



Observatoire des déplacements

de l'agglomération chambérienne

Bilan 2004/2014 du

Plan de Déplacements Urbains
(PDU)

Mars 2016

Sommaire

I. LES PRATIQUES DE DEPLACEMENT	3
A. PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DEMOGRAPHIQUES ET ECONOMIQUES DU TERRITOIRE	3
B. DES IMPACTS EN TERMES DE FLUX DE DEPLACEMENT DOMICILE/TRAVAIL	4
C. MODES DE TRANSPORT ET NIVEAU D'EQUIPEMENT	7
D. L'USAGE DU RESEAU DE TRANSPORT EN COMMUN A CHAMBERY METROPOLE EN 2015	13
II. LES EVOLUTIONS DE FREQUENTATION PAR MODE	15
A. TRANSPORT COLLECTIF URBAIN	15
EN TERMES D'INVESTISSEMENT	15
LE RESEAU STAC DE CHAMBERY METROPOLE	15
B. TRANSPORT FERROVIAIRE	17
C. LES FLUX ROUTIERS	17
D. LES MODES DOUX	18
EN TERMES D'INVESTISSEMENT	18
E. LES SERVICES A LA MOBILITE	20
EN TERMES D'INVESTISSEMENT	20
F. LE SERVICE CITALIS	20
III. BILAN DES ACTIONS	21
2015... CHAMBERY METROPOLE REPENSE SES MOBILITES	30
IV. LES CHIFFRES CLES	31

Méthodologie

L'analyse des pratiques de déplacement (partie I) s'appuie sur les données issues du recensement de population INSEE. Les dernières données disponibles pour l'année 2012 nous permettent d'analyser les pratiques de déplacement domicile/travail des habitants de l'agglomération, et de rendre compte des évolutions de comportement depuis 1999. Ces données nous permettent également de comparer ces pratiques à celles des habitants d'autres agglomérations de taille équivalente.

I. Les pratiques de déplacement

A. Principales caractéristiques démographiques et économiques du territoire

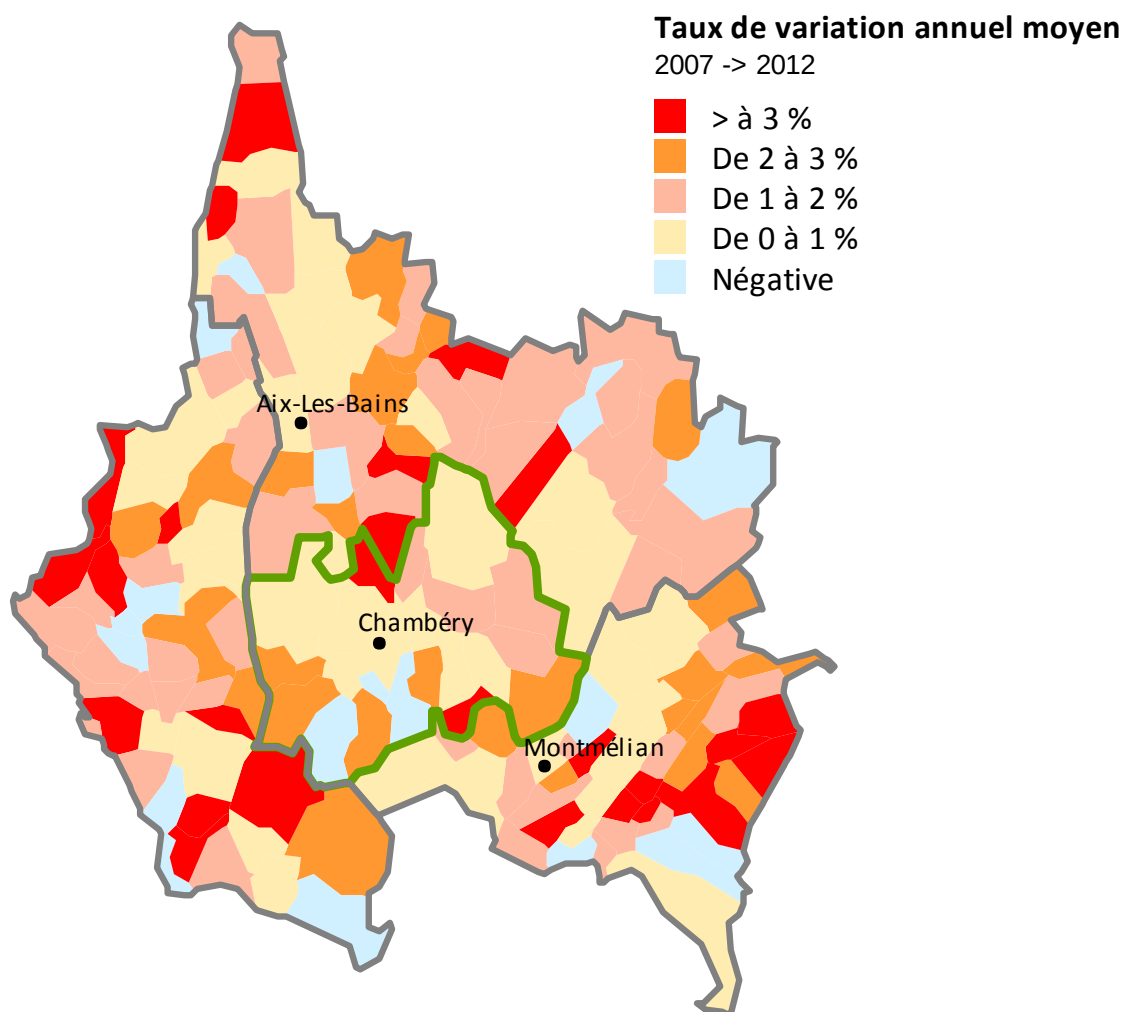
Un ralentissement de croissance de population

Chambéry métropole compte 124 316 habitants en 2012. Le niveau de croissance de population, de + 0,5 % par an depuis 2007, est légèrement inférieur à celui observé sur la période 1999/ 2007 (+ 0,6%/an). Cette croissance est portée exclusivement par le solde naturel puisque l'apport migratoire reste nul.

D'une façon générale, les territoires savoyards, qu'ils soient urbains, périurbains ou ruraux connaissent un ralentissement de croissance démographique. Pour autant, la croissance reste forte sur les territoires périurbains tels que l'Avant-Pays Savoyard (+1,2%/an entre 2007 et 2012), Cœur de Savoie (+1,8 % par an sur la même période) et beaucoup plus faible (deux fois plus faible) sur le territoire de l'agglomération chambérienne. Seule la croissance de population sur le territoire du lac du Bourget et ses montagnes reste stable depuis 1999 (+1,5 % par an).

Evolution démographique par commune entre 2007 et 2012

Agglomération de Chambéry et territoires limitrophes (Source : INSEE)



Une croissance de l'emploi sur l'agglomération supérieure à celle de la population

Malgré un contexte économique défavorable au niveau national, la dynamique de création d'emplois reste positive sur l'agglomération de Chambéry et ses territoires voisins. Entre 2007 et 2012, l'agglomération de Chambéry a gagné 2 820 emplois, soit + 0,8 % par an, un taux supérieur à celui de la croissance de population (+0,5 %/an).

Dans les territoires voisins, le niveau de croissance d'emplois est également soutenu, notamment sur les territoires d'Aix les Bains (+ 2000 emplois entre 2007 et 2012) et de Cœur de Savoie (+ 740 emplois).

Evolution comparée de l'emploi et de la démographie depuis 2007

	Evolution entre 2007 et 2012			
	Nombre d'habitants supplémentaires/an	Taux de croissance annuel de la population	Nombre d'emplois supplémentaires/an	Taux de croissance annuel de l'emploi
Lac et ses montagnes (Aix-les Bains, Chautagne, Bauges)	+ 1 000	1,4%	+ 400	1,5%
Avant- Pays Savoyard	+ 500	1,8%	+ 70	1,0%
Chambéry métropole	+ 600	0,5%	+ 470	0,8%
Cœur de Savoie	+ 400	1,2%	+ 150	1,3%
Savoie	+ 3 100	0,8%	+ 1 260	0,7%

Source : INSEE 2012

B. Des impacts en termes de flux de déplacement domicile/travail

Ces évolutions démographiques et économiques impactent fortement les volumes de déplacements liés au travail entre les territoires. En 2012, près de 22 000 personnes viennent travailler sur l'agglomération de Chambéry et près de 13 000 en sortent. Alors qu'il restait stable entre 1999 et 2007, le rapport entre les entrées et les sorties de travailleurs sur le territoire s'est dégradé sur la période 2007 / 2012 : de plus en plus d'actifs sortent du territoire pour exercer leur emploi.

Evolution des flux domicile/travail sur l'agglomération de Chambéry

	1 999	2007	2 012	Evolution annuelle 99/2007	Evolution annuelle 2007/2012
Nombre d'entrées	15 200	20 500	21 900	3,8%	1,3%
Nombre de sorties	8 300	11 300	12 900	3,9%	2,7%
Nombre d'entrées pour une sortie	1,83	1,8	1,69		

Source : INSEE 2007 et 2012

De plus en plus de résidents travaillent hors de l'agglomération

La croissance de la mobilité se poursuit puisque le nombre d'actifs résidant sur Chambéry métropole et travaillant hors de l'agglomération a augmenté plus fortement (+2,7 %/an entre 2007 et 2012) que ceux travaillant sur le territoire (+ 0,1 %).

Evolution des déplacements domicile-travail des résidents de l'agglomération depuis 1999

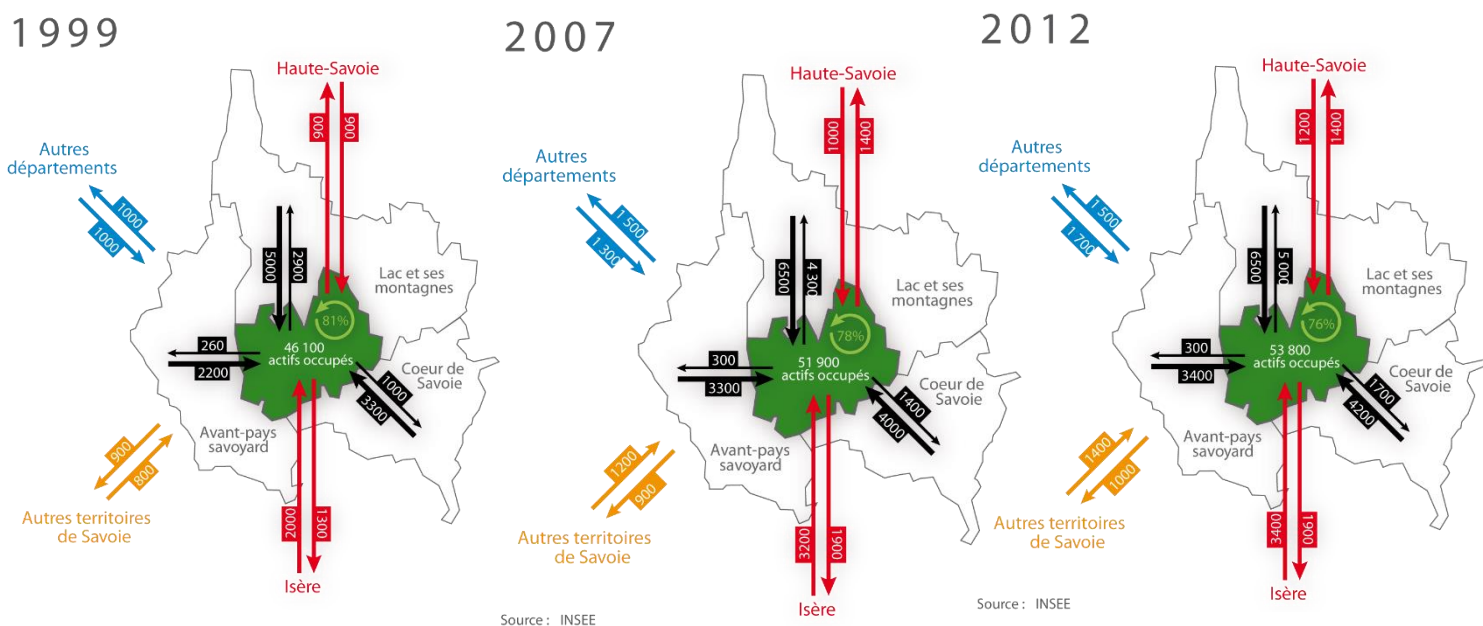
	1999	2007	2012	Evolution annuelle 1999/2007	Evolution annuelle 2007/2012
Actifs occupés résidant dans l'agglomération :	46 100	51 900	53 800	1,5%	0,7%
> travaillant dans leur commune de résidence	18 400	19 900	20 500	1,0%	0,6%
> travaillant dans l'agglomération, hors de leur commune de résidence	19 400	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%

Localisation des principaux échanges

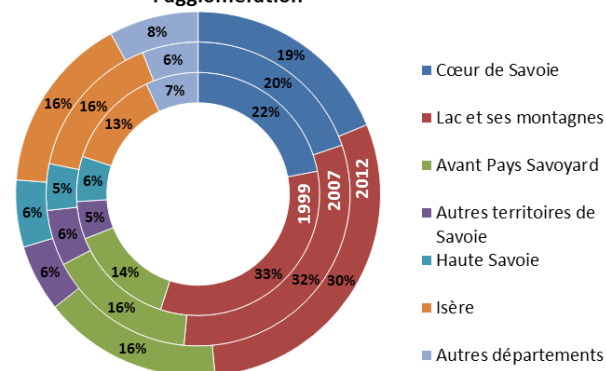
En 2012, 76 % des actifs qui résident dans l'agglomération y travaillent également, contre 81 % en 1999. Ceux qui quittent le territoire pour travailler se rendent en premier lieu dans le territoire du lac et ses montagnes (5 000 dont 1 330 au Bourget du Lac), en Isère (1 900) puis en Haute-Savoie (1 300).

Evolution depuis 1999

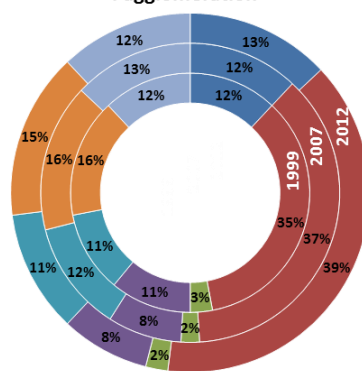
Depuis 1999, ce sont les flux vers le territoire du Lac qui ont le plus augmenté (ils ont quasiment doublé, passant de 2 900 en 1999 à 5 000 en 2012). Le développement des flux vers Cœur de Savoie est également parmi les plus élevés (1 000 en 1999 ; 1 700 en 2012).



Evolution et provenance des flux d'actifs travaillant à Chambéry métropole et résidant hors de l'agglomération



Evolution et lieu de destination des actifs travaillant à l'extérieur de Chambéry métropole et résidant dans l'agglomération



Les flux de déplacement augmentent fortement avec 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 d'Alpespace (Montmélian) se sont multipliés ces dernières années du fait de la forte création d'emplois sur ces pôles.

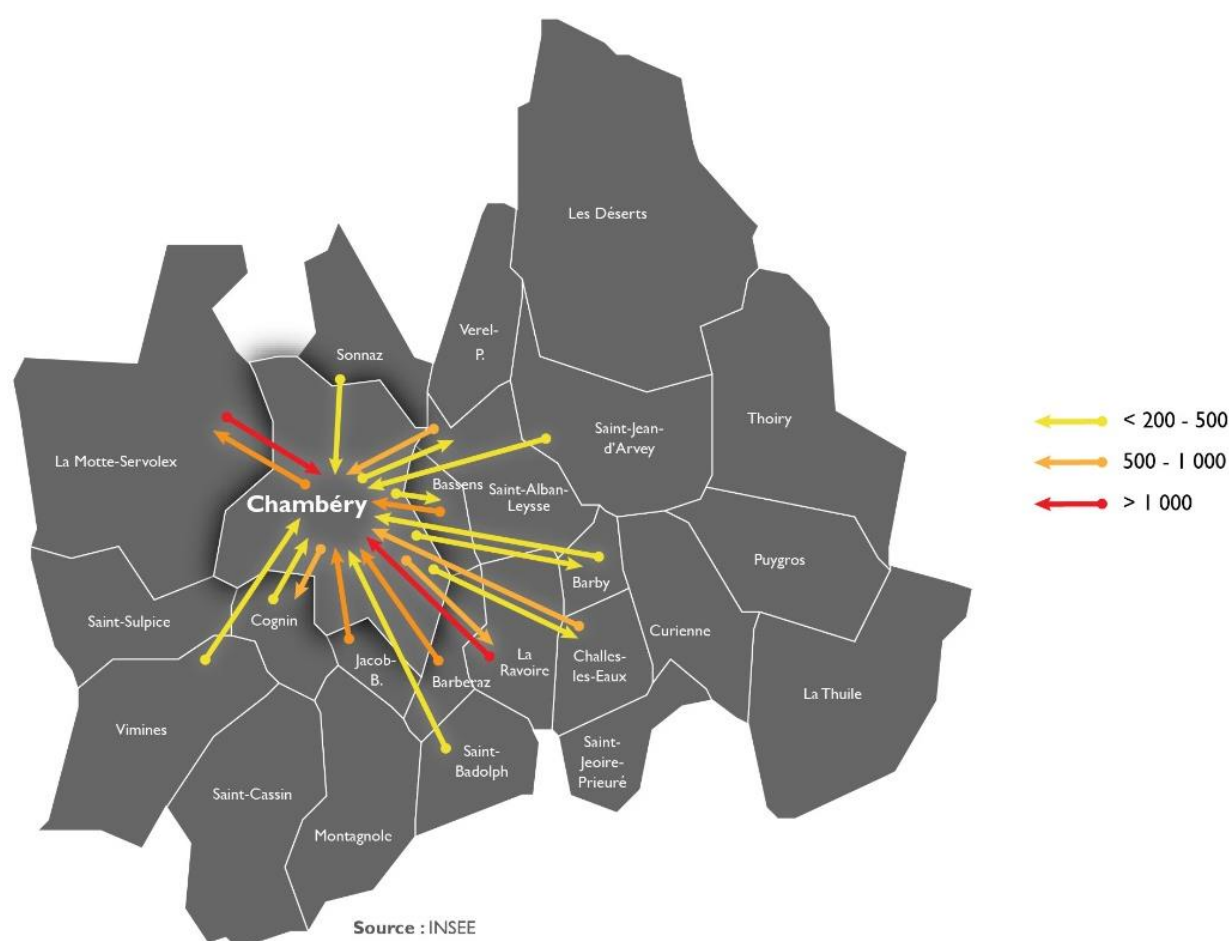
Evolution du nombre de déplacement des actifs résidant à Chambéry métropole

Lieu de travail :	1999	2007	2012	Evolution annuelle 99/2007	Evolution annuelle 2007/2012
CALB	2 900	4 100	5 000	4,9%	3,6%
<i>dont le Bourget du lac</i>	800	1 200	1 400	5,8%	3,5%
Cœur de Savoie	1000	1 400	1 700	4,1%	4,1%
<i>dont Montmélian</i>	500	600	700	3,2%	2,5%

Source : INSEE 1999, 2007, 2012

Les flux de déplacements internes à l'agglomération

40 900 personnes résident et travaillent dans l'agglomération en 2012. Parmi elles, 60 % se déplacent vers Chambéry pour travailler, contre 65 % en 1999. Les flux les plus nombreux s'opèrent depuis la Motte Servolex mais ils ont tendance à diminuer depuis 2007, du fait notamment de la création d'emplois dans les communes de la couronne. Les flux internes à ces communes ou entre ces communes ont augmenté.



Evolution des déplacements vers Chambéry pour le travail entre 2007 et 2012

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-Leyssie	1000	800	-20%
Barberaz	940	750	-20%

Source : INSEE RGP 2007 et 2012

C. Modes de transport et niveau d'équipement

L'usage de la voiture reste dominant, mais en perte de vitesse

Modes de transport utilisés par les actifs de l'agglomération pour se rendre sur leur lieu de travail entre 1999 et 2012

La voiture reste le mode de transport le plus utilisé pour les déplacements entre le lieu de domicile et le lieu de travail, mais sa part modale est en perte de vitesse régulière entre 1999 et 2012, au bénéfice des transports en commun et des deux roues.

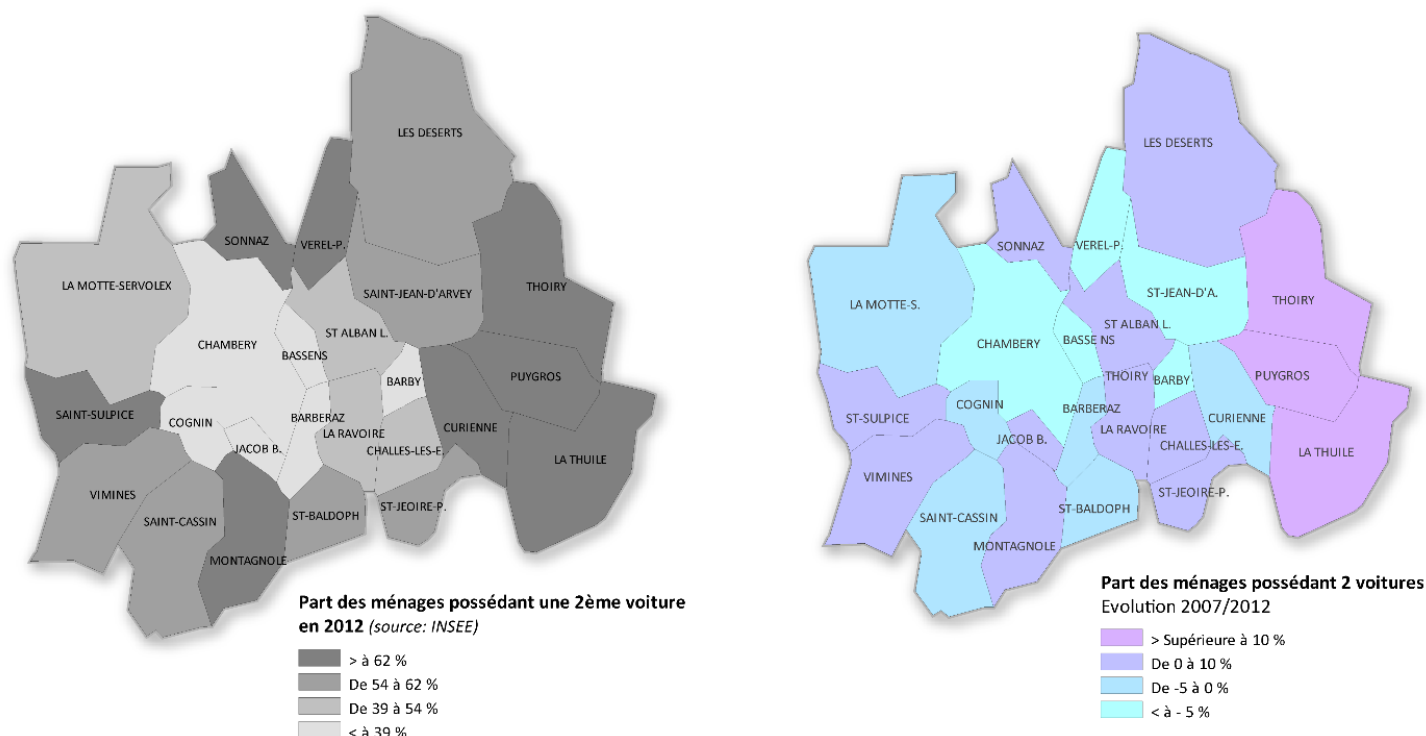
	1999	1999	2007	2007	2012	2012
Voiture	34 800	75%	37 600	72%	37 500	70%
Marche à pied	5 100	11%	5 500	11%	5 400	10%
Transports en commun	3 100	7%	4 800	9%	6 100	11%
Deux roues (y compris 2 roues motorisées)	1 400	3%	2 400	5%	2 900	5%
Pas de transport (travail à domicile)	1 700	4%	1 600	3%	1 900	3%
Ensemble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

Source : INSEE

Un niveau d'équipement automobile supérieur dans les communes rurales, en augmentation

32, 5 % des foyers de l'agglomération possèdent une deuxième voiture (et plus) en 2012 ce qui situe Chambéry métropole à un niveau légèrement supérieur à l'agglomération d'Annecy (31,7 %) mais inférieur à de celui de Valence- Romans (35,9 %). Cette part est légèrement en baisse par rapport à 2007 (33 %).

Les foyers les plus équipés se situent dans les communes rurales et périurbaines de l'agglomération. Le niveau d'équipement des ménages s'est conforté depuis 2007, notamment dans les communes situées sur la frange Est de l'agglomération (Thoiry, Puygros et La Thuile).



Répartition modale de Chambéry métropole comparée à celle d'autres agglomérations en 2012

Comparée à d'autres territoires de taille comparable, la part modale de la voiture à Chambéry métropole est située dans la fourchette basse, comparable à celle du Grand Besançon tandis que la part des transports communs est dans la fourchette haute (mais en dessous du Grand Besançon placé à 13 %).

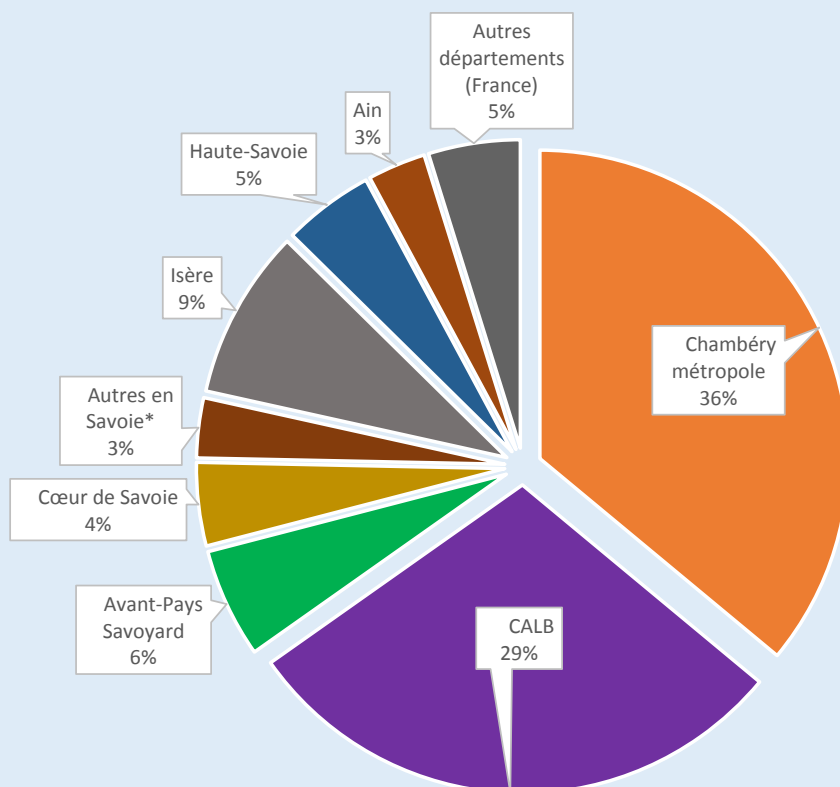
Source : INSEE	CA d'Annecy	CA Grand Besançon	Valence-Romans agglomération	Chambéry métropole
Voiture	72 %	70 %	79 %	70 %
Marche à pied	10 %	10 %	7 %	10 %
Transports en commun	9 %	13 %	6 %	11 %
Deux roues (yc 2 roues motorisées)	5 %	3 %	4 %	5 %
Pas de transport (travail à domicile)	3 %	3 %	4 %	3 %
Ensemble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

Zoom sur le parc d'activités de Savoie Technolac

Le parc de Technolac représente 4 000 emplois. De par sa dimension, il représente un pôle majeur de destination des flux domicile-travail.

Où résident les actifs qui travaillent au Bourget du Lac ?

En 2012, ils proviennent pour plus d'un tiers de Chambéry métropole (36 %) puis de l'agglomération du Lac du Bourget (29 %).



Lieu de résidence des actifs travaillant sur la commune du Bourget du lac (commune ou se situe le pôle d'activité de Savoie Technolac)

Evolution entre 2007 et 2012

Bien que les travailleurs proviennent principalement de Chambéry métropole, c'est depuis l'Avant-pays Savoyard que l'augmentation a été la plus forte depuis 2007. Depuis de nombreuses années, l'Avant-Pays Savoyard est un territoire à vocation résidentielle en appui à l'agglomération chambérienne d'autant que sa partie nord (Communauté de communes de Yenne) est dans une relative 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%

Source : INSEE

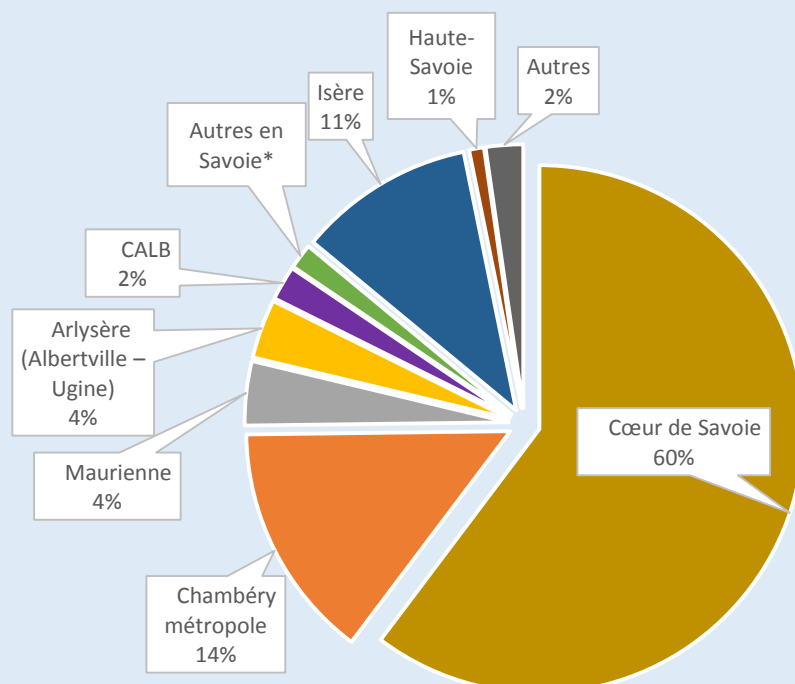
*Tarentaise, Maurienne, Albertville-Ugine

Zoom sur Cœur de Savoie

A l'instar de l'Avant-Pays Savoyard, le territoire de Cœur de Savoie remplit une fonction importante d'accueil de nouveaux ménages. Idéalement positionné entre Grenoble, la vallée du Grésivaudan et Chambéry, Cœur de Savoie est très attractif de ce point de vue.

Où résident les actifs qui travaillent en Cœur de Savoie ?

En 2012, 60 % des actifs qui travaillent sur la Communauté de communes de Cœur de Savoie y résident. 1 675 actifs (14 %) résident dans l'agglomération de Chambéry et 11 % dans le département de l'Isère.



Lieu de résidence des actifs travaillant sur la Communauté de communes de Cœur de Savoie

Evolution entre 2007 et 2012

En taux et en valeur absolue, les territoires de Chambéry métropole et de l'Isère renforcent leur part d'actifs travaillant sur 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%

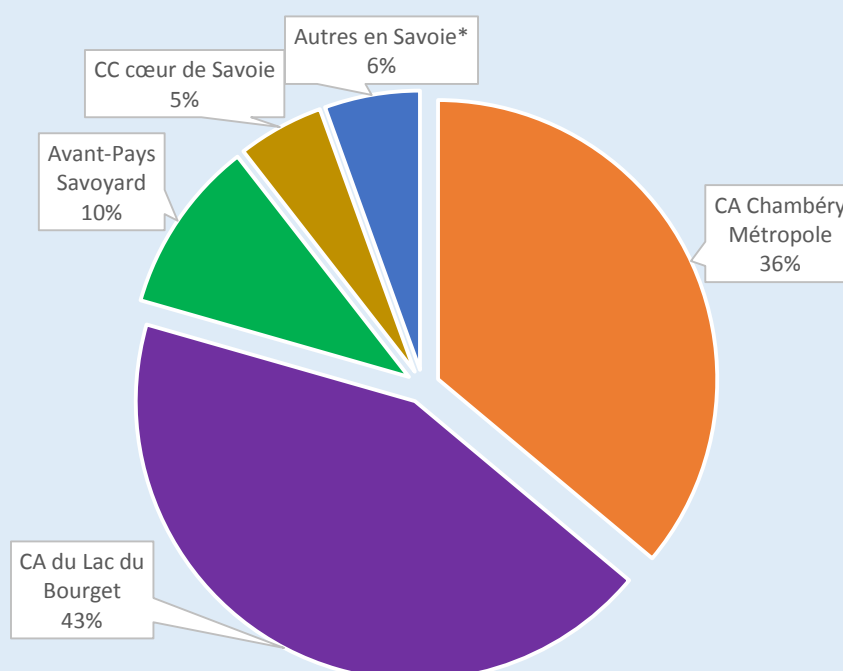
Source : INSEE

* Tarentaise, Avant-pays Savoyard

Le parc d'activités de Savoie Hexapole compte 1 600 emplois.

Où résident les actifs qui travaillent à Méry?

En 2012, 43% des actifs qui travaillent sur la commune de Méry résident dans l'agglomération du lac du Bourget. 336 actifs (36 %) résident dans l'agglomération de Chambéry.



Lieu de résidence des actifs travaillant sur la commune de Méry

Evolution entre 2007 et 2012

	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%

Source : INSEE

* Maurienne, Tarentaise, Albertville-Ugine

Synthèse partie 1 :

Une part élevée de résidents de la Communauté d'agglomération travaillent dans Chambéry métropole (76 % en 2012 contre 81 % en 1999). Les actifs sont de plus en plus nombreux à quitter le territoire pour travailler ; le développement de pôles d'activités économiques en périphérie de l'agglomération contribuent à cette tendance (Savoie Technolac, Alpespace).

Des flux internes de moins en moins tournés vers la ville-centre, signe que l'emploi se développe davantage dans les communes périphériques de l'agglomération et que les déplacements entre communes périphériques se renforcent.

L'usage de la voiture pour se déplacer reste dominant mais sa part modale est en légère baisse.

D. L'usage du réseau de transport en commun à Chambéry métropole en 2015

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

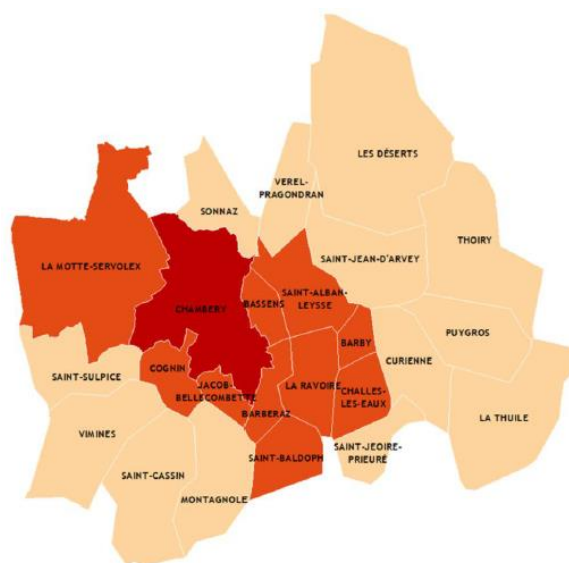
Méthodologie d'enquête

L'enquête s'est déroulée par téléphone du 12 au 24 janvier 2015 auprès d'un échantillon de 1 200 habitants de Chambéry et de son agglomération âgés de 15 ans et plus, réparti selon 3 zones géographiques :

■ Chambéry	530 enq.
■ 1 ^{ère} périphérie	433 enq.
■ 2 ^{ème} périphérie	240 enq.

Principaux usagers : les étudiants et les retraités

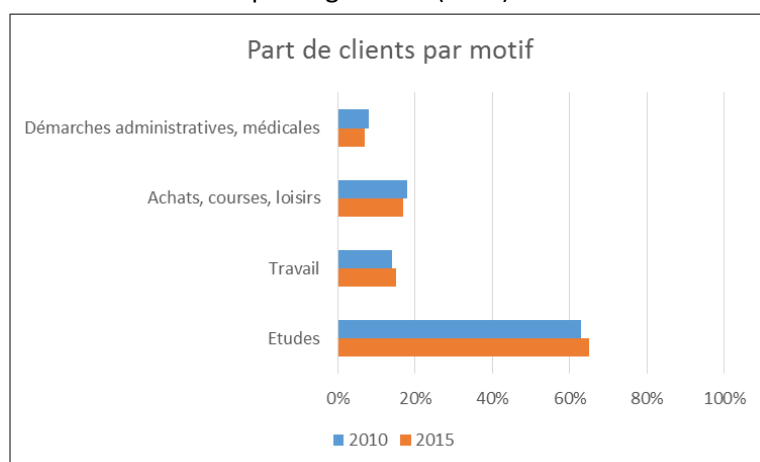
Les clients du réseau sont principalement des femmes (59 %) de 15-24 ans (28%), et de 65 ans et plus (26%). En 2015, 32 % des usagers sont retraités (comme en 2010) et 16 % sont des étudiants/scolaires (contre 23 %) en 2010). La mise en place de la tarification sociale sur cette période a contribué à développer la part des usagers inactifs : en 2015, ils représentent 12% des usagers, contre 7 % en 2010.



Entre 2010 et 2015, le profil des usagers se diversifie, même si celui des étudiants et personnes inactives reste dominant.

Principaux motifs de déplacement : les études

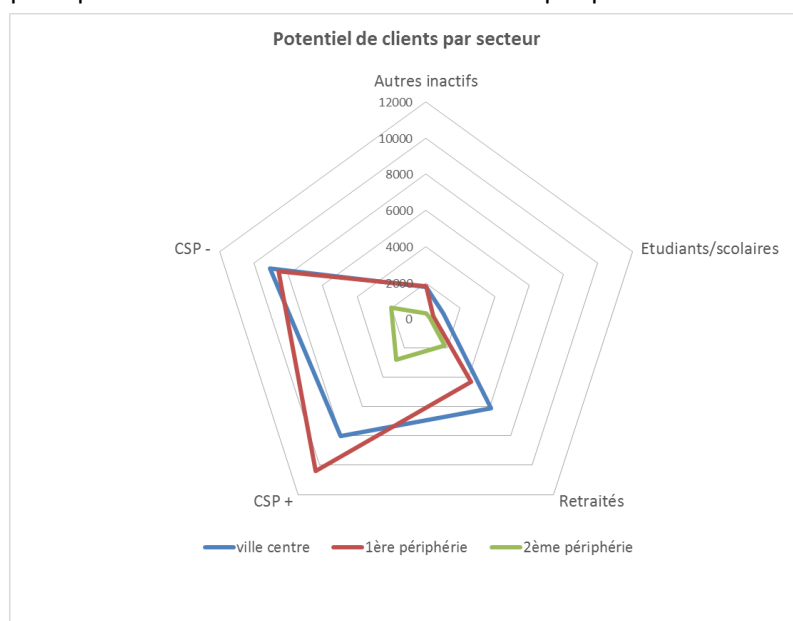
Les études restent le 1^{er} motif d'utilisation des transports en commun sur l'agglomération (65 % en 2015). Le travail arrive en second avec 15 % des motifs. C'est en 1^{ère} périphérie que les déplacements pour les études est le plus significatif (70 %).



Un client est défini comme une personne qui utilise les transports en commun au moins 1 fois par mois.

Des potentialités de développement de la fréquentation 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^{ère} périphérie.



CSP= Catégorie Socio Professionnelle

Source : Enquête BVA – Stac Février 2015

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 %).

Part modale selon les motifs de déplacement

	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%

Synthèse

L'enquête révèle que le motif scolaire est le premier motif d'utilisation des transports urbains de l'agglomération. Le potentiel de développement de l'usage du réseau se situe ainsi auprès des actifs (26-59 ans) pour les déplacements domicile/travail.

II. Les évolutions de fréquentation par mode

A. Transport collectif urbain

En termes d'investissement

Voirie transport en commun	2014
Linéaire de site propre bus	1,5 km
Nombre total de carrefours giratoires (11) et carrefours feux/ priorité bus (21)	32
Nombre total de places de stationnements en parc relais (hors les Landiers)	304
Nombre d'autobus achetés entre 2008 et 2013	35

Le réseau Stac de Chambéry métropole

Réseau Stac	2006	2011	2012 ⁽¹⁾	2013	2014	Evolution annuelle 2006/ 2014
Nombre de kilomètres totaux parcourus (hors services de transport scolaire) (en millions)	3,8	4,1	4,5 *	4,6	4,7	3%
Nombre de Km/an/habitant (hors services de transport scolaire)	33,1	32,6	35,9	36,3	36,2	1%
Fréquentation (nombre de voyages en millions)	8,6	11	12,1	13,1	13,2	6%
Nombre de voyages/an/habitant	73,8	87,7	95,8	103,7	102,3	4%

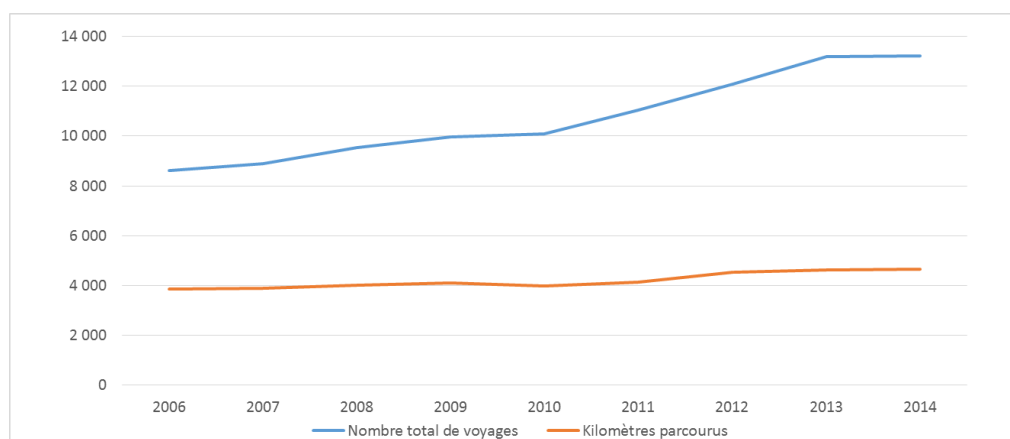
Source : Chambéry métropole

*yc transport scolaire

⁽¹⁾ Depuis 2012, nouveau contrat de délégation de service public avec un nouveau modèle de calcul des chiffres clés et un périmètre élargi (tranches conditionnelles relatives aux services de transport scolaire)

Evolution de la fréquentation et niveau d'offre du réseau de bus depuis 2006

Sources : Chambéry métropole, Stac



La fréquentation du réseau Stac accélère sa croissance en 2010 pour atteindre 13 millions de voyages en 2013. A l'image de ce qui s'observe au niveau national, la fréquentation des transports en commun se stabilise sur la dernière période, notamment du fait de la baisse du prix du baril de pétrole.

Nombre de voyages/an/habitant dans les autres agglomérations en 2012

Chambéry métropole	95,8
Communauté d'agglomération d'Annecy	107,9
Valence Romans agglomération	44,7

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, qui crée un effet d'aubaine mais ne se traduit pas forcément par une utilisation).

Quelques chiffres clés

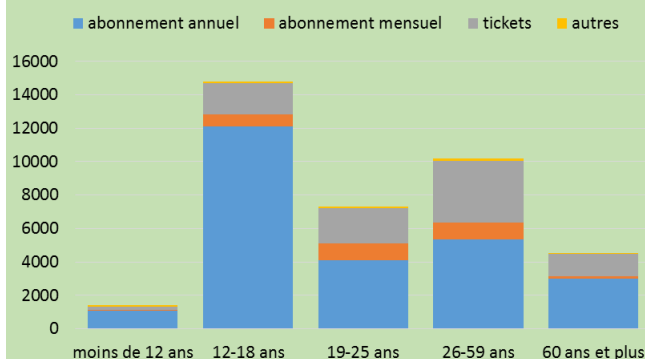
	2009	2014	Evolution 2009/2014
Taux de correspondance amont (en %)	12,3	15,2	2,90%
Ratio voyage/kilomètres (V/K)	2,96%	2,96%	0,0%

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 %).

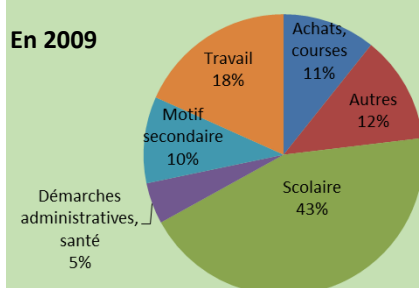
Les usagers du réseau utilisent à 67 % un abonnement annuel pour réaliser leur voyage, soit une part en forte hausse par rapport à 2009 (53 %).



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.

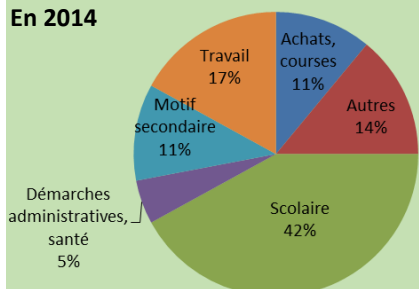
Comparaison des motifs de déplacements des usagers du réseau 2009/ 2014

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^{ème} motif de déplacement le plus représenté avec 17 % en 2014.

En 2014



Selon les lignes empruntées, certains motifs peuvent être plus ou moins représentés :

- Sur les lignes 18 (Les Hauts de Chambéry / Chambéry centre) et 27 (La Motte Servolex/ Chambéry), le motif achat est le principal motif de déplacement (respectivement 36% et 25%)
- Sur la ligne 5 (La Motte Servolex/ Chambéry via Chamnord), le motif travail est le principal motif de déplacement (34%)
- Sur la ligne 22 (Bassens/ Saint Baldoph sans passage par Chambéry), 2- 2D (Chambéry/ Le Bourget du Lac) et 3 (La Motte Servolex/ Saint Jeoire Prieuré via Chambéry), la vocation « scolaire » est clairement affirmée (76% ; 53% et 47%)

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

B. Transport ferroviaire

Précision méthodologique :

Les données de transport ferroviaire sont fournies depuis 2011 par la région Rhône-Alpes du fait de la volonté de la SNCF de ne plus communiquer de données statistiques détaillées. Nous ne sommes donc pas en mesure de fournir un historique au-delà de 2011.

Evolution de la fréquentation entre la gare de Chambéry et les principales gares de Métropole Savoie entre 2011 et 2014 (en voyage/kilomètre, en moyenne par jour)

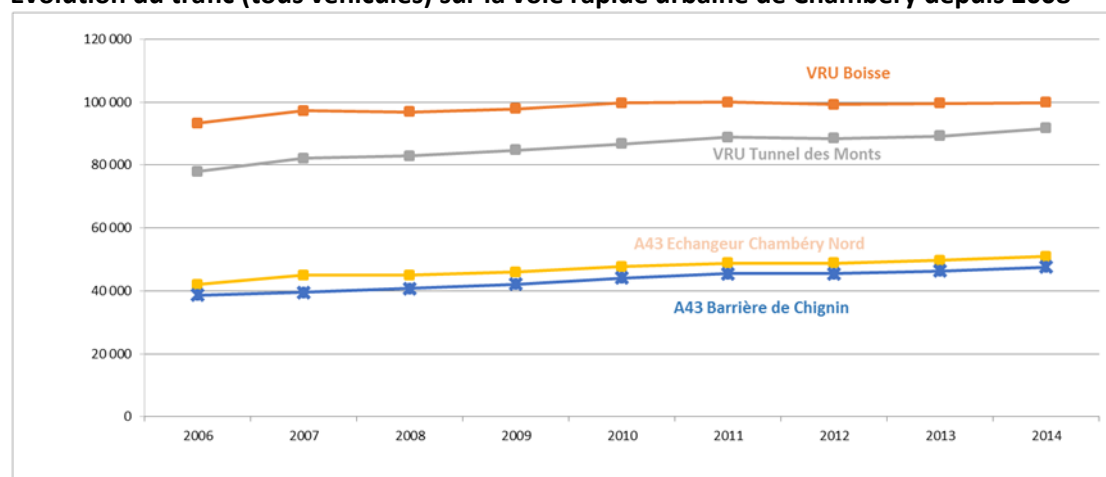
Les échanges avec Chambéry depuis les gares d'Aix-les-Bains, Montmélian, Saint-Pierre-d'Albigny et Pont de Beauvoisin augmentent en moyenne de 2,4 % par an depuis 2011 démontrant un recours au train de plus en plus important pour les déplacements quotidiens et de moyenne distance. Seule la fréquentation avec la gare de Saint Pierre d'Albigny est en diminution depuis 2012.

	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%
Total	2 902	3 125	3 208	3 116	2,4%

Source : Région Rhône Alpes

C. Les flux routiers

Evolution du trafic (tous véhicules) sur la voie rapide urbaine de Chambéry depuis 2008



Sources : AREA, Conseil départemental 73

Depuis 2006, le trafic total sur la VRU s'est accru de 1,4 % par an, porté principalement par le trafic des véhicules légers (+1,2%/an). Le trafic poids lourds, qui représente à peine 5 % du trafic, a pour sa part baissé de 0,8 % en moyenne par an depuis 2006. L'année 2014 marque une reprise du trafic total sur la VRU (+1,5% pour les véhicules légers ; +0,4 % pour les poids lourds) après deux années de stagnation.

Evolution du trafic routier départemental tous véhicules

Le trafic routier départemental connaît une baisse régulière depuis 2006 de 0,7 % par an, avec des évolutions contrastées selon les points de comptages. Entre 2013 et 2014, le trafic sur routes départementales marque une nette reprise (+2,4 %), conforme à la tendance observée sur l'ensemble du réseau départemental savoyard (+2,6%).

	Routes	Désignation	Points de Comptage*	2006	2013	2014	Evolution annuelle 2006/2014	Evolution 2013/2014
Nord	RD 1201	Villarcher/Terre nue	Voglans	27 300	26 300	26 600	-0,3 %	1,1%
	RD 991	Aix les Bains/ Chambéry	Sonnaz	9 700	8 500	8 600	-1,4 %	1,9%
Sud	RD 1006	La Trousse/ Chignin	Challes-les- Eaux	12 000	10 400	11 100	-1 %	6,2%
TOTAL				49 000	45 200	46 300	-0,7 %	2,4%

Source : Conseil départemental de la Savoie

*Les 3 points de comptages font partie des 99 points de comptages permanents mis en place par le Département en Savoie (détection par boucle magnétique)

D. Les modes doux

En termes d'investissement

Aménagement cyclable	2015
Nombre d'abris à vélos	14 (soit 300 places de stationnement vélos sécurisés)
Nombre d'arceaux à vélos	2 800
Nombre de kilomètres d'aménagements cyclables	86 km

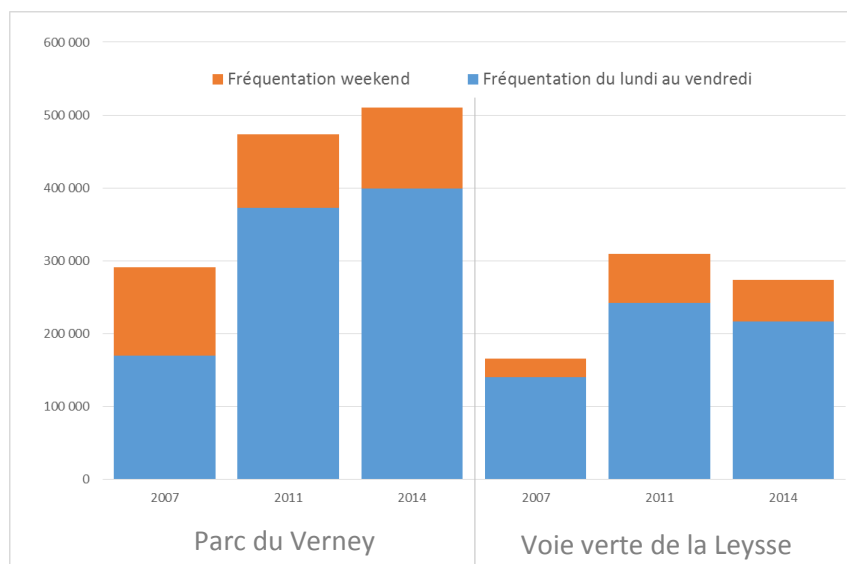
La vélostation

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

Fréquentation des pistes cyclables

La fréquentation des pistes cyclables de Chambéry a augmenté de 60 % en 7 ans, soit 7 % en moyenne par an depuis 2007. La part de la fréquentation semaine au parc du Verney s'est accrue sur cette période pour atteindre 78 % en 2014 (contre 58 % en 2007), laissant supposer qu'elle est de plus en plus utilisée pour les déplacements domicile-travail, ou domicile-achat. La tendance est inversée sur la voie verte de la Leyse puisque la part de fréquentation weekend se développe davantage que celle observée en semaine, affirmant ainsi une utilisation marquée pour les déplacements de loisir.



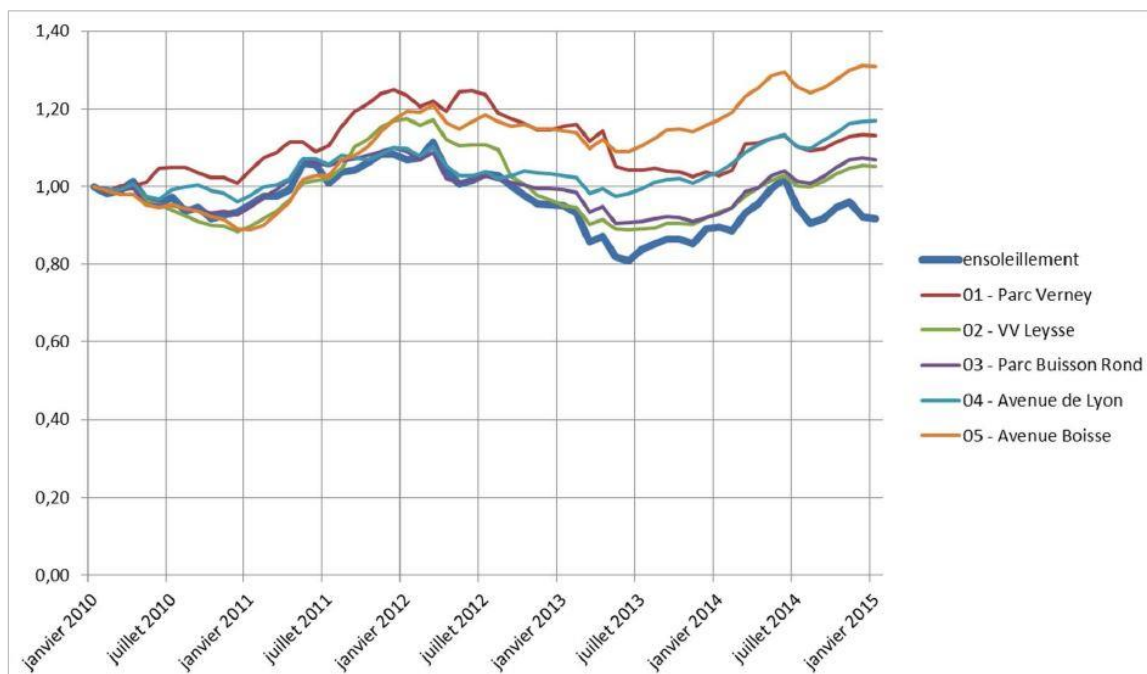
Evolution du nombre de km d'infrastructures aménagés depuis 2007 : + 32 %

2007	2011	2014
66	82	87

Source : Chambéry métropole

Lien entre la fréquentation des pistes cyclables et la météorologie

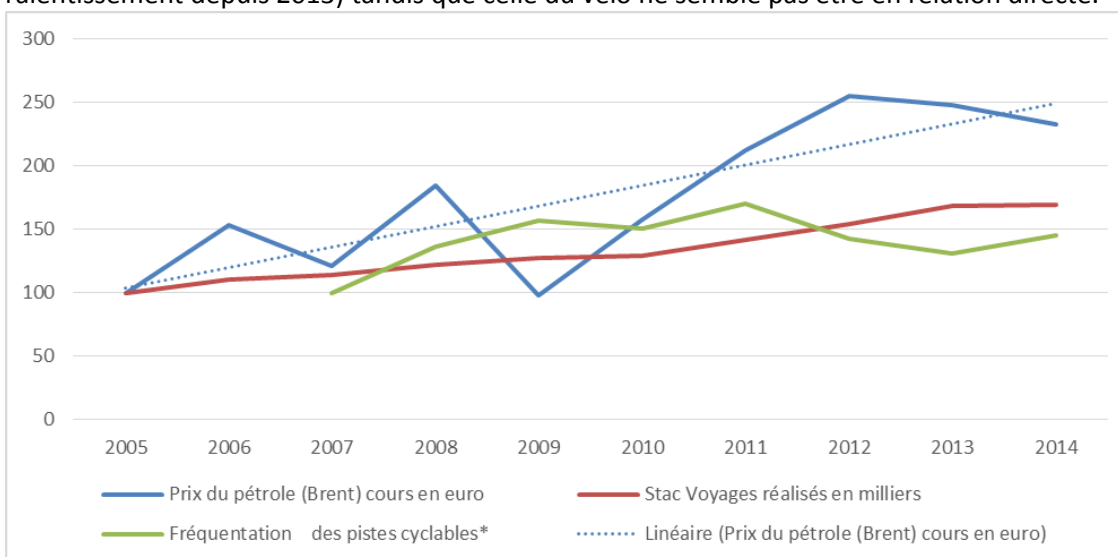
Le lien entre le niveau d'ensoleillement relevé et la fréquentation des pistes cyclables est avéré. Le pic de fréquentation observé l'été 2011 est corrélé à une météo particulièrement clémente sur cette période. La fréquentation en 2014 retrouve le niveau de 2011, alors que le niveau d'ensoleillement se situe dans la normale (1870 heures par an soit 96 % de la normale).



Source : Chambéry métropole

Evolution comparée du prix du baril de pétrole et de la fréquentation des transports en commun et pistes cyclables de l'agglomération

Le prix du baril a atteint un pic à 94 € le baril en mars 2012 et diminue progressivement depuis cette période. En janvier 2015, il a atteint son niveau le plus bas depuis 2009 avec un prix à 41 € le baril. La courbe de fréquentation du réseau TC suit à distance le cours du Brent (forte hausse en 2010, ralentissement depuis 2013) tandis que celle du vélo ne semble pas être en relation directe.



* Fréquentation des pistes cyclables : cumul des passages au Parc du Verney et sur la Voie verte de la Leysse. Base 100 en 2007 du fait du démarrage des comptages au cours de l'année 2006.

E. Les services à la mobilité

En termes d'investissement

	2014
Nombre d'animations réalisées	327
Nombre de PDES établis	32
Nombre d'enfants ayant bénéficié d'animations dans le cadre de PDES	3 700
Nombre de convention PDE	90
Nombre de salariés concernés par un PDE	16 800
Nombre de 2 roues électriques achetés par les habitants avec l'aide de l'agglomération entre 2008 et 2014	739
Subvention accordée dans le cadre de l'opération « Chèque deux roues électrique » entre 2008 et 2014	165 899,53 €

F. Le service CITALIS

Destiné au transport des personnes à mobilité réduite, Citalis connaît une hausse de 7% par an en moyenne de fréquentation. L'amélioration de la qualité du réseau a fortement contribué à cette augmentation: en 2006, une nouvelle tarification a été mise en place puis en 2012, le service 7j/7 a été instauré ainsi que la réservation sur une amplitude horaire élargie.

	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	-

G. Source : Chambéry métropole

III. Bilan des actions

Actions inscrites au PDU 2004/2014	Champs de Compétence		Etat d'avancement des actions	Quelques exemples de réalisations
	Chambéry métropole	Communes membres ou autres collectivités		
5.1 - Sur l'urbanisation				
Révision des documents d'urbanisme : Mise en cohérence des objectifs du PDU avec les documents d'urbanisme	●		Intégration dans certains PLU des prescriptions inscrites au PDU en matière de stationnement vélos dans les espaces privés Réalisation d'une enquête sur 11 PLU de l'agglomération qui a permis de vérifier la prise en compte des préconisations du PDU en matière de stationnement vélo	2004 - Premières mises en cohérence entre les orientations du PDU concernant le stationnement des deux roues dans les documents d'urbanismes (PLU, POS - article 12).
Constitution de réserves foncières : nécessaires à la création des parcs relais, des sites propres bus, etc...	●		Acquisition du foncier nécessaire à la réalisation du parc relais Maison Brûlée, du site propre bus boulevard Gambetta et du Pôle Cassine.	2006 - Acquisition des parcelles nécessaires à la réalisation du Parc Relais de Maison Brûlée sur les communes de Sonnaz et Chambéry
Pôle Cassine : Définition des différents éléments devant constituer le pôle de développement Cassine/Gare	●			2004 - Premières acquisitions foncières sur le secteur de la Cassine.
Densification urbaine (structuration et développement urbain autour de pôles bien desservis par les transports en commun) : Urbanisation prioritaire sur des secteurs bien desservis en TC ou développement urbain autour de pôles déjà bien desservis	●		Aménagements du secteur de Champ Parin, du Plateau de Villeneuve, des Berges de l'Hyères ou bien encore la mise en œuvre du dossier ANRU Hauts de Chambéry – Réaménagement de terminus, des axes de dessertes, adaptation de l'offre de transports...	2012 - Mise en service du nouveau pôle de correspondances à l'arrêt Cévennes (Hauts de Chambéry) dans le cadre du projet ANRU
Développement des quartiers : Développement et organisation des quartiers adaptés à l'offre des transports en commun (TC)		●	Nécessité de positionner la problématique transports dès la définition de cadrage du projet.	2014 - Démarche, en lien avec la Ville centre et les autres communes de l'agglomération, visant à un traitement croisé des problématiques liées notamment aux domaines des transports en commun, du stationnement, de la circulation, de l'écomobilité et de l'urbanisme.
Pôles urbains et haltes TER : détermination des conditions de développement autour des Haltes TER		●	Pas d'avancée depuis 2009	2008 - Etude par RFF de création de haltes ferroviaires ciblée sur Cognin/ZI Bissy et Bissy-Les Landiers/Viviers du Lac, La Ravoire. 2009 - Etude de développement coordonné des différents modes de transports
5.2 - Sur le train				
Haltes TER : Etudes de création de nouvelles haltes ferroviaires réalisée par la Région Rhône-Alpes		●	Pas d'avancée depuis 2009	2008 - Etude de création de haltes sur le réseau national en Région Rhône-Alpes à Chambéry Cognin/ZI Bissy Les Landiers/ Viviers du Lac 2009 - Etude de développement coordonné des différents modes de transports
5.3 - Sur les transports en commun urbain				
Service bus de base cadencé : Mise en place de ligne radiale directes et cadencement des lignes importantes	●		Réseau partiellement hiérarchisé et cadencé	2011 - Première étape de la hiérarchisation du réseau et mise en service de la première ligne de bus essentielle du réseau Stac (ligne 3 - La-Motte- Servolex/Chambéry/Saint-Jeoire-Prieuré) 2012 - Deux nouvelles lignes essentielles, la ligne 1 (Sonnaz/Chambéry) et la ligne 2 (Jacob- Bellecombette/Bourget du Lac) et restructuration du réseau associé et Lancement du premier réseau de soirée « Noctambus »
Horaires des bus : Uniformisation des horaires scolaires/Vacances scolaires...	●		Uniformisation des horaires sur quatre lignes du réseau.	2005 - première phase de renforcement de l'offre de transports pendant les vacances scolaires 2006, 2009 et 2014 - Réalisation d'enquêtes Origine/Destination (O/D)

Actions inscrites au PDU 2004/2014	Champs de Compétence		Etat d'avancement des actions	Quelques exemples de réalisations
	Chambéry métropole	Communes membres ou autres collectivités		
Vitesse commerciale des bus : Etudes des axes lourds – aménagement de voirie	●		Schéma directeur des aménagements de voirie pour favoriser la circulation des bus. Réalisations : AXE A (Cognin/Jacob Bellecombette/Faubourg Mâché) AXE B (Comte Vert/Gambetta) AXE C (Landiers) AXE D (Sonnaz/Hauts de Chambéry) AXE E (Bassens/Saint Alban) AXE F (La Ravoire/Chambéry) non réalisés au moment du bilan Mise en application du schéma directeur des aménagements de voirie pour favoriser la circulation des bus.	2005 - Aménagements de voirie pour les transports en commun (sites propres bus et autres). Approbation du programme et lancement de la concertation. 2009 - Lancement des premiers travaux de sites propres bus sur l'axe Comte vert/ Gambetta à Chambéry 2010 - Candidat au second appel à projets « transports collectifs et mobilité durable hors Ile de France (pour l'axe D) 2013 - Candidat au troisième appel à projets « transports collectifs et mobilité durable hors Ile de France (pour les axes A et E)
Desserte du centre de Chambéry : Elargissement du circuit des minibus desservant le cœur de ville de Chambéry	●		Création de deux nouvelles navettes de centre-ville, sur un périmètre plus étendu, en remplacement du circuit Citel : de la Gare de Chambéry au centre hospitalier et chemin de Montjay au faubourg Montmélian (2006)	2006 - mise en place de deux navettes de centre-ville (N1 et N2)
Lignes tangentielles : Amélioration des dessertes tangentielles	●		Exploitation de deux lignes tangentielles : La-Motte-Servolex/Hauts de Chambéry Saint Baldoph/Barby	2005 - modification de l'itinéraire et augmentation du nombre de départ de la ligne 22 (Bassens/Saint Alban/Barby/La Ravoire/St Baldoph) et prolongement de l'itinéraire de la ligne 10 (La Motte Servolex / Hauts de Chambéry)
Desserte bus nouvelles : Desserte en TC de la commune de Vérel-Pragondran et de Saint Jean D'Arvey Amélioration de la desserte de Vimines	●		Réalisation de l'objectif pour Vimines, Saint Jean d'Arvey et Vérel- Pragondran	2006 - ligne 19 (Vérel Pragondran/Chambéry) ouverte à tous les usagers 2010 - augmentation de l'offre de transport sur la ligne 15 (Vimines/Cognin) 2011 - prolongement de la ligne 15 (Vimines/Cognin) jusqu'au nouveau terminus "les Venats" 2012 - mise en place d'une offre de transport supplémentaire (ligne 23) sur Saint Jean d'Arvey en complément des services de transport scolaire ouverts au public
Amélioration de la qualité du service : Mise en place de la vidéosurveillance dans les bus et d'un système d'aide à l'exploitation et à l'information des Voyageurs	●		Réalisation de l'objectif. Système de vidéosurveillance et d'aide à l'exploitation mis en place : Amélioration de la sécurité (vidéosurveillance, médiateurs), meilleure gestion des avances/retards des bus au niveau de l'exploitation, malgré de nombreux dysfonctionnements du SAEIV depuis 2006)	2005 - Création de la centrale d'informations Mobil'Conseils 2006 - Mise en œuvre du Système d'Aide à l'Exploitation (SAE) et ouverture de l'agence commerciale Stac boulevard du Musée à Chambéry 2008 - Renouvellement des abris pour voyageurs sur l'ensemble du réseau 2012 - 6 agents de médiation présents sur le réseau, (renforcés à 8 en 2015)
Liaison mécanique Hauts-de-Chambéry : Desserte des Hauts de Chambéry et de Sonnaz par un Funiculaire	●		Pas d'avancée opérationnelle depuis 2004.	2004 - Réalisation d'une étude de pré-faisabilité pour une liaison Plaine Plateau Nordique
5.4 - Sur l'intermodalité				
Zone d'échanges multimodale au cœur de Chambéry : Aménagement du centre d'échanges de bus et des liaisons vers les gares routières et SNCF	●			2007 - Concertation publique pour le pôle multimodal validant notamment l'implantation du futur centre d'échanges 2009 - Lancement des premiers travaux de sites propres bus sur l'axe Comte vert/ Gambetta à Chambéry et Etude de développement coordonné des différents modes de transports
Gare SNCF de Chambéry : Desserte de la gare de Chambéry par les bus urbains et les cars interurbains	●			2013 - Enquête publique sur le projet "reconquête de la Laysse"

Actions inscrites au PDU 2004/2014	Champs de Compétence		Etat d'avancement des actions	Quelques exemples de réalisations
	Chambéry métropole	Communes membres ou autres collectivités		
Politique tarifaire et information : Mise en œuvre d'une politique attractive pour les TC et d'une billettique bus/train/services	●		Depuis 2012, mise en place d'une tarification solidaire prenant en compte l'âge de l'usager et les revenus du ménage.	2009 - Mise en œuvre d'une tarification combinée entre les réseaux des agglomérations d'Aix les Bains et de Chambéry. 2010 - Nouvelle tarification sociale et solidaire au QF pour les moins de 26 ans sur le réseau Stac 2011 - Lancement du projet billettique intégration au programme de services OÙRA! 2012 - Généralisation de la tarification sociale et solidaire à tous les usagers
Couverture territoriale et temporelle des transports en commun : Développement des réseaux TC (mise en cohérence des offres, du cadencement et des correspondances)	●		Pas d'avancée depuis 2009.	2005/2014 - partenariat avec la CALB pour l'organisation de ligne inter-PTU 2007 - Enquête Déplacement Grand Territoire sur le périmètre de Métropole Savoie et de l'Avant-Pays Savoyard. (CALB, Chambéry métropole, Conseil départemental, Région, Métropole Savoie, CCI, Agglo avant-Pays savoyard) 2009 - Etude de développement coordonnée des transports collectifs sur l'espace Métropole Savoie.
Interconnexions agréables et efficaces : Traitement qualitatif des lieux d'interconnexion des différents modes de TC entre eux et les autres modes	●		Mise en place de parcs relais pour faciliter l'intermodalité. Mise en service du pôle de correspondance de l'Avenue d'Annecy	2007 - Ouverture des deux premiers parcs relais « Landiers » (85 places) et « Maison Brûlée » (150 places). 2009 - Ouverture du parc relais de la Poterie à Cognin (90 places) 2012 - Mise en service du nouveau pôle de correspondances à l'arrêt Cévennes (Hauts de Chambéry) 2014 - Ouverture du 4ème parc relais de l'agglomération au carrefour de la Trousse à La Ravoire,
Stationnement des deux roues : Aménagements d'aires de stationnement des vélos.	●		14 abris à vélos - pérennes ou mobiles - sur l'agglomération en 2015 (contre 6 en 2008) et une consigne à vélos à la gare. + de 2 800 arceaux à vélos implantés sur l'agglomération.	2004 - Premiers arceaux vélos mis en place sur l'agglomération et dans les établissements scolaires 2007 - Implantation des premiers abris à vélos individuels (10 places) ou collectifs (50 places), accessibles 24h/24h avec un système de contrôle d'accès scolaires
5.5 - Sur la voirie et la circulation				
Circulation douces et transports en commun : Prendre systématiquement en compte les circulation des bus et vélos dans les projets de nouvelle voirie ou de rénovation.	●		Respect du cadre réglementaire par les gestionnaires de voirie de l'agglomération et des chartes « aménagement et accessibilité des arrêts de bus » et « aménagements et signalisation cyclables ». établies par Chambéry métropole.	2011 - Etude des points noirs cyclables dans l'agglomération 2012 - Actualisation du schéma directeur des aménagements cyclables de 2002 et publication de la Charte d'aménagements et de signalisation cyclables 2012 - Approbation du schéma directeur d'accessibilité des services de transports de Chambéry métropole 2014 - Saisine des gestionnaires de voirie pour les inviter à associer Chambéry métropole en tant qu'AOM aux projets de requalification de voiries.
Arrêts de bus : Aménagement des arrêts de bus sur chaussée	●		Respect du cadre réglementaire (arrêt sur chaussée) Définition et mise en œuvre du schéma directeur d'accessibilité et d'une charte d'aménagement des arrêts de bus.	2010 - Approbation de la charte « quais bus » - arrêt sur chaussée, accessibilité... 2011 - Mise en accessibilité des premiers arrêts de bus 2012 - Approbation du schéma directeur d'accessibilité des services de transports de Chambéry métropole

Actions inscrites au PDU 2004/2014	Champs de Compétence		Etat d'avancement des actions	Quelques exemples de réalisations
	Chambéry métropole	Communes membres ou autres collectivités		
Axes lourds structurants transports en commun : Créer des axes urbains dédiés aux TC	●		Schéma directeur des aménagements de voirie pour favoriser la circulation des bus. Réalisations : AXE A (Cognin/Jacob Bellecombette/Faubourg Mâché) AXE B (Comte Vert/Gambetta) AXE C (Landiers) AXE D (Sonnaz/Hauts de Chambéry) AXE E (Bassens/Saint Alban) AXE F (La Ravoire/Chambéry) non réalisés au moment du bilan Mise en application du schéma directeur des aménagements de voirie pour favoriser la circulation des bus.	2005 - Aménagements de voirie pour les transports en commun (sites propres bus et autres). Approbation du programme et du lancement de la concertation 2007 - Concertation publique pour le pôle multimodal validant notamment l'implantation du futur centre d'échanges 2007 - 160 km de voiries définies d'intérêt communautaire. 2009 - Lancement des premiers travaux de sites propres bus sur l'axe Comte vert/ Gambetta à Chambéry 2013 - Enquête publique sur le projet « Reconquête de l'axe de la Leysse » 2014 - Mise en service des aménagements pour les bus réalisés à Saint-Alban-Leysse et à Bassens entre la rue de Gonrat et la rue du Nivolet (Bassens) et engagement de la deuxième phase d'aménagements pour favoriser la circulation des bus sur l'avenue de Chambéry, à Saint-Alban-Leysse entre la rue du Nivolet à Bassens et le pont de la Trousse - Début des travaux d'aménagement de voies réservées au bus avenue Daniel Rops (Hauts de Chambéry)
Priorité bus : Aménagement de priorité bus sur les axes principaux pour permettre la régulation du trafic	●		Système de priorité bus mis en place sur les axes B, C, D et E	2009 - Equipement des premiers carrefours à feux et giratoires avec un système de priorité pour les bus
Axes urbains : Traitement des axes urbains avec prise en compte des TC et des modes doux	●			2014 - Démarche, en lien avec la Ville centre et les autres communes de l'agglomération, visant à un traitement croisé des problématiques liées notamment aux domaines des transports en commun, du stationnement, de la circulation, de l'écomobilité et de l'urbanisme.
Limitation du trafic : Limitation du trafic dans les centres villes		●		2013 - Campagne d'implantation de compteurs sur les Voiries d'Intérêt Communautaire (VIC) (15 points de comptage permanents). Lancement sur le territoire de Chambéry d'une étude visant à hiérarchiser le réseau viaire en centre-ville et à généraliser l'aménagement de zones apaisées (zones 30, zones de rencontre, aménagements ponctuels de sécurité).
Poches de tranquillité : Développer des secteurs où l'habitat et la vie locale sont mis à l'abri des nuisances		●	Projets d'éco-quartiers (Cognin, Vimines, Saint-Sulpice...)	2008/2013 - Programme Local de l'Habitat 2008-2013 (Projet Villeneuve...)
5.6 - Sur le stationnement				
Favoriser les résidents (tarifs préférentiels) : Instauration de tarifs préférentiels pour les résidents		●	Création par la Ville de Chambéry de tarifs de stationnement différenciés et d'un zonage	
Participation au financement des transports en commun : Transformer la participation des employeurs au stationnement de leurs salariés en une participation au coût des TC	●		Mise en œuvre des plans de déplacements d'entreprises ou d'administration (le dispositif a évolué avec le temps) Se reporter aux chiffres clés	2009 - Evolution de la politique PDE au vu de la Loi du 17 décembre 2008 (participation aux frais de transports par l'employeur) 2013 - Evolution du système de conventionnement avec les entreprises afin de le rendre moins contraignant (Offre découverte de mobilité et Convention)
Respect de la réglementation (verbalisation sur le DP pour stationnement illicite) : Répression du stationnement illicite		●	Sensibilisation des agents de police municipale sur le stationnement illicite sur les axes TC	

Actions inscrites au PDU 2004/2014	Champs de Compétence		Etat d'avancement des actions	Quelques exemples de réalisations
	Chambéry métropole	Communes membres ou autres collectivités		
Dissuasion des pendulaires (augmentation des tarifs stationnement, élargissements zones de stationnement) : Evolution tarifaire de l'offre de stationnement en centre-ville		●	Elargissement de la zone de stationnement payant sur la Ville centre	
Création de parcs relais (PR) : Etudes de cadrage et d'opportunités foncières	●		Réalisation des quatre parcs relais inscrits au schéma directeur des aménagements de voirie	2007 - Ouverture des deux premiers parcs relais « Landiers » (85 places) et « Maison Brûlée » (150 places). 2009 - Ouverture du parc relais de la Poterie à Cognin (90 places) 2014 - Ouverture du 4ème parc relais de l'agglomération au carrefour de la Trousse à La Ravoire
Gestion localisée du stationnement (en fonction de l'offre de TC) : Différenciation des besoins en stationnement selon la localisation et le niveau de desserte par les TC des zones constructibles		●	Réalisation de Parcs relais connectés au réseau de Bus	2014 - Démarche, en lien avec la Ville centre et les autres communes de l'agglomération, visant à un traitement croisé des problématiques liées notamment aux domaines des transports en commun, du stationnement, de la circulation, de l'écomobilité et de l'urbanisme.
Accès aux parcs (limiter la traversée du centre-ville) : Optimisation des accès aux parcs de stationnement pour limiter la traversée du centre-ville.		●		2014 - Mise en place de la gratuité des parkings le samedi en périphérie du cœur de ville (Château, Falaise, Ducs de Savoie)
Stationnement : Etude globale de stationnement dans l'agglomération		●	Etudes réalisées	2004 - Etude sur le stationnement en centre-ville de Chambéry auprès des entreprises inscrites au RCS 2005 - Définition des orientations de la politique de stationnement au centre-ville de Chambéry au vu des objectifs fixés au PDU 2007 - Etude de stationnement dans le cadre de l'implantation de sites propres bus sur le secteur de Chambéry 2013/2014 - Etude diagnostic « zone 30 » et étude de stationnement sur la ville de Chambéry
5.7 - Sur les deux-roues				
Réseau cyclable : Planification du réseau deux roues	●		Objectifs atteints Définition d'un schéma directeur des aménagements cyclables. Objectif dépassé : plus de 80 km d'aménagements cyclables ouverts au public contre 47 en 2004.	2008 - Mise en place des premiers compteurs vélos 2011 - Audit Bypad sur la politique cyclable de l'agglomération 2011 - Etude des points noirs cyclables de l'agglomération 2012 - Actualisation du schéma directeur des aménagements cyclables de 2002
Liaisons structurantes : Aménagements de liaisons cyclables continues et directes – Amélioration de la sécurité	●		Prise de la compétence entretien des aménagements cyclables – expérimentation d'un poste de patrouilleur – Campagne de sécurisation des axes cyclables – mise en place d'un jalonnement des itinéraires cyclables	2006 - Prise de compétence par Chambéry métropole de l'entretien des aménagements cyclables 2008 - Campagne de sécurisation des axes cyclables (dispositifs réfléchissants, système antidérapant sur l'ensemble des passerelles cyclables de l'agglomération - Jalonnement des itinéraires cyclables de Chambéry métropole 2012 - Publication de la Charte d'aménagements et de signalisation cyclables

Actions inscrites au PDU 2004/2014	Champs de Compétence		Etat d'avancement des actions	Quelques exemples de réalisations
	Chambéry métropole	Communes membres ou autres collectivités		
Partage de la rue : Affirmation du vélo dans l'espace public	●		Application du cadre réglementaire qui impose « qu'à l'occasion de réalisations ou de rénovations des voies urbaines,... doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe ».	2012 - Actualisation du schéma directeur des aménagements cyclables de 2002 et publication de la Charte d'aménagements et de signalisation cyclables
Stationnement : Aménagement d'aires de stationnement deux roues	●		Création de la Vélostation, implantation d'abris à vélos sécurisés et d'arceaux vélos. Se reporter aux chiffres clés	2004 - Premiers arceaux vélos mis en place sur l'agglomération et dans les établissements 2007 - Implantation des premiers abris à vélos individuels (10 places) ou collectifs (50 places), accessibles 24h/24h avec un système de contrôle d'accès scolaires
Promotion de la pratique du vélo utilitaire : Actions ciblées vers les scolaires, les salariés, les étudiants...	●		Vélo-école, intervention pédagogique dans les établissements scolaires, dans les entreprises... Opérations Chèque deux-roues électrique qui a notamment permis l'acquisition de 739 deux roues électriques par les habitants de l'agglomération en 4 ans. Gains en tonnes équivalent CO ² évalué lors d'un bilan.	2012 - Opération chèque « deux roues électriques » entre 2009 et 2012
Vélos pour les loisirs : Développement des circuits de découverte et de loisirs	●		Organisation en 2012 et 2013 de la Vélo découverte	
5.8 - Sur la marche à pied				
Réseau piéton : Planification du réseau de marche à pied sur les axes structurants		●	Non réalisé	
Partage de la rue : Aménagement de l'espace public (voies partagées, zones 30...)		●	Aménagement de zones apaisées (zones 30, zones de rencontre, aménagements ponctuels de sécurité) à Chambéry	2013 - Lancement sur le territoire de Chambéry d'une étude visant à hiérarchiser le réseau viaire en centre-ville et à généraliser l'aménagement de zones apaisées (zones 30, zones de rencontre, aménagements ponctuels de sécurité).
Intermodalité pour les loisirs : Développement des circuits de découverte et de loisirs en lien avec les TC		●	Etude diagnostic « zone 30 » sur la Ville de Chambéry en 2013/2014	2013 : Etude diagnostic « zone 30 » sur la Ville de Chambéry
5.9 - Sur le transport des marchandises				
Canalisation des flux : Reporter les activités génératrices de flux poids lourds près de la VRU		●	Non réalisé	
Transport combiné : Encourager l'alternative modale vers l'Italie pour réduire le transit		●	En cours dans le cadre du projet liaison Lyon - Turin	2007 - Enquête Cordon Chambéry (Département de la Savoie)
Centre routier : Création de centre routier avec parking poids lourds gardé		●	Non réalisé	

Actions inscrites au PDU 2004/2014	Champs de Compétence		Etat d'avancement des actions	Quelques exemples de réalisations
	Chambéry métropole	Communes membres ou autres collectivités		
Aires de stationnement : Imposer des aires de livraison et de stationnement lors des projets de grandes et moyennes surfaces		●	Non réalisé	
Réglementation : Harmoniser les réglementations au sein des communes pour avoir une continuité des itinéraires poids lourds		●	Non réalisé	
Tournées de livraison : Rationaliser les tournées de livraison (horaires, charte de qualité...)		●	Pas d'avancée du projet depuis 2012	2004 - Réalisation d'une étude « transports des marchandises en ville » 2012 - Adhésion au projet Life + 2012 (transports de marchandises en ville)
Livraison à domicile : Favoriser un système de livraison à domicile		●	Système de livraison mise en œuvre par le secteur privé	2011 - Lancement de l'opération « Vélo de courses » (faire ses achats à vélo).
Retrait des marchandises : Inciter les commerçants à retirer leurs marchandises sur le comptoir des transporteurs		●	Non réalisé	
Mutualisation des coûts : Inciter les transporteurs à mutualiser les coûts (gestion de stocks, offre partagée de livraison à domicile...)		●	Réalisation d'une étude « transports des marchandises en ville » - Adhésion au projet Life+ 2012 (transports de marchandises en ville) et QUEST	2004 - Réalisation d'une étude « transports des marchandises en ville »
Créer un centre d'appui à la logistique urbaine (CALU) : Etude sur le transport de marchandises en ville		●	Concertation organisée en 2005 avec plusieurs acteurs (Villes de Chambéry et de la Motte-Servolex, ADEME, Département de la Savoie, CCI de Savoie, Chambre de Métiers, Fédération Nationale des Transporteurs Routiers...) sur la base de l'étude « transports des marchandises en ville » (2004) Trois pistes de travail prioritaires retenues (aménagement d'aires de livraison et d'arrêts minute, développement de services de proximité aux usagers des commerces du centre-ville, élaboration avec les professionnels une réglementation des livraisons adaptée aux réalités du terrain.)	2012 - Adhésion au projet Life + 2012 (transports de marchandises en ville) 2013 - Participation au programme européen QUEST
Gestion des arrêts de livraison : Différencier les usages des arrêts de livraison		●	A Chambéry, en dehors des horaires d'accès autorisés (6h/11 h), des arrêts spécifiques «minute-livraisons» gratuits sont matérialisés aux abords de la zone piétonne, de sorte que les livraisons puissent s'effectuer manuellement ou au moyen d'un diable. La durée du stationnement est limitée à 10 minutes.	
Zones d'activités de la Motte-Servolex : Rationaliser le fonctionnement de la zone d'activités de La-Motte-Servolex		●	Non réalisé	

Actions inscrites au PDU 2004/2014	Champs de Compétence		Etat d'avancement des actions	Quelques exemples de réalisations
	Chambéry métropole	Communes membres ou autres collectivités		
Arrêt livraison en zone piétonne : Gérer les horaires d'accès aux arrêts livraison en zone piétonne en lien avec le CALU		●	Publication d'un guide par la ville de Chambéry définissant les horaires d'accès à la zone piétonne pour les artisans et les livreurs. Les véhicules de livraison peuvent accéder à la zone piétonne de 6 h à 11 h	
5.10 - Sur l'organisation et les services				
Agence d'écomobilité : Promouvoir les moyens de déplacement favorables à l'environnement	●		Création d'un service de conseil en mobilité, d'une Vélostation, mise en place des PDE et PDES, accompagnement pédagogique dans les établissements scolaires, expérimentation du covoiturage. Se reporter aux chiffres clés.	2004 - Premières missions d'accompagnement des plans de mobilité (PDE/PDEA/PDES) confiée à l'agence Ecomobilité 2008 - Ouverture des nouveaux locaux de la Vélostation. 2008 - Renouvellement et développement du parc de vélos en location 2012 - 10 ans de la Vélostation 2013 - Consigne vélos déplacée rue du Commandant-Perceval à Chambéry. 2014 - Déménagement de la Vélostation parc du Verney
Sensibilisation des publics (scolaires, étudiants, salariés, grand public...) : Campagne de sensibilisation et de communication	●		Action finalisée Se reporter aux chiffres clés	2006/2009 - Campagnes d'affichage pour la promotion du vélo... 2011 - Lancement d'une campagne d'information sur les transports auprès des entreprises de plus de 30 salariés de l'agglomération. 2012 - Campagne de covoiturage dans le parc d'activités de Bissy-Erier - Fin de l'Opération chèque « deux roues électriques » (2009 à 2012)
Plans de déplacements d'entreprises : Elaborer des PDE avec les entreprises publiques et privées	●		Réalisation de l'objectif - Mise en œuvre de PDE/PDA Se reporter aux chiffres clés	2006 - Première «Formation Action PDE» en partenariat avec l'ADEME, 2008 - Création du site de covoiturage : www.savoiecovoiturage.fr 2009 - Evolution de la politique PDE au vu de la Loi du 17 décembre 2008 (participation aux frais de transports par l'employeur) 2010 - adhésion à la SCIC Alpes Auto Partage et 18 stations Car Liberté (service d'auto partage) implantées 2013 - Evolution du système de conventionnement avec les entreprises afin de le rendre moins contraignant (Offre découverte de mobilité et Convention)
Plans de déplacements scolaires : Promotion et accompagnement des PDES	●		Réalisation de l'objectif - Mise en œuvre de PDES Se reporter aux chiffres clés	2007 - Publication d'un guide méthodologique pour la mise en œuvre de Piédibus (PDES) - 2012 - Lancement du programme « Bouge ta journée » auprès de jeunes
Enquête ménage : Connaissance des pratiques de mobilité	●		Action finalisée	2008 - Publication des premiers résultats de l'Enquête Déplacement Grand Territoire réalisée en 2007 sur le périmètre de Métropole Savoie et de l'Avant-Pays Savoyard. 2011 - Etude de développement coordonné des différents modes de transports 2013 - Mise en fonction de Modéos (modèle multimodal des déplacements de l'Ouest savoyard)
Observatoires des Déplacements : Création d'un observatoire des déplacements	●		Publication de deux éditions de l'observatoire du PDU en 2011 et 2013	2010 - Rendu de l'étude de développement coordonné des différents modes de transports en commun sur l'espace Métropole Savoie et définition d'un schéma d'organisation des transports en commun 2011 Publication du premier observatoire des déplacements du PDU 2013 - Mise à jour de l'observatoire des déplacements du PDU 2013 - Mise en fonction de Modéos (modèle multimodal des déplacements de l'Ouest savoyard)

Actions inscrites au PDU 2004/2014	Champs de Compétence		Etat d'avancement des actions	Quelques exemples de réalisations
	Chambéry métropole	Communes membres ou autres collectivités		
Autorités Organisatrices de Transports Urbains : Coordination des AOTU – Harmonisation des politiques transports	●		Nouvelle convention de partenariat entre Chambéry métropole et la communauté d'agglomération du lac du Bourget (CALB) pour l'organisation de lignes inter- agglomérations en cours	2005/2014 - Partenariat avec la CALB pour l'organisation de lignes interurbaines 2009 - Mise en œuvre d'une tarification combinée entre les réseaux des agglomérations d'Aix les Bains et de Chambéry.

Légende	
●	Action mise en œuvre partiellement ou totalement
●	Action au stade de l'étude ou de la concertation
●	Action non engagée

2015... Chambéry métropole repense ses mobilités

Dès 2015, la Ville de Chambéry et Chambéry métropole se sont engagées dans un projet de refonte des transports et des déplacements sur le territoire, dans un principe d'accessibilité, de multimodalité et de complémentarité des modes, en vue d'améliorer le quotidien des usagers, et de valoriser l'attractivité du territoire en l'inscrivant dans une dynamique des mobilités.

Un territoire accessible, une place pour chaque mode de déplacement, pour une ville centre apaisée.

Les grandes lignes du projet visent un report modal vers les modes collectifs (trains, bus urbains, cars interurbains), alternatifs (covoiturage et auto partage) et actifs (vélos, piétons, etc.).

Pour réussir ce report modal, tout en garantissant à chacun un accès apaisé au centre-ville, un nouveau réseau de bus optimisé et renforcé est en cours de finalisation. En cohérence avec cette nouvelle offre de transport public, les plans de circulation tous modes, accompagnés d'une nouvelle politique en matière de stationnement en voirie ou en ouvrage, seront repensés.

Toutes les mobilités sont intégrées dans ce projet, afin d'offrir une réelle offre de déplacement multimodale : bus, vélo, piéton, auto, train, transport par câble... à l'échelle du bassin de vie, en assurant la complémentarité entre tous les modes, sans exclusion et en s'appuyant sur le futur pôle d'échange multimodal de la gare de Chambéry, dont l'ouverture est prévue en 2019.

Un nouveau réseau de bus optimisé et renforcé sera mis en place. Il se composera de plusieurs lignes structurantes desservant 80 % de la population et de lignes de second niveau connectées aux lignes structurantes. Des lignes locales desserviront également aux heures de pointes les centres bourgs des communes périphériques.

La circulation des bus autour de l'hyper-centre irriguera ainsi la totalité de la ville et facilitera les déplacements.

En cohérence avec cette nouvelle offre de transport public, les plans de circulation tous modes, accompagnés d'une nouvelle politique en matière de stationnement en voirie ou en ouvrage, seront repensés.

Ce nouveau réseau de bus est pensé en complémentarité avec les cars interurbains, de même qu'avec le réseau TER sur l'axe Montmélian / Aix-les-Bains et en direction de Cognin.

Pour permettre un meilleur partage de l'espace public, les voiries seront hiérarchisées sur la base d'axes structurants et d'axes régulés, à terme, en temps réel grâce à un « PC circulation » mutualisé avec le centre de supervision urbaine.

Le secteur piétonnier inclura tout ou partie du boulevard de la colonne libéré de l'emprise des bus. Une hiérarchisation sur trois niveaux des itinéraires cyclables permettra aux deux-roues une traversée de la ville facilitée et sécurisée.

En matière de stationnement sur la voie publique ou en parking en ouvrage, les zones et la tarification seront revues afin de créer un système de stationnement en lien avec les autres mobilités : voiture + vélo ou bus, voiture + marche à pied...

Ce projet de restructuration constituera la base de la réflexion du futur PDU.

IV. Les chiffres clés

	2006	2011	2012 ⁽¹⁾	2013	2014
Réseau Stac					
Nombre de lignes	28	31	34	34	34
Nombre de kilomètres totaux parcourus	3 862 117	4 150 946	4 526 838	4 615 254	4 675 468
Nombre de Km/an/habitant (<i>hors services de transport scolaire à compter de 2012</i>)	33,1	32,6	35,9	36,3	36,2
Fréquentation (<i>nombre de voyages</i>)	8 624 365	11 049 105	12 066 514	13 182 190	13 203 087
Nombre de voyages/an/habitant	73,8 ⁽²⁾	87,7 ⁽²⁾	95,8	103,7	102,3
Nombre d'abonnements annuels		9 757	14 550	16 251	16 183
Nombre d'abonnements mensuels		15 079	14 455	14 134	13 770
Nombre titres unitaires vendus		766 750	687 150	677 250	637 400
Nombre titres 24 H vendus		104 678	151 518	192 167	209 701
Coût kilométrique moyen (<i>dépenses y compris amortissement des bus</i>)	3,63 €	4,24 €	4,25 €	4,33 €	4,24 €
Recettes commerciales hors-taxes (<i>ventes de titres de transport</i>)	2 550 000 €	3 387 993 €	3 739 129 €	4 067 907 €	4 098 218 €
Citalis					
Nombre de voyages réalisés/an	14 286	16 953	19 857	23 433	24 945
Nombre d'usagers inscrits	330	493	548	606	628
Nombre de tickets vendus (<i>trajets dans le PTU</i>)		585	806	797	786
Nombre de carnets 10 tickets vendus		1425	1871	1930	2056
Coût du trajet		18,13 € HT	18,95 € HT		
Vélostation					
Nombre de contrats de location	3 551	5 489	5 527	5481	6160
Nombre de journées de location	61 829	128 875	135 913	140 110	130 426
Nombre de contrats de consigne	147	406	518	475	504
Recettes commerciales		54 176 €	56 472 €	56 366 €	60 127 €
Comptages vélos ⁽⁴⁾					
Cumul de passages aux 10 principaux compteurs ⁽⁶⁾	⁽⁵⁾	2 220 391	2 087 667	1 984 414	2 246 412
Trafic sur la V.R.U (en Moyenne Journalière Annuelle)					
Tunnel des Monts	77 934	88 791	88 470	89 237	91 709
dont voiture	73 083	84 133	84 135	84 783	87 229
dont poids lourds	4 851	4 658	4 335	4 454	4 480

Sources : Chambéry métropole, DDT

- (1) A partir de 2012, nouveau contrat de délégation de service public avec un nouveau modèle de calcul des chiffres clés et un périmètre élargi (tranches conditionnelles relatives aux services de transport scolaire)
- (2) Hors service de transport scolaire
- (3) Données 2006
- (4) Baisse constatée de la fréquentation en 2012 en raison de mauvaises conditions météorologiques rencontrées cette année-là sur l'ensemble des compteurs de l'agglomération
- (5) Cumul de passage sur les deux premiers compteurs implantés en 2007, à savoir le Parc du Verney et la Voie Verte de la Leyse.
- (6) Localisation des 10 compteurs : Voie Verte de la Leyse, Parc du Verney à Chambéry, Avenue de la Boisse à Chambéry, Buisson Rond à Chambéry, Avenue de Lyon à Chambéry, Avenue Verte Nord côté Chambéry, Avenue Marius Berroir à Chambéry, Piste cyclable Croix de Bissy, Avenue du Comte Verte à Chambéry, Voie Verte des Planeurs Challes.