies pour le nouveau périmètre d'agglomération, la voiture assume une part très importante des déplacements entre le lieu de domicile et le lieu de travail, avec plus de 7 déplacements pendulaires sur 10, tandis que les transports en commun et la marche à pied concernent environ 1 déplacement sur 10.

Si ces valeurs sont similaires à celles d'agglomérations de taille comparable, il n'en demeure pas moins qu'elles montrent une importante marge d'évolution des pratiques de mobilité.

### Des pratiques de déplacement liées aux caractéristiques des communes

Les données permettent aussi d'affiner l'analyse des pratiques modales dans les différents secteurs de l'agglomération.

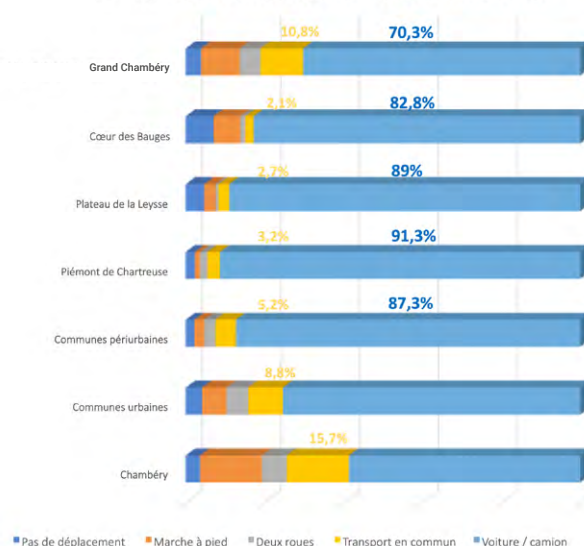
Ainsi en Ville de Chambéry, la grande diversité de solutions de mobilité offertes se traduit par une place nettement plus modeste de la voiture (58,7%), même si celle-ci reste très majoritaire. À l'inverse, l'usage des transports en commun (15,7%) et de la marche à pied (15,7%) y est le plus développé.

La part de la voiture dans les autres communes urbaines apparaît comparativement plus élevée (75,4%).

Dans les autres secteurs, la part de la voiture dépasse largement les 80%, voire les 90% (Piémont de Chartreuse). Ces territoires, plus éloignés du cœur d'agglomération, sont moins bien desservis en transports en commun et plus difficilement praticables par les modes actifs en raison de la topographie et des distances. Cette forte dépendance à la voiture pour l'accès à l'emploi est un vrai enjeu sociétal et économique.

À noter que le Cœur des Bauges se différencie par une part importante d'actifs (7%) qui ne se déplacent pas (activités agricoles et de proximité, etc.).

PART MODALE DES DÉPLACEMENTS DOMICILE – TRAVAIL PAR SECTEUR EN 2013



#### LECTURE DU SCHEMA :

À l'échelle de Grand Chambéry, 70,3% des déplacements domicile-travail quotidiens sont réalisés en voiture individuelle, contre 10,8% en transports en commun, 9,8% à pied et 5,2% en deux-roues (vélos et motos) ; 3,9% ne se déplacent pas pour le travail (lieu de travail à proximité immédiate du domicile, entreprise individuelle, télétravail, etc.)

## 1. DÉPLACEMENTS

# 3 – GRANDS PARCS D'ACTIVITÉS EN LIEN AVEC L'AGGLOMÉRATION

Périmètre : CM | Année : 2012

### A – PARC D'ACTIVITÉS SAVOIE TECHNOLAC (LE BOURGET DU LAC)

Le parc d'activités de Savoie Technolac comptabilise près de 4 000 emplois en 2012. Il constitue un pôle d'activités majeur entre les agglomérations de Chambéry et d'Aix-les-Bains, qui génère de nombreux flux de déplacements domicile travail.

#### Provenance des actifs travaillant à Savoie Technolac

Ainsi selon les chiffres 2012 de la commune du Bourget-du-Lac, qui concentre la plus grande partie des emplois du site, les actifs proviennent pour 36% de l'agglomération de Chambéry métropole (ancien territoire), et 29% de l'agglomération du Lac du Bourget.

Ainsi en valeur absolue, plus de 1400 personnes se déplacent quotidiennement entre l'agglomération chambérienne et le Bourget-du-Lac.

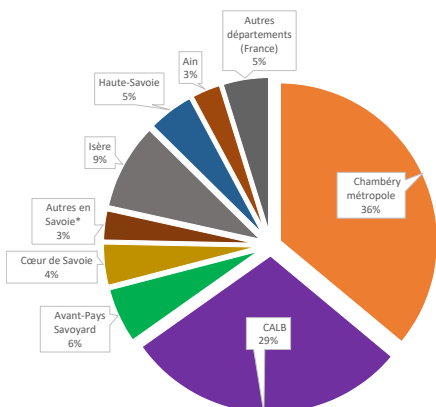
#### Évolution 2007-2012

C'est aussi Chambéry métropole qui a connu la plus forte progression du nombre d'actifs travaillant à Technolac, en valeur absolue.

En valeur relative cependant, c'est l'Avant-pays Savoyard qui montre l'augmentation la plus forte depuis 2007, du fait de sa vocation fortement résidentielle et de sa proximité du Bourget du lac.

|   | 2007  | 2012  | Evolution 2007/2012 |
|---|-------|-------|---------------------|
| Savoie                                    | 2 668 | 3 144 | 18%                 |
| Chambéry métropole                        | 1 212 | 1 444 | 19%                 |
| CALB                                      | 1 033 | 1 170 | 13%                 |
| Avant-Pays Savoyard                       | 154   | 230   | 49%                 |
| Cœur de Savoie                            | 136   | 175   | 29%                 |
| Autres en Savoie*                         | 132   | 126   | -5%                 |
| Isère                                     | 257   | 357   | 39%                 |
| Haute-Savoie                              | 143   | 191   | 34%                 |
| Ain                                       | 99    | 122   | 23%                 |
| Autres départements (France)              | 158   | 193   | 22%                 |
| Nombre total d'emplois au lieu de travail | 3 324 | 4 008 | 21%                 |

Lieu de résidence des actifs travaillant sur la commune du Bourget-du-Lac. Source : INSEE 1999, 2007 et 2012, dans « Observatoire des déplacements de l'agglomération chambérienne – Bilan 2004/2014 du PDU », ASADAC MDP, mars 2016



### B – PARC D'ACTIVITÉS ALPESPACE (CC CŒUR DE SAVOIE)

Le parc d'activités Alpespace, situé sur le territoire de la CC Cœur de Savoie, compte 2200 emplois en 2012.

#### Provenance des actifs travaillant à Alpespace

Selon les chiffres 2012 portant sur l'ensemble de la CC Cœur de Savoie (dont le parc d'activités Alpespace représente environ 20% des emplois), 14% des emplois sont occupés par des actifs résidant à Chambéry métropole (ancien territoire).

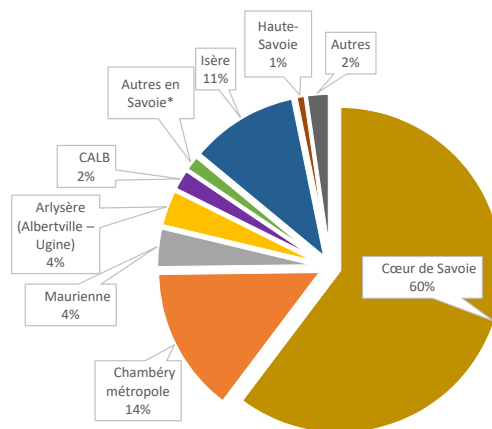
On peut donc estimer à environ 300 le nombre d'actifs de Chambéry métropole travaillant sur le site Alpespace.

#### Évolution 2007-2012

En valeur absolue, ce sont principalement les territoires de Chambéry métropole et de l'Isère qui connaissent la plus forte croissance du nombre d'actifs travaillant sur la CC Cœur de Savoie.

|   | 2007   | 2012   | Evolution 2007/2012 |
|---|--------|--------|---------------------|
| Savoie                                    | 9 184  | 9 916  | 8%                  |
| Cœur de Savoie                            | 6 725  | 6 949  | 3%                  |
| Chambéry métropole                        | 1 373  | 1 675  | 22%                 |
| Maurienne                                 | 310    | 453    | 46%                 |
| Arlysère (Albertville – Ugine)            | 439    | 418    | -5%                 |
| CALB                                      | 161    | 243    | 51%                 |
| Autres en Savoie*                         | 175    | 178    | 2%                  |
| Isère                                     | 1 080  | 1 244  | 15%                 |
| Haute-Savoie                              | 86     | 105    | 22%                 |
| Autres                                    | 215    | 264    | 16%                 |
| Nombre total d'emplois au lieu de travail | 10 565 | 11 529 | 9%                  |

Lieu de résidence des actifs travaillant en Cœur de Savoie. Source : INSEE 1999, 2007 et 2012, dans « Observatoire des déplacements de l'agglomération chambérienne – Bilan 2004/2014 du PDU », ASADAC MDP, mars 2016



## C – PARC D'ACTIVITÉS SAVOIE HEXAPOLE (MÉRY)

Le parc d'activités de Savoie Hexapôle, situé en partie sur la commune de Méry, recense 930 emplois en 2012.

### Provenance des actifs travaillant à Savoie Hexapole

Selon les chiffres 2012 de la commune de Méry, dont la plupart des emplois se trouvent sur le site Savoie Hexapôle, 43% des actifs résident dans l'agglomération du Lac du Bourget et 36% sur Chambéry métropole (ancien territoire).

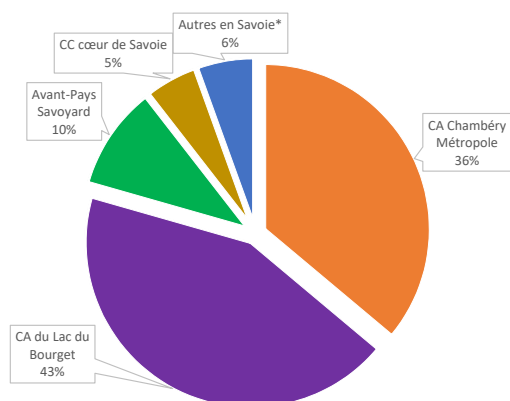
### Évolution 2007-2012

Le nombre d'emplois sur la commune a sensiblement augmenté entre 2007 et 2012 (+30%), principalement du fait du développement d'Hexapole. Les actifs résidant à Chambéry métropole sont de plus en plus nombreux à travailler dans le pôle (+24%).

|   | 2007 | 2012 | Evolution 2007/2012 |
|---|------|------|---------------------|
| CA Chambéry Métropole                     | 272  | 336  | 24%                 |
| CA du Lac du Bourget                      | 310  | 403  | 30%                 |
| Avant-Pays Savoyard                       | 43   | 93   | 116%                |
| CC cœur de Savoie                         | 36   | 51   | 42%                 |
| Autres en Savoie*                         | 56   | 47   | -17%                |
| Nombre total d'emplois au lieu de travail | 717  | 930  | 30%                 |

\* Maurienne, Tarentaise, Albertville-Ugine

Lieu de résidence des actifs travaillant à Méry. Source : INSEE 1999, 2007 et 2012, dans « Observatoire des déplacements de l'agglomération chambérienne – Bilan 2004/2014 du PDU », ASADAC MDP, mars 2016



## SYNTHÈSE DES CONSTATS

- > Une agglomération (nouveau périmètre) qui compte environ 130 400 habitants et 65 500 emplois en 2013.
- > Des communes d'entrée d'agglomération et du Piémont de Chartreuse très attractives pour les nouvelles populations.
- > Une forte attractivité du bassin d'emplois de l'agglomération chambérienne (près de deux fois plus d'actifs entrants que d'actifs sortants), toutefois en perte de vitesse (croissance deux fois plus rapide des actifs sortants).
- > Des échanges domicile-travail entre Chambéry métropole Cœur des Bauges et l'arc Grand Lac – Cœur de Savoie qui en 2014, concernent près de 18 000 actifs, dont près de 7 000 sortants (soit 12% des actifs résidant dans l'agglomération Chambéry métropole Cœur des Bauges) et près de 11 000 entrants (enjeu d'une desserte ferroviaire structurant la mobilité de l'arc Grand Lac – Chambéry métropole Cœur des Bauges – Cœur de Savoie).
- > Un poids déterminant de la ville-centre (qui concentre 45% de la population et 61% des emplois de Chambéry Métropole Cœur des Bauges), toutefois en diminution au profit des autres communes urbaines.
- > Des parcs d'activités périphériques alimentés par l'agglomération chambérienne, mais dont le poids est à relativiser quelque peu : les 55 900 actifs (chiffre 2014) résidant sur le territoire de Chambéry métropole Cœur des Bauges sont 2.7% à travailler à Savoie Technolac, 0.6% à Savoie Hexapôle et 0.6% à Alpespace (ratios 2012).
- > De ces 55 900 actifs : 14 300 (26%) habitent et travaillent dans la ville-centre (enjeu majeur du développement des modes actifs en ville) ; 7 900 (15%) habitent dans les autres communes urbaines et travaillent dans la ville-centre (potentiel des réseaux TC et cyclables structurants) ; seuls 130 (0.2%) viennent travailler dans la ville-centre depuis le Cœur des Bauges, le Plateau de la Leyse et le Piémont de Chartreuse (faible potentiel des liaisons TC avec les territoires de périphérie).
- > Une forte prépondérance de la voiture (70%) pour les déplacements domicile-travail, y compris dans la ville-centre (59%) et dans les autres communes urbaines (75%), qui confirme un important potentiel d'évolution des pratiques modales des actifs, dont à peine plus de 1 sur 10 utilisent les TC.
- > Une très forte dépendance à la voiture en dehors des communes urbaines (part modale de la voiture dépassant 80% voire 90%), qui représente un fort enjeu sociétal et économique d'accès à l'emploi.
- > Un taux de motorisation des ménages qui varie peu, malgré une tendance à la baisse de l'usage de la voiture sur les déplacements domicile-travail.

**RAPPORT  
DE PRÉSENTATION  
TOME 01**

**DIAGNOSTIC  
DÉPLACEMENTS**

---

**PARTIE 2.**

**TRANSPORTS  
EN COMMUN**

---



# 1 – TRANSPORT FERROVIAIRE

Périmètre : Savoie | Année : 2012

## A – DÉSERTE FERROVIAIRE

La gare de Chambéry – Challes-les-Eaux est l'unique point de desserte ferroviaire situé sur le territoire de Grand Chambéry.

Elle offre des liaisons fréquentes le long du Sillon Alpin (en particulier sur l'axe Aix-les-Bains – Chambéry – Montmélian), ainsi que des liaisons en direction de Lyon et de Grenoble.

## B – Fréquentation

### Axe Aix-les-Bains – Chambéry – Montmélian

Les échanges avec la gare de Chambéry depuis les gares d'Aix-les-Bains, Montmélian, Saint-Pierre-D'albigny et Pont de Beauvoisin augmentent en moyenne de 2,4% par an depuis 2011, confirmant une fréquentation croissante du train sur les déplacements quotidiens et de moyenne distance (seule la fréquentation de la gare de Saint-Pierre-D'albigny est en diminution en 2012). À noter que ce rythme de croissance est cependant inférieur à celui des flux d'actifs sortant de l'agglomération chambérienne (+2,7% par an).

Le trafic ferroviaire a fortement augmenté dans les échanges entre Chambéry et les territoires périurbains, notamment depuis la mise en place du cadencement en 2008 qui a renforcé l'offre. Toutefois ces taux d'augmentation ne doivent pas masquer la réalité des volumes de flux, largement supérieurs sur les axes routiers.

### Gare de Chambéry

La gare de Chambéry connaît une diminution du nombre de voyageurs entre 2014 (3 929 650 voyageurs) et 2015 (3 807 875 voyageurs), alors que la fréquentation avait augmenté de façon significative depuis 2009 (3 219 190 voyageurs, soit une augmentation de +18%).

|                         | 2011         | 2012         | 2013         | 2014         | Evolution annuelle 2011/2014 |
|-------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|------------------------------|
| Aix-les-Bains le Revard | 1 576        | 1 683        | 1 740        | 1 701        | 2,6%                         |
| Montmélian              | 661          | 722          | 741          | 725          | 3,1%                         |
| Saint-Pierre d'Albigny  | 302          | 335          | 328          | 291          | -1,2%                        |
| Pont de Beauvoisin      | 363          | 385          | 400          | 399          | 3,2%                         |
| <b>Total</b>            | <b>2 902</b> | <b>3 125</b> | <b>3 208</b> | <b>3 116</b> | <b>2,4%</b>                  |

Évolution de la fréquentation entre la gare de Chambéry et les principales gares de Métropole Savoie entre 2011 et 2014 (en voyage x kilomètre, en moyenne par jour). Source : Région Rhône-Alpes dans « Observatoire des déplacements de l'agglomération chambérienne – Bilan 2004/2014 du PDU », ASADAC MDP, mars 2016

Périmètre : Centre de Chambéry  
Année : 2014-2016

## C – Modes d'accès à la gare

### Un potentiel important de la marche à pied pour l'accès au train

En 2013, 4,6% de la population de Grand Chambéry vit à moins de 10 minutes à pied de la gare de Chambéry, et 9,4% vivent à moins de 15 minutes à pied.

### Deux enquêtes qui confirment la part élevée de la marche et des TC

L'enquête réalisée les 3, 4 et 5 novembre 2016 sur les accès à la gare (comptage des entrées/sorties en gare et sur la passerelle, et réalisation d'interviews), a permis de cerner les provenances des usagers et leurs modes de transports.

Le comptage sur la journée du jeudi fait état de 15 900 personnes entrant et sortant de la gare (7800 entrantes et 8100 sortantes), auxquelles s'ajoutent 900 personnes empruntant la passerelle pour l'accès aux quais 2 et 3. Soit un total de 16 800 personnes/jour en relation avec la gare et les quais.

Selon les indications reçues sur le mode de transport utilisé en accès à la gare, on peut déduire que, chaque jour :

- > environ 1 100 voyageurs viennent se stationner à la gare puis en repartent (16 800/2 x 13%), dont un peu moins de 300 stationnent leur voiture dans le quartier de la Cassine (1 100 x 25%) et le solde (800) du côté gare,
- > environ 2 700 voyageurs sont déposés ou repris en voiture (16 800 x 16%), dont près de 500 du côté Cassine (2 700 x 18%) et le solde (2 200) du côté gare.

Les enquêtes menées dans les trains par BVA – Région Rhône-Alpes à l'automne 2014 et 2015 par segment ferroviaire confirment la part prépondérante des modes actifs et transports publics pour l'accès à la gare de Chambéry. Les ordres de grandeur sont les suivants (en% des montées ou descentes) :

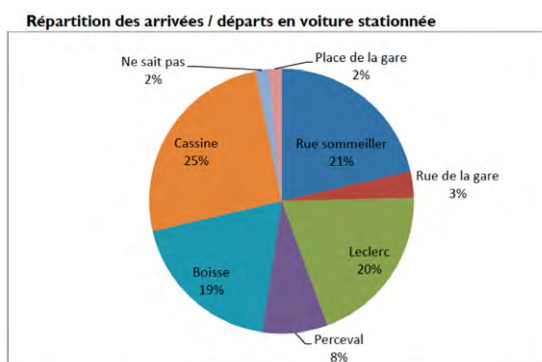
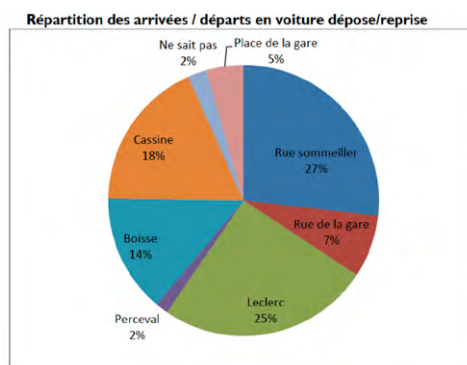
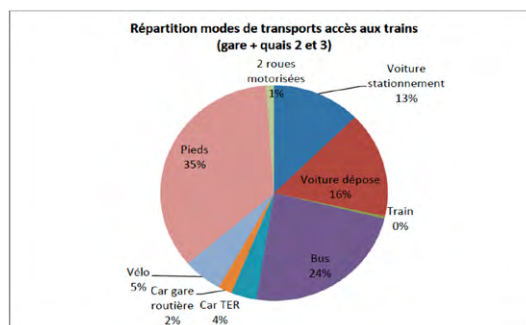
- > marche : 49%
- > bus : 19%
- > voiture (passager) : 10%
- > voiture (conducteur) : 8%
- > vélo : 7%
- > correspondance train ou car : 6%
- > autres : < 1%

#### ENQUÊTE SUR LES ACCÈS À LA GARE :

Les résultats sont issus d'interviews extrapolés (648 entrée de gare / 235 sortie de gare / 488 sur passerelle depuis Cassine / 293 sur passerelle depuis la Ville) et sont donc à prendre avec réserve. Un sondage basé sur un nombre bien supérieur de personnes serait à réaliser pour consolider ces chiffres

#### ENQUÊTE BVA DANS LES TRAINS :

À noter que ces valeurs varient sensiblement selon les segments ferroviaires. Par ailleurs, elles portent sur un échantillon, enquêté sur une seule journée.



Source : Grand Chambéry, note Mode de transports en accès à la gare, 21/12/16

## Périmètre : Grand Chambéry | Année : 2017

### D – ARRÊTS FERROVIAIRES

La gare de Chambéry fait l'objet d'un projet de restructuration, avec la création d'un pôle multimodal à l'horizon 2019. Stratégiquement placé, ce nouveau pôle permettra de combiner plus facilement les différents modes de déplacements.

Le territoire métropolitain compte aussi une halte ferroviaire à Cognin qui n'est aujourd'hui plus en fonction. Ce secteur d'urbanisation est cependant amené à se développer.

Des études menées par RFF (aujourd'hui SNCF Réseau) ont aussi examiné la création d'autres haltes sur le territoire de l'agglomération :

- > ZI de Bissy : desserte de l'une des principales zones d'activité de Chambéry,
- > Landiers : desserte de l'une des principales zones commerciale de Chambéry.

Enfin, des créations ou réactivations de haltes sont également évoquées à l'échelle de Métropole Savoie (Viviers-du-Lac, Voglans, Ste-Hélène-du-Lac, Chignin).



Source : Grand Chambéry, 2017

## 2 – TRANSPORTS URBAINS (STAC)

Périmètre : Grand Chambéry | Année : 2016

### A – RENOUVELLEMENT DE L'OFFRE EN 2016

#### La nouvelle offre

La nouvelle desserte urbaine mise en place en septembre 2016 comporte :

- > 4 lignes structurantes « CHRONO », n° A à D, circulant tous les jours avec une fréquence de 10 à 15 minutes.
- > 6 lignes « régulières urbaines », n° 1 à 6, circulant du lundi au samedi avec une fréquence de 20 à 40 minutes.
- > 9 lignes « périurbaines », n° 10 à 18, circulant du lundi au samedi, en service régulier aux heures de pointe et à la demande en heures creuses.
- > 9 « secteurs de transport à la demande », n° 50 à 59. Ces circuits virtuels sont complémentaires des 9 lignes périurbaines fonctionnant en heures de pointe. Ils desservent également la zone périurbaine. Ces services sont en rabattement sur les lignes CHRONO.
- > 1 ligne saisonnière desservant La Féclaz de décembre à mars.

#### Un réseau d'interfaces autour du centre-ville

Le centre d'échanges des bus boulevard de la Colonne a fait place à des pôles de correspondances implantés en couronne de l'hyper-centre de Chambéry. Autour du pôle d'échanges multimodal à la gare de Chambéry s'articuleront toutes les mobilités, qu'elles soient actives (piétonnes, cyclables,...), collectives (bus, trains, ...) ou automobiles.

## Mutualisation avec le réseau scolaire

Depuis la rentrée 2016, les services scolaires ne desservent que les établissements de secteur (école maternelle, école primaire et collège) situés dans l'une des communes de l'agglomération et correspondant à la carte scolaire. 31 services de transport scolaire sont maintenus ou créés. Dans le cadre de cette nouvelle organisation, les lycéens empruntent les lignes régulières pour rejoindre leur établissement.

## Une réorganisation s'inscrivant dans une vision multimodale

La volonté de mieux organiser toutes les mobilités sur le territoire a donné lieu à la mise en place du projet : « Territoire mobile », avec l'objectif d'entrer dans une démarche de mobilité durable.

Dans ce contexte, tous les modes de déplacement ont été étudiés pour répondre au mieux aux besoins recensés et enclencher le report modal.

Des actions ont été mises en œuvre avec notamment :

- > la réorganisation du réseau de transports en commun ;
- > la réalisation d'un axe cyclable en traversée du centre-ville sécurisé et connecté aux principales avenues et voies vertes ainsi qu'au réseau de maillage fin du territoire ;
- > la sécurisation et le jalonnement des circulations piétonnes ;
- > la mise en place d'une politique de stationnement cohérente dans un souci d'apaisement des flux, etc.

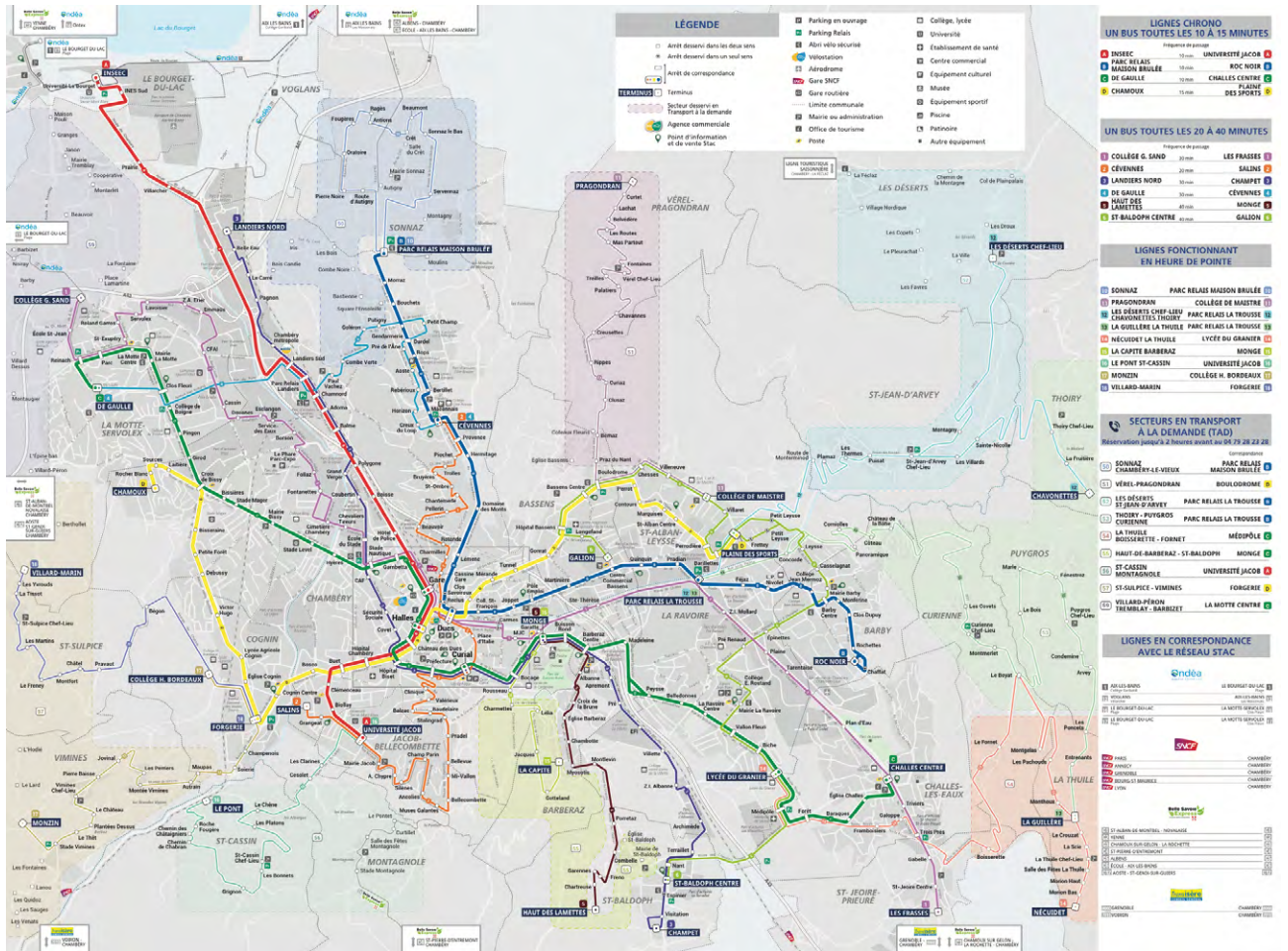
## Une complémentarité des modes de déplacements recherchée

La recherche d'une complémentarité des mobilités entre elles est recherchée avec :

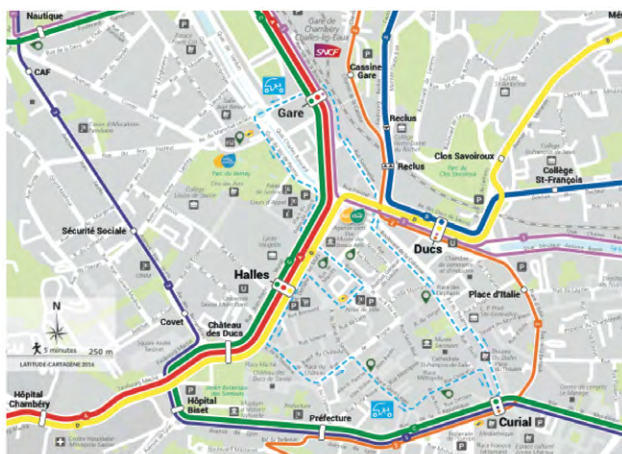
- > Un réseau organisé dans une logique de correspondances par la création de 4 lignes structurantes à forte fréquence toute la journée et diamétralisées sur lesquelles sont connectées les autres lignes du réseau ;
- > l'organisation des pôles de correspondances du réseau de bus autour de la ceinture historique du centre-ville, afin d'améliorer et de rééquilibrer la desserte de ce secteur dense et améliorer la vitesse commerciale ;
- > la desserte de la gare SNCF de Chambéry et de l'hôpital par les lignes du réseau de bus ;
- > le maillage des itinéraires cyclables entre le Sud et le Nord et l'Est et l'Ouest, etc.

## Premier bilan

Depuis la rentrée 2016, une augmentation de la fréquentation de 11% sur les lignes « Chrono » de septembre 2016 à septembre 2017 et de 2,6% sur l'ensemble du réseau est observée.



Plan du réseau STAC (septembre 2016)



Plan du réseau STAC à l'échelle du centre-ville (septembre 2016)

## Une bonne couverture des zones urbanisées par les transports en commun

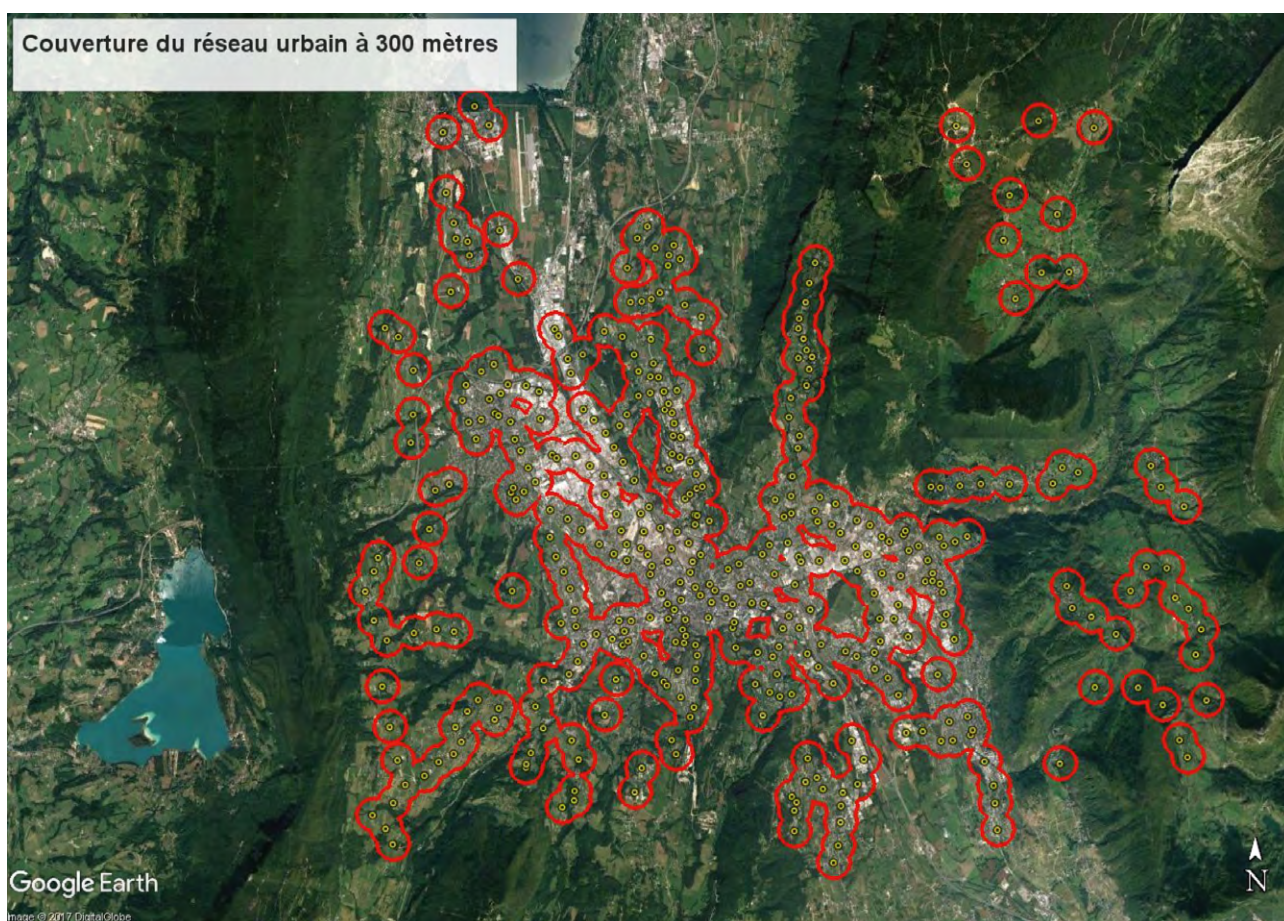
Les secteurs qui concentrent la majeure partie de la population du territoire sont desservis par les axes forts de desserte des transports en commun.

L'ensemble des générateurs de mobilité et des zones urbanisées est bien desservi.

Les zones d'influence à 300 m des différents points d'arrêt du réseau couvrent la quasi-totalité des zones urbanisées, donc des générateurs de déplacements.

Les communes périurbaines ne sont pas oubliées avec des points d'arrêts plus diffus mais qui correspondent au «tissu bâti» des zones plus rurales.

On peut noter de nombreux chevauchements de zones d'influences notamment dans les hyper-centres, qui posent la questions des distances entre arrêts et de son incidence sur la vitesse commerciale des lignes.



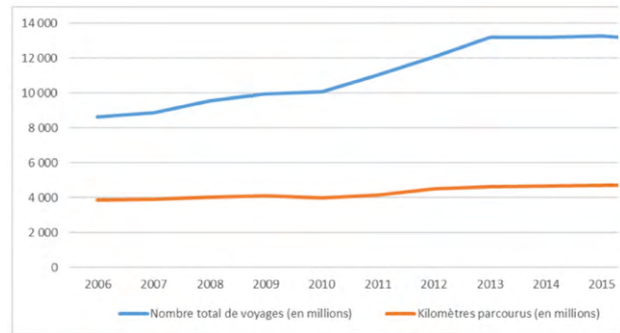
Source : Transorco 2017

Périmètre : CM | Années : 2012-2015

## B – ÉVOLUTION DES CHIFFRES-CLÉS AVANT LA RÉORGANISATION DE 2016

### Une hausse de la fréquentation de 2006 à 2013, puis une stagnation

Sur les 10 dernières années, la croissance de la fréquentation du réseau STAC a été en moyenne de +4% par an. Toutefois cette croissance est intervenue surtout avant 2013, date depuis laquelle la fréquentation du réseau est restée en plafonnement autour de 13 millions de voyages.



Évolution de la fréquentation et niveau d'offre du réseau de bus depuis 2006. Source : Chambéry métropole, STAC

145 véhicules constituent le parc roulant du réseau



Les parcs des partenaires sous-traitants



Matériel roulant, année 2015. Source : Rapport d'activité 2015, STAC

Périmètre : CM | Année : 2014

## Une utilisation surtout pour les trajets scolaires, très peu pour l'accès au travail

Principaux résultats de l'enquête Origine/Destination 2014 et évolution depuis 2009

Données globales

L'enquête OD réalisée en octobre 2014 indique 38 800 montées. Sur la même période en 2009, 35 000 montées avaient été comptabilisées (plus de titres ont été vendus notamment du fait de la mise en place de la tarification sociale).

Quelques chiffres clés

|                                     | 2009  | 2014  | Évolution 2009/2014 |
|-------------------------------------|-------|-------|---------------------|
| Taux de correspondance amont (en %) | 12,3  | 15,2  | 2,90%               |
| Ratio voyage/kilomètres (V/K)       | 2,96% | 2,96% | 0,0%                |

Fréquentation du réseau selon l'âge et le titre de transport des usagers : surtout des jeunes étudiants

| Age                | % en 2014 | % en 2009 |
|--------------------|-----------|-----------|
| moins de 12 ans    | 4%        | 3%        |
| 12-18 ans          | 39%       | 39%       |
| 19-25 ans          | 19%       | 21%       |
| 26-59 ans          | 27%       | 26%       |
| 60-74 ans          | 12%       | 11%       |
| Total des enquêtés | 100%      | 100%      |

61 % des usagers du réseau ont moins de 25 ans soit une part quasi équivalente à celle observée en 2009 (62 %).

Les usagers du réseau utilisent à 67 % un abonnement annuel pour réaliser leur voyage, soit une part en forte hausse par rapport à 2009 (53 %).

Ce sont principalement les jeunes de 12-18 ans qui utilisent l'abonnement annuel pour réaliser leur voyage (82 % en 2014 ; 73 % en 2009). Cette part est également en hausse chez les personnes de 26 à 59 ans : 52 % utilisent un abonnement annuel en 2014 contre 41 % en 2009 ; signe d'une progressive fidélité du public actif liée notamment à la mise en place de la tarification sociale.

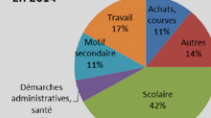
Comparaison des motifs de déplacements des usagers du réseau 2009/2014

En 2009



Les motifs de déplacement des usagers du réseau Stac ont peu évolué entre 2009 et 2014 malgré la mise en place de la tarification sociale sur cette période. Les déplacements pour les motifs scolaires (école, université) concernent 42 % des usagers en 2014. Le travail est le 2<sup>ème</sup> motif de déplacement le plus représenté avec 17 % en 2014.

En 2014



Motifs secondaires : déplacements n'ayant pas pour motif d'origine ou de destination le domicile

Source : ASADAC MDP

Périmètre : CM | Année : 2015

### Un potentiel de développement de la fréquentation auprès des actifs

BVA a réalisé une enquête satisfaction téléphonique, auprès de 1 200 personnes usagers et non usagers des transports en commun, en janvier 2015.

L'analyse de cette enquête, comparée à celle réalisée en 2010, permet de dégager les principaux motifs de déplacement des habitants et leurs évolutions au cours des 5 dernières années.

#### Principaux motifs de déplacement : les études

Les études restent le 1er motif d'utilisation des transports en commun sur l'agglomération (65% en 2015). Le travail arrive en second avec 15% des motifs. C'est en 1<sup>ère</sup> périphérie que les déplacements pour les études est le plus significatif (70%).

#### Potentiel de développement : chez les actifs

Le potentiel de développement de l'usage du réseau TC a été identifié auprès des non-usagers. Quel que soit le secteur géographique, le potentiel de développement se situe chez les actifs, principalement dans le centre-ville et en 1<sup>ère</sup> périphérie.

### La voiture privilégiée pour les déplacements liés au travail et aux achats

La part modale de la voiture reste prédominante pour l'ensemble des motifs de déplacement, mis à part pour les études. La répartition entre les modes reste relativement stable par rapport à 2010, hormis la marche dont la tendance est à l'augmentation. A Chambéry, le recours à la marche et au vélo est davantage représenté, notamment pour les démarches administratives (32%) et les études (29%).

### Un potentiel de fidélisation de la clientèle TC

L'observatoire des mobilités met en évidence une augmentation du recours aux transports en commun sur tous les secteurs de l'agglomération (ancien territoire) durant la période 2010-2015. Celle-ci est cependant surtout le fait des utilisateurs sporadiques des TC (moins d'un jour par semaine).

La part des utilisateurs quotidiens reste modeste, elle représente à peine plus d'un quart de la clientèle TC.

|                                  | Travail | Etudes | Achats, courses, loisirs, privé | Démarches administratives, médicales |
|----------------------------------|---------|--------|---------------------------------|--------------------------------------|
| Voiture (passager et conducteur) | 66%     | 11%    | 66%                             | 55%                                  |
| Transports en commun             | 10%     | 55%    | 13%                             | 15%                                  |
| Marche à pied                    | 9%      | 21%    | 12%                             | 19%                                  |
| Autres                           | 15%     | 13%    | 9%                              | 11%                                  |
|                                  | 100%    | 100%   | 100%                            | 100%                                 |

Part modale selon les motifs de déplacement. Source : Enquête BVA – STAC, février 2015

## 3 – TRANSPORTS INTERURBAINS ET RÉGIONAUX

Périmètre : Savoie | Année : 2013

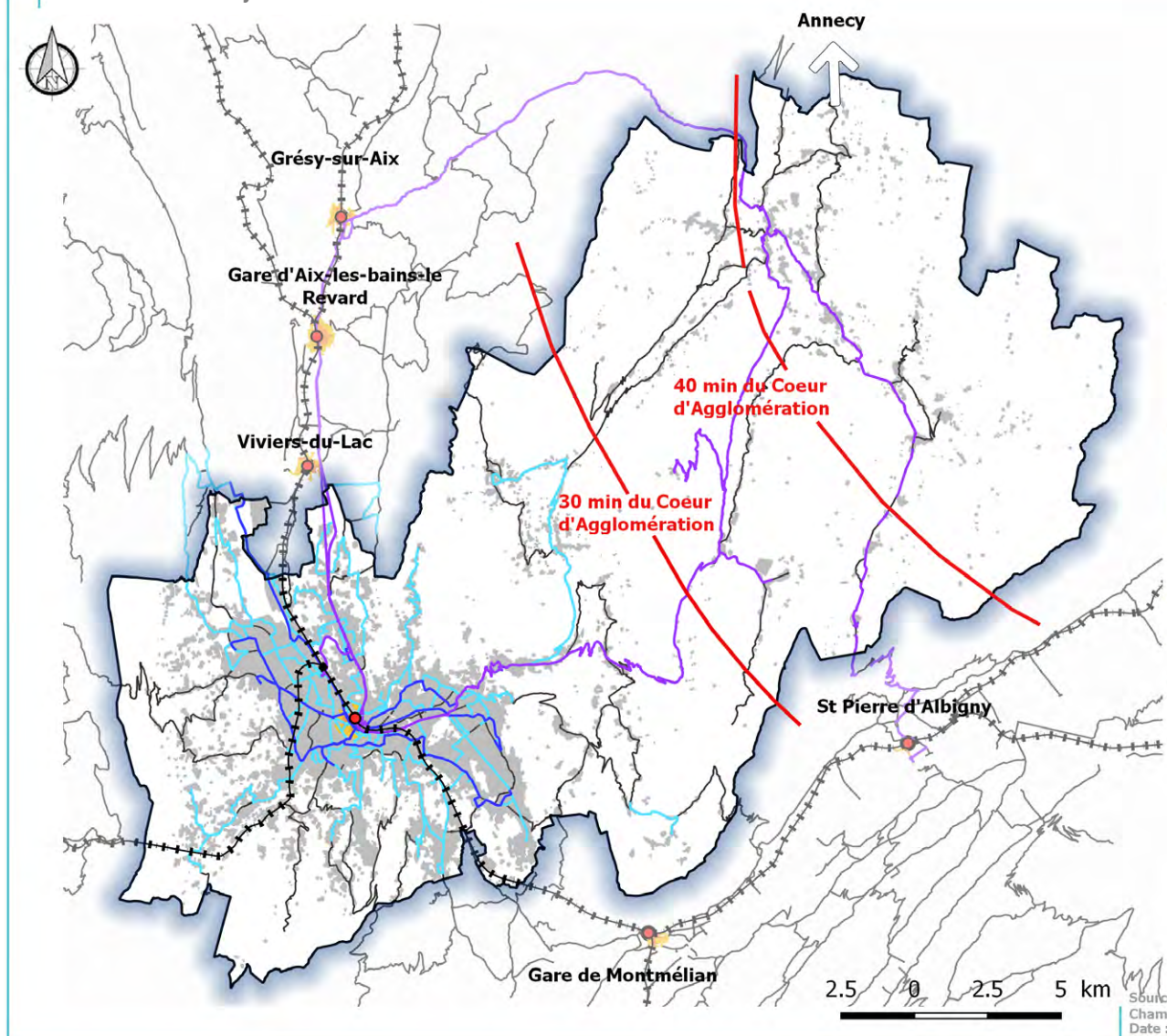
### Une desserte interurbaine et spécifique qui complète le réseau urbain

Le Cœur des Bauges est desservi par le réseau de transports en commun départemental (Belle Savoie Express) à hauteur de quatre allers-retours par jour en direction d'Aix-les-Bains et Chambéry ainsi que par des lignes à destination des stations en saison (Margeriaz, Aillon station).

Parallèlement, un service de transports scolaires et un système de transport à la demande sont désormais exploités par l'Agglomération sur le territoire.

La gare routière de Chambéry est ouverte 7 jours sur 7 toute l'année. Elle est équipée d'un contrôle d'accès et seuls les véhicules pourvus d'un badge peuvent y accéder. Une priorité est accordée aux exploitants des lignes régulières. Tous nouveaux transporteurs souhaitant utiliser la gare routière doit au préalable se mettre en contact avec le chef de gare.

La desserte en transport en commun  
PLUi Grand Chambéry



| Lignes                                  |                                       | Fréquentation 2013 | évolution 2012/2013 |
|---|---------------------------------------|--------------------|---------------------|
| <b>Lignes périurbaines Chambéry</b>     | Novalaise                             | 23 600             | -0,3%               |
|   | Yenne - Belley                        | 24 898             | -19,4%              |
|   | Chamoux- sur- Gelon                   | 3 900              | 0,5%                |
|   | Entremonts                            | 4 300              | -0,3%               |
|   | Annecy                                | 846                | 31,8%               |
|   | Le Châtellard                         | 3 218              | -5,6%               |
| <b>TOTAL</b>                            |                                       | <b>60 762</b>      | <b>-9,0%</b>        |
| <b>Lignes périurbaines touristiques</b> | Aix-les-Bains - Le Revard - La Féclaz | 7 000              | -1,3%               |
|   | Chambéry - La Féclaz                  | 4 000              | -1,1%               |
|   | Ligne des plages du lac du Bourget    | 29 000             | -1,8%               |
|   | Chambéry - Margériaz                  | 2 300              | -1,5%               |
|   | Chambéry - Margériaz - Aillon         | 1 500              | 0,7%                |
| <b>TOTAL</b>                            |                                       | <b>43 800</b>      | <b>-1,6%</b>        |

Fréquentation des lignes périurbaines en 2013. Source : CD73, dans « Observatoire des déplacements en Savoie 2014 »



# 4 – TRANSPORT À LA DEMANDE (TÀD) DU RÉSEAU STAC

Périmètre : CM | Année : 2017

## A – RENOUELEMENT DU TÀD EN 2016

### Un service TàD expérimental

Dans le cadre de la mise en place du nouveau réseau de transports urbains au 29 août 2016, le service de transports à la demande a été profondément restructuré et l'offre densifiée. Ce nouveau service a été mis en place de manière expérimentale.

### Une offre prenant le relai des lignes locales limitées aux périodes de pointe

L'offre en transport à la demande vient compléter l'offre des lignes locales (lignes 10 à 18) en heures creuses.

Cette offre de type zonale garantit des heures d'arrivée/départ vers et depuis les arrêts urbains, en correspondance avec les lignes Chrono.

9 zones sont ainsi desservies :

- > 50 : Sonnaz/Chambéry-le-Vieux - Maison Brûlée (chrono B),
- > 51 : Vérel-Pragondran – Boulodrome (chrono D),
- > 52 : Les Déserts/St-Jean-d'Arvey - P+R La Trousse (chrono B),
- > 53 : Thoiry-Puygros/Curienne – P+R La Trousse (chrono B),
- > 54 : La Thuile/Boisserette/Fornet - Médipôle (chrono C),
- > 55 : Hauts de Barberaz/Saint-Baldoph - Monge (chrono C),
- > 56 : Saint-Cassin/Montagnole - Université Jacob (chrono A),
- > 57 : Saint-Sulpice/Vimines - Forgerie (chrono D),
- > 59 : Villard-Péron/Tremblay/Barbizet - La Motte Centre (chrono C).

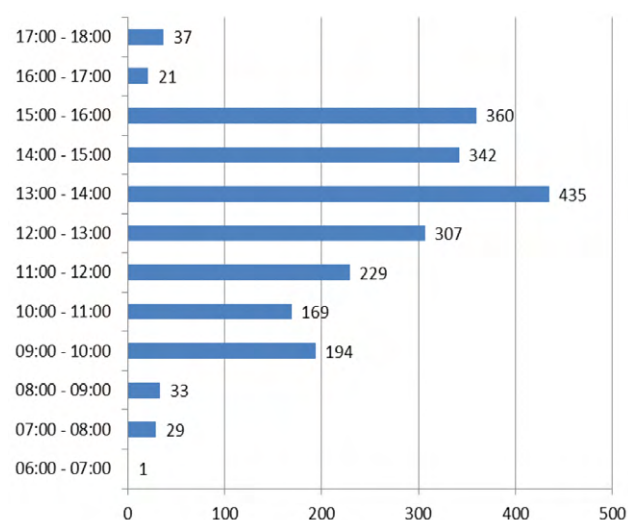
Les réservations, possibles jusqu'à 2 heures avant le départ d'un horaire, s'effectuent par téléphone auprès d'une centrale de réservation. Ce fonctionnement permet des réservations sur une amplitude étendue (8h – 19h) du lundi au samedi.

### Une communication accompagnant la mise en place du service

L'accompagnement à la promotion du service de transport à la demande s'est appuyé sur des actions de proximité :

- > information : dépliant spécifique transport à la demande en complément des fiches horaires, sur lesquelles figurent les principales informations relatives au transport à la demande,
- > présentations du service dans les communes en octobre et novembre 2017.

### Nombre de courses par tranche horaire



■ Nombre de courses

Source : Grand Chambéry

## B – FRÉQUENTATION DU TÀD

Le service, à fin mars 2017, compte un peu plus de 600 adhérents dont 500 ayant effectué au moins une réservation depuis la mise en place du service.

Ils proviennent de 37 communes, cependant 3 communes concentrent 73% des inscrits et 57% des utilisateurs :

- > Vimines et Saint-Sulpice (217 inscrits soit 36%, 141 utilisateurs soit 27%),
- > Saint-Jean-d'Arvey et Les Déserts (225 inscrits soit 37%, 100 utilisateurs soit 30%).

Cette répartition est par ailleurs assez représentative de l'utilisation du service puisque les zones 52 (Saint-Jean-d'Arvey – Les Déserts) et 57 (Vimines – Saint-Sulpice) sont les plus fréquentées.

Environ la moitié des inscrits ont accepté de déclarer leur âge, ce qui donne la répartition suivante :

- > <12 ans : 1,4%,
- > 12 à 25 ans : 77,7%,
- > 25 à 65 ans : 18,2%,
- > Au-delà de 65 ans : 2,7%.

Les publics scolaires - étudiants sont donc majoritaires. Ce constat est cohérent avec l'utilisation des lignes locales, majoritairement empruntées par le public scolaire également.

Il se retrouve aussi au niveau des motifs d'utilisation, annoncés par environ un tiers des utilisateurs :

- > Loisirs achats : 15,3%,
- > Scolaire : 73,2%,
- > Travail : 9,5%,
- > Santé : 2%.

### Utilisation sur deux zones principalement

Sur les 3 600 voyages enregistrés à fin mars 2017, deux zones (52 et 57) concentrent à elles seules 72% des courses déclenchées pour 79% des voyages. Ces zones 52 et 57 représentent respectivement 31% et 41% des courses déclenchées.

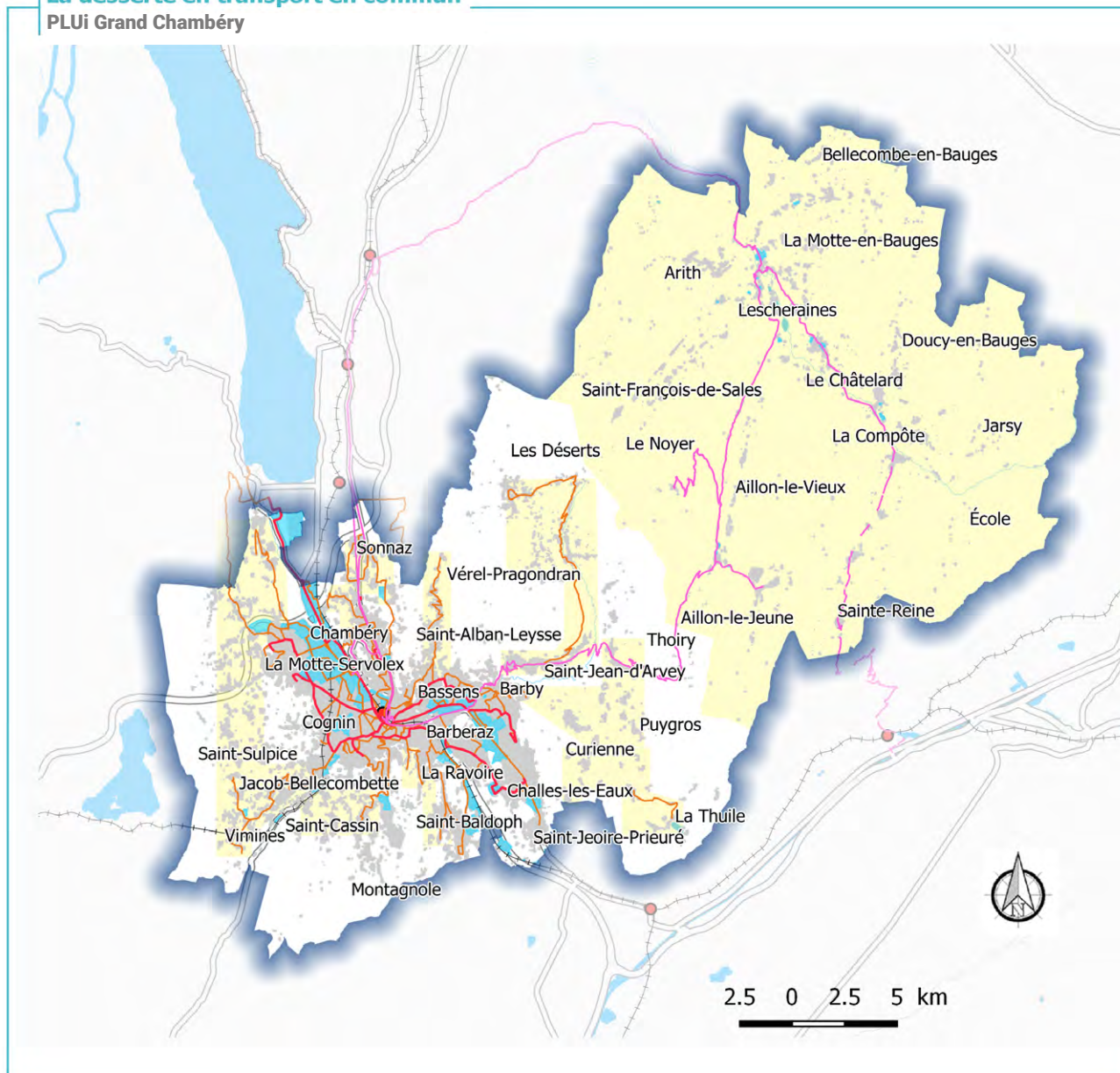
Par ailleurs, seules 7% des courses prévues à l'horaire sont effectivement déclenchées, et le taux de groupage atteint 1,8 clients par course.

| Ligne        | Voyages     |
|--------------|-------------|
| 50           | 75          |
| 51           | 87          |
| 52           | 1087        |
| 53           | 267         |
| 54           | 16          |
| 55           | 68          |
| 56           | 86          |
| 57           | 1761        |
| 59           | 144         |
| <b>TOTAL</b> | <b>3591</b> |

Source : Chambéry Métropole Cœur des Bauges

## La desserte en transport en commun

PLUi Grand Chambéry



# 5 – PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP

Périmètre : CM | Années : 2014-2016

## Un service dédié aux personnes en situation de handicap

Citalis est un service de transport spécifique à la demande, en porte à porte, dédié aux personnes en situation de handicap moteur ou visuel et dans l'incapacité d'utiliser seules le réseau de transports urbains de Grand Chambéry.

Le service a connu une hausse de fréquentation de 7% par an moyenne entre 2006 et 2014, avec un pic de croissance en 2012 suite à l'extension du service 7j/7 des horaires de réservation.

## Une offre réorganisée et des conditions d'accès redéfinies en 2015

Le Conseil communautaire a approuvé la mise en place, depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2015, de nouvelles modalités d'accès au service Citalis. Pour bénéficier du service, les usagers doivent être reconnus au préalable par la Commission d'accès mise en place par Chambéry métropole Cœur des Bauges en présentant une demande d'accès au service.

Les horaires de prise en charge sont :

- > du lundi au samedi de 7h à 20h,
- > le vendredi et le samedi nocturne jusqu'à minuit,
- > les dimanches et jours fériés (sauf 1<sup>er</sup> mai) de 9h à 20h.

Pour les trajets du mardi au samedi, réservation au plus tard la veille avant 16h. Pour les trajets du lundi et du dimanche, réservation au plus tard le vendredi avant 16h. Il est possible de réserver le jour même dans la limite des places disponibles.

## Impacts de la nouvelle procédure

En 2016 :

- > 513 dossiers ont été présentés devant la commission d'accès
- > 55 demandes ont été refusées par la commission.

La commission d'accès permet un meilleur contrôle des usages du service.

|                         | Au 31 décembre 2016 |
|-------------------------|---------------------|
| <b>Nombre d'usagers</b> | <b>598</b>          |

| Age          | Au 31 décembre 2016                       |
|--------------|---|
| <18          | 4   |
| 18-25        | 2   |
| 26-40        | 25  |
| 41-60        | 80  |
| 61-80        | 137                                       |
| >80          | 337                                       |
| Non Connu    | 13  |
| <b>Total</b> | <b>598</b><br>dont 172 en Foyer/MDR/EHPAD |

| Type de handicap   | Au 31 décembre 2016 |
|--------------------|---------------------|
| Fauteuil           | 266                 |
| Non-voyant         | 60                  |
| Autres pathologies | 272                 |
| <b>Total</b>       | <b>598</b>          |

Source : Chambéry métropole Cœur des Bauges

|   | 2006   | 2011   | 2012   | 2013   | 2014   | Evolution annuelle 2006/2014 |
|---|--------|--------|--------|--------|--------|------------------------------|
| Nombre de voyages réalisés                              | 14 286 | 16 953 | 19 857 | 23 433 | 24 945 | 7,2%                         |
| Nombre d'usagers inscrits                               | 330    | 493    | 548    | 606    | 628    | 8,4%                         |
| Nombre de tickets vendus ( <i>trajets dans le PTU</i> ) |        | 585    | 806    | 797    | 786    | -                            |
| Nombre de carnets 10 tickets vendus                     |        | 1 425  | 1 871  | 1 930  | 2 056  | -                            |

Chiffres-clé du service Citalis. Source : Chambéry Métropole, dans « Observatoire des déplacements de l'agglomération chambérienne – Bilan 2004/2014 du PDU », ASADAC MDP, mars 2016

## 2. TRANSPORTS EN COMMUN

# 6 – MISE EN ACCESSIBILITÉ DU RÉSEAU

Périmètre : CM | Année : 2016

### Un schéma d'accessibilité adopté en septembre 2016

L'ordonnance du 26 septembre 2014 introduit deux grandes nouveautés :

- > l'obligation d'accessibilité du service de transport qui ne concerne plus la totalité des points d'arrêt, mais qui vise la mise en accessibilité de points d'arrêt de façon prioritaire ;
- > la mise en place d'un outil d'application volontaire : le Schéma directeur d'accessibilité – Agenda d'accessibilité programmée (ou SD-ADAP), qui devrait permettre de relever le défi de simplification de mise en oeuvre et de performance.

Afin d'assurer la mise en oeuvre progressive des mesures, le cadre législatif impose aux Autorités Organisatrices de Mobilité l'obligation d'établir un SD-ADAP des services de transports publics dont elles ont la responsabilité.

En septembre 2016, le SD-ADAP a été adopté.

### Les objectifs du SD-ADAP

Les objectifs du SD-ADAP sont les suivants :

- > définir les modalités de la mise en accessibilité des différents types de transports (aménagement et équipements des installations d'accès aux véhicules, dispositions concernant les matériels roulants, mesures d'exploitation et d'organisation des services, correspondances et échanges entre les différentes lignes de transports publics) ;
- > établir les éventuels cas de dérogation à la mise en accessibilité et donc définir, le cas échéant, les services de substitution à mettre en place ;
- > préciser, notamment dans cette hypothèse, les dispositions à prendre pour assurer l'intermodalité avec les réseaux de transports publics des autres autorités organisatrices ;
- > établir la programmation des investissements à réaliser et des mesures d'organisation à mettre en oeuvre dans les délais légaux pour la mise en accessibilité des services de transports collectifs ;

- > définir les objectifs en matière de fonctionnement des dispositifs de mise en accessibilité des services de transports et les conditions de maintenance qui en découlent ;
- > prévoir les conditions du suivi et du bilan du SD-ADAP.

### Une mise en oeuvre échelonnée

Grand Chambéry a défini un plan d'actions de mise en accessibilité du réseau de bus.

Un bilan annuel est réalisé et porté à la connaissance de la Commission d'Accessibilité (rapport annuel relatif à l'état d'accessibilité du bâti, des espaces publics et des transports urbains). Il dresse un point de la situation et présente les actions nécessaires à la mise en accessibilité qui ont été effectuées.

Les actions engagées par Grand Chambéry couvrent :

- > la mise aux normes d'accessibilité de 245 quais bus sur 434 identifiés comme prioritaires (les autres étant déjà aménagés), à hauteur de 300 000 € HT par an ;
- > les adaptations du matériel roulant si elles sont jugées nécessaires et réalisables, au fur et à mesure du renouvellement du parc déjà accessible à 100% ;
- > la formation du personnel en contact avec les usagers dans le cadre du plan de formation ;
- > les adaptations concernant l'information mis à disposition des voyageurs, lorsque cela se justifiera.

### Un suivi assuré par la Commission d'Accessibilité

La Commission Accessibilité a pour rôle de suivre chaque année le respect des engagements décrits dans le présent document, lequel fait l'objet d'une mise à jour annuelle. Si des écarts étaient observés, ceux-ci seraient pointés et des mesures correctrices seraient proposées pour tenir les objectifs.

Le rapport de la Commission Accessibilité fait l'objet d'une délibération.

# 7 – TARIFICATION

Périmètre : CM | Années : 2015-2017

### Une grille tarifaire 2017 intégrant les divers réseaux de transport en commun

La grille tarifaire a été approuvée par le Conseil communautaire en mai 2017.

La billettique OÙRA! a été mise en place le 1<sup>er</sup> juillet 2016, de même que les tarifs des titres combinés.

Lors des épisodes de pollution, un ticket à 1€ la journée est valable sur le réseau Stac ou pour la location d'un vélo classique à la Vélostation ou pour l'utilisation du Vélobulle.

## Ventes de titres de transports et abonnements

En 2015, trois quart des ventes concernent les abonnements. Les abonnements jeunes représentent à eux seuls plus de la moitié des ventes, contre à peine 18% pour les abonnements adultes et seulement 7% pour les abonnements seniors.

Les titres grand public (tickets à l'unité, carnets de ticket, abonnements courte durée) représentent 20% des ventes.

## Évolution des ventes en 2014-2015

Entre 2014 et 2015, les ventes d'abonnements ont progressé.

La croissance de la part d'abonnements traduit une tendance à une fidélisation de la clientèle, en revanche la diminution des utilisations combinées est constatée.

Ces tendances sont à mettre en regard de l'évolution de la fréquentation, qui est restée stable sur la période (13,20 millions de voyages en 2014, 13,25 millions de voyages en 2015 soit + 0,4%).

Source : STAC

|                               | 2014      | 2015      | Evolution 2014 - 2015 |
|-------------------------------|-----------|-----------|-----------------------|
| Titres grands publics         | 2'276'295 | 2'186'181 | -4%                   |
| Abonnements jeunes -26 ans    | 5'626'340 | 5'730'422 | 2%                    |
| Abonnements adultes 26-59 ans | 1'873'174 | 1'940'282 | 4%                    |
| Abonnements seniors >60 ans   | 746'966   | 754'115   | 1%                    |
| Titres solidaires             | 5'482     | 5'490     | 0%                    |
| Titres combinés               | 412'205   | 361'108   | -12%                  |

Source : STAC

## SYNTHÈSE DES CONSTATS

### Vue d'ensemble

- > Une desserte TC dominée par le réseau STAC, dont en particulier les lignes STAC Chrono, mais avec aussi un poids important de la gare de Chambéry (3.8 millions de voyageurs en 2015).
- > Une tarification largement intégrée, avec des tarifs avantageux et adaptés à la diversité des besoins.
- > Sur la dernière décennie, une croissance relativement soutenue de la fréquentation des réseaux urbains et ferroviaires, mais une stabilité voire une baisse sur la période depuis 2013, sur tous les réseaux.

### Réseau STAC

- > Une offre comparativement dense de 36.2 km/habitant en 2014 sur l'ancien réseau (contre 29.5 en moyenne nationale sur l'ensemble des PTU) et une utilisation de 102 voyages/habitant en 2014 (100 à 150 pour des villes de taille comparable).
- > Une part élevée des jeunes (28% des clients, mais faisant plus de 60% des voyages) et des retraités (26% des clients), et qui souligne l'enjeu majeur d'une augmentation de la part des actifs.
- > Une réorganisation approfondie en 2016 : offre plus structurée et mieux articulée (Chrono, secondaires, TAD, scolaires), pôles de correspondances autour du centre-ville et net renforcement du pôle gare.

### Autres

- > Une gare constituant l'unique point d'accès au réseau ferroviaire sur la métropole, à laquelle 70% accèdent à pied, en vélo ou en TC, et offrant des liaisons fréquentes entre autres avec Aix-les Bains et Montmélian.
- > Un TAD du réseau STAC réorganisé mais dont les demandes se concentrent sur 2 des 9 zones et interviennent principalement en heures creuses.
- > Un service Citalis destiné aux personnes en situation de handicap utilisé surtout par les résidents de la ville-centre, les personnes en fauteuil (44%). Des conditions d'accès révisées en 2015 pour mieux cibler les utilisateurs.
- > Un SD-ADAP adopté fin 2016, dont la mise en oeuvre (d'ici 2022) concerne surtout les quais (véhicules tous accessibles).

**RAPPORT  
DE PRÉSENTATION  
TOME 01**

**DIAGNOSTIC  
DÉPLACEMENTS**

---

**PARTIE 3.**

**TRAFIC  
ROUTIER**

---

# 1 – CARACTÉRISTIQUES DU RÉSEAU

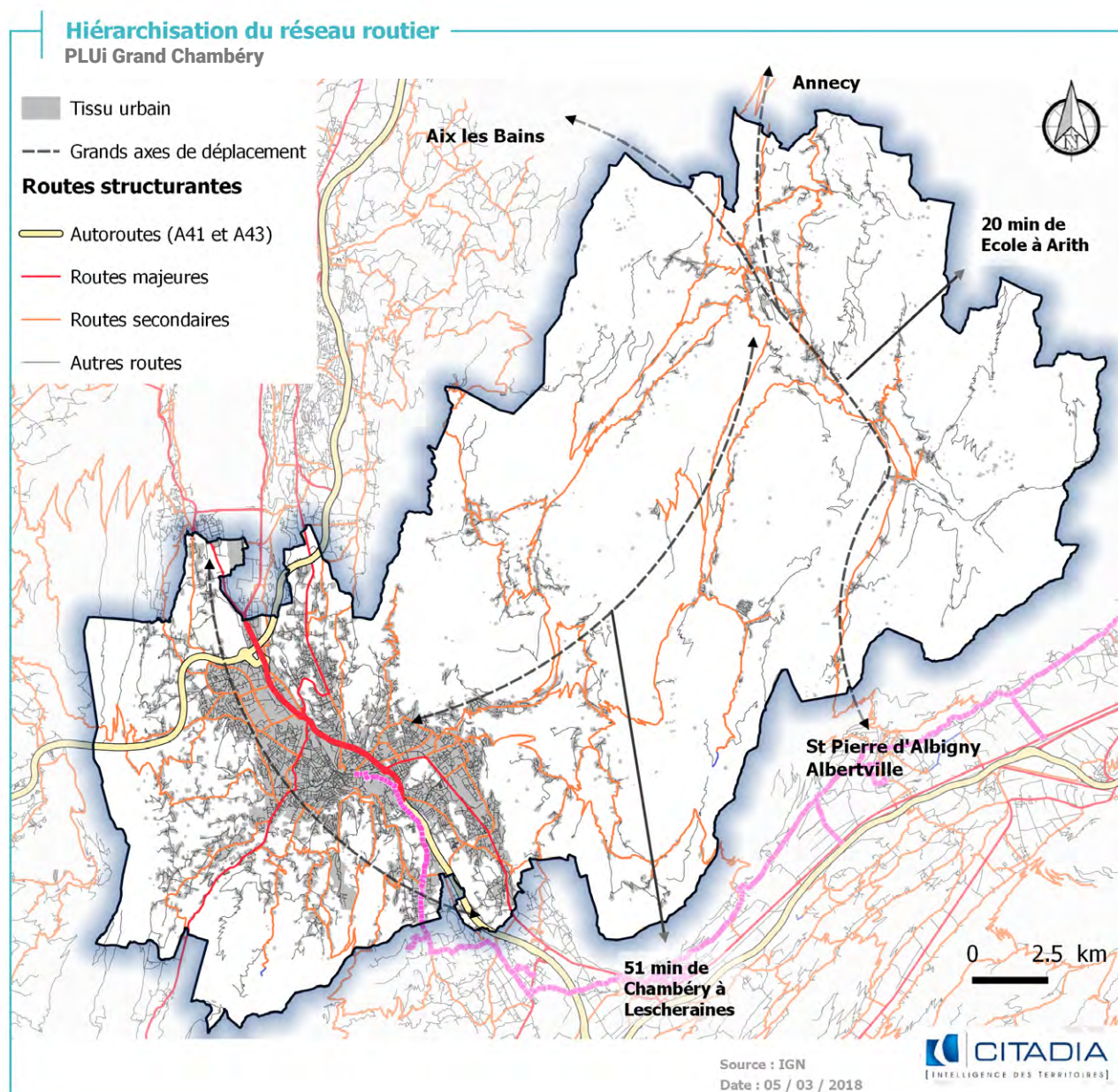
Périmètre : Grand Chambéry | Année : 2017

## Une agglomération au carrefour de grandes infrastructures routières

Le territoire de Grand Chambéry se trouve à la convergence de grandes infrastructures de transport qui positionnent l'agglomération au cœur des flux du sillon alpin :

- > L'autoroute A41, qui relie Grenoble à Genève, séparée par la VRU et l'A43 au niveau de Chambéry ;
- > L'autoroute A43, appelée autoroute alpine, qui relie Lyon à la Maurienne, séparées par la VRU au niveau de Chambéry ;

- > La Voie Rapide urbaine – RN201 : cet axe à 2X3 voies traverse le cœur urbain de Chambéry métropole Cœur des Bauges du nord au sud, entre les sorties de l'A43 et les entrées de l'A41 ;
- > La RD1201 qui relie Chambéry à Genève par Anney. Elle dessert notamment Viviers-du-Lac, Tresserve et Grésy-sur-Aix ;
- > La RD1006, qui assure la liaison entre le cœur de l'agglomération et les communes du cœur de Savoie ;
- > La RD991 qui relie Chambéry à Aix-les-Bains et les communes de la Communauté d'Agglomération du Lac du Bourget ;
- > La RD1504, qui relie Voglans à Ambérieu-en-Bugey. Elle dessert le Bourget du Lac et Technolac.

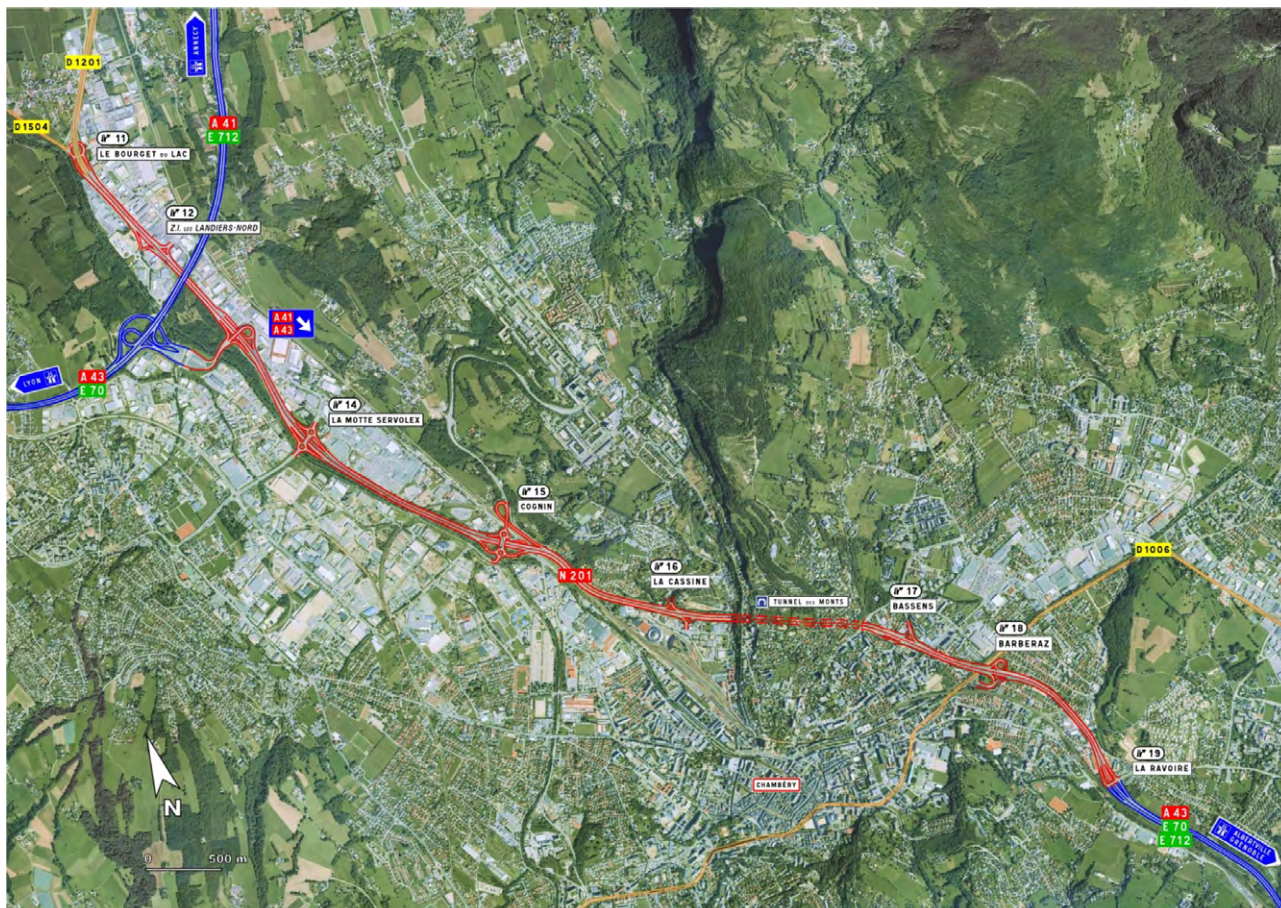


## La VRU, artère principale de l'agglomération

La RN201 est une voie rapide 2x3 voies de 8 km qui traverse l'agglomération de Chambéry et permet de relier les autoroutes de Lyon, Annecy, Grenoble et Albertville. La RN201 inclut un tunnel de 950 m (Tunnel des Monts).

Pratiquement toutes les routes principales de la région convergent sur cet axe distributeur.

La VRU connaît un trafic journalier avoisinant les 100 000 véhicules / jour sur les sections les plus chargées, avec une très forte proportion de trafic local de quartier à quartier.



## Un réseau routier qui maille le territoire

Le réseau routier est structuré selon une orientation nord-sud, induite par la cluse de Chambéry :

- > Ville de Chambéry : le centre-ville de la commune est accessible depuis les sorties 15, 16, 17 et 18 de la VRU et les RD via Cognin, les Hauts-de-Chambéry et Bassens ;
- > Communes urbaines et le Piémont de Chartreuse: elles sont desservies par un réseau de routes départementales, puis de dessertes locales ;
- > Plateau de la Lysse : les communes sont desservies par la RD912 en passant par Saint-Jean-d'Arvey et par la RD21 qui rejoint Saint-Jeoire-Prieuré et Challes-les-Eaux.
- > Cœur des Bauges : la RD912 permet de relier Chambéry aux communes des Bauges via Saint-Jean-d'Arvey et les Déserts, la RD206 assure une desserte du territoire des Bauges depuis Thoiry, la RD911 dessert le territoire depuis Grésy-sur-Aix et traverse le cœur des Bauges du nord au sud.

## Le réseau de la Ville de Chambéry

Le réseau urbain de Chambéry est aussi conditionné par les contraintes géographiques et topographiques de la cluse de Chambéry.

La plupart des voiries principales, toutes classées en routes départementales convergent vers le centre de Chambéry, contournées jusqu'à récemment soit par le Nord (axe de la Lysse), soit par le Sud (route de Lyon).

Le réseau viaire se structure donc en étoile, avec une dizaine de pénétrantes principales et secondaires.

La voie rapide urbaine (VRU) offre une fonction complémentaire structurante de contournement urbain et de distribution du trafic de l'agglomération via ses différents échangeurs.



# 2 – CIRCULATION APAISÉE

Périmètre : Ville de Chambéry  
Année : 2016

## Un nouveau plan de circulation de la ville de Chambéry en 2016

En coordination avec la mise en oeuvre du nouveau réseau de bus de septembre 2016, une réorganisation de la circulation en ville de Chambéry est en place depuis août 2016. Elle a notamment apporté les changements suivants :

### secteur boulevard de la Colonne :

- > piétonisation partielle du Bd de la Colonne,
- > fermeture de l'accès Claude Martin par François Charvet depuis l'avenue des Ducs,
- > accès aux places de stationnement du bd du théâtre par l'avenue des Ducs, rue François de Sales et rue Victor Hugo,
- > l'accès au carrefour du Centenaire via la rue du Général de Gaulle et le Bd de la Colonne n'est plus possible.

### secteur Curial :

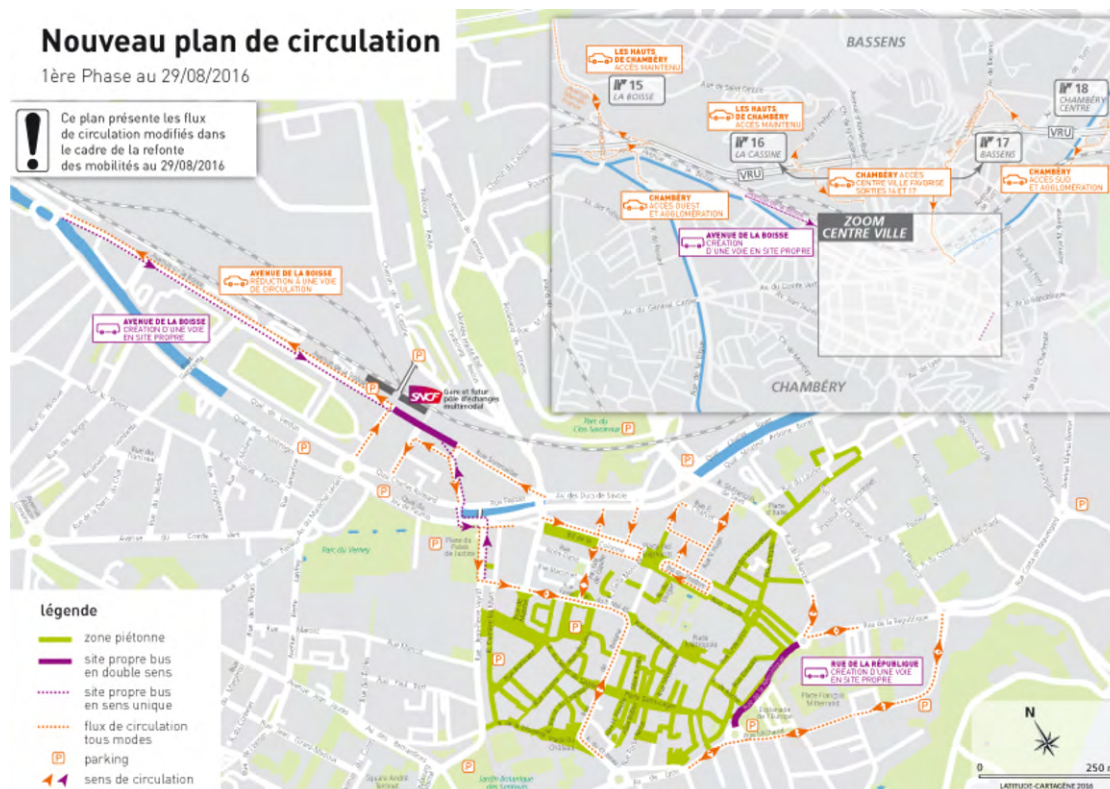
- > piétonisation de la rue Denfert Rochereau et de la rue du Théâtre,
- > suppression de la circulation des véhicules légers sur la rue de la République au droit du Carré Curial, jusqu'au rond-point de l'Europe. Ces modifications permettront de rattacher plus naturellement le carré Curial au centre-ville.

### secteur Gare :

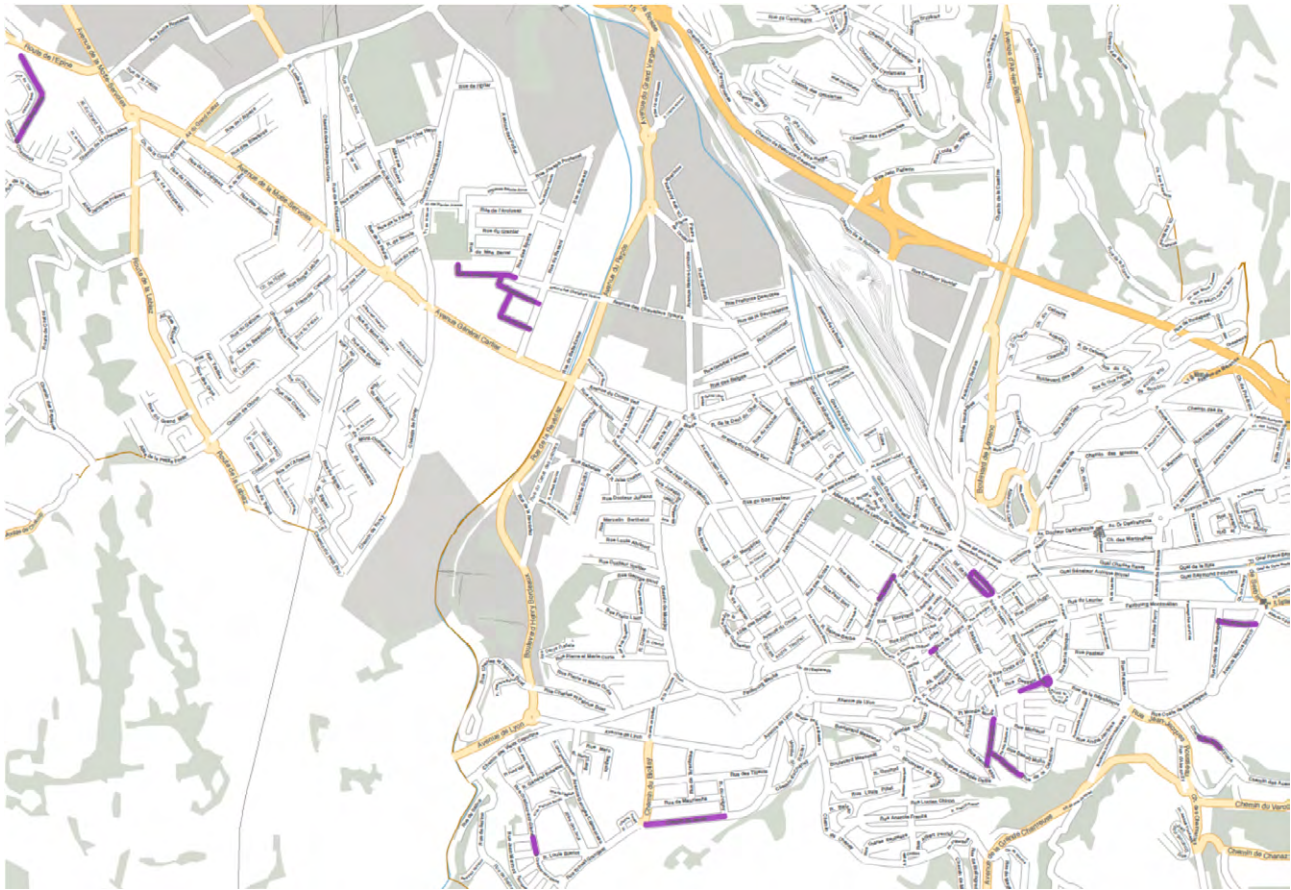
- > rue de la Gare : dans le sens rue Freizier - Place de la Gare, circulation bus et vélo uniquement ; dans l'autre sens, circulation bus, véhicules légers et vélos,
- > rue Commandant Perceval : interdit aux plus de 3,5 t,
- > entre l'hôtel Mercure et la gare : circulation interdite aux véhicules légers, seuls les bus, cars TER, poids lourds et vélos sont autorisés,
- > avenue Maréchal Leclerc : circulation à double sens du rond-point de la poste jusqu'à l'entrée des parkings privés, le reste de l'avenue étant en sens unique jusqu'à l'avenue de la Boisse,
- > avenue de la Boisse : une voie de circulation bus et véhicules légers en direction sortie de ville et un couloir de bus en direction entrée de ville. Création de places de stationnement minutes au droit des commerces de l'avenue.

## Nouveau plan de circulation

1ère Phase au 29/08/2016



## Des zones 20 encore peu nombreuses



Source : Chambéry Métropole, juin 2017

# 3 – CHARGES DE TRAFIC

Périmètre : Grand Chambéry  
Année : 2010 - 2015

## Une augmentation du trafic routier

Globalement ces dernières années, le trafic routier est en augmentation sur les différents axes routiers de Grand Chambéry.

Au niveau des deux barrières de péage, Chignin (A43) et Chambéry Nord (A41 et A43) : +1,8%/an en moyenne entre 2010 et 2014, caractérisé en majorité par un trafic de transit au sein du sillon alpin.

Sur la Voie Rapide Urbaine : +0,7%/an en moyenne du trafic entre 2010 et 2014, caractérisé par une prépondérance des échanges locaux.

En zone urbaine : 1,2%/an en moyenne entre 2012 et 2014 sur les voiries structurantes de l'agglomération. Les secteurs retenus étant desservis par les lignes principales du réseau de transports en commun.

En zone périurbaine : une légère baisse du trafic en 2013 et une reprise en 2014, avec une augmentation de +1,8%/an entre 2012 et 2014 (inclut toutes les routes départementales pénétrant dans l'agglomération chambérienne).

Sur le réseau secondaire et local :

- > des difficultés d'accès à la VRU entraînant des phénomènes de congestion réguliers ;

- > des difficultés d'accès aux portes de l'agglomération et au cœur urbain de la ville centre, notamment depuis les voies pénétrantes (RD1006 sur la portion Bassens/Saint-Alban en Leysse, depuis les piémonts de la Chartreuse et sur la route de Lyon) ;
- > des difficultés de circulation en centre-ville de Chambéry, notamment aux abords de la gare et du centre ancien ;
- > une augmentation du trafic des poids lourds, liée à une importante circulation en direction du tunnel de Fréjus.

## Des circulations denses et contraintes au sein de l'agglomération

En milieu urbain : un trafic dense tout au long de la journée, avec une hausse de la circulation le vendredi. À Chambéry, le trafic est relativement homogène tout au long de l'année, hormis pendant les périodes de vacances scolaires ou le trafic baisse (-20% pendant les petites vacances et -30% au mois d'août).

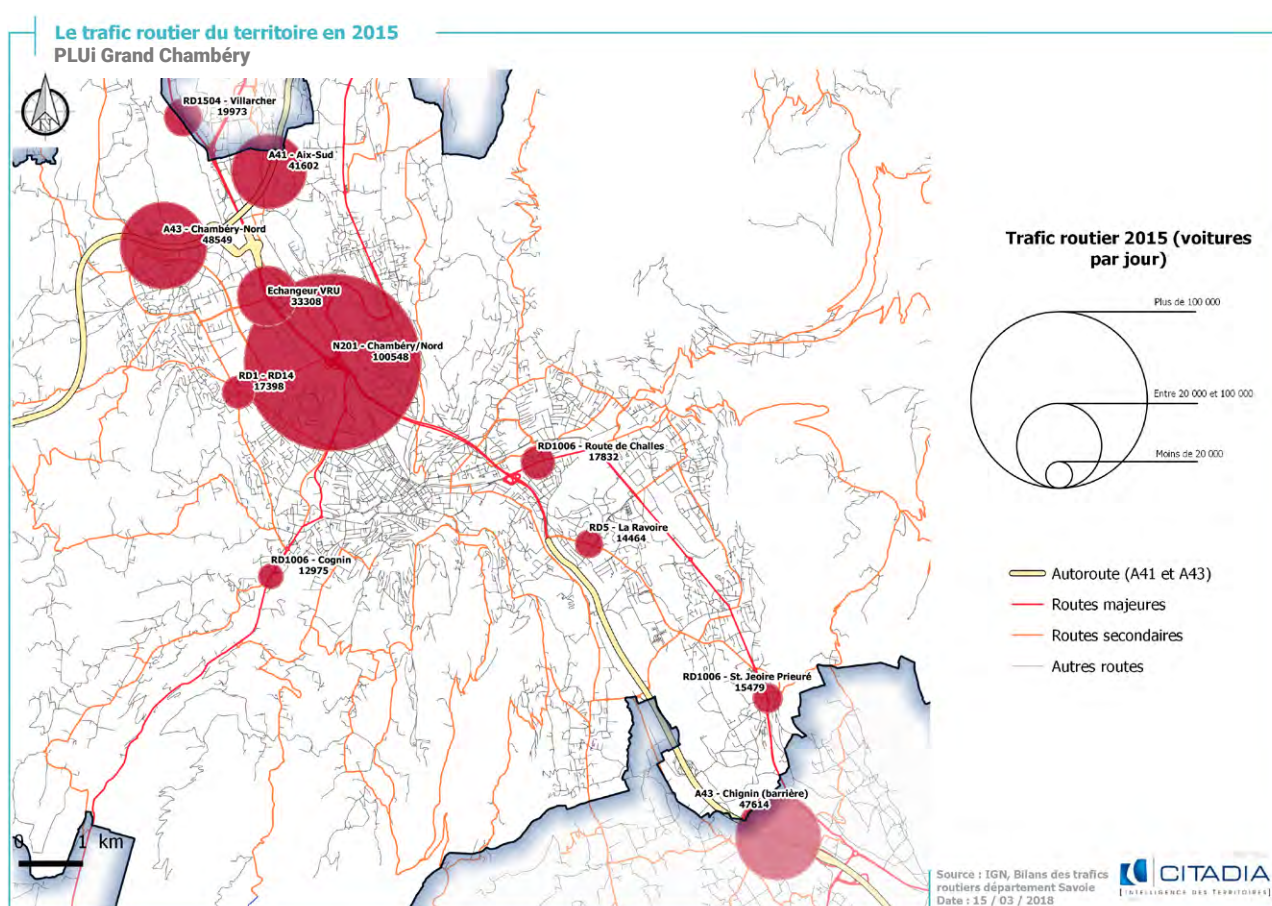
En milieu péri-urbain : un trafic pendulaire journalier lié à l'attrait économique du bassin d'emploi Chambéry/Aix-les-Bains, fortement marqué le matin entre 8h et 9h et le soir entre 18h et 19h. Une baisse du trafic est constatée le samedi et plus particulièrement le dimanche. La baisse du trafic pendant les périodes de vacances scolaires est moins marquée (environ 10%), probablement du fait de la fréquentation touristique.

## Un accroissement du trafic lourd et du transport de marchandises

Après la baisse très significative des trafics observés en 2009, l'évolution du trafic poids lourds est revenue à la hausse sur l'agglomération, surtout en 2015 et 2016.

L'augmentation a été significative aux portes de l'agglomération et en particulier sur l'axe Lyon-Chambéry et à la barrière de Chambéry Nord, principaux points de passage des flux de transit à l'échelle du sillon alpin :

- > 5 040 poids lourds comptabilisés en moyenne journalière sur l'A43 à la barrière de Chambéry nord en 2015 ;
- > 4 550 poids lourds par jour sur l'A43 sud à la barrière de Chignin ;
- > près de 4 500 poids lourds sur la RN 201 (VRU) au niveau du Tunnel des Monts et de Chambéry nord ;
- > 2 930 poids lourds comptabilisés sur l'A41 au niveau d'Aix sud.



## 4 – PICS DE POLLUTION

Périmètre : Grand Chambéry | Année : 2016

### Situation des différents polluants sur l'agglomération chambérienne

De l'ensemble des polluants suivis, les particules fines et les oxydes d'azote en secteur de proximité trafic posent le plus de problèmes sur le bassin Chambérien (source : Plan local d'amélioration de la qualité de l'air sur le territoire de Chambéry Métropole, mai 2016).

Concernant les particules fines, les niveaux d'exposition de la population varient grandement selon la saison, avec les concentrations les plus fortes en saison froide, lorsque s'accumule la pollution du trafic routier et les émissions du chauffage. Le nombre de dépassements du seuil de la valeur limite journalière fluctue fortement d'une année sur l'autre selon les conditions climatiques. L'homogénéité des résultats de mesures et de modélisation sur l'axe Aix-les-Bains / Chambéry / Montmélian montre que les actions doivent être menées de façon globale sur le territoire de Métropole Savoie.

Concernant les oxydes d'azote, d'origine essentiellement automobile, ils impactent quasi exclusivement les zones de proximité routière. La plupart des grands axes dépassent les valeurs réglementaires. De façon plus générale, c'est l'ensemble du noeud autoroutier de la cluse chambérienne qui est concerné par cette pollution. Il est à noter cependant que depuis plusieurs années, le renouvellement du parc automobile a entraîné une baisse significative des niveaux (les valeurs limites restant dépassées). Le fond urbain, quant à lui, présente une bien meilleure situation, aucun dépassement n'ayant jamais été constaté sur les stations fixes.

L'ozone montre depuis plusieurs années une nette baisse des concentrations. Ceci est à relier aux baisses des émissions des précurseurs de ce polluant. Ainsi, le seuil d'information n'a plus été atteint depuis 2007 sur l'agglomération. En périphérie de la cluse, les niveaux d'exposition peuvent cependant être plus élevés.

Le benzène a également été investigué en proximité routière. Celui-ci montre un comportement très similaire aux particules (démontrant une origine commune). Il a été montré que sur des axes tels que la route de Challes (fort trafic), un dépassement de la valeur limite annuelle n'est pas impossible.

Enfin, les mesures de dioxyde de soufre ont été arrêtées en 2003, après qu'il ait été montré que les niveaux sont très faibles et ne sont pas susceptibles de dépasser les valeurs réglementaires.

## Un plan local d'amélioration de la qualité de l'air

Dans l'agglomération chambérienne, comme le rend possible le code de l'environnement, il a été décidé de recourir à un plan local pour la qualité de l'air (PLQA), dès lors que de nombreuses actions d'amélioration de la qualité de l'air étaient déjà initiées par les collectivités dans les différentes politiques publiques dont elles ont la charge. Le PLQA permet ainsi de lister, coordonner, renforcer et organiser le suivi des actions spécifiques mises en oeuvre sur le territoire afin d'améliorer la qualité de l'air de l'agglomération chambérienne. Le plan a été adopté en 2016.

### L'objectif de ce plan est triple :

- > améliorer la prise en compte de la qualité de l'air dans les documents de politiques publiques existants et mieux évaluer leurs impacts sur la qualité de l'air pour engager durablement le territoire vers une amélioration de la qualité de l'air. Les enjeux sanitaires et environnementaux doivent être intégrés à chaque étape des projets et opérations d'aménagement, quelle que soit leur échelle territoriale. L'aménagement du territoire et l'aménagement urbain sont des déterminants environnementaux de santé majeurs.
- > diminuer les émissions de particules par la mise en oeuvre d'actions nouvelles et complémentaires aux politiques publiques déjà existantes. Il s'agit de mettre en oeuvre des actions à court terme (p. ex. campagne d'information sur l'interdiction du brûlage à l'air libre des déchets verts).
- > diminuer l'exposition des populations au niveau minimal. Pour les zones qui resteraient problématiques malgré l'action des politiques publiques sur le territoire et la mise en oeuvre de mesures ambitieuses, des actions spécifiques de traitement de « points noirs de la qualité de l'air » sont prévues (par exemple, mesures d'urbanisme).

En complément, Chambéry métropole, en lien avec le PNR du Massif des Bauges et l'agglomération d'Annecy a été lauréat de l'appel à projet TEPOS (Territoire à énergie positive) proposé par l'ADEME et la région Rhône-Alpes et à l'AMI national TEPCV (territoire à énergie positive pour une croissance verte) : l'enjeu se situe dans la capacité à mobiliser les acteurs locaux sur la réduction des consommations (habitats et mobilité) et à produire de l'énergie locale.

## Une tarification spéciale des transports en commun lors des épisodes de pollution

Un tarif à 1 € la journée, applicable en cas d'épisode de pollution, a été introduit en mai 2017. Il est valable sur le réseau Stac, pour la location d'un vélo classique à la Vélostation, ou sur le circuit Vélobulle.

## SYNTHÈSE DES CONSTATS

- > Une Voie Rapide Urbaine (VRU) très sollicitée (100 000 véh/j) et assumant deux vocations majeures : axe structurant, distribuant le trafic de l'agglomération et des voiries départementales (qui convergent quasi toutes sur cet axe) ; axe de liaison du Sillon Alpin, tronc commun entre les branches A41-A43 (Lyon, Annecy, Grenoble, La Maurienne).
- > Un centre-ville largement piétonnisé.
- > Des charges de trafic globalement à la hausse sur l'agglomération sur la période 2010/2012 – 2014), en particulier au niveau du transit autoroutier (+1.8%/an aux barrières de péage) et du réseau périurbain (+1.8%/an entre 2012 et 2014), mais aussi au niveau des voiries urbaines principales (+1.2%/an). Et des phénomènes de congestion du trafic, principalement en centre-ville et en périphérie sur les axes d'approche de l'agglomération.
- > Une réorganisation de la circulation urbaine (1<sup>ère</sup> étape en 2016), visant à libérer le centre-ville du transit et étendre sa piétonnisation, à optimiser la vocation des échangeurs VRU pour l'accès aux différents secteurs et parkings de la ville, à permettre la réorganisation du réseau TC (nouveaux itinéraires et sites propres) et à aménager une voie verte sur les quais de la Leysse.
- > Une amélioration générale de la qualité de l'air (sauf au niveau de l'ozone dont le niveau stagne), confirmant la nécessité de poursuivre les plans d'actions coordonnés dans le cadre du PLQA adopté en 2016 (mise en oeuvre d'ici 2020).

**RAPPORT  
DE PRÉSENTATION  
TOME 01**

**DIAGNOSTIC  
DÉPLACEMENTS**

---

**PARTIE 4.**

**MODES  
ACTIFS**

---

## 4. MODES ACTIFS

# 1 – VÉLO

Périmètre : Grand Chambéry  
Années : 2013-2016

## A – AMÉNAGEMENTS ET STATIONNEMENT

### Un réseau cyclable maillé, mais encore à compléter entre autres au centre-ville

La carte du réseau cyclable met en évidence un maillage d'itinéraires aménagés couvrant relativement bien l'ensemble du territoire urbain, et s'appuyant sur trois itinéraires de « voies vertes » structurantes reliant les communes urbaines nord-ouest et sud-est.

La carte montre cependant l'existence d'un certain nombre de tronçons non-équipés, dont en particulier, des liaisons stratégiques manquantes au centre-ville.

### Une sécurisation prioritaire de la traversée de Chambéry

La priorité de la planification est de raccorder les trois itinéraires cyclables majeurs que sont les avenues vertes nord et sud et la voie verte de la Leysse, autrement dit à traiter la traversée cyclable du centre-ville, qui est aujourd'hui dangereuse pour les cyclistes en plusieurs endroits. Cette priorité a été confirmée par le baromètre vélo de juin 2015, dans lequel la traversée de Chambéry était citée comme point noir n° 1. L'intention est de créer des aménagements qui sécurisent et fluidifient ce trajet, ce qui implique en particulier d'éviter la mixité avec les piétons.

Un tracé de principe a été défini le long des quais de la Leysse.

Dans ce cadre, Grand Chambéry a lancé dans un premier temps la réalisation de la partie aval de ce projet, entre le pont des Allobroges et le Palais de Justice qui a été livrée fin 2017.

### Un maillage à affiner et étendre

La « maille » du réseau existant est relativement large, et méritera naturellement d'être affinée, en travaillant en particulier sur l'atténuation des nombreuses coupures spatiales et topographiques.

Par ailleurs, la connexion des communes plus périphériques par des aménagements sécurisés, en particulier sur les tronçons hors localités et dans les montées (différentiel de vitesse important avec le trafic), est un enjeu important et encore peu traité.

### Une offre de stationnement vélo développée

Depuis 2007, Grand Chambéry propose des abris à vélos individuels ou collectifs. Ces abris sont sécurisés, et installés dans les parcs relais et au pied de certains contreforts de l'agglomération.

Des arceaux à vélos sont également mis à disposition des établissements scolaires et des communes.

Les usagers peuvent combiner les différents moyens de transport et garer leur vélo dans un espace sécurisé.



2800 arceaux

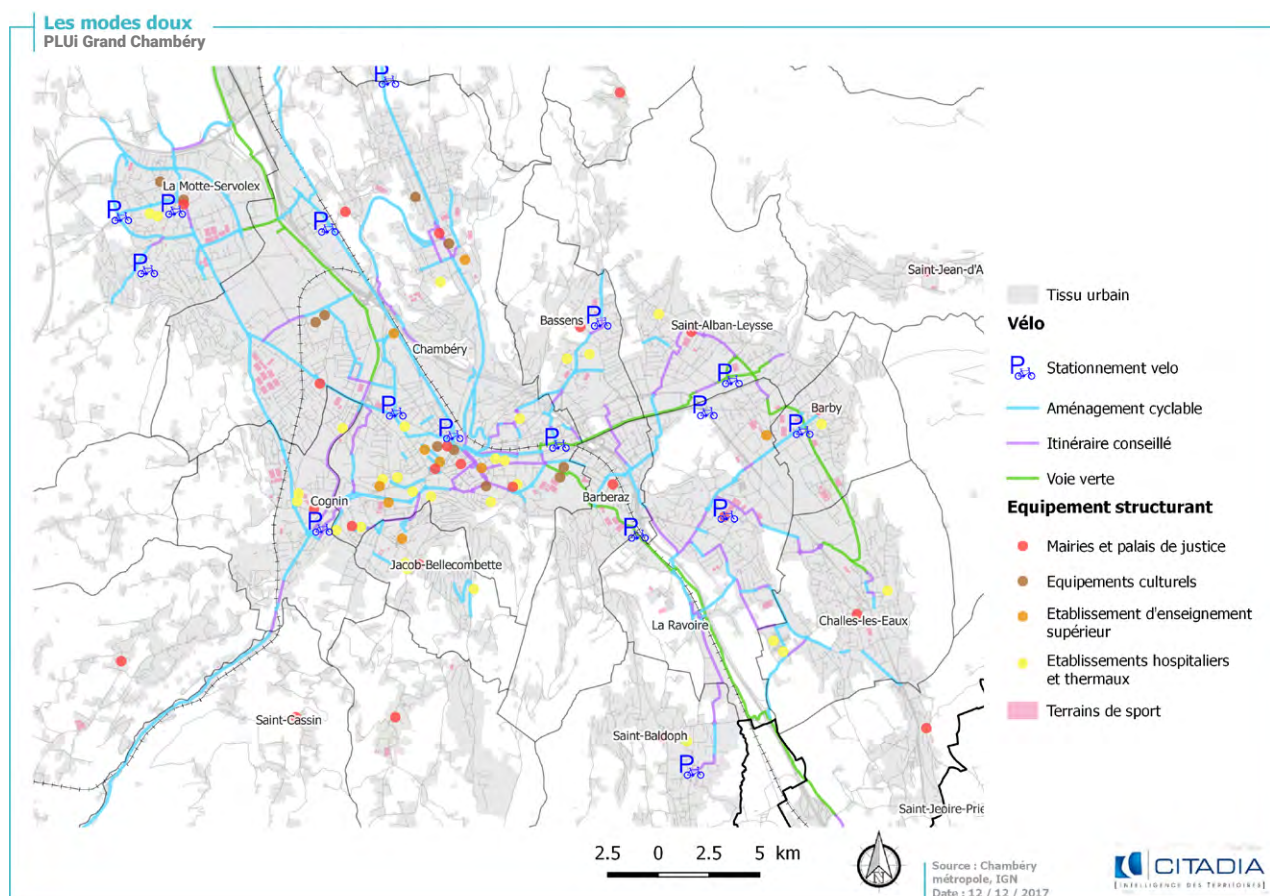


12 abris carroussels de 10 places  
et 5 consignes de 50 places



87 km d'aménagements  
cyclables

Sources – Observatoire PDU 2013, Plan d'Aménagements cyclables 2016, [mobilités.chambery.fr](http://mobilités.chambery.fr)



**Périmètre : Grand Chambéry**  
**Années : 2014-2016**

## B – FRÉQUENTATION

### Fréquentation des pistes cyclables en 2016

Plus de 2 millions de passages vélo ont été comptabilisés en 2016 sur les 10 compteurs de l'agglomération. Les passages les plus fréquentés se situent au parc du Verney (près de 425 000 passages) et à l'avenue du Comte-Vert à Chambéry (317 000 passages). La fréquentation globale est à peu près stable depuis 2014.

Le lien entre le niveau d'ensoleillement relevé et la fréquentation des pistes cyclables est avéré. Le pic de fréquentation observé l'été 2011 est corrélé à une météo particulièrement clémente sur cette période. La fréquentation en 2014 retrouve le niveau de 2011, alors que le niveau d'ensoleillement se situe dans la normale.

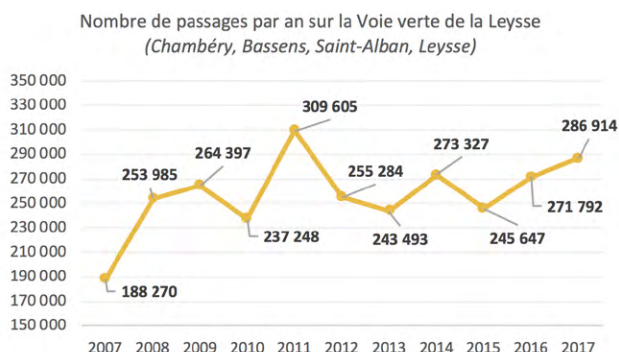
### Influence du prix du baril de pétrole sur l'utilisation du vélo et des TC

Le prix du baril de pétrole fluctue depuis 2013, ce qui est à mettre en parallèle avec :

- > une stagnation de la fréquentation du réseau STAC après une décennie de croissance régulière,
- > une stagnation de la fréquentation des pistes cyclables (qui était amorcée dès 2012, mais qui peut être expliquée pour cette année par la météo très défavorable), à mettre en regard avec la période de croissance très importante qui a précédé (+60% entre 2007 et 2011).

## Fréquentation de la vélostation

Entre 2006 et 2014, la vélostation a enregistré une hausse régulière de fréquentation.



Source – Grand Chambéry

| Vélostation                    | 2006   | 2011    | 2012    | 2013    | 2014    | Evolution annuelle 2006/2014 |
|--------------------------------|--------|---------|---------|---------|---------|------------------------------|
| Nombre de contrats de location | 3 551  | 5 489   | 5 527   | 5 481   | 6 160   | 7,1 %                        |
| Nombre de journées de location | 61 829 | 128 875 | 135 913 | 140 110 | 130 426 | 9,8 %                        |
| Nombre de contrats de consigne | 147    | 406     | 518     | 475     | 504     | 16,7 %                       |

Source : Chambéry métropole, dans « Observatoire des déplacements de l'agglomération chambérienne – Bilan 2004/2014 du PDU », ASADAC MDP, mars 2016

## C – BAROMÈTRE VÉLO

Un questionnaire en ligne de 37 questions a été diffusé en juin 2015 sur l'ancien périmètre de l'agglomération :

- > 25 propositions à évaluer sur une échelle de 1 à 6,
- > 3 souhaits de points noirs à aménager,
- > 1 case d'expression libre,
- > 8 questions « pour mieux vous connaître ».

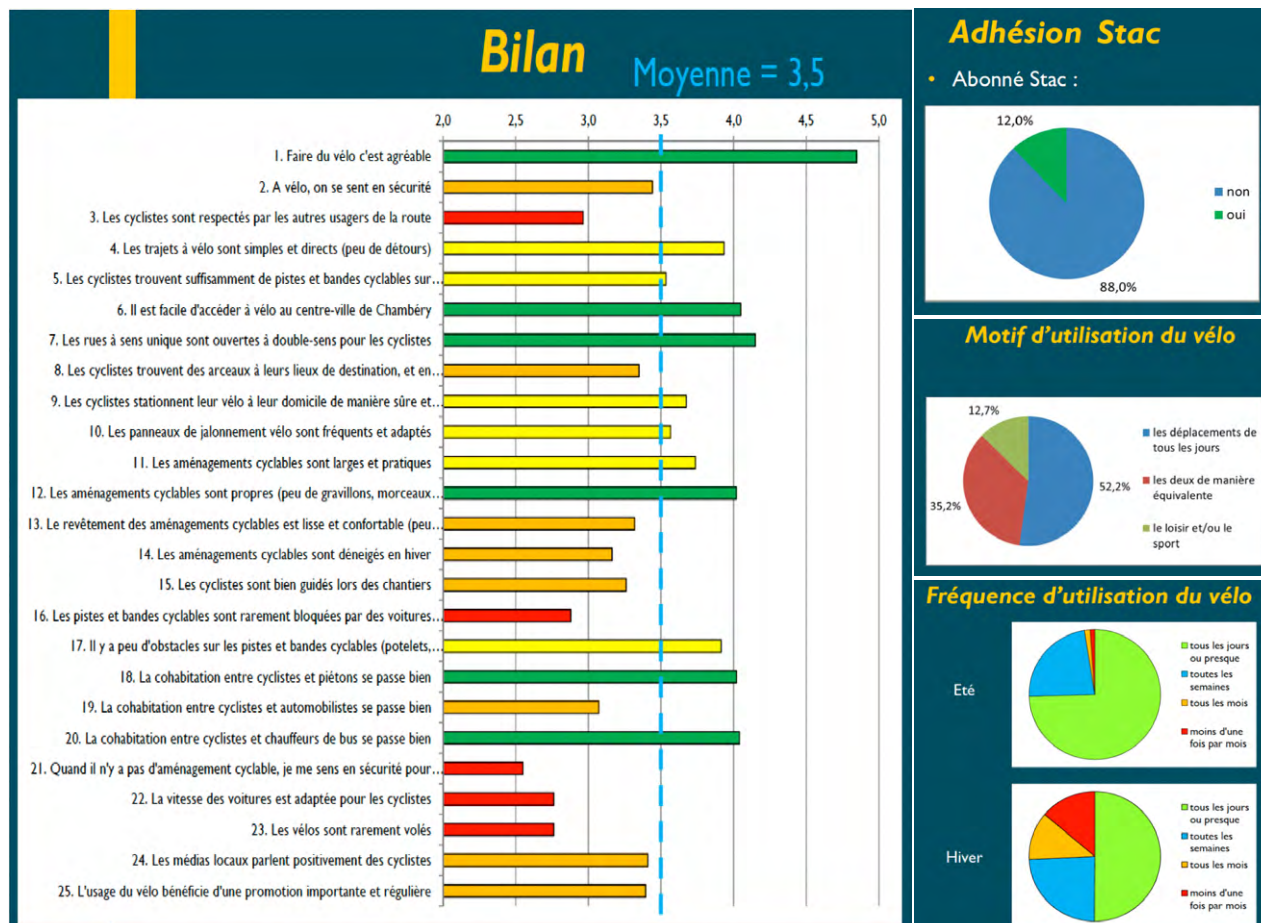
Diffusion :

- > Chambéry métropole : Actu site web + Facebook + newsletter + info presse (article Dauphiné Libéré),
- > Roue Libre : site web + Facebook + mailing,
- > Vélostation : Newsletter + mailing spécifique,
- > Référents mobilité des entreprises de l'agglomération engagées dans un PDE,
- > Clubs cyclistes / cyclotouristes (FFC, FFCT, UFOLEP, FSGT).

807 réponses ont été récoltées, soit 0,62% de la population de l'ancien périmètre de l'agglomération.

Les résultats montrent une forte préoccupation des cyclistes au sujet des interactions avec les autres utilisateurs de la voirie, l'insécurité des itinéraires non-aménagés, les vols. Autres préoccupations importantes : l'entretien des aménagements, les possibilités de parcage, l'image du vélo.

La question « points noirs » a mis en lumière la nécessité d'assainir la traversée du centre-ville de Chambéry (dont la première tranche est d'ores et déjà en cours de réalisation).



Extraits du Baromètre vélo 2015. Source : Chambéry Métropole



## D - VÉLOBULLE

Périmètre : Centre de Chambéry  
Année : 2017

### Un service complémentaire au centre-ville

Vélobulle est un service de triporteurs électriques pour se déplacer en hyper-centre de Chambéry. Il relie aussi les arrêts de correspondance des bus Stac (Gare, Ducs, Halles et Curial).

Vélobulle est en fonction du lundi au samedi de 9h à 18h, sauf les jours fériés.

### Fonctionnement :

- > un circuit défini de 3 km au centre-ville, avec une prise en charge et une dépose où le passager le souhaite sur la ligne.
- > un transport à la demande qui permet de bénéficier d'un service personnalisé avec une zone de desserte plus large (réservation au minimum 2 heures à l'avance, du lundi au samedi de 8h à 18h).



**Vélo bulle**

# Boulevard de la Colonne

Vélobulle vous transporte en centre-ville de Chambéry en cycloporteur 2 places - du lundi au samedi de 9h à 18h, hors jours fériés.

**Un Vélobulle passe ici toutes les 20 minutes**

- 1€ la course (7 € les 10 courses)
- abonnés Stac de 65 ans et + sur présentation de la carte OÙRa!

**Où prendre mes billets ?**

- en montant à bord par CB
- à la Vélostation
- à l'agence commerciale Stac

**Service + porte à porte**

Réservez un Vélobulle jusqu'à 2 heures avant votre déplacement. Vous serez transportés de porte à porte, dans le périmètre du Parc de Buisson Rond, à l'hôpital, au parc d'activités du Grand Verger.

**Info/réservation : 04 79 96 34 13**

tarif plein (28 € les 10 courses)  
abonnés Stac ou 65 ans et plus (16 € les 10 courses)  
abonnés Stac de 65 ans et + sur présentation de la carte OÙRa!

— Circuit des Vélobulles suivez les points roses sur le sol  
- - - Déviation jours de marché ou d'événements  
Secteur de transport à la demande : du Parc de Buisson Rond, à l'hôpital, au parc d'activités du Grand Verger.  
N'hésitez pas à appeler pour vérifier que le Vélobulle vient prêt de chez vous !

Source : Grand Chambéry

Périmètre : Centre de Chambéry  
Année : 2016

## Vélobulle en 2016

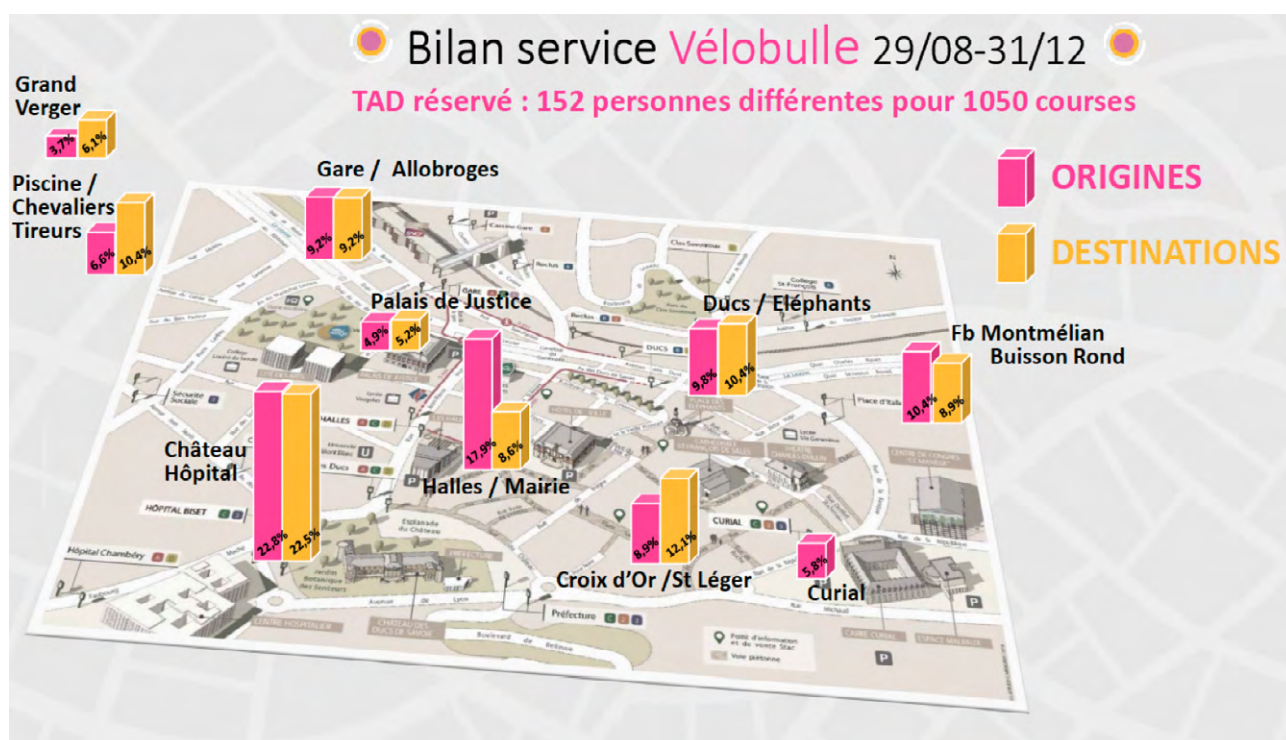
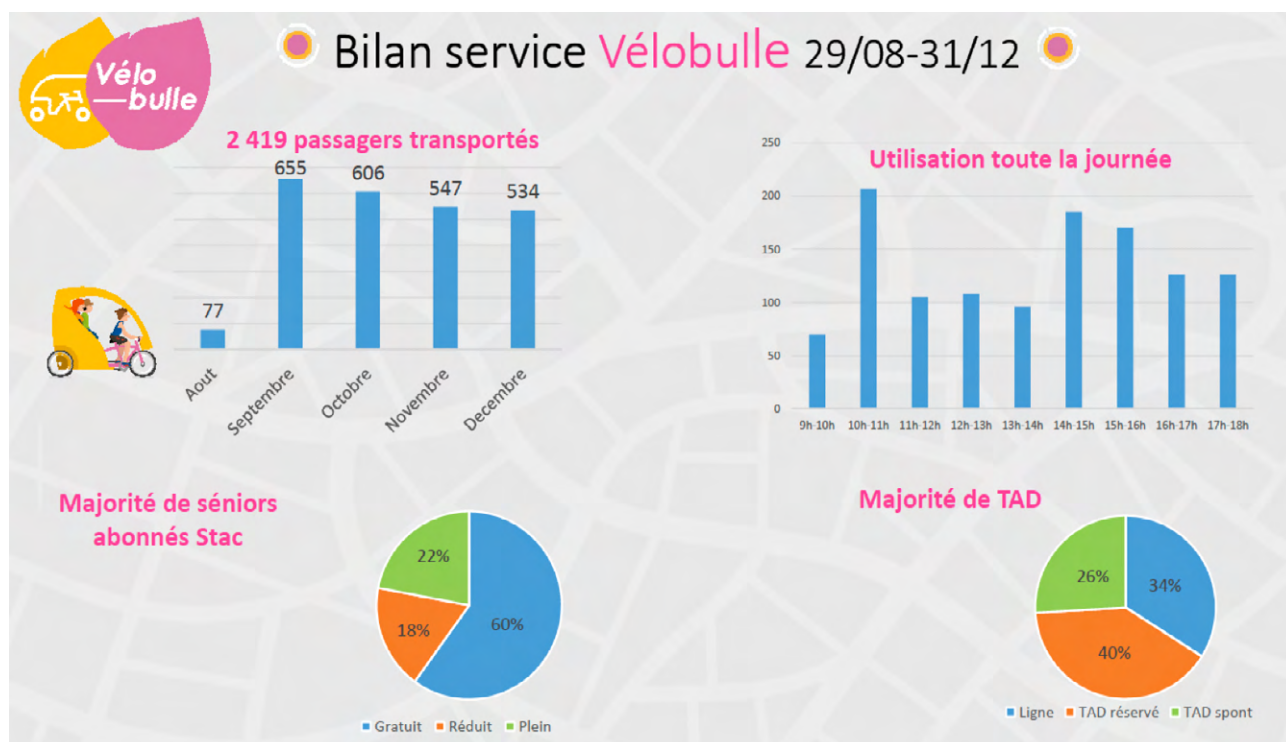
### Un client principalement senior, et en transport à la demande

Les résultats de l'analyse de fréquentation 2016 montrent une utilisation en majorité par des seniors (64%) et en transport à la demande (66%). Le secteur Château/Hôpital apparaît comme la principale destination (23%). Avec 1 050 courses sollicitées par 152 personnes, le service apparaît utilisé surtout par des clients réguliers (moyenne de 7 courses par personne).



**2 419 personnes transportées**

Zoom janvier 2017 : 346 courses dont 244 TAD



Source : Grand Chambéry

## 2 – MARCHÉ À PIED

Périmètre : CM | Année : 2015

### Un potentiel de la marche à pied dans la ville-centre et en cœurs de localités

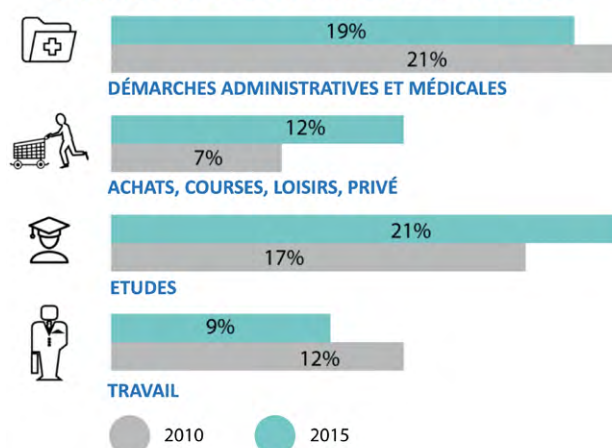
L'usage de la marche à pied dans l'agglomération (ancien territoire) varie sensiblement selon les motifs. En 2015, il se situe autour de 20% pour l'accès aux services et aux lieux d'études, mais reste plutôt de l'ordre de 10% pour l'accès au travail et pour les activités d'achats-loisirs.

L'évolution est aussi relativement contrastée selon les motifs : en baisse pour l'accès au travail et aux services, en augmentation pour l'accès aux lieux d'études, d'achats et de loisirs.

La marche à pied est majoritairement pratiquée dans la ville centre, avec des taux environ 1,5 fois plus élevés que sur l'ensemble de l'agglomération : 32% des usages pour l'accès aux services, 29% pour le motif études, 20% pour les motifs achats-loisirs et 16% pour le motif travail.

Un nouveau plan de circulation au sein de la Ville de Chambéry est en cours de déploiement, avec pour objectif d'étendre la piétonisation du centre-ville. Ce plan permettra aussi une meilleure fluidité des circulations. L'apaisement des pistes cyclables de Chambéry a augmenté de 60%.

#### EVOLUTION DES MOTIFS DE DÉPLACEMENTS MARCHÉ À PIED



Source : Observatoire TRANSDEV des mobilités, Février 2015 + Observatoire du PDU 2013 + Observatoire des déplacements de l'agglomération chambérienne, Mars 2016

## 3 – ACCIDENTOLOGIE

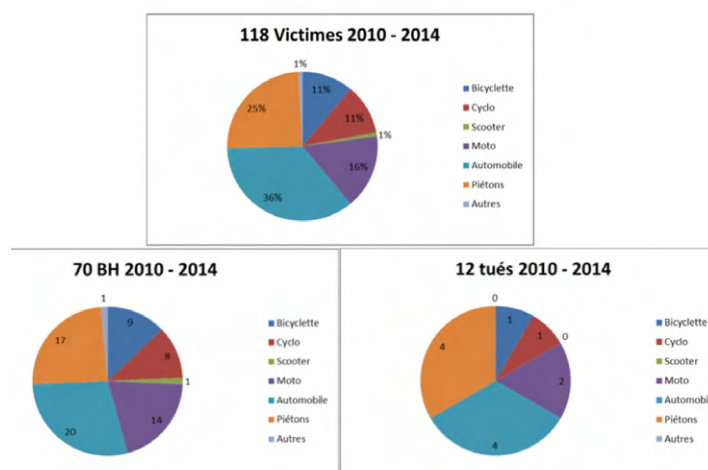
Périmètre : Ville de Chambéry  
Années : 2010-2014

### Une baisse des accidents mais une vulnérabilité persistante des piétons

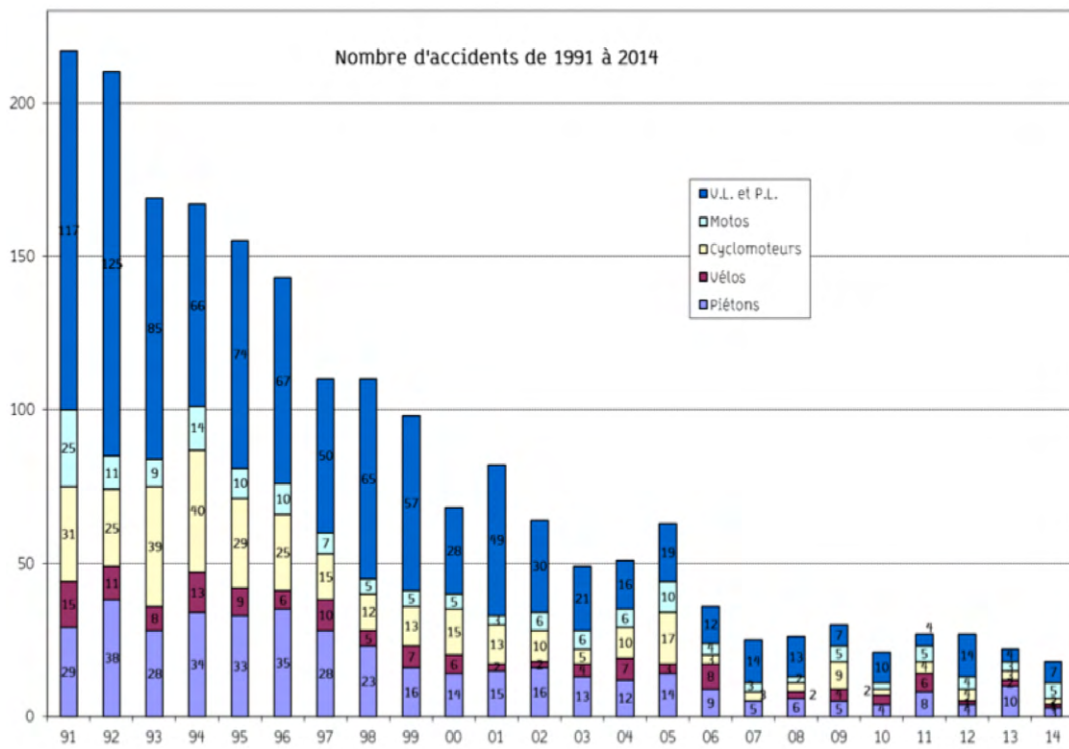
En Ville de Chambéry, entre le début des années 1990 et les années 2010 le nombre de piétons et cyclistes accidentés a baissé d'un facteur 3 à 4 environ.

Entre 2010 et 2014, il y a eu 23 cas de piétons percutés lors de traversée de chaussée le plus souvent sur passage piéton (soit le quart des accidents répertoriés). Les personnes les plus âgées sont les plus vulnérables et sont au niveau national surreprésentées dans les accidents. Les accidents à vitesse faible sont les moins graves. Le passage piéton ne protège pas le piéton. Les pistes de propositions émises dans le bilan sont :

- > préserver les aménagements visant à faire ralentir,
- > étendre les zones apaisées y compris sur VIC,
- > abaisser la vitesse sur VRU.



Répartition des accidentés par mode de 2010 à 2014. Source : Ville de Chambéry

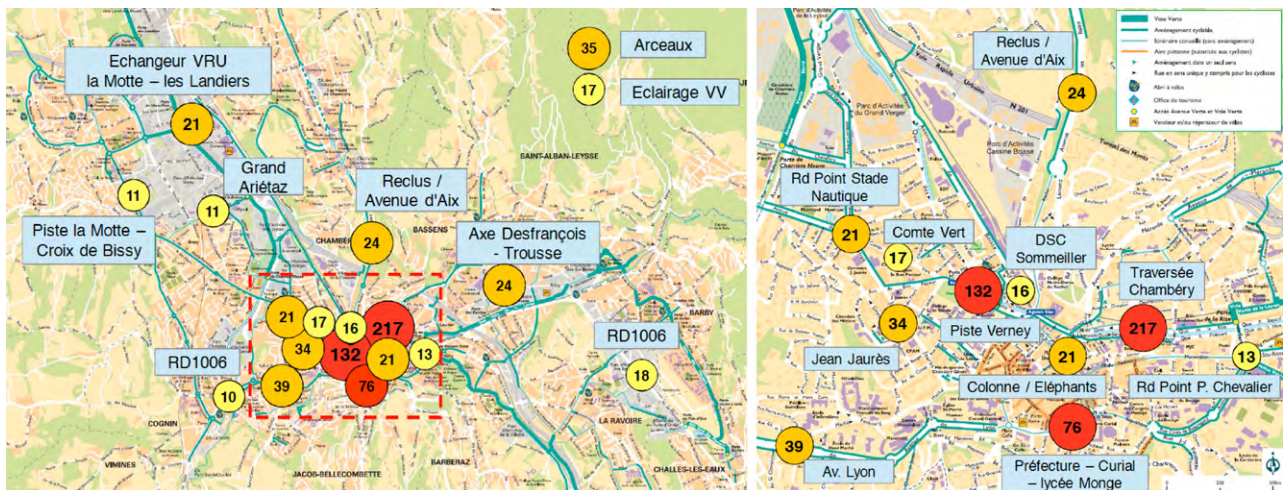


Évolution des accidents par usager à Chambéry de 1991 à 2014.  
Source : Ville de Chambéry

# 4 – POINTS NOIRS VÉLOS

Périmètre : Ville de Chambéry | Années : 2015

Les cartes présentent les points noirs du réseau cyclable identifiés par les personnes ayant répondu au questionnaire du baromètre vélo en 2015.



Points noirs du réseau cyclable selon le baromètre vélo 2015. Source : Chambéry métropole

## SYNTHÈSE DES CONSTATS

- > Une fréquentation irrégulière du réseau cyclable depuis 2011, notamment en raison de la météo, mais en augmentation depuis 2007.
- > Une fréquentation de la Vélostation en nette augmentation entre 2006 et 2015.
- > Expérimentation d'un service Vélobulle depuis août 2016, surtout utilisé les six premiers mois de son fonctionnement par les seniors bénéficiant de la gratuité, pour des trajets à la demande effectués de manière régulière (moyenne de 7 trajets/ utilisateur TAD), souvent en relation avec l'Hôpital.
- > Un point noir cyclable majeur supprimé en 2017, avec la construction de la voie verte en traversée du centre-ville.
- > Une connaissance très marginale des déplacements piétons.
- > Une diminution du nombre d'accidents impliquant des piétons ou cyclistes d'un facteur 3 à 4 depuis le début des années 1990, mais un volume et une typologie d'accidents qui confirment l'opportunité de mieux apaiser le trafic en ville.

**RAPPORT  
DE PRÉSENTATION  
TOME 01**

**DIAGNOSTIC  
DÉPLACEMENTS**

---

**PARTIE 5.**

**STATIONNEMENT**

---

# 1 – NORMES DE STATIONNEMENT

Périmètre : Grand Chambéry | Année : 2017

## Des normes de stationnement très diverses d'une commune à l'autre

En attendant l'approbation du PLUi HD, chaque commune de l'agglomération est régie par son propre document d'urbanisme actuellement en vigueur, élaboré sous sa maîtrise d'ouvrage.

Ces documents d'urbanisme ont été réalisés à des époques très variées (le plus ancien toujours en vigueur a été approuvé en 1987, et le plus récent a été approuvé en juillet 2017) et dans des contextes propres à chaque commune.

À ce jour, l'agglomération compte 38 communes, dont :

- > 32 communes sous le régime du PLU,
- > 3 communes sous le régime du POS,
- > 3 communes sous le régime de la Carte communale (document d'urbanisme simplifiée, ne comprenant pas de règlement).

Ainsi, 35 communes sur 38 ont un règlement d'urbanisme.

Au sein de chaque règlement, c'est l'article 12 « Obligation en matière de réalisation d'aires de stationnement » qui impose/règle ces questions, sur chacune des zones du POS/PLU.

Ainsi, il y a autant de règles de stationnement qu'il y a de zones dans les différents POS/PLU (zone urbaine d'habitat ancien, zone urbaine d'habitat pavillonnaire, zone urbaine d'activité...).

Règlementation imposée pour les véhicules deux roues non motorisés :

| Type de construction | Exemples de rédaction d'article 12   | Année d'approbation du POS/PLU |
|----------------------|--|--------------------------------|
| Logement             | 1,5 pl/70 m <sup>2</sup> de SP*<br>Un local ou des emplacements réservés doivent être aménagés pour stationner<br>1 arceau pour 10 logements   | 2015                           |
|                      | 1,5m <sup>2</sup> /65 m <sup>2</sup> de SP*<br>-Emplacement clos et couvert extérieur avec accès.<br>-A partir de 5 logements ou 5 lots, > 9m <sup>2</sup> , avec éléments fixes pour attache cadres et alimentation électrique<br>-Mini 2 arceaux à vélo ext pour opération > 5 logements | 2013                           |
|                      | 1 à 2 pl/logement (fonction de la typologie)<br>Emplacement clos et couvert, réservé au stationnement des 2 roues non motorisés, > 8 m <sup>2</sup> , 1 pl=1 m <sup>2</sup> , avec éléments fixes pour attache cadres<br>Pour visiteur : 1 arceau pour 10 logements                        | 2004                           |
| Activité économique  | Par établissement : mini 1 local couvert avec accès, avec mini 3 emplacements et 1,5 m <sup>2</sup> mini par emplacement, avec éléments fixes pour attache des cadres et alimentation électrique   | 2013                           |
|                      | Industrie : 1 pl/5 emplois<br>Bureau : 1 pl/50 m <sup>2</sup> SP*  | 2004<br>2013                   |
|                      | Visiteur bureau : minimum 2 arceaux à proximité entrée des bureaux   |                                |
| Commerce             | Commerce : 1 pl/5 emplois  | 2004                           |
|                      | Pour visiteurs / clients : commerce : 1 arceau/50 m <sup>2</sup> surface vente<br>Emplacement couvert, surface minimum de 1,5 m <sup>2</sup><br>1 pl/50 m <sup>2</sup> SP*   | 2013                           |
|                      | Visiteur : 1 arceau/50 m <sup>2</sup> SP*, pour commerces<300 m <sup>2</sup> SP*   |                                |

\*SP : Surface de Plancher (remplace l'ancienne SHON, Surface Hors Œuvre Nette)

Exemples de rédaction d'article 12 dans les PLU actuels.  
Source : Grand Chambéry

Règlementation imposée pour les véhicules motorisés, lors de la création de logement :

| Type de zone                | Exemples de rédaction d'article 12  | Année d'approbation du POS/PLU |
|-----------------------------|---|--------------------------------|
| Secteur d'habitat ancien    | 1 pl/80 m <sup>2</sup> de SP*, avec 1 minimum de 2 pl/logement  | 2017                           |
|                             | -1 pl/50 m <sup>2</sup> de SP*, avec 1 minimum de 1 pl/logement<br>-50% minimum doit être réalisé dans le volume de la construction ou en parking couvert non cloisonné | 2013                           |
|                             | 1 pl/logement   | 2005                           |
|                             | 1 pl/logement et 1 place supplémentaire au-delà de 70 m <sup>2</sup> de SP*   | 1998                           |
| Secteur d'habitat peu dense | 1 pl/60 m <sup>2</sup> de SP*, dont minimum 50% doit être couvert   | 2016                           |
|                             | 2 places par logement<br>1 pl/60 m <sup>2</sup> de SP*, dont minimum de 2 pl/logement   | 2008<br>2004                   |

Règlementation imposée pour les véhicules motorisés, lors de la création de commerce :

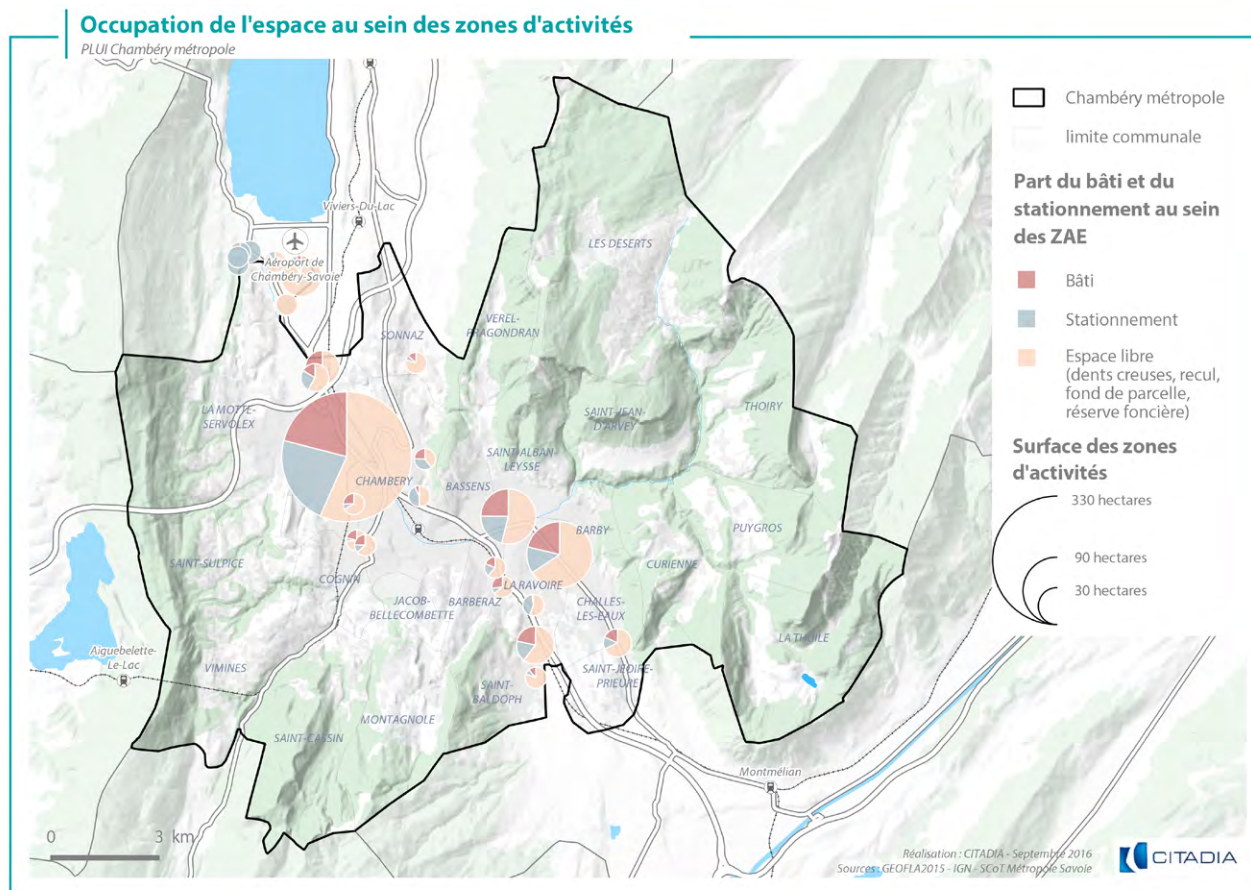
| Type de zone                         | Exemples de rédaction d'article 12   | Année d'approbation du POS/PLU |
|--------------------------------------|--|--------------------------------|
| Secteur mixte (habitat, commerce...) | 1 pl/30 m <sup>2</sup> de surface de vente   | 2016                           |
|                                      | 1 pl/40 m <sup>2</sup> de SP*<br>Si surface de vente > 300 m <sup>2</sup> , 20 % minimum du total des places doit être aménagé dans le volume de la construction | 2013                           |
|                                      | Si surface de vente < 2 000 m <sup>2</sup> : 1 pl/40 m <sup>2</sup> de SP*<br>Si surface de vente > 2 000 m <sup>2</sup> : 1 pl/25 m <sup>2</sup> de SP*         | 2004                           |
|                                      | 1 pl/30 m <sup>2</sup> de SP*<br>Si surface de vente > 500 m <sup>2</sup> , 20 % minimum du total des places doit être aménagé dans le volume de la construction | 2013                           |
| Secteur d'activités                  | 1 pl/60 m <sup>2</sup> de SP*  | 2007                           |
|                                      | 1 pl/80 m <sup>2</sup> de surface de vente   | 1998                           |

Règlementation imposée pour les véhicules motorisés, lors de la création d'activités artisanales ou industrielles :

| Type de zone                         | Exemples de rédaction d'article 12  | Année d'approbation du POS/PLU |
|--------------------------------------|---|--------------------------------|
| Secteur mixte (habitat, commerce...) | 1 pl/15 m <sup>2</sup> de SP*   | 2006                           |
|                                      | 1 pl/25 m <sup>2</sup> de SP*   | 2001                           |
|                                      | 1 pl/40 m <sup>2</sup> de SP*   | 2015                           |
| Secteur d'activités                  | 1 pl/25 m <sup>2</sup> de SP*   | 2007                           |
|                                      | 1 pl/40 m <sup>2</sup> de SP*, non compris le stationnement des poids lourds<br>1 pl/50 m <sup>2</sup> de SP*, un espace de stationnement, dont la dimension sera déterminée en fonction des caractéristiques de l'opération, doit être prévu pour répondre aux besoins des livraisons. | 2005<br>2013                   |

## Une surconsommation d'espaces de stationnement dans les zones d'activités

La carte ci-contre illustre entre autres la part des surfaces dévolues au stationnement dans les zones d'activités, qui s'avèrent équivalentes voire supérieures aux surfaces occupées par le bâti.



## 2 – LE STATIONNEMENT EN VILLE DE CHAMBÉRY

### A – OFFRE DE STATIONNEMENT PUBLIC

#### Type d'offre

La Ville de Chambéry est compétente en matière de stationnement sur son territoire qui comprend :

- > 9 parkings en ouvrage (parkings aériens ou souterrains) ;
- > 7 enclos (parkings de surface gérés par des barrières d'accès) ;
- > du stationnement sur voirie (gratuit ou payant).

Les parcs relais en lien avec le réseau de bus sont une des compétences de l'agglomération Grand Chambéry.

Depuis mars 2016, il est possible de payer le stationnement par mobile. Une fois le compte créé (numéro de portable, numéro

de carte bancaire, numéro d'immatriculation du véhicule), l'utilisateur sélectionne la zone de stationnement et la durée, qu'il peut moduler selon son besoin.

#### Évolution en 2017

Le 10 mai 2017 le conseil municipal de Chambéry a adopté de nouveaux principes de la politique de stationnement, applicables dès le 1er septembre 2017 pour le stationnement dans les parkings en ouvrage et les enclos (parking de surface géré par une barrière), dès le 1<sup>er</sup> janvier 2018 pour le stationnement sur la voirie.

Ainsi pour l'ensemble de l'offre de stationnement municipale, la politique tarifaire s'appuiera désormais sur trois principes :

- > le type de stationnement : différenciation tarifaire par mode de stationnement (ouvrage, voirie, enclos). Les tarifs de stationnement sur la voirie sont plus élevés que dans les parkings en ouvrage et les enclos afin d'assurer une meilleure utilisation des places ;



- > la durée : pour renforcer la rotation sur la voirie, le stationnement de longue durée est orienté vers les parcs en ouvrage grâce à une tarification appropriée.
- > l'emplacement : plus l'usager stationne près de l'hyper-centre, où l'espace est contraint, plus la durée autorisée est courte et les tarifs élevés.

Deux délégations de service public sont mises en œuvre pour la gestion et l'exploitation du stationnement :

- > une DSP Parking en ouvrage et enclos attribuée à Qpark (30

ans) pour la gestion de 3 ouvrages existants, la construction de 2 nouveaux parkings, l'exploitation de 3 enclos existants et la mise en œuvre de 4 nouveaux enclos depuis 09/2017. Qpark reprendra 2 parcs en ouvrage gérés par indigo sortant de DSP en 12/2018. Indigo conserve un parc en DSP (concession) jusqu'en 2031 ;

- > une régie intéressée confiée à Effia (5 ans) pour la gestion du stationnement payant de surface (3562 places payantes) depuis 01/2018 .

## Périmètre : ville de Chambéry | Année : 2017-2018

### parkings publics en ouvrage ou enclos

Les 16 parkings publics en ouvrage ou enclos situés dans la ville offrent un total de 3 065 places de stationnement.

Sur les 16 parkings, 13 sont en DSP (QPark et Indigo). Les autres gestionnaires (Effia pour le parkinf de la Gare, Qpark pour le parking de l'hôpital, SAGS pour la parking des Halles) ne sont pas liés à la Ville et sont libres d'appliquer la politique tarifaire qu'ils souhaitent.

Les parkings Indigo sont localisés dans l'hypercentre et le centre-ville. Le parkings et enclos Qpark sont situés dans le centre-ville et en entrée de ville.

L'offre en parkings est en cours d'évolution :

- > l'enclos à Cassine, au pied de la passerelle de la gare côté nord sera remplacé par un parking en ouvrage de grande capacité, environ 500 places, en 2020 ;
- > un nouveau parking en ouvrage est planifié sur le Quai Ravet à proximité du carrefour de la Libération (d'une capacité de 500 places environ en 2019 ;
- > l'esplanade de l'Europe est désormais en enclos.

Le stationnement de moins de 30 minutes est gratuit dans les parkings en ouvrages et en enclos. Les tarifs ont été modifiés en fonction de la localisation des parkings (pas de données à ce sujet pour les parkings n'appartenant pas à la ville).

|                   | Nombre de places | Gestionnaire | Tarif pour 1h de stationnement (€) | Tarif pour 2h de stationnement (€) |
|-------------------|------------------|--------------|------------------------------------|------------------------------------|
| <b>Parking</b>    |                  |              |                                    |                                    |
| Château           | 644              | Qpark        | 1,30                               | 2,50                               |
| Falaise           | 495              | Qpark        | 1,00                               | 1,80                               |
| Ducs              | 112              | Qpark        | Réservé aux abonnés                |                                    |
| Hôtel-de-Ville    | 243              | Indigo       | 1,70                               | 3,30                               |
| Palais de Justice | 400              | Indigo       | 1,70                               | 3,30                               |
| Curial            | 244              | Indigo       | 1,30                               | 2,50                               |
| Les Halles        | 283              | SAGS         | 2,40                               | 4,80                               |
| Hôpital           | 260              | Qpark        | 2,00                               | NC                                 |
| Gare SNCF         | 220              | Effia        | 2,00                               | 3,50                               |
| <b>Enclos</b>     |                  |              |                                    |                                    |
| Enclos Barbot     | 58               | Qpark        | 1,60                               | 3,40                               |
| Enclos Cassine    | 104              | Qpark        | 1,00                               | 1,80                               |
| Enclos Cassine 2  | 236              | Qpark        | 1,00                               | 1,80                               |
| Enclos Europe     | 149              | Qpark        | 1,60                               | 3,40                               |
| Enclos Manège     | 84               | Qpark        | 1,60                               | 3,40                               |
| Enclos Roissard   | 149              | Qpark        | 1,60                               | 3,40                               |
| Enclos Verdun     | 136              | Qpark        | 1,20                               | 2,60                               |
| Zone verte        |                  |              | 0,90                               | 2,10                               |
| Zone orange       |                  |              | 1,10                               | 2,70                               |
| Zone rouge        |                  |              | 1,40                               | 3,60                               |

Tarifification des parkings et enclos au 1<sup>er</sup> septembre 2017. Source : Ville de Chambéry

### Stationnement public réglementé sur voirie

À partir de janvier 2018 le stationnement sur voirie de moins de 30 minutes deviendra gratuit une fois par jour et sera payant uniquement de 9h à 18h (contre 9h à 12h et 14h à 19h aujourd'hui), sauf dimanches et jours fériés.

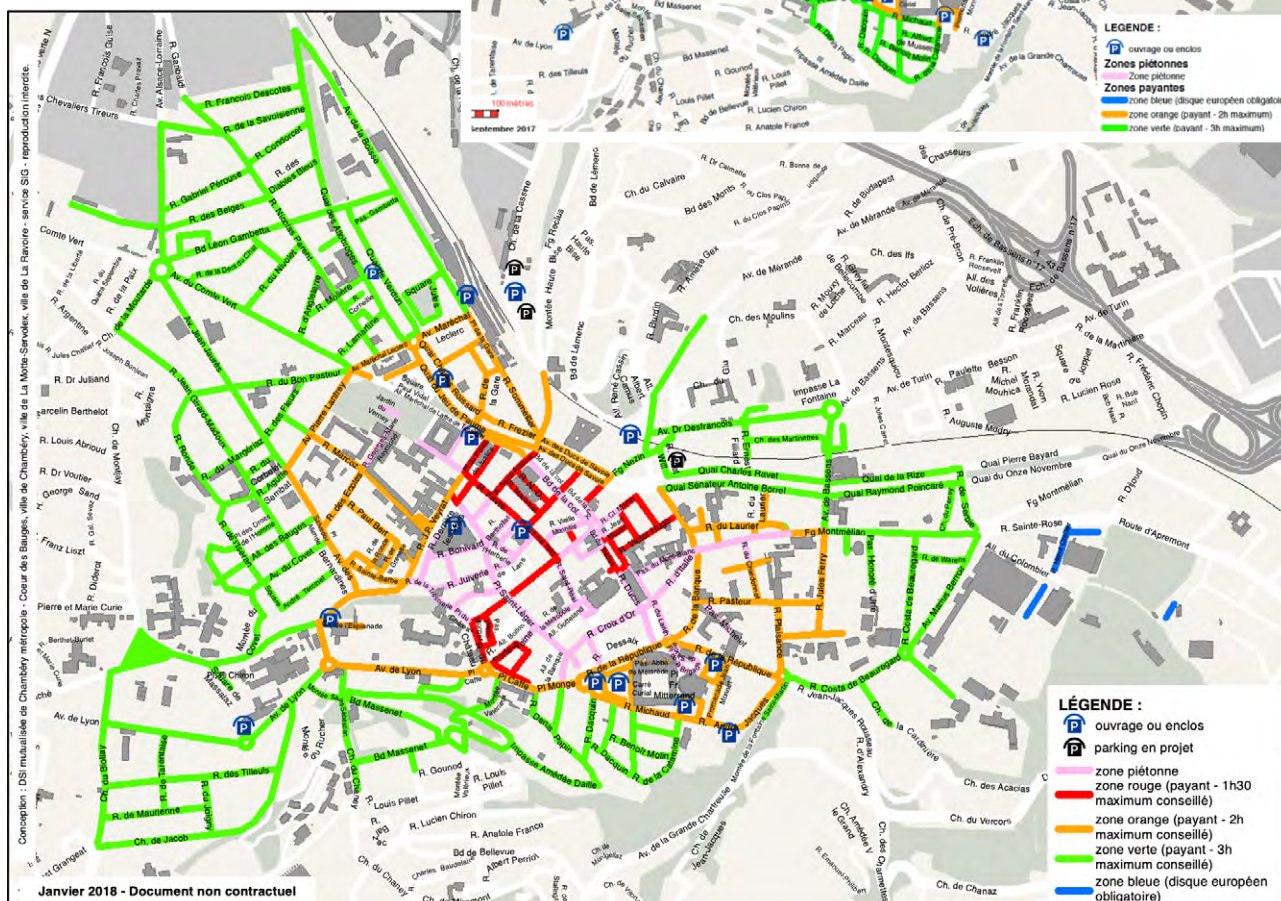
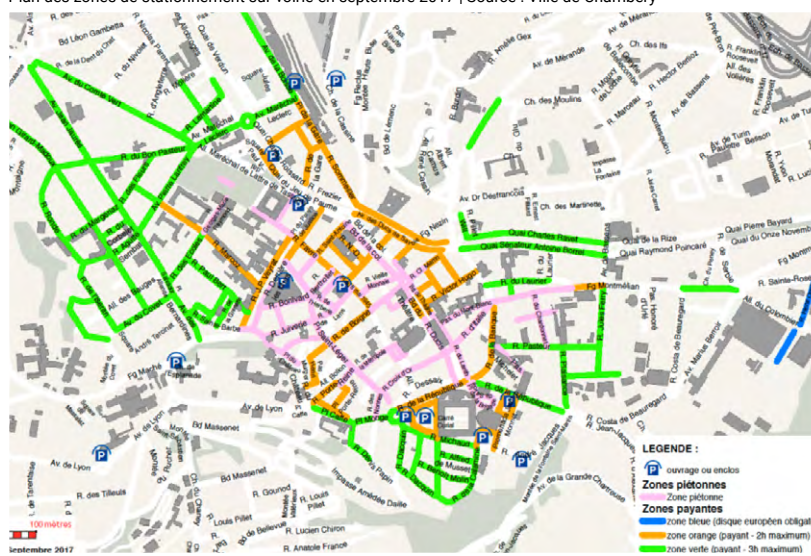
Un forfait déjeuner (toutes zones) de 1 € maximum pour un stationnement de moins de deux heures entre midi et 14h est mis en place.

Trois zones de stationnement organiseront les déplacements en ville :

- > création d'une zone rouge en hyper-centre,
- > extension de la zone orange en centre-ville,
- > zone verte étendue en entrée de ville.

Les cartes présentent l'évolution des zones de stationnement sur voirie en septembre 2017 et janvier 2018.

Plan des zones de stationnement sur voirie en septembre 2017 | Source : Ville de Chambéry



Plan des zones de stationnement sur voirie prévu pour janvier 2018 | Source : Ville de Chambéry

## Périmètre : Ville de Chambéry Année : 2018

Le tableau ci-contre illustre quelques exemples de tarification à la suite de cette évolution au 1<sup>er</sup> janvier 2018.

Au-delà de durées cibles, fixées en cohérence avec la politique de stationnement, un forfait de post-stationnement s'applique. Il correspond à la durée maximale (9 h) de stationnement :

- > zone verte : 25 €,
- > zone orange : 30 €,
- > zone rouge : 35 €.

Le FPS répond aux exigences de la réforme de dépénalisation du stationnement payant sur voirie qui entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2018. L'amende pénale de 17 € due au titre du stationnement insuffisamment réglé ou non réglé est remplacée par une redevance d'occupation du domaine public appelée « Forfait Post-Stationnement » (F.P.S.) dont le montant est établi et perçu par la collectivité.

À la suite de ces changements, les tarifs de stationnement sur voirie en zone verte, orange et rouge sont moins élevés la 1<sup>ère</sup> heure, mais plus élevés à partir de la 2<sup>ème</sup> heure afin d'inciter les usagers à utiliser les ouvrages ou enclos pour des durées de stationnement plus longues, l'objectif étant une rotation maximale sur voirie.

| Durée                                | Avant le 1er janvier 2018       |                                 | A partir du 1er janvier 2018 |                    |                        |
|--------------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|------------------------------|--------------------|------------------------|
|                                      | Zone verte                      | Zone orange                     | Entrée de ville zone verte   | Centre zone orange | Hypercentre zone rouge |
| Stationnement de moins de 30 minutes | Tarif minimal (33 min) : 0,50 € | Tarif minimal (24 min) : 0,50 € | gratuit 1 fois par jour      |                    |                        |
| 1 h                                  | 1 €                             | 1,20 €                          | 0,90 €                       | 1,10 €             | 1,40 €                 |
| 2 h                                  | 1,70 €                          | 2,50 €                          | 2,10 €                       | 2,70 €             | 3,60 €                 |

Tarification du stationnement sur voirie en Ville de Chambéry. Source : Ville de Chambéry

## Périmètre : Ville de Chambéry Années : 2017-2018

### B – OFFRE DE STATIONNEMENT RÉSIDENTS

#### Stationnement privé

La Ville de Chambéry compte environ 25 000 places privées. Cette offre représente un ratio de 0.43 places par habitant en moyenne. Il est estimé que l'offre privée couvre 77% de la demande en stationnement des habitants.

#### Stationnement sur domaine public

Les résidents du périmètre payant peuvent bénéficier d'un abonnement résident au prix de 10 € par mois permettant de stationner sur voirie dans toute la zone verte de la ville.

Dans la limite d'un seul abonnement par logement, un macaron est remis avec les dates de validité et le numéro d'immatriculation du véhicule à coller sur le pare-brise à côté de la vignette d'assurance.

Au 1<sup>er</sup> septembre 2017, une modification des tarifs abonnements des parkings a été apportée :

- > abonnements 7 j/7, 24 h/24, pour les résidents des zones verte, orange, rouge ou piétonne :
  - > entrée de ville (Ducs, Falaise) : 490 € / an,
  - > centre- ville (Château) : 525 € / an.
- > abonnements nuit et week-end (du lundi au vendredi de 18 h à 9 h + samedi, dimanche et jours fériés) : 200 €/an dans les parkings entrée de ville (Ducs, Falaise), centre-ville (Château, Curial), hyper-centre (Hôtel de ville, Palais de Justice) ; 250 €/an dans les enclos Barbot, Manège, Roissard, Verdun.

Au 1<sup>er</sup> janvier 2018, les tarifs résidents horaires, accordés après délivrance gratuite d'un macaron (autant de macarons possibles que de véhicules dans le foyer), changent et permettent de stationner en zones verte et orange, mais aussi en zone rouge (tableau ci-contre). Afin de permettre le stationnement des résidents le samedi complet, un tarif pour 9 h de stationnement est également créé sur la zone verte (3,50 €) et sur la zone orange à partir de juillet 2018 au tarif de 4,50 €.

| Zone de stationnement | Durée | Tarif  | Durée | Tarif  | Durée | Tarif  |
|-----------------------|-------|--------|-------|--------|-------|--------|
| Zone rouge            | 1h30  | 1,30 € | 3h    | 2,80 € |       |        |
| Zone orange           | 2h    |        | 4h    |        |       |        |
| Zone verte            | 3h    |        | 6h    |        | 9h00  | 3,50 € |

Tarifs horaires de stationnement résident sur voirie janvier 2018. Source : Ville de Chambéry

## C – OFFRE DE STATIONNEMENT POUR LES PROFESSIONNELS

### Places livraisons

La ville compte plusieurs centaines de places livraisons. Cette offre et de son utilisation dans l'hypercentre est présentée dans la partie 6 « Marchandises ».

### Stationnement sur places publiques

Le tableau ci-contre présente les tarifs d'abonnement à destination des professionnels sur la voirie à partir du 1er janvier 2018.

Les professionnels dont l'usage d'un véhicule de moins de 3,5 tonnes est nécessaire pour l'exercice de leur activité professionnelle bénéficient d'une tarification avantageuse unique sur les trois zones de stationnement sur voirie (verte, orange et rouge).

S'il s'agit d'une intervention occasionnelle, il est conseillé de choisir un forfait de voirie :

- > 1 jour : 7 €,
- > 1 semaine : 25 €,
- > 1 mois : 55 €.

S'il s'agit d'interventions plus régulières, il est préférable de choisir un forfait professionnel :

- > enregistrement : 150 € par an,
- > puis tarification horaire : 0,15 € / 30 minutes.

Afin de pouvoir bénéficier des tarifs professionnels, il est nécessaire de figurer dans la liste des catégories professionnelles identifiées.

#### Service d'aides à domicile

Pour les entreprises ou associations de services d'aide à domicile utilisant une flotte d'au moins 7 véhicules, une tarification spécifique est mise en place :

- > enregistrement : 1 000 € par an pour l'ensemble de la flotte,
- > puis tarification horaire : 0,15 € / 30 minutes.

### Garage de réparation automobile situé dans le périmètre payant

Avec une limitation de 8 macarons par entreprise, un dispositif particulier existe :

- > macaron professionnel : 150 € par an et par véhicule.

#### Abonnements dans les parkings

|   | Parkings en ouvrage<br>Entrée de ville<br>(Ducs, Falaise) | Parkings en ouvrage<br>Centre-ville<br>(Château, Curial) | Parkings en ouvrage Hypercentre<br>(Hôtel de Ville, Palais de Justice) |
|---|---|--|--|
| <b>Abonnement 7j/7 et 24h/24</b>  |   |  |  |
| Abonnement mensuel  | 68 €  | 74 €   | 95 €   |
| Abonnement trimestriel  | 190 €   | 215 €  | 265 €  |
| Abonnement semestriel   | 370 €   | 420 €  | 505 €  |
| Abonnement annuel   | 680 €   | 740 €  | 950 €  |
| <b>Abonnement 5j/7 (du lundi au vendredi ou du mardi au samedi de 6 h à 21 h)</b> |   |  |  |
| Abonnement mensuel  | 38 €  | 49 €   | 58 €   |
| Abonnement trimestriel  | 108 €   | 130 €  | 165 €  |
| Abonnement semestriel   | 205 €   | 255 €  | 325 €  |
| Abonnement annuel   | 380 €   | 490 €  | 580 €  |
| <b>Abonnement 6j/7 (du lundi au samedi de 6h à 21h)</b>                           |   |  |  |
| Abonnement mensuel  | 48 €  | 59 €   | 69 €   |
| Abonnement trimestriel  | 140 €   | 160 €  | 190 €  |
| Abonnement semestriel   | 270 €   | 315 €  | 370 €  |
| Abonnement annuel   | 480 €   | 590 €  | 680 €  |

Tarifs abonnement pour les professionnels au 1<sup>er</sup> septembre 2017.  
Source : Ville de Chambéry

## Périmètre : Ville de Chambéry | Année : 2015

## D – Offre pour les campings-cars

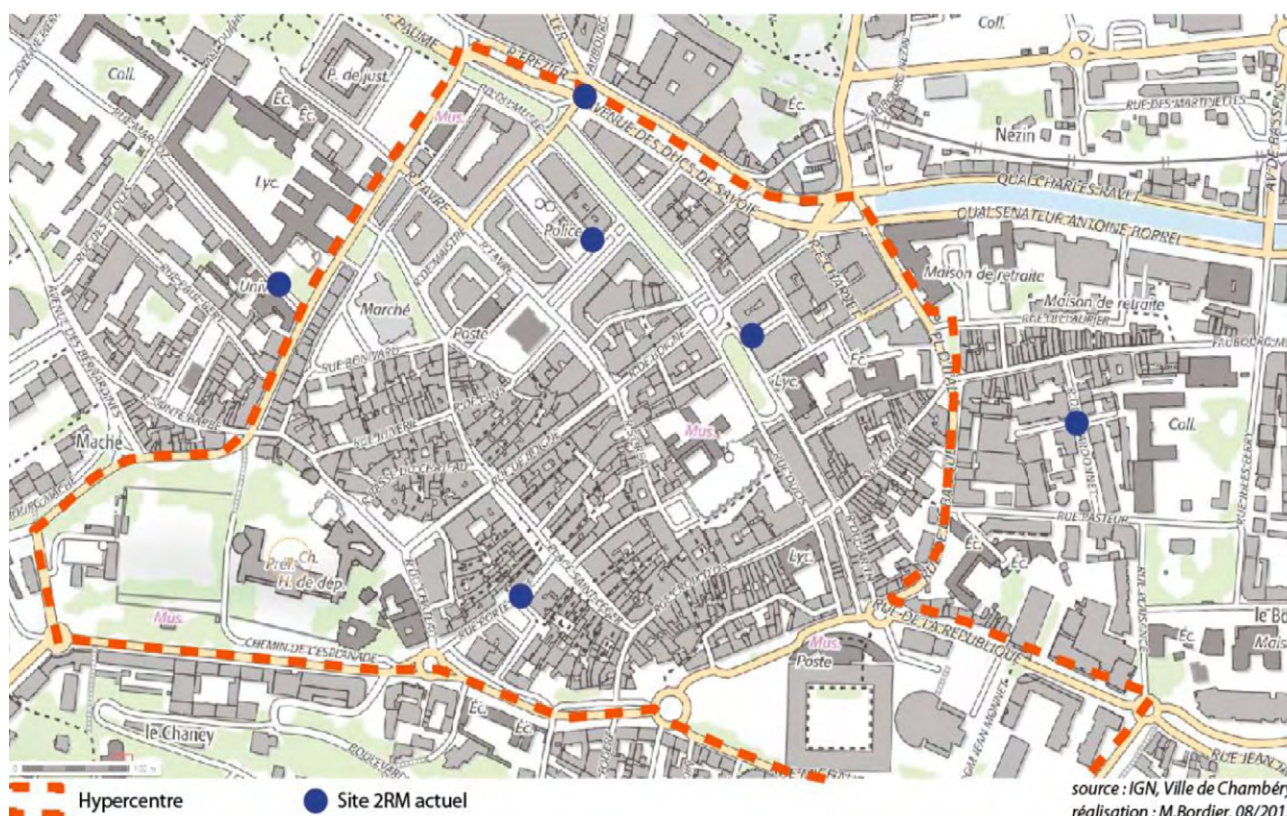
En ce qui concerne les campings cars, il ne subsiste plus qu'une aire de vidange et de remplissage en eau. En effet le parking Delphine et Jonathan est devenu payant (Zone verte) et le parking n'est plus aménagé pour offrir le stationnement gratuit aux campings cars. Une réflexion est à mener avec Grand Chambéry Tourisme pour trouver une offre plus adaptée aux campings cars.

## E – Offre pour deux-roues motorisés

En 2015, il existait 6 sites de stationnement pour les deux roues motorisés dans le centre-ville pour une capacité d'une cinquantaine de places. Les sites sont équipés de potelets et d'une barre d'attache.

Ces sites sont trop peu nombreux et peu visibles. Actuellement de nombreux deux roues-motorisés stationnent sur les trottoirs. Toutes les entrées du centre-ville historique ne disposent pas de site de stationnement.

De plus, les deux-roues ne sont pas toujours admis dans les parkings en ouvrage ou n'y disposent pas toujours d'espaces de stationnement adaptés. Seuls les parkings Falaise et Château proposent un abonnement trimestriel pour des motos et scooters. Dans les autres parkings autorisés, le stationnement est gratuit.



Localisation des stationnements pour deux-roues motorisés en 2015.  
Source : Etude du stationnement à Chambéry, R. Berthod, M. Bordier, 2015

## Périmètre : Ville de Chambéry | Année : 2012

### F – UTILISATION DU STATIONNEMENT PUBLIC

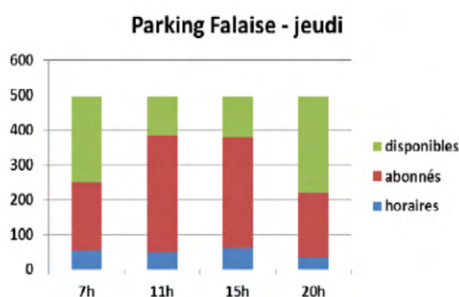
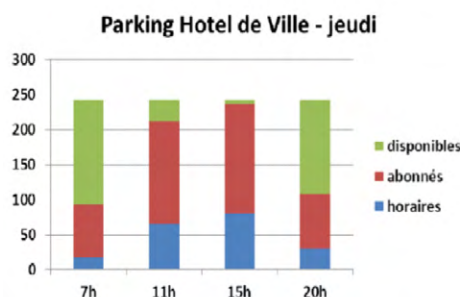
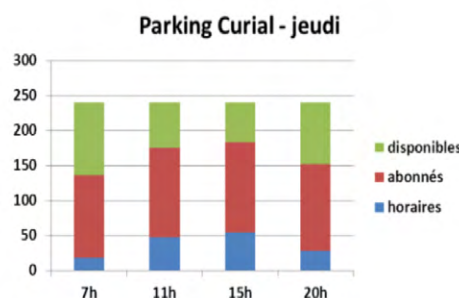
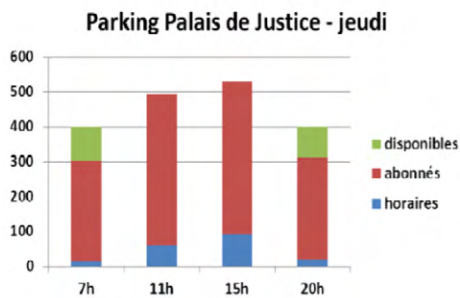
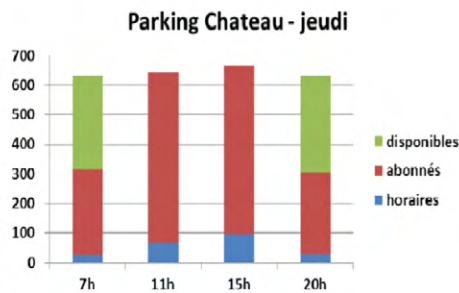
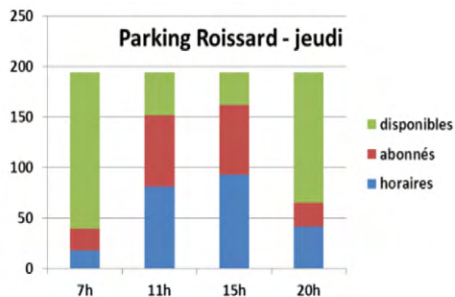
Les dernières enquêtes sur l'utilisation de l'offre de stationnement public sont relativement anciennes (2012), mais néanmoins révélatrices de l'important potentiel d'optimisation de la gestion de l'offre, justifiant la réorientation de la politique de stationnement initiée en 2017.

#### Parkings en ouvrage ou enclos (2012)

Sur les 6 parkings enquêtés en 2012, la moitié atteignent la saturation en journée. En revanche tous ont une disponibilité de places importante (allant de 25 à 75%) la nuit.

Or cette saturation s'avère essentiellement induite par la part très élevée des abonnés. En effet dans tous les parkings en ouvrage, le pourcentage d'abonnés est nettement supérieur à celui des utilisateurs horaires. Ainsi dans les parkings Château et Palais de Justice (saturés en journée), plus de 80% des utilisateurs sont des abonnés. Même dans l'enclos Roissard qui compte la plus grande proportion d'utilisation horaire, on compte malgré tout près d'une moitié d'abonnés en journée.

Autrement dit, les parkings sont largement monopolisés pour des usages de type pendulaire (et professionnel), et ce au détriment du stationnement horaire des clients-visiteurs, pour lesquels seuls les parkings Curial et Falaise offrent régulièrement une disponibilité de places en journée. La création de quatre enclos en 2017 et 2018 apporte une compensation provisoire à ce besoin de stationnement pour les clients horaires.



Occupation des parkings en ouvrage le jeudi. Source : Etude sur le stationnement, SCET, 2012

## Périmètre : Ville de Chambéry Années : 2012-2015

### Stationnement sur voirie

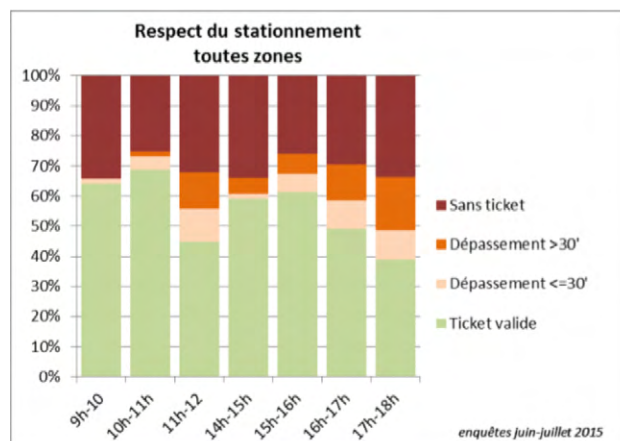
Les enquêtes d'occupation SCET menées en 2012 sur la zone orange (1 077 places payantes et limitées à 2h, mais avec macarons pour résidents et ayants droits) montrent :

- > une occupation proche de la saturation dans le centre, et des réserves variables dans les quartiers alentours (rôle tampon). Avec en moyenne pour l'ensemble de la zone orange, un taux de places libres en journée de l'ordre de 10% ;
- > un taux de rotation modeste de l'ordre de 4, tant en semaine que le samedi ;
- > un faible taux qui ne résulte qu'en petite partie de la part de stationnement résidents, prédominante en début et fin de journée mais très modeste (moins de 10%) en milieu de journée ;
- > un faible taux qui résulte surtout de la part élevée des utilisateurs de moyenne (2 à 4h) ou longue (plus de 4h) durées, monopolisant ensemble plus d'un tiers des places en journée ;
- > et donc, pour les utilisateurs stationnant en dessous de la limite de 2h, une occupation qui se concentre, en journée, sur moins de la moitié de l'offre (environ 45%).

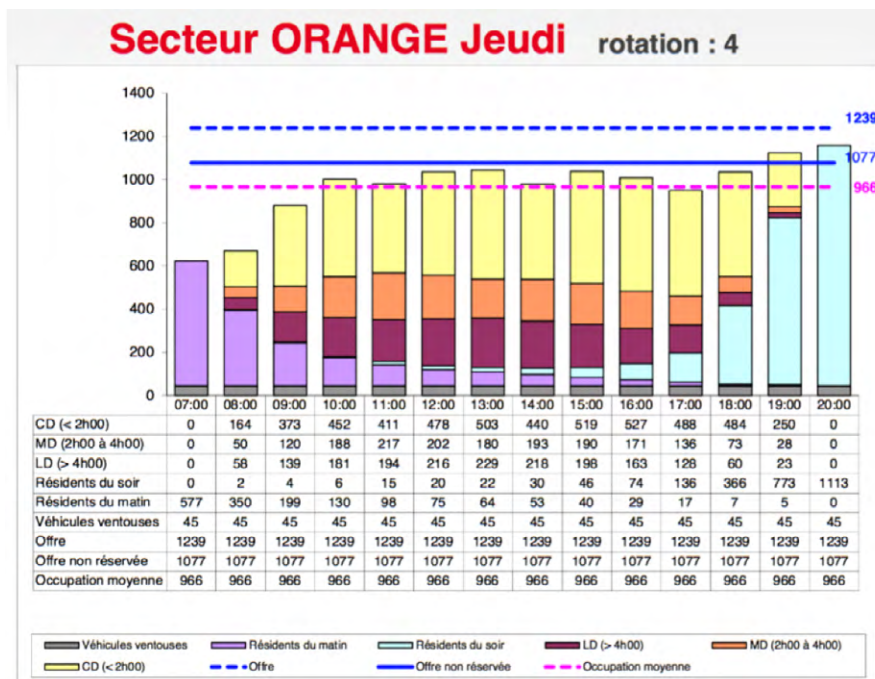
Ces chiffres traduisent naturellement une situation antérieure à la nouvelle politique de stationnement introduite en 2017.

Les enquêtes d'occupation IRIS menées en 2015 sur l'ensemble du stationnement sur voirie :

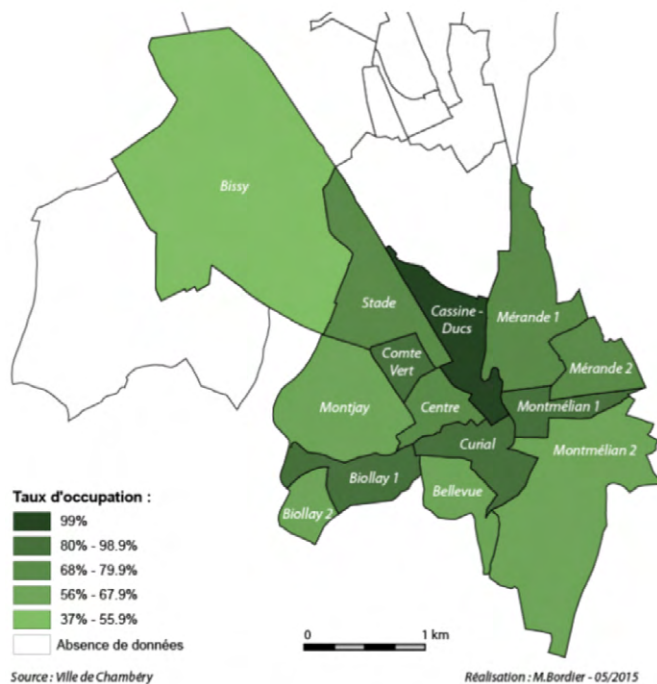
- > confirment une situation globalement peu saturée, la disponibilité de places apparaissant ici la plus faible sur le secteur Cassine-Ducs, qui borde l'hypercentre ;
- > confirment également la part considérable des usages abusif, avec environ 30% d'utilisateurs sans ticket et jusqu'à 20-25% de dépassement des durées autorisées, en particulier en fin de matinée et d'après-midi (large usage « pendulaire » probable du stationnement payant).



Taux de respect du stationnement selon enquêtes IRIS 2015. Source : Etude du stationnement à Chambéry, R. Berthod, M. Bordier, 2015



Occupation de la zone orange le jeudi. Source : Etude sur le stationnement, SCET, 2012



Taux d'occupation du stationnement sur voirie selon enquêtes IRIS 2015.  
Source : Etude du stationnement à Chambéry, R. Berthod, M. Bordier, 2015

## G – APPROCHE ÉCONOMIQUE DE L'OFFRE PUBLIQUE EN OUVRAGE (2014)

Le fonctionnement en régie municipale oblige à l'équilibre du budget.

### Recettes

Le stationnement sur parking en ouvrage et enclos RMCS a rapporté près de 1,18 millions d'euros en 2014 se partageant à part égale entre recettes horaires et recettes abonnements.

Les recettes par place sont plus élevées pour les parkings Vinci que RMCS, à l'exception de l'enclos Roissard dont les recettes s'élèvent à 2 220 €/place/an. Plus la part des recettes horaires est importante, plus les recettes par place sont élevées.

Le stationnement sur voirie a rapporté à la Ville 1,8 millions d'euros en 2014. 90% des recettes proviennent du stationnement au ticket, 60% de la zone orange et 35% de la zone verte.

Une place rapporte 973 €/an en zone orange et 313 €/an en zone verte. La médiane au niveau national s'élève à 446 €/an (CERTU, 2013).

Une place est payée 2h36/jour en zone orange et 1h03/jour en zone verte (sur un maximum de 8h). Ceci est dû à la fois à la présence d'abonnés, aux places libres et au non-respect du paiement. En France, dans les unités urbaines de 100 000 à 300 000 habitants, la durée moyenne payée par jour est d'environ 2h (CERTU, 2013).

En zone orange, les recettes maximales théoriques s'élèvent à 3,29 millions d'euros en 2014 (base de 302 jours ouvrés).

Au total, en comptant les recettes des parkings et de la voirie, la Ville perçoit environ 3 millions d'euros de recettes de stationnement.

### Dépenses

Le tableau ci-dessous récapitule les dépenses pour la voirie et les ouvrages. Au total, les dépenses s'élèvent à 1,04 millions d'euros et sont intégralement couvertes par les recettes. Les dépenses des parkings présentées ici ne reflètent pas une année moyenne pour laquelle le budget est à l'équilibre.

| Parking           | Gestion | Nombre de places | Recettes totales (€) | Part des recettes horaires | Recettes par place (sorties horaire) (€) | Recettes par place (total) (€) |
|-------------------|---------|------------------|----------------------|----------------------------|--|--------------------------------|
| Château           | RMCS    | 644              | 497 098              | 30%                        | 230                                      | 772                            |
| Ducs              | RMCS    | 112              | 68 834               | 54%                        | 335                                      | 615                            |
| Falaise           | RMCS    | 495              | 248 971              | 26%                        | 131                                      | 503                            |
| Roissard          | RMCS    | 164              | 364 120              | 90%                        | 2 009                                    | 2 220                          |
| Curial            | Vinci   | 244              | 294 647              | 48%                        | 578                                      | 1 208                          |
| Hôtel de Ville    | Vinci   | 243              | 435 397              | 61%                        | 1 091                                    | 1 792                          |
| Palais de justice | Vinci   | 380              | 634 472              | 63%                        | 1 058                                    | 1 670                          |

Recettes des parkings en ouvrage en 2014.

Source : Etude du stationnement à Chambéry, R. Berthod, M. Bordier, 2015

|  | Zone orange        | Zone verte |
|--|--------------------|------------|
| Recettes ticket (hors abonnements)           | 1 104 071 €        | 532 519 €  |
| Recettes / place / an (hors abonnements)     | 973 €              | 313 €      |
| Recettes / place / jour (hors abonnements)   | 3,22 €             | 1,04 €     |
| Recettes abonnement zone verte / an          |                    | 154 920 €  |
| Recettes / place / an (ticket et abonnement) |                    | 404 €      |
| Autres recettes (PIAF et OSV)                | 44 118 €           |            |
| <b>Recettes totales</b>                      | <b>1 835 628 €</b> |            |

Recettes du stationnement sur voirie en 2014.

Source : Etude du stationnement à Chambéry, R. Berthod, M. Bordier, 2015

| Type                          | Libellés   | Montant          |
|-------------------------------|--|------------------|
| Voirie                        | Dépenses de surface (horodateurs, consommables...) | 10 765 €         |
|                               | Masse salariale (10 agents ASVP)                   | 250 000 €        |
|                               | <b>Dépenses voirie</b>                             | <b>260 765 €</b> |
| Parkings en ouvrage et enclos | Masse salariale (8 agents)                         | 306 000 €        |
|                               | Contrat de maintenance                             | 60 000 €         |
|                               | Loyer (payé à la Ville)                            | 260 000 €        |
|                               | Fonctionnement (EDF, eau, Internet...)             | 67 000 €         |
|                               | Petites fournitures (entretien, administratif...)  | 36 000 €         |
|                               | Gardiennage  | 50 000 €         |
|                               | <b>Dépenses parkings</b>                           | <b>779 000 €</b> |
| <b>Dépenses totales</b>       | <b>1 039 765 €</b>                                 |                  |

Dépenses de stationnement sur voirie et parkings en 2014.

Source : Etude du stationnement à Chambéry, R. Berthod, M. Bordier, 2015



# 3 – LE STATIONNEMENT SUR LE CŒUR DES BAUGES

Périmètre : Cœur des Bauges  
Année : 2016

## Une offre de stationnement à restructurer sur le Cœur des Bauges.

L'offre de stationnement sur les 14 communes du Cœur des Bauges est estimée à 936 places, dont 433 places signalées et 503 places de stationnement non signalées.

### Espace de vie central / Bauges Derrière

L'offre de stationnement est pensée parallèlement aux espaces publics et aux équipements (parking de la salle des fêtes du Châtelard, place des cantalous à Lescheraines). Les espaces de stationnement bénéficient généralement du traitement qualitatif de l'équipement situé à proximité (parking de l'école à Lescheraines notamment). Par ailleurs, des solutions alternatives à la voiture individuelle se développent dans l'espace de vie central grâce à des aménagements mis en œuvre ces dernières années, à l'instar de l'aire de covoiturage de Bellecombe-en-Bauges sur l'axe RD912 en direction d'Anecy via le col de Leschaux.

### Bauges Devant / Vallées

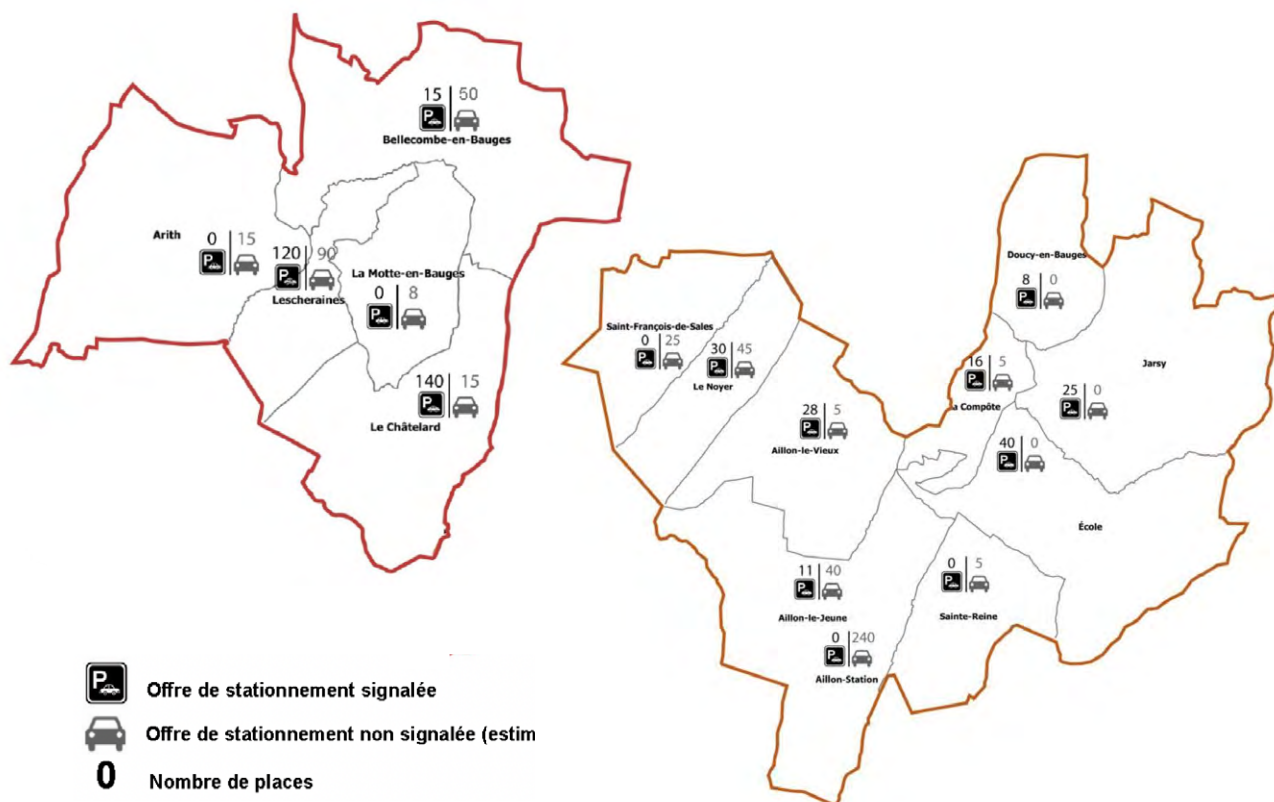
Dans les vallées, l'offre en stationnement est largement contrainte par la topographie. Elle est dans l'ensemble moins importante et plus diffuse que dans l'espace de vie central. Lorsqu'il n'existe

difficultés de circulation, notamment en cœur de village ou de hameau.

Plusieurs espaces de stationnements d'importance sont tout de même recensés, notamment au Noyer, à Aillon-station, au hameau de Routhennes à Sainte-Reine, à Jarsy (Précherel) et sur la route du col de Frêne. Ces espaces sont toutefois généralement sous utilisés et soulignent un enjeu de mutualisation de l'offre de stationnement et de reconnexion avec le bourg et les hameaux.

À Aillon-station, la mutualisation du stationnement et la réorganisation de l'offre doivent être partie intégrante de la réflexion sur l'avenir de la station afin de valoriser cette offre l'été grâce à des usages temporaires, par exemple, et de manière plus large de valoriser les espaces publics de la station actuellement peu qualifiés. Par ailleurs, plusieurs espaces de stationnement non signalés sont régulièrement utilisés par les randonneurs dans les hameaux (notamment à Sainte-Reine, à Jarsy et au Coudray), entraînant des conflits d'usages réguliers et des difficultés de gestion des flux en saison.

- > L'offre de stationnement signalée correspond à l'ensemble des places de stationnement identifiées par une signalétique particulière ou un marquage au sol ;
- > L'offre de stationnement non signalée (estimations) comprend les espaces utilisés par les usagers pour stationner bien qu'aucune indication ne spécifie la présence d'un espace de stationnement dédié.



# 4 – INVENTAIRE STATIONNEMENT PUBLIC SUR L'AGGLOMÉRATION

Périmètre : Grand Chambéry  
Année : 2018

Au titre de l'article L.151-4 du code de l'urbanisme, le rapport de présentation du PLU « établit un inventaire des capacités de stationnement de véhicules motorisés, de véhicules hybrides et électriques et de vélos des parcs ouverts au public et des possibilités de mutualisation de ces capacités ».

Le diagnostic établit une analyse des capacités de stationnement au regard du stationnement public et privé, des parkings-relais et des places dédiées aux véhicules électriques. La précision des estimations issues des communes peut varier selon les secteurs.

## Capacités de stationnement sur Grand Chambéry :

Cœur d'agglomération : 3 866 places

Communes urbaines : env. 5 500 places

Communes d'entrée d'agglomération : env. 500 places

Communes du Piémont de Chartreuse : env. 400 places

Communes de la Leysse : env. 1 200 places

| SECTEURS                          | COMMUNES             | NB DE PARKINGS | NB DE PLACES DE STATIONNEMENT |
|-----------------------------------|----------------------|----------------|-------------------------------|
| Cœur d'agglomération              | Chambéry             | NR             | 3 866                         |
| Communes urbaines                 | Barberaz             | 16             | 475                           |
|                                   | Barby                | 9              | 367                           |
|                                   | Bassens              | 5              | NR                            |
|                                   | Challes-les-Eaux     | 7              | 339                           |
|                                   | Cognin               | 10             | 609                           |
|                                   | Jacob-Bellecombette  | 6              | NR                            |
|                                   | La Motte-Servolex    | 33             | 1 540                         |
|                                   | La Ravoire           | NR             | 1 309                         |
|                                   | Saint-Alban-en-Leyse | 19             | 750                           |
|                                   | Saint-Baldolph       | 5              | 446                           |
| Communes d'entrée d'agglomération | Saint-Jean-d'Arvey   | NR             | NR                            |
|                                   | Saint-Jeoire-Prieuré | 3              | NR                            |
|                                   | Sonnaz               | NR             | 27                            |
|                                   | Curienne             | 6              | NR                            |
| Leysse                            | La Thuile            | 2              | 70                            |
|                                   | Les Déserts          | 14             | 1 030                         |
|                                   | Puygros              | 3              | NR                            |
|                                   | Thoiry               | NR             | NR                            |
|                                   | Vérel-Pragondran     | 3              | 25                            |
|                                   | Montagnole           | NR             | 75                            |
| Piémont                           | Saint-Cassin         | 3              | 50+NR                         |
|                                   | Saint-Sulpice        | 2              | 60                            |
|                                   | Vimines              | 3              | 165                           |

Sources : Observatoire du PDU, 2013 / Délibération politique du stationnement, ville de Chambéry

## SYNTHÈSE DES CONSTATS

- > Des normes de stationnement communales actuellement très disparates sur l'agglomération.
- > Dans les zones d'activités, une consommation de foncier par le stationnement atteignant voire dépassant celle du bâti.
- > En Ville de Chambéry, une offre publique incluant plus de 3 000 places en ouvrages, environ 3 000 places réglementées sur voirie dans le centre et les quartiers attenants, ainsi que plusieurs milliers de places non réglementées en couronne. Auxquelles s'ajoutent environ 25 000 places privées couvrant près de 80% de la demande estimée des résidents.
- > Une utilisation de l'offre publique (occupation, rotation) qui montre un très gros potentiel d'optimisation de sa gestion : part d'abonnés « pendulaires » considérable dans les parkings, taux élevé de non respect des réglementations sur voirie.
- > En 2017, une refonte radicale de la politique de stationnement de la Ville de Chambéry, avec une tarification désormais coordonnée selon le type d'installation (plus favorable en ouvrage que sur voirie) et la proximité du centre-ville, des conditions favorables et souples pour les résidents et professionnels (macarons), une extension des zones réglementées.
- > Trois ouvrages stratégiques en gestion indépendante (Gare, Halles, Hôpital) qui échappent à cette harmonisation.
- > Un net déficit d'offre pour les deux-roues motorisés, entre autres dans les parkings en ouvrage et un problème représenté par les boucles de détection non adaptées aux deux-roues et entraînant des problèmes d'ouverture des barrières.
- > Pour les parkings en RMCS, une très large couverture des dépenses (env. 1 mio €/an) par les recettes (env. 3 mio €/an), malgré la part très élevée d'abonnements et le potentiel d'amélioration des contrôles.
- > En périphérie, une part importante d'espaces de stationnement non signalés, qui peuvent générer des difficultés de circulation en cœurs de localités.
- > Dans les sites touristiques et de loisirs, une pression saisonnière du stationnement à mieux maîtriser.

**RAPPORT  
DE PRÉSENTATION  
TOME 01**

**DIAGNOSTIC  
DÉPLACEMENTS**

---

**PARTIE 6.**

**MARCHANDISES**

---

# 1 – AIRES DE LIVRAISON EN VILLE DE CHAMBÉRY

Périmètre : Ville de Chambéry

Année : 2015

## Matérialisation et emprise des aires de livraison en ville de Chambéry

Il n'existe pas de normes pour les arrêts livraison. La ville a adopté, comme presque partout en France, un gabarit unique qui correspond à l'emprise d'une place de stationnement pour voiture particulière. Les véhicules peuvent couvrir plusieurs places de stationnement suivant les besoins. Là où les livraisons sont fréquentes, les arrêts de livraisons sont contigus.

Le centre-ville est accessible à de nombreux véhicules de livraison ; les gros tonnages comme les plus de 17 tonnes sont tolérés. Seuls les poids lourds de plus de 17 tonnes en transit et les convois exceptionnels sont interdits et doivent obligatoirement circuler sur la VRU.

Par ailleurs, le centre-ville piéton fonctionne différemment du reste du centre-ville.

Dans la zone piétonne, l'accès et la circulation sont réglementés par des aménagements spécifiques ; des bornes d'entrée et de sortie escamotables limitent l'accès des voitures et des deux roues motorisées. Cependant, les livreurs et artisans peuvent

pénétrer sous certaines conditions de circulation et d'arrêt. Les véhicules de livraison (comme tout autre véhicule) peuvent accéder à la zone piétonne de 6 h à 11h. Les arrêts sont tolérés pendant la durée du chargement ou du déchargement, dans la limite de 20 minutes. Un ticket doit être retiré à la borne d'accès pour attester de la durée de l'arrêt.

En dehors des zones piétonnes, des arrêts spécifiques « arrêt minute-livraisons » et « stationnement minute-livraisons » gratuits sont matérialisés en jaune sur la voirie en continuité avec les places de stationnement pour véhicules. Ils font l'objet d'un arrêté de voirie pris par l'autorité publique. Ils correspondent à un besoin ponctuel exprimé par les commerçants ou artisans. Il existe également des zones de livraisons, dans les secteurs névralgiques à usage unique de livraisons (gare, curial, ducs, etc).

109 arrêtés ont été pris à ce jour (2015) pour toute la ville et peuvent comprendre plusieurs emplacements. Ils correspondent à 155 places arrêts-livraison. Ces emplacements sont dédiés aux chargements/déchargements effectués manuellement ou au moyen d'un diable ; la durée maximale du stationnement est soit de 10 minutes soit de 15 minutes ; ils sont utilisables en permanence.

La répartition de ces emplacements peut être modifiée, certains sont supprimés, de manière à ne pas en augmenter le nombre. Ils représentent environ 10% des places payantes.

# 2 – LIVRAISONS DANS L'HYPERCENTRE DE CHAMBÉRY

Périmètre : Centre de Chambéry

Année : 2015

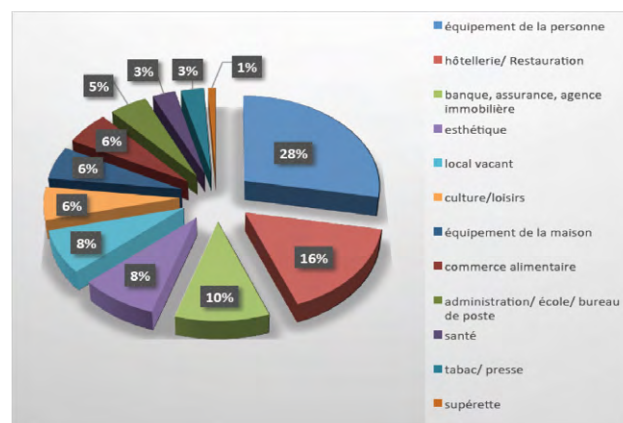
## Le cadre commercial de l'hypercentre (2015)

Certains commerces sont très représentés dans l'hypercentre. Les commerces d'équipement de la personne représentent près du tiers de l'offre, avec 29% sur le territoire. Viennent ensuite les commerces compris dans la catégorie de l'hôtellerie-restauration, qui représentent 17% des commerces. Les activités tertiaires telles les banques occupent 11% de l'offre commerciale. Ces trois catégories sont les activités les plus importantes en nombre de commerces.

Les services à la personne représentent 9% des commerces. Il convient de noter l'importance des vacants qui sont de 8%. Les commerces alimentaires occupent la part de 6%, les boutiques de culture/loisirs de 6% et également l'équipement de la maison qui a le même taux de présence des commerces.

Le petit commerce inférieur à 300 m<sup>2</sup> reste prépondérant dans les principales rues commerçantes. Ces commerces sont fournis en marchandises par des transporteurs privés, venant dans la zone

d'étude décharger et enlever les marchandises. Afin d'accéder au périmètre d'étude, les véhicules de livraisons viennent de la périphérie de la ville et empruntent des portes.



Part des commerces dans l'hypercentre de Chambéry.  
Source : Optimisation du système de livraisons dans l'hypercentre de Chambéry, rapport de stage master TITUS, déc. 2015

## Typologie et localisation des commerces dans l'hypercentre de Chambéry



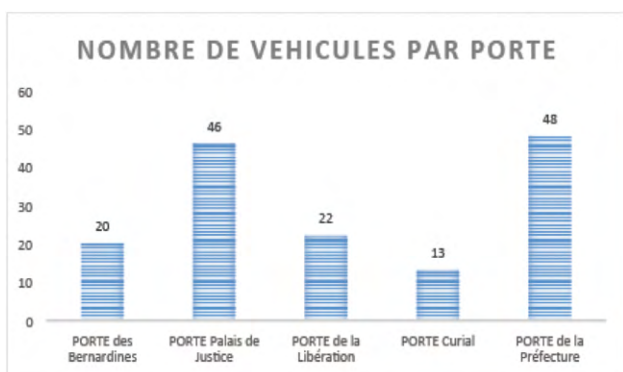
Source : Optimisation du système de livraisons dans l'hypercentre de Chambéry, rapport de stage master TITUS, déc. 2015

### Les portes

Lors du diagnostic préliminaire, 5 portes d'entrée principales ont été identifiées. Les portes d'entrées sont des axes d'entrée et de sortie du territoire d'étude.

Cependant, un flux constant est observé dans le territoire de l'hypercentre. D'après les enquêtes effectuées, deux livraisons ont lieu de façon quotidienne, principalement le matin. Les livraisons s'effectuent donc dans un pas de temps très court dans la journée. Elles sont nombreuses du fait du fonctionnement en flux tendus des commerces. Les livraisons ont lieu avant 11h car les bornes automatiques délimitant l'hypercentre ne permettent plus l'accès au secteur après cet horaire.

En premier lieu, la hiérarchie des portes a été énoncée, plus particulièrement le flux de circulation concernant les véhicules de marchandises. Les portes de la Préfecture et du Palais de Justice sont les plus empruntées.



Source : Optimisation du système de livraisons dans l'hypercentre de Chambéry, rapport de stage master TITUS, déc. 2015

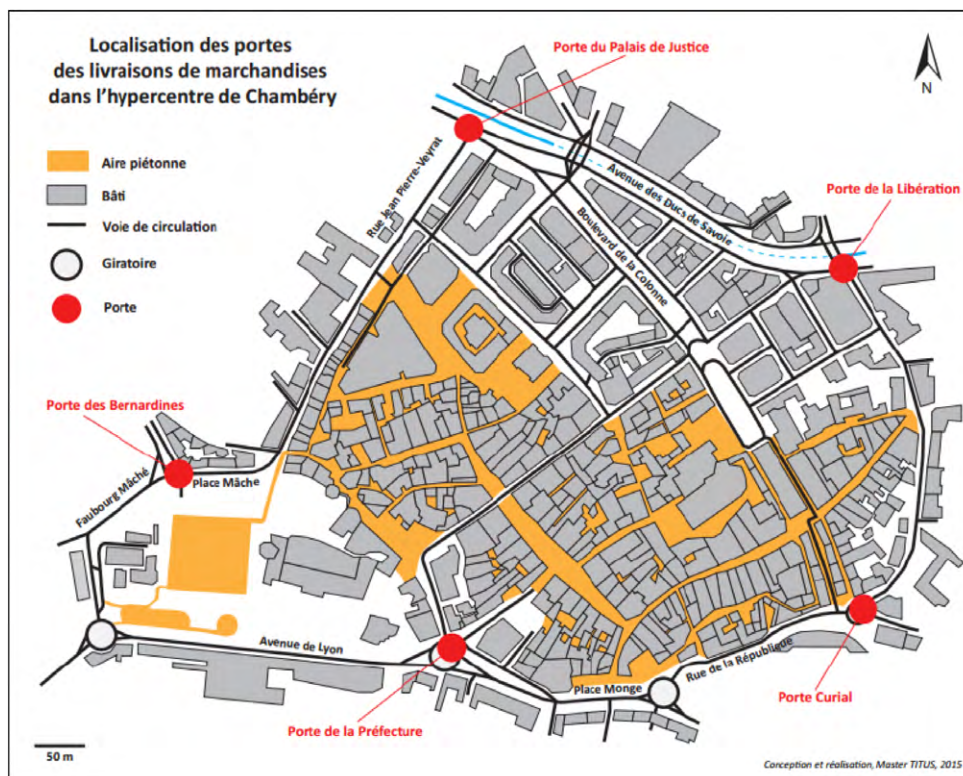
### Les types de marchandises

Suite aux campagnes de comptage, des données globales ont été obtenues, représentatives du transport de marchandises dans l'hypercentre.

Les comptages ont permis d'établir des catégories de livraison de diverses marchandises, lesquelles sont au nombre de 6 :

- > transport frigorifique alimentaire,
- > transport non frigorifié de produits périssables,
- > messagerie,
- > artisanat,
- > BTP (Bâtiment Travaux Public),
- > marchandise inconnue.

Afin de cerner au mieux la problématique de la livraison de marchandises dans l'hypercentre, il a été choisi d'omettre les catégories des artisans et des BTP qui ne font pas partie intégrante de la livraison de marchandises. Il est toutefois difficile d'identifier les types de marchandises car les véhicules sont souvent dénués d'informations sur la nature de leurs déplacements et de la marchandise qu'ils transportent.



Source : Optimisation du système de livraisons dans l'hypercentre de Chambéry, rapport de stage master TITUS, déc. 2015

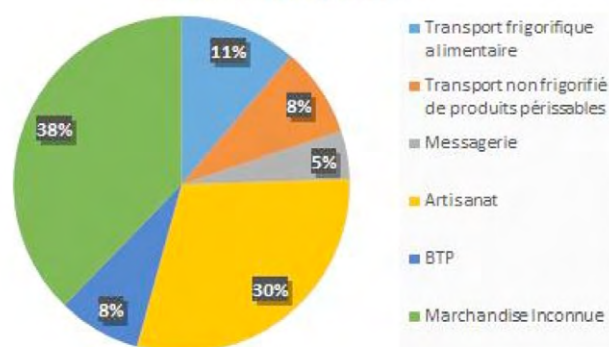
## Les types de véhicules de livraison

Les véhicules utilitaires sont prépondérants et représentent 65% des véhicules. Ils sont utilisés principalement par les artisans et les services de messagerie tels que « Chronopost » ou « France Express ». Des véhicules de taille plus modeste livrent également des commerces. Il s'agit principalement de la livraison de pharmacies en milieu de journée lorsque la commande n'est pas très importante, seulement quelques colis. Les voitures utilitaires telles que les « Kangoo » ou les « Partner » ont aussi été recensés. Enfin, on note dans l'hypercentre des livraisons effectuées par les véhicules personnels des gérants. Ce sont des voitures individuelles, stationnées devant l'établissement durant la période de déchargement des marchandises.

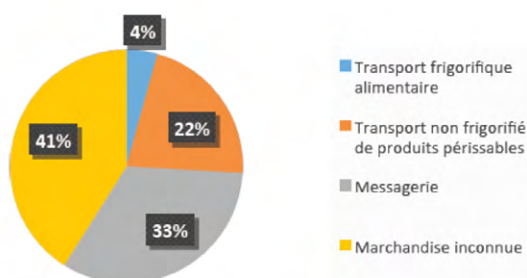
Les véhicules de -3,5 tonnes avec caisse représentent 20% des types de véhicules présents lors des comptages. Ils sont exclusivement dédiés au transport de marchandises, tout comme les +3,5 tonnes représentant 14% des véhicules.

Enfin, les semi-remorques représentent seulement 1% de la flotte totale des véhicules observée durant les différentes campagnes de comptage effectuées.

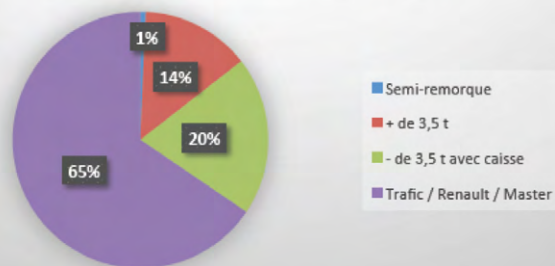
## Total du type de marchandise à toutes les portes



## Type de marchandises sans les artisans ni les travaux publics



## Types de véhicules de livraisons



Source : Optimisation du système de livraisons dans l'hypercentre de Chambéry, rapport de stage master TITUS, déc. 2015

## L'Organisation des livraisons

Les livraisons « massives » s'effectuent dès 9h du matin, heure de présence des commerçants et d'ouverture des commerces, jusqu'à 14h30 environ.

Néanmoins, des tendances spécifiques apparaissent en fonction de la localisation et du type de commerce : un pic en matinée jusqu'à 11 heures est observé surtout si l'on considère la zone piétonne. Peu ont lieu le matin de très bonne heure à part pour les grandes enseignes comme Monoprix qui ont leur propre quai de déchargement.

Pour certains comme les pharmacies, les livraisons ont lieu toute la journée et à tout moment.

Les fréquences de livraison sont variables et diffèrent selon le type de commerce. Généralement, elles ont lieu plusieurs fois dans la semaine. Cela s'explique par :

- > le fonctionnement en flux tendus des commerces,
- > leur absence de stock,
- > la taille des locaux ne permettant pas le stockage,
- > les demandes spécialisées et urgentes.

le cahier des charges des franchisés qui impose un calendrier de livraisons propre avec les transporteurs.

Les jours les plus chargés sont le lundi, le mercredi et le vendredi. Les commerces de bouche et les restaurants sont livrés tous les jours en raison des denrées périssables qu'ils vendent ou transforment.

Les livraisons en hypercentre sont majoritairement effectuées par :

- > des transporteurs généralistes, « toutes marchandises » qui disposent de leur propre flotte (Calberson, TNT, UPS ...),
- > des grossistes spécialisés souvent locaux (« Savoie-primeurs », « café Folliet »...),
- > des producteurs de la région qui livrent leurs produits (primeurs, crèmerie...),
- > des commerçants et restaurateurs qui organisent leur propre livraison.

La provenance des véhicules de livraison est diversifiée :

- > internationale : Allemagne, Pays-Bas,
- > métropolitaine : plateformes en région parisienne ou autres régions (Provence-Alpes-Côte-D'azur, Pays de la Loire, Franche Comté...),
- > régionale : Grenoble, Chalon-sur-Saône, Lyon, Annecy, Mâcon, Saint-Vulbas,
- > bassin chambérien : communauté d'agglomération de Chambéry (Bissy, Barby...), Aix les Bains.

Les lieux « officiels et officieux » de déchargement des véhicules dépendent de la localisation des commerces :

- > Des véhicules stationnent sur des aires de livraison prévues à cet effet. Ces dernières doivent se trouver à une faible distance du commerce à livrer,
- > En zone piétonne, on retrouve également cette habitude. Néanmoins, elle est autorisée,
- > Aire de livraison privative pour les grandes enseignes (ex : parking souterrain avec espace réservé aux livraisons),
- > La majorité des commerces est livrée par des véhicules qui stationnent en double file sur la chaussée juste en face de leur porte d'entrée afin de minimiser la manutention et d'avoir au besoin la place de baisser le hayon,
- > Enfin, certains n'hésitent pas à se parquer sur les trottoirs même si le déchargement est de très courte durée.

Les durées de déchargement sont généralement courtes :

- > Les  $\frac{3}{4}$  d'entre-elles n'excèdent pas 20 minutes. De nombreuses sont de l'ordre de 4 à 10 minutes,
- > D'autres moins fréquentes peuvent se prolonger au-delà d'une demi-heure voire une heure. Exemple : camion de groupage qui dessert plusieurs commerces,
- > Seul un commerce dans cette enquête occupe occasionnellement la chaussée pour une matinée ou un après-midi, voire une journée, en raison de gros volumes à manipuler et à transporter jusqu'au magasin.



## La Localisation des emplacements de livraison

Le tableau ci-contre présente les relevés des emplacements de livraison effectués en octobre 2015 :

AML 10 : arrêt minute livraison toléré 10',

SML 15 : stationnement minute livraison toléré 15'.

La carte montre que l'offre se concentre en particulier sur les pourtours de l'hypercentre. On constate également une offre conséquente sur la rue Favre, dans le passage Henri Murger et sur la place Porte Reine. La majorité des rues qui ont des places dédiées au stationnement de livraison sont situées dans le secteur des Eléphants.

|                           |            |          |
|---------------------------|------------|----------|
| Pl. Monge/Pl. Caffé       | 6          |          |
| Place d'Italie            | 6          |          |
| Rue J.P. Veyrat           | 20         |          |
| Pl. Porte Reine           | 6          |          |
| Rue Porte Reine           |            |          |
| Passage Charléty          | 3          |          |
| Passage H. Murger         | 8          |          |
| Rue de la République      | 10         |          |
| Rue Denfert-Rochereau     | 2          |          |
| Rue de la Banque          | 7          |          |
| Av. Général de Gaulle     | 8          |          |
| Rue Général Ferrié        | 5          |          |
| Rue G. Fichet             | 4          |          |
| Rue Notre Dame            | 1          |          |
| Rue Macornet              | 1          |          |
| Place du 8 mai 1945       | 2          | 1        |
| Rue de Boigne             | 2          |          |
| Rue Vieille Monnaie       | 1          |          |
| Bd du Théâtre             | 3          | 2        |
| Rue du Théâtre            | 3          |          |
| Rue François Charvet      | 4          |          |
| Rue Claude Martin         |            |          |
| Rue Victor Hugo           | 5          |          |
| Rue Salteur               | 2          |          |
| Rue Jean Moulin           | 1          |          |
| Rue Favre                 | 9          |          |
| Rue Saint-Antoine         | 4          |          |
| Rue Doppet                | 3          |          |
| Av. des Ducs de Savoie    | 9          |          |
| Rue Saint-Pierre de Mâche | 5          |          |
|                           | <b>140</b> | <b>3</b> |

Somme des emplacements livraison par rue dans l'hypercentre.

Source : Optimisation du système de livraisons dans l'hypercentre de Chambéry, rapport de stage master TITUS, déc. 2015

### Somme des emplacements livraisons par rue dans l'hypercentre

Voie de circulation en fonction des places de livraisons :

- 1 place sur la rue
- 5 places sur la rue
- 10 places sur la rue
- Voie piétonne
- Giratoire



Source : Optimisation du système de livraisons dans l'hypercentre de Chambéry, rapport de stage master TITUS, déc. 2015

## Le bilan de la pertinence des places

La pertinence de localisation des places dédiées aux livraisons de marchandises peut, dans certains cas, être remise en question. Ces places ont une fonction d'arrêt minute pour les automobilistes, lesquels peuvent stationner pour une période de 10 ou 15 minutes afin d'effectuer un déplacement ponctuel dans la ville. Le choix établi dans la méthodologie a été d'expliquer la pertinence de ces arrêts livraison, rue par rue, selon des critères définis :

- > proximité de petits commerces,
- > proximité des écoles,
- > proximité des banques,
- > proximité des services postaux,
- > proportion de places par rapport aux activités précédemment citées (à titre d'exemple, un petit commerce ne nécessite pas la présence de plusieurs places de livraisons).

D'après les observations effectuées, sur les 143 places dédiées aux livraisons/arrêts dans l'hypercentre de Chambéry, 86 places sont pertinentes dans leur localisation d'après les critères énoncés, soit 60% des places.

## Calibrage des emplacements livraisons

Pour assurer convenablement la livraison de marchandises dans les zones où la circulation est présente, un dimensionnement adéquat des places est nécessaire afin de permettre une cohabitation des différents usagers sur la voirie et de proposer un espace nécessaire aux livreurs pour décharger au mieux leurs véhicules.

Suivant les relevés, aucune place ne remplit les critères dans

l'hypercentre de Chambéry pour être considérée comme « une aire de livraison » soit avec un gabarit d'une longueur de 12 à 15 mètres, et une largeur d'environ 2,50 mètres.

Néanmoins, ce chiffre est à relativiser car, comme vu précédemment, 65% des véhicules de livraisons sont des véhicules utilitaires légers tels que les camionnettes et les fourgons. Ils peuvent donc stationner dans des arrêts minute livraisons calibrés selon le dimensionnement d'un véhicule particulier. Sur les 84 places de stationnement de livraisons jugées pertinentes, environ 65% d'entre elles peuvent garder leur gabarit actuel, soit 54 places.

## Usage des places livraisons

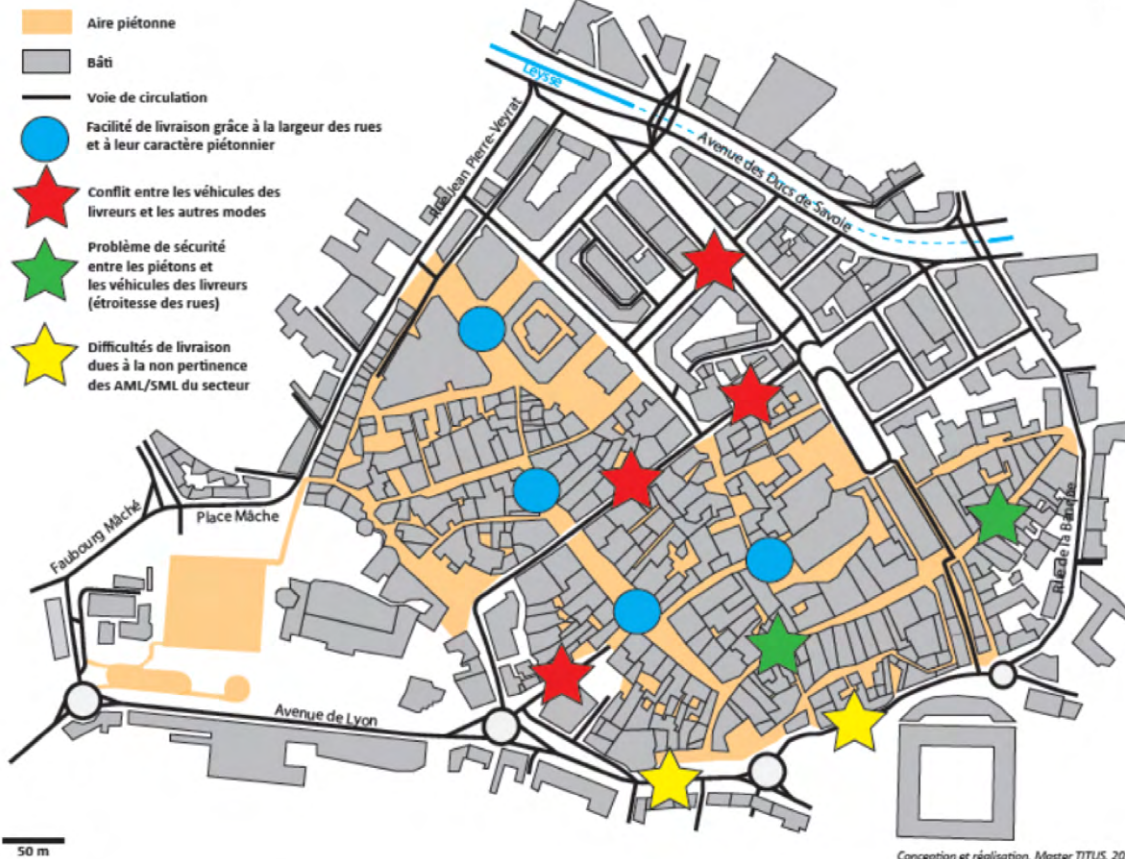
Les quelques observations réalisées tendent à montrer que ces emplacements de livraison sont surtout utilisés comme arrêt minute par des particuliers et ne servent donc pas à des livraisons.

Les professionnels du transport ont donc tendance à privilégier l'arrêt en double file qui, bien qu'autorisé par le Code de la Route, reste gênant pour la circulation des autres véhicules.

Il est à noter que le dimensionnement des places de stationnement qualifiées d'arrêt minute livraisons ne permet pas à des véhicules de livraison de stationner. Le gabarit est adapté aux véhicules individuels. Les camions inférieurs à 3.5 tonnes ont des difficultés à stationner car la largeur de la caisse est supérieure à la place matérialisée par les bandes jaunes.

Les 36 commerçants interrogés ne notent pas de problèmes majeurs dans le secteur de l'hypercentre. Pour eux, la situation est globalement satisfaisante, elle est même jugée plus optimale que dans certaines villes rhône-alpines de même taille.

## L'hétérogénéité des problèmes de livraison dans l'hypercentre de Chambéry



Source : Optimisation du système de livraisons dans l'hypercentre de Chambéry, rapport de stage master TITUS, déc. 2015

Les commerces sont généralement satisfaits, aussi bien ceux de la zone piétonne que ceux situés dans d'autres secteurs du centre-ville. Toutefois, ils ont exprimé quelques dysfonctionnements :

- > il est difficile de trouver des aires de livraison disponibles,
- > les aires de livraison ne sont pas toujours adaptées au gabarit des véhicules,
- > elles ne sont pas toujours placées au bon endroit,
- > de nombreux véhicules individuels stationnent place Saint Léger en zone piétonne,
- > les rues sont étroites et les manœuvres difficiles. Des encombrements se produisent rue Croix d'Or,

- > la gestion des cartons d'emballage issus des livraisons est difficile quand le commerce n'a pas de local de stockage,
- > les plages horaires du matin pour la zone piétonne manquent de souplesse pour l'accès aux livreurs,
- > l'accès le samedi, place Saint Léger, est rendu difficile par la présence du marché à la brocante.

La carte ci-contre permet de dresser un bilan des différentes questions relatives aux livraisons de marchandises rencontrées dans le secteur de l'hypercentre. Les figurés bleus permettent de rendre compte d'un bon fonctionnement du système de livraison. Ces figurés concernent essentiellement les larges rues piétonnes où les livreurs peuvent aisément circuler et livrer.

## 3 – TRANSPORT DE MARCHANDISES EN TRANSIT

Périmètre : Sillon Alpin | Année : 2016

### Le Trafic poids-lourds entre la France et l'Italie aux principaux points de passages

Après la baisse très significative des trafics observés en 2009, l'évolution est revenue à la hausse, surtout en 2015 et 2016, notamment sur les trafics Lyon-Chambéry et à la barrière de Chambéry Nord. L'évolution est moins perceptible au tunnel du Fréjus.

L'intérêt de l'indicateur est de montrer une évolution assez similaire entre les trafics Lyon-Chambéry et ceux au Tunnel du Fréjus, même s'il ne sont pas exactement identiques.

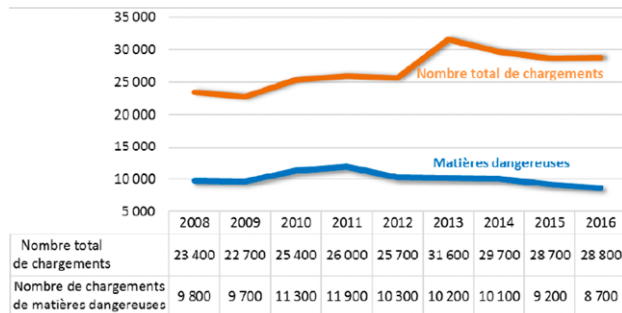


Évolution comparée du trafic poids-lourd entre Chambéry/Lyon, à la barrière de Chambéry Nord et au tunnel du Fréjus (en moyenne journalière annuelle).  
Source : Transport de marchandise à travers les Alpes, CD73, mise à jour 2017

## Le trafic de marchandises par rail entre la France et l'Italie

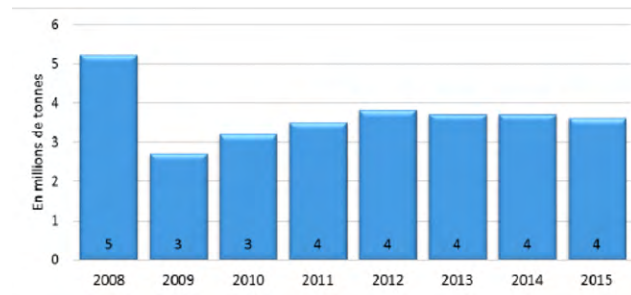
D'après la figure ci-contre, le nombre de chargements effectués sur l'autoroute ferroviaire alpine, dont le départ est à proximité de Chambéry, a augmenté de 3% en moyenne par an entre 2008 et 2016 pour le total des marchandises, mais depuis 2013 une baisse est observée. Les chargements de matières dangereuses ont baissé de 1% en moyenne annuelle de 2008 à 2016 concernant les matières dangereuses.

Cela s'inscrit dans un contexte de baisse du volume de marchandises transportées par le rail (+5% par an entre 2009 et 2013, baisse depuis 2013) et de hausse du trafic routier (+1% par an en moyenne de 2009 à 2016).



Nombre de chargements effectués sur l'autoroute ferroviaire alpine entre Aiton (France) et Orbassano (Italie).

Source : Transport de marchandise à travers les Alpes, CD73, mise à jour 2017



Volume de marchandises transporté par rail (Montcenis et Vintimille).

Source : Transport de marchandise à travers les Alpes, CD73, mise à jour 2017



Volume de marchandises transporté par route aux passages de Vintimille, Montgenèvre, Montcenis, Fréjus, Mont-Blanc. \*2016 est une estimation.

Source : Transport de marchandise à travers les Alpes, CD73, mise à jour 2017

## SYNTHÈSE DES CONSTATS

- > Un centre-ville encore accessible à des poids-lourds jusqu'à 17 tonnes. Mais en pratique dans l'hypercentre, des livraisons effectuées à 65% par des véhicules utilitaires et seulement à 15% par des véhicules de plus de 3.5 tonnes.
- > Un tissu économique de l'hypercentre composé en bonne partie de petits commerces générant des besoins de livraisons réguliers voire pluri-quotidiens (équipement de la personne, restauration). Mais néanmoins des besoins et des pratiques de livraisons très diversifiées.
- > Un nombre croissant et non actualisé de places livraisons, dont le gabarit n'est pas toujours adapté à celui des véhicules.

Et de fait, des observations en hypercentre confirmant l'inadéquation de la localisation et des dimensions de la plupart des places, ainsi que leur utilisation assez faible au profit de pratiques parfois gênantes (arrêt en double file).

- > Un trafic lourd de transit France – Italie relativement stable au cours de la dernière décennie, mais tendant à réaugmenter en 2015-2016.
- > Un volume de marchandises transporté entre la France et l'Italie en hausse régulière depuis 2013, tandis que la part du rail tend à stagner voire diminuer (et représentant moins de 10% en 2015).
- > Un projet de liaison ferroviaire Lyon – Turin en cours.

**RAPPORT  
DE PRÉSENTATION  
TOME 01**

**DIAGNOSTIC  
DÉPLACEMENTS**

---

**PARTIE 7.**

**TRAFIC  
AÉRIEN**

---

## 7. TRAFIC AÉRIEN

# ÉVOLUTION DE LA FRÉQUENTATION

Périmètre : Europe | Année : 2015

### Une fréquentation en baisse

En 2015 l'aéroport de Chambéry Savoie, à proximité de l'agglomération, permet de rejoindre 12 destinations en Grande-Bretagne (10) et aux Pays-Bas (2) grâce à 4 compagnie aériennes.

Sa fréquentation était de 212 882 passagers en 2015, soit une baisse annuelle de 2% par an depuis 2010. Les passagers des vols charters touristiques représentent plus de 65% de la clientèle de l'aéroport.

#### Évolution du trafic à l'aéroport de Chambéry Savoie depuis 2010

Nombre de passagers par type de vol

|                                       | 2010           | 2011           | 2012           | 2013           | 2014           | 2015           | Évolution annuelle 2010/2015 |
|---------------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|------------------------------|
| Charters touristiques                 | 168 536        | 166 155        | 168 007        | 159 491        | 150 791        | 139 202        | -4%                          |
| Vols régulier                         | 54 446         | 58 300         | 49 454         | 47 489         | 64 590         | 65 436         | 4%                           |
| Aviation d'affaire                    | 8 610          | 9 047          | 9 070          | 8 906          | 8 813          | 8 951          | 1%                           |
| <b>Total passagers (hors transit)</b> | <b>231 592</b> | <b>233 502</b> | <b>226 531</b> | <b>216 207</b> | <b>223 914</b> | <b>212 882</b> | <b>-2%</b>                   |

Source : CD73, Vinci Aéroports

**RAPPORT  
DE PRÉSENTATION  
TOME 01**

**DIAGNOSTIC  
DÉPLACEMENTS**

---

**PARTIE 8.**

**SERVICES  
À LA MOBILITÉ  
ET INTERMODALITÉ**

---

## 8. SERVICES À LA MOBILITÉ ET INTERMODALITÉ

# 1 – PARKINGS MULTIMODAUX

Périmètre : CMCB | Année : 2016

### Parkings multimodaux

Grand Chambéry dispose à ce jour de deux parkings multimodaux : Maison Brûlée à Sonnaz (150 places) et la Trousse à La Ravoire (90 places).

Ils ont été réalisés selon les critères suivants :

- > en périphérie de la ville-centre et sur une ligne de bus,
- > avec des cheminements piétons accessibles et sécurisés, et implantés à proximité immédiate d'un arrêt de bus,
- > en respectant une capacité minimale de 80 places,
- > en implantant une signalétique type et une signalétique directionnelle en amont pour guider au mieux les usagers,
- > en privilégiant l'intermodalité (bus, vélo, voiture, autopartage...) notamment par l'implantation de consignes à vélos sécurisées,
- > en équipant les sites de dispositifs anti-intrusion et d'éclairage.

### Un accès gratuit

Sont admis à circuler et/ou à stationner dans les parkings multimodaux en fonction des places disponibles :

- > les voitures de tourisme jusqu'à 7 places maximum,

- > les véhicules à deux roues immatriculés,
- > les vélos.

répondant aux critères suivants :

- > leur hauteur hors tout doit être inférieure à la hauteur limite indiquée par les panneaux à l'entrée des parcs-relais (soit 2,10 m),
- > leur poids total en charge ne doit pas excéder 3,5 tonnes,
- > ils ne doivent pas tirer de remorque ou caravane et ne peuvent utiliser qu'un seul emplacement.

L'accès est gratuit, cependant un dispositif de contrôle d'accès/sortie pourra, dans certains cas, être mis en place.

Sauf autorisation ponctuelle de Chambéry métropole Cœur des Bauges, seules les personnes utilisant le réseau Stac, faisant du covoiturage ou poursuivant leur chemin à vélo, sont prioritairement autorisées à circuler et à stationner leur véhicule dans les parkings multimodaux.

Les parkings sont ouverts 24 h/24.

Les arceaux à vélos implantés sur les sites sont en libre-service.

Des parcs à vélos fermés munis d'un dispositif de contrôle d'accès peuvent être implantés sur certains sites. Ils sont proposés à la location auprès de la vélostation de Chambéry et suivant des conditions générales de vente définies.

# 2 – MOBILITÉ PARTAGÉE

Périmètre : CMCB | Année : 2016

### Autopartage : 25 voitures en libre service avec le service Citiz

Le service CITIZ propose 25 voitures (dont 3 électriques) en libre service, disponibles 24h/24, 7j/7, dans 23 stations (source : Chambéry Tourisme).

La distance parcourue par les véhicules de l'ensemble des stations sur l'année 2017 s'élève à 130 984 km, ce qui correspond à 1643 réservations.

Plusieurs initiatives en faveur du développement de services de mobilité alternatifs à la voiture individuelle sont également recensées sur le Cœur des Bauges : services de covoiturage et d'autopartage (Bagez-vous, Citelib), projet d'implantation de deux bornes de recharges pour véhicules électriques à Lescheraines et au Châtelard, vélos à assistance électrique disponibles en location à la Maison du Parc au Châtelard.

### Covoiturage

#### Un site internet pour le Covoiturage

La région Auvergne Rhône-Alpes a mis en place un site internet de covoiturage « [www.covoitoura.eu](http://www.covoitoura.eu) » à l'échelle régionale, celui-ci

reprend les bases de données des différents départements. Ce site connaîtra des évolutions majeures en janvier 2018.

#### La promotion du covoiturage régulier domicile/travail

La promotion du covoiturage est organisée dans les parcs d'activités de l'agglomération dans le cadre des démarches de sensibilisation à la mobilité auprès des entreprises (contact par mail, téléphone, animations...).

#### Une nouvelle expérimentation de covoiturage de proximité sur le plateau de la Leysse

A titre expérimental, et dans un premier temps, trois communes de l'agglomération sont mobilisées : Saint Jean d'Arvey, Thoiry et Les Déserts. Il s'agit de définir un modèle fonctionnel qui pourra être élargi à terme sur les autres communes périphériques du territoire. La mise en œuvre de ce projet repose notamment sur l'aménagement d'arrêts sécurisés. L'expérimentation débutera en 2018.

#### Un schéma directeur des aires de covoiturage

Le schéma directeur des aires de covoiturage, élaboré par le Département en 2012 a par ailleurs identifié deux parkings relais qui pourraient être aménagés en lien avec le tracé de la ligne C6 de Belle Savoie Express, sur la RD 911, à Lescheraines et au Châtelard.



# 3 – CHANGEMENT DES PRATIQUES DE MOBILITÉ

Périmètre : CMCB | Année : 2016

## Agence Écomobilité : une association au service de la multimodalité

L'Agence Écomobilité Savoie Mont Blanc est une association œuvrant depuis 2001 en Savoie et depuis 2017 en Haute-Savoie pour accompagner les territoires et structures sur les enjeux de mobilité. Au côté des Elus du Bassin Chambérien, l'Agence Écomobilité propose des services et du conseil en mobilité. Elle est en charge :

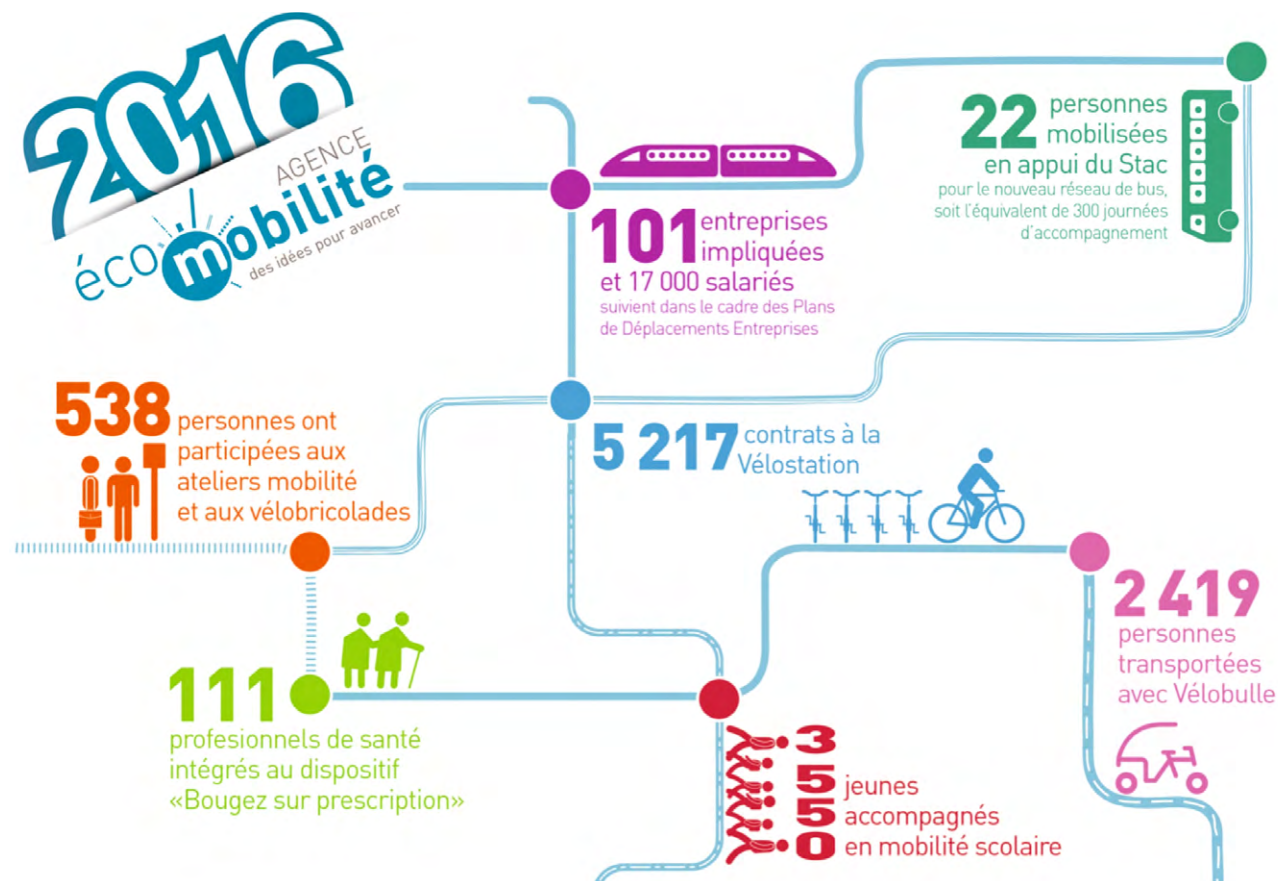
- > de la gestion de la Vélostation (location et gardiennage de vélos, marquage, contrôles techniques, animations, promotion des vélos à assistance électrique),
- > de la gestion de Vélobulle (circuit et transport à la demande),
- > de la promotion et la mise en œuvre des Plans de Déplacements Entreprise (PDE) en direction des employeurs du public et du privé et de leurs salariés,

- > de la promotion des Plans de Déplacements d'Établissements Scolaires (PDES),
- > de la mise en œuvre d'actions proactives et souvent uniques à ce jour,
- > du développement de la mobilité à caractère social,
- > d'un partenariat avec le milieu médical pour concilier modes de déplacements actifs et bénéfice santé.

Autres actions portées ou accompagnées par l'agence :

- > mesures ciblées visant à améliorer la fréquentation et l'attrait des lignes Chrono (rabattement à pied, à vélo, ...),
- > mise en place d'un dispositif de covoiturage spontané dans les communes périphériques, en complémentarité avec les services de transport à la demande (première expérimentation sur St-Jean-d'Arvey, Thoiry et Les Déserts).

Un financement est sollicité auprès de tiers (Région, État, UE, privés) pour certaines de ces actions.



Bilan 2016 de l'Agence écomobilité.  
Source : Grand Chambéry

## **SYNTHÈSE DES CONSTATS**

- > Une offre de parkings multimodaux en accès gratuit aux terminus de lignes de bus du réseau STAC.
- > Un service de véhicules en libre service mené par un opérateur privé, dont l'utilisation n'est pas encore à maturité.
- > Une Agence Écomobilité Savoie Mont Blanc qui porte ou accompagne de nombreuses actions et innovations en faveur d'une mobilité durable sur le territoire chambérien.
- > Une spécificité de l'agglomération qui travaille en lien étroit avec l'Agence Écomobilité Savoie Mont Blanc pour développer des actions en faveur de la mobilité durable.
- > Un renforcement de la promotion du covoiturage en 2018 par le biais d'un nouveau site à l'échelle de la région Auvergne-Rhône-Alpes et d'une expérimentation sur le plateau de la Leysse.





**Grand Chambéry**

106, allée des Blachères  
73026 Chambéry cedex

Tél. : 04 79 96 86 00

Fax : 04 79 96 86 01