TARENTAISE VANOISE
SCoT

OBSERVATOIRE DES MOBILITÉS

RAPPORT D'OBSERVATION 2025

Mars 2026



AGATE
AGENCE ALPINE DES TERRITOIRES

CPIE DE SAVOIE

Sommaire

Introduction **4**

PARTIE 1 EVOLUTION DU TRAFIC ROUTIER **5**

1.1 Evolution annuelle 5
1.2 Trafic par axe 7
1.3 Records journaliers 8
1.4 Evolution semaine-week-end 8

PARTIE 2 EVOLUTION DE LA FREQUENTATION EN GARE **9**

2.1 Tarentaise / Maurienne : évolution comparée 9
2.2 Fréquentation par gare 10

PARTIE 3 LIGNES ROUTIERES INTERURBAINES **12**

3.1 Présentation du réseau 12
3.2 Evolution de la fréquentation 14
3.3 Fréquentation par ligne 15
3.4 Fréquentation saisonnière 16
3.5 Fréquentation semaine-week-end 17
3.6 Fréquentation par arrêt 17
3.7 Evolution des origines-destinations 19

PARTIE 4 AUTRES SERVICES DE TRANSPORT **22**

PARTIE 5 COVOITURAGE **23**

5.1 Une pratique difficile à observer 23
5.2 Evolution annuelle du nombre de trajets 23
5.3 Répartition saisonnière des trajets 24
5.4 Principales origines-destinations internes 25

5.5 Départs-arrivées à la commune 26

PARTIE 6 AMENAGEMENTS CYCLABLES 28

6.1 Evolution des aménagements 28

6.2 Localisation des aménagements cyclables 29

PARTIE 7 AMENAGEMENTS ET PRATIQUE DE LA MARCHE 30

PARTIE 8 QUALITE DE L'AIR / GES 30

8.1 Evolution des consommations énergétiques et émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports 30

8.2 : Emissions des polluants atmosphériques NOx, PM2.5 et PM10 32

8.3 : Part de la population exposée aux polluants 33

Glossaire 34

Introduction

L'observatoire des mobilités a été conçu pour analyser les dynamiques de déplacement sur le territoire, identifier les leviers d'action et éclairer les décisions publiques. Il ne s'agit donc pas seulement de mesurer des flux, mais de fournir des repères aux responsables des politiques d'aménagement et de mobilités, afin de comprendre comment les choix effectués influencent – ou non - les pratiques.

Ces objectifs étant fixés, la production de données de mobilité évolue et modifie en permanence les conditions d'observation. Aux enquêtes et comptages ponctuels se sont ajoutées des données continues issues des systèmes numériques et de l'open data. Cette évolution a constitué une avancée majeure en termes d'accès à l'information et de réactivité de l'analyse. Elle s'accompagne toutefois d'un paradoxe : l'abondance croissante de données ne garantit ni leur exhaustivité, ni leur parfaite représentativité. En effet, certaines pratiques demeurent partiellement observables (ex : la marche, le covoiturage), d'autres ne sont accessibles qu'à travers l'usage d'outils spécifiques (ex : les consommations d'énergie et les émissions de polluants liés aux transports). Enfin, certaines données, notamment pour les services de navettes, sont issues d'acteurs privés, et ne reflètent qu'une part des usages.

Malgré ces limites, cet observatoire permettra de structurer une connaissance progressive, partagée et objectivée des mobilités en Tarentaise. L'approche retenue, une analyse glissante sur dix ans lorsque les séries le permettent, vise précisément à atténuer les discontinuités, à consolider les tendances de fond et à tirer parti de l'amélioration continue des sources disponibles. La méthodologie retenue est décrite dans une note annexée au présent document.

PARTIE 1
EVOLUTION DU TRAFIC ROUTIER

1.1 Evolution annuelle

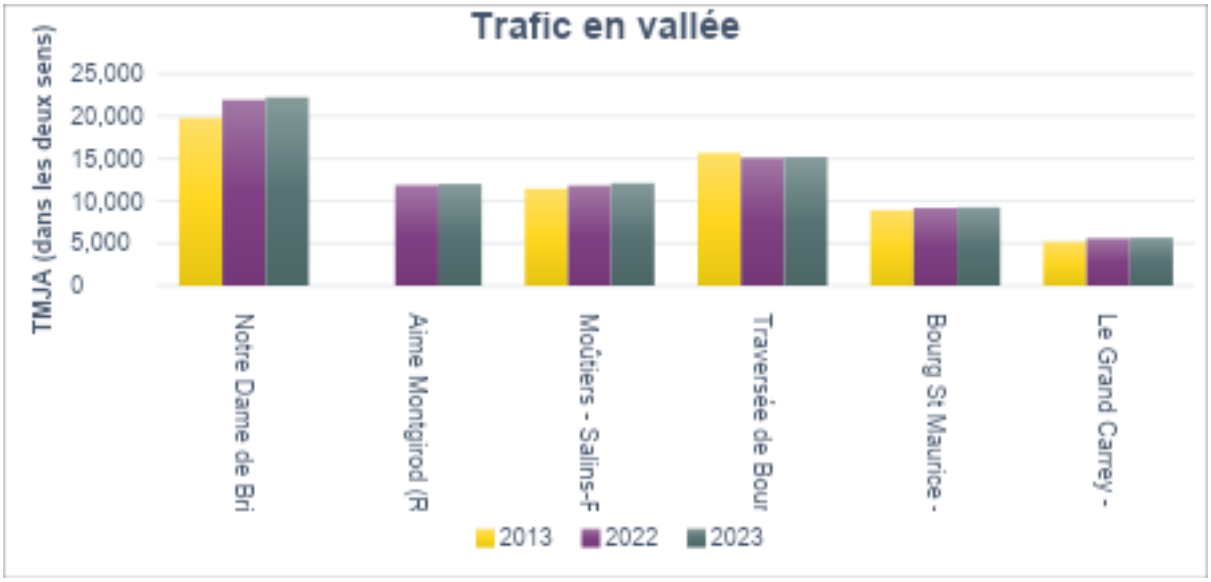
NB : Les données ci-après sont des moyennes annuelles et permettent de suivre l'évolution du trafic sur une tendance longue. ***Elles lissent totalement les variations saisonnières****, étudiées au chapitre 1.3.*

Sur les axes en vallée

Entre 2013 et 2023, on n'observe pas d'effondrement ni d'explosion du trafic.

Sur la RN 90, l'augmentation du trafic routier est régulière entre 2013 et 2023 (≈1,2 % par an, soit près de 12 % en dix ans). Cette dynamique se répercute sur l'axe Moûtiers–Bozel (D915), avec une hausse plus marquée entre Moûtiers et Salins-Fontaine (+2,3 % entre 2022 et 2023).

En traversée de Bourg-Saint-Maurice (D1090), le trafic a légèrement diminué (-3 % en dix ans). La progression observée entre Bourg-Saint-Maurice et Séez (+4 %) suggère une redistribution des flux à l'échelle locale. Il faudra suivre les effets potentiels de l'amélioration des services de transport collectif sur les niveaux de trafic en cœur d'agglomération dans les données de comptages 2025 et suivantes.



Source : DIR (AVATAR CEREMA) et CD 73. TMJA : Traffic Moyen Journalier Annuel.

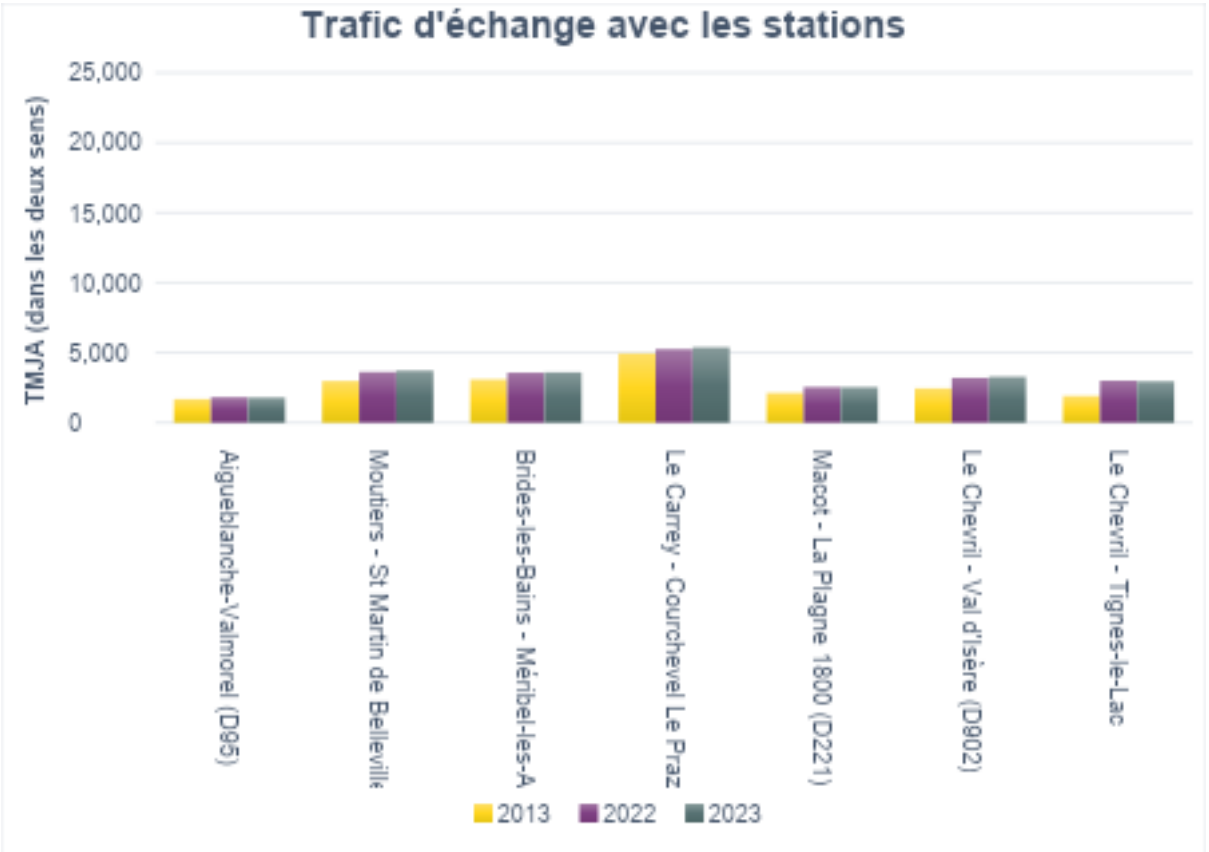
	En véhicules/jour (TMJA)			Evolution 2022-2023	Evolution 2013-2023
	2023	2022	2013		
Notre Dame de Briançon (RN 90)	22 215	21 943	19 768	1,2%	12%
Aime Montgirod (RN 90)	12 014	11 878	nc	1,1%	nc
Moûtiers - Salins-Fontaine (D915)	12 100	11 824	11 469	2,3%	6%
Traversée de Bourg St Maurice (D1090)	15 189	15 103	15 676	0,6%	-3%
Bourg St Maurice - Seez (D1090)	9 242	9 171	8 917	0,8%	4%
Le Grand Carrey - Bozel (D915)	5 670	5 595	5 191	1,3%	9%

Evolution du trafic journalier en vallée, entre 2013 et 2023

Source : DIR (AVATAR CEREMA) et CD 73

Sur le réseau d'accès aux stations

Sur le réseau d'accès aux stations, le trafic moyen annuel est inférieur à 5 000 véhicules jour. C'est la station de Courchevel qui génère le plus de trafic routier (5 400 véhicules par jour en moyenne entre le Carrey et Le Praz). Cependant, les trafics de Tignes et de Val d'Isère peuvent être cumulés car leur route est commune dans sa majeure partie, en 2023 ce sont 6 241 véhicules jours en moyenne comptabilisés sur cet axe. La croissance du trafic sur 10 ans est en outre significative pour l'accès à Tignes (+54%), Val d'Isère (+34%) et la vallée des Belleville (+25%). – *Source : CD73 – TMJA 2013-2023*



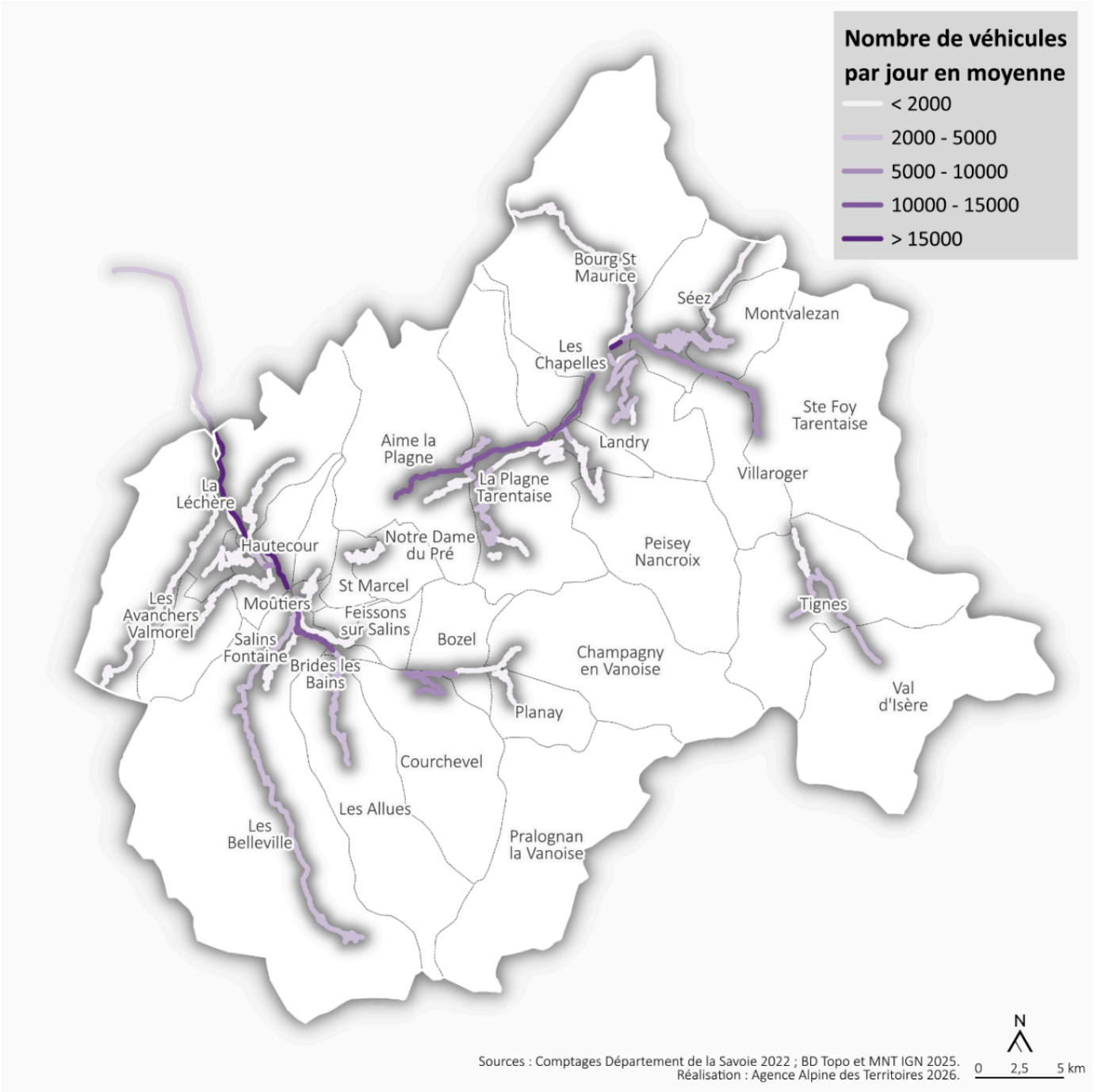
Source : DIR (AVATAR CEREMA) et CD 73

Evolution du trafic d'échange avec les stations, entre 2013 et 2023

	En véhicules/jour (moyenne annuelle)			Évolution 2022-2023	Évolution 2013-2023
	2023	2022	2013		
Aigueblanche-Valmorel (D95)	1 799	1 821	1 686	-1,2%	7%
Moutiers - St Martin de Belleville (D117)	3719	3621	2 984	3%	25%
Brides-les-Bains - Méribel-les-Allues (D90)	3 597	3 573	3 095	0,7%	16%
Le Carrey - Courchevel Le Praz (D91A)	5 383	5 255	4 951	2,4%	9%
Macot - La Plagne 1800 (D221)	2 538	2 548	2 130	-0,4%	19%
Le Chevril - Val d'Isère (D902)	3 285	3 203	2 455	2,6%	34%
Le Chevril - Tignes-le-Lac (D87a)	2 956	3 009	1 917	-1,8%	54%

Source : CD 73

1.2 Trafic par axe



1.3 Records journaliers

Les augmentations annuelles lissent des variations saisonnières très importantes.

Sur la RN90, les jours de trafics maximums sont toujours enregistrés les samedis entre décembre et mars, ce quelles que soient les années étudiées. Ils atteignent 3 fois la moyenne annuelle.

RN90 >> Notre Dame de Briançon

63 072 véhicules le **18 février 2023**

X 2.8 le trafic journalier moyen

RN90 >> Aime Montgirod

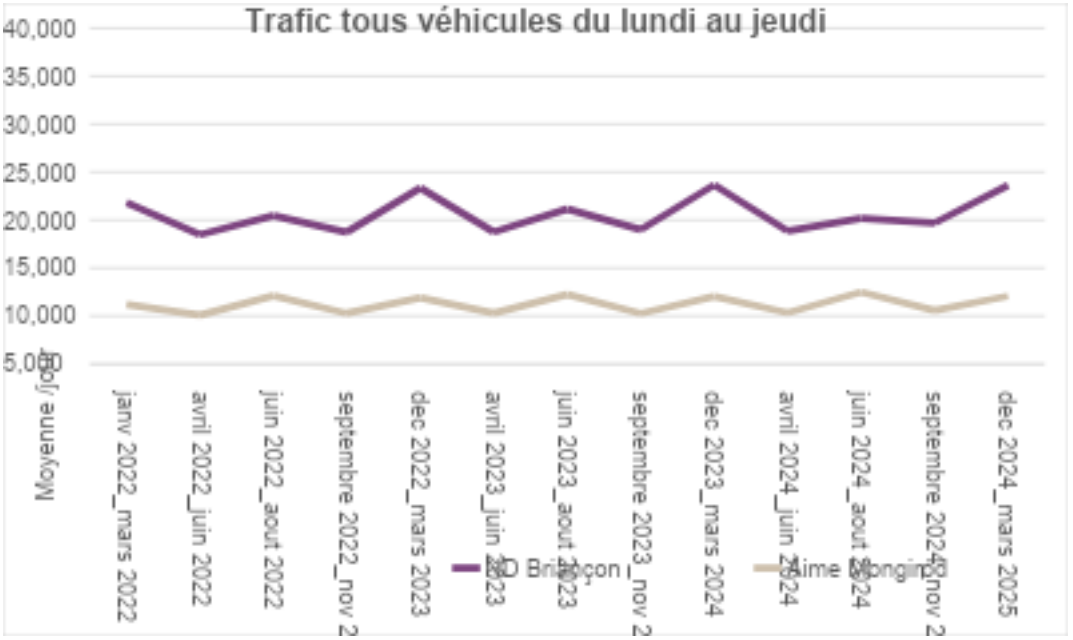
36 233 véhicules le **18 février 2023**

X 3 le trafic journalier moyen

1.4 Evolution semaine-week-end

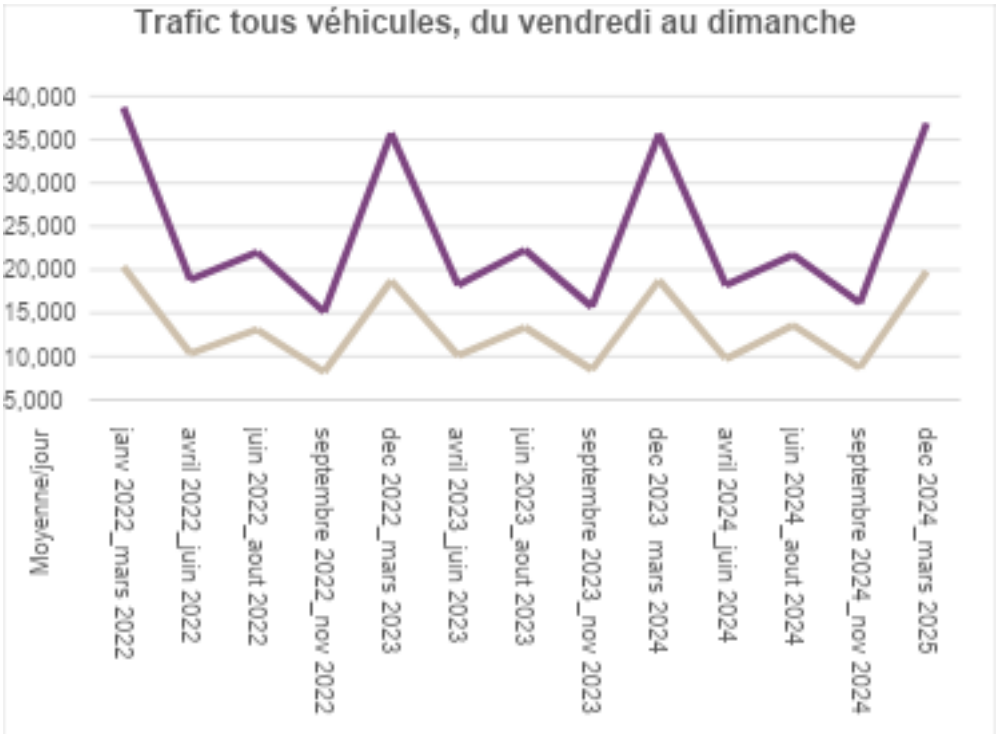
La répartition du trafic entre semaine et week-end au cours des saisons reste globalement très similaire d'une année à l'autre. On observe cependant un sensible augmentation du trafic en semaine entre l'hiver 2022/2023 et l'hiver 2024/2025.

Evolution de la moyenne journalière en semaine (du lundi au jeudi)



Source : DIR (AVATAR CEREMA)

Evolution de la moyenne journalière le week-end (du vendredi au dimanche)



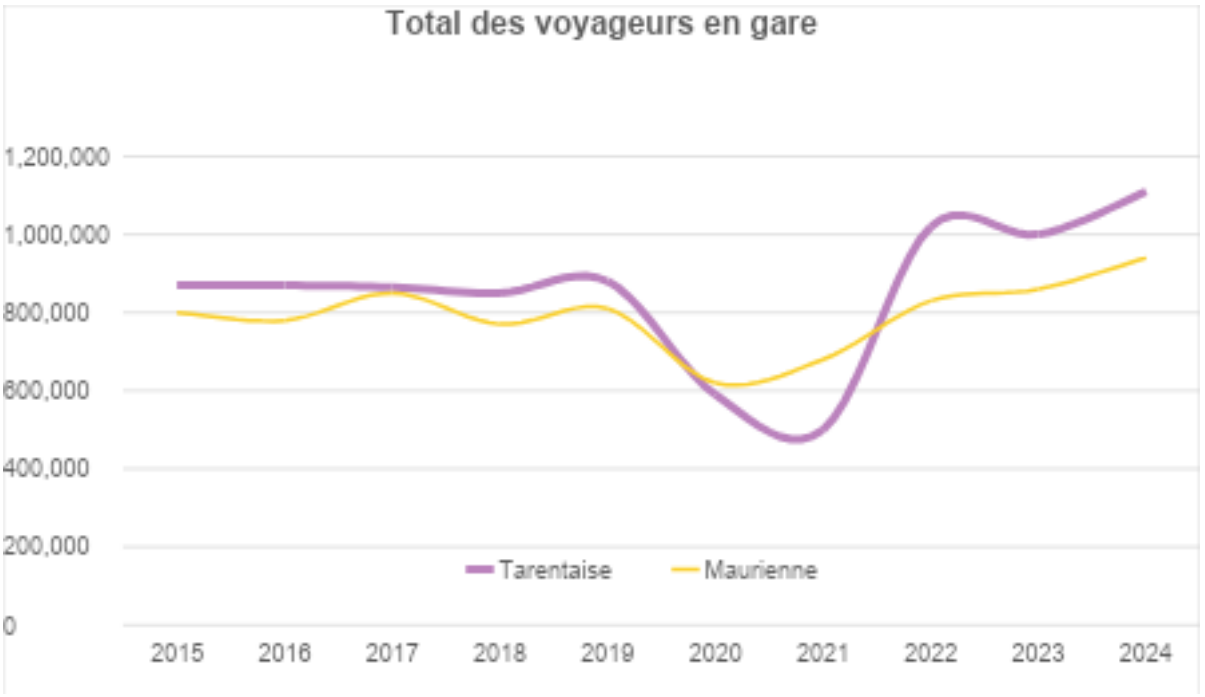
Source : DIR (AVATAR CEREMA)

PARTIE 2
EVOLUTION DE LA FREQUENTATION EN GARE

NB : Les données présentées ci-après incluent les données de fréquentation des services SNCF assurés par autocar et ne concernent donc pas que les trains. D'autre part, elles concernent de manière confondue les voyageurs TER et des Services Librement Organisés.

2.1 Tarentaise / Maurienne : évolution comparée

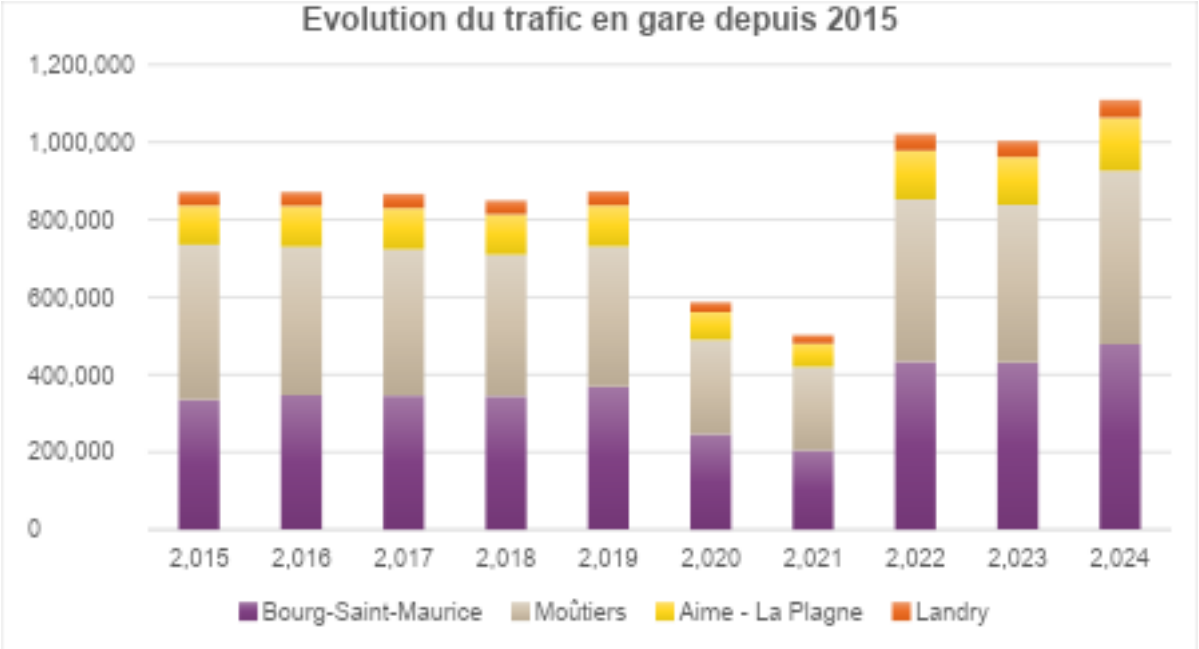
Entre 2015 et 2024, le nombre de voyageurs en gare s'est accru de 27% (+17% en Maurienne sur la même période). Cette augmentation s'observe en réalité depuis 2022, avec un regain marqué sur la période la plus récente (+11% entre 2023 et 2024 en Tarentaise, + 9% en Maurienne).



Source : opendata SNCF

Sur le territoire de l'APTV, les gares de Bourg-Saint Maurice et Moutiers représentent à elles seules 83% de la fréquentation (respectivement 43 et 40% du total des voyageurs).

2.2 Fréquentation par gare



Source : opendata SNCF. La gare de ND de Briançon présente des valeurs trop faibles pour être visible sur le graphique.

Si toutes les gares du territoire gagnent en fréquentation, surtout entre 2023 et 2024, l'augmentation du trafic de voyageurs est plus marquée en Haute-Tarentaise.

La gare de Bourg-Saint-Maurice est la gare la plus fréquentée du territoire depuis 2022 (devançant Moûtiers). Ce décollage est fort probablement imputé à un renforcement de l'intermodalité dans ce secteur (réfection du funiculaire) et à la communication liée.

On notera également la multiplication par 3 de la fréquentation de la gare de Notre-Dame-de-Briançon.

Evolution du trafic dans les gares de Tarentaise, en nombre de voyageurs, entre 2015 et 2024

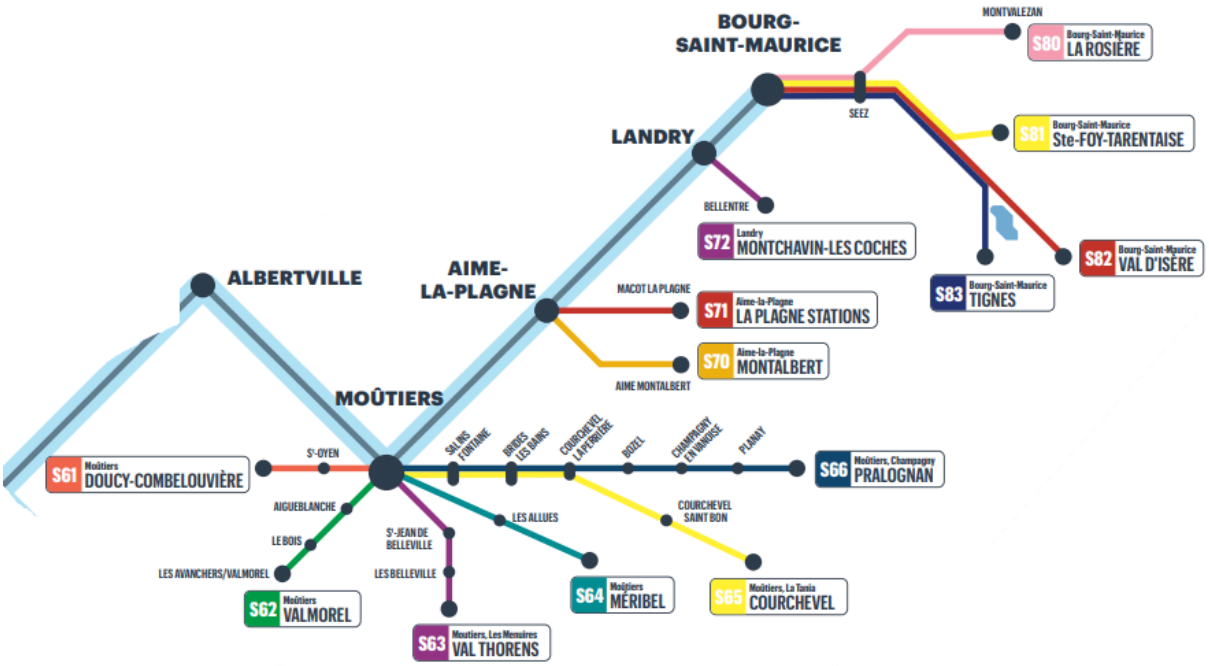
	ND de Briançon	Moûtiers	Aime - La Plagne	Landry	Bourg-Saint-Maurice	TOTAL
2015	5 632	399 949	101 243	34 715	335 530	**871 437**
2016	5 457	383 165	105 331	36 051	347 270	**871 817**
2017	5 160	377 639	106 398	36 903	345 929	**866 869**
2018	4 143	365 095	104 267	35 932	344 666	**849 960**
2019	5 366	362 024	105 825	36 159	369 133	**878 507**
2020	3 517	243 632	71 603	25 802	246 215	**587 252**
2021	6 842	215 595	60 161	22 281	204 591	**502 628**
2022	9 145	418 763	126 465	43 236	433 350	**1 021 814**
2023	12 918	406 213	123 261	41 871	432 419	**1 003 764**
2024	14 715	448 523	137 211	45 927	477 862	**1 109 523**
Evolution 2023-2024	+14%	+10%	+11%	+10%	+11%	**+11%**
Evolution 2015-2024	+161%	+12%	+36%	+32%	+42%	**+27%**

Source : opendata SNCF

Il n'est à ce jour pas possible de différencier les usagers du TER de ceux des Services Librement Organisés (TGV, Ouigo, Eurostar et Thalys, + aujourd'hui le Travelski Night Express). On peut toutefois intégrer l'engouement pour le mode ferroviaire dans une tendance globale, avec une augmentation de sa part modale de +35% en France depuis 2019 tous services confondus, et une augmentation de +22% entre 2019 et 2024 pour le seul réseau TER Auvergne-Rhône-Alpes.

PARTIE 3
LIGNES ROUTIERES INTERURBAINES

NB : Cette partie est consacrée à l'analyse des trajets réalisés sur le réseau touristique « Cars Région Savoie » sur le territoire de la Tarentaise, lignes exploitées pour le compte de la Région Auvergne Rhône-Alpes qui n'incluent pas les lignes TER routières ni le transport scolaire.



3.1 Présentation du réseau

L'offre est structurée en 3 secteurs géographiques, faisant chacun l'objet d'une délégation de service public :

- Une DSP pour le secteur de Moutiers *(lignes 61 à 66)*
- Une DSP pour le secteur de Aime *(lignes 70 à 72)*
- Une DSP pour le secteur de Bourg Saint-Maurice *(lignes 80 à 83)*.

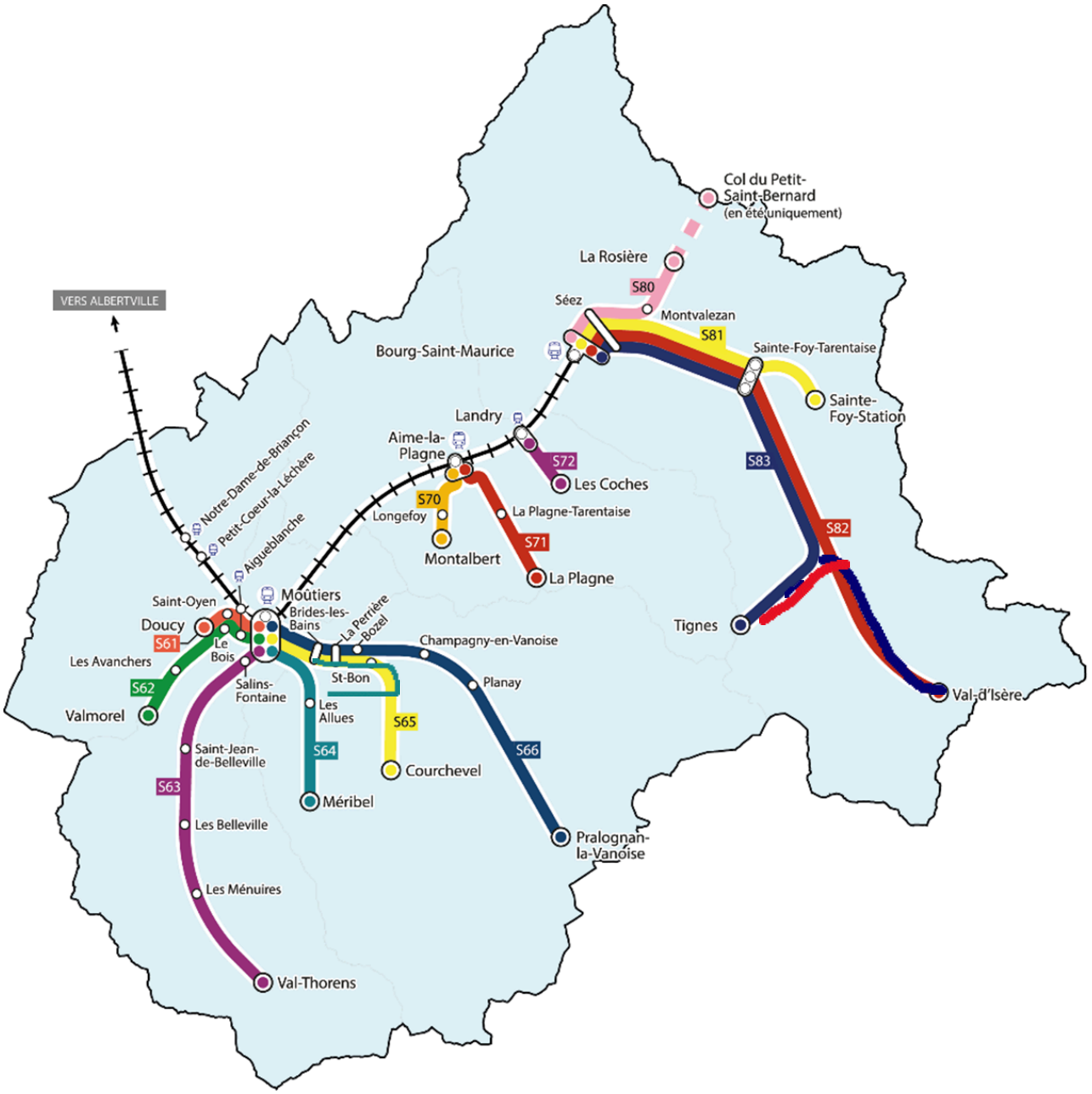
Le réseau est essentiellement structuré pour répondre aux besoins des grandes migrations touristiques vers les stations (Les 3 vallées, Paradiski, Tignes-Val d'Isère notamment), **en particulier l'hiver.** Il n'existe aujourd'hui pas d'offre interurbaine régulière et homogène toute l'année sur le territoire de l'APTV.

En dehors de cette saison, l'offre est très hétérogène selon les lignes et les périodes de l'année. Certaines lignes assurent un service estival, d'autres sont parfois assurées en transport à la demande (TAD).

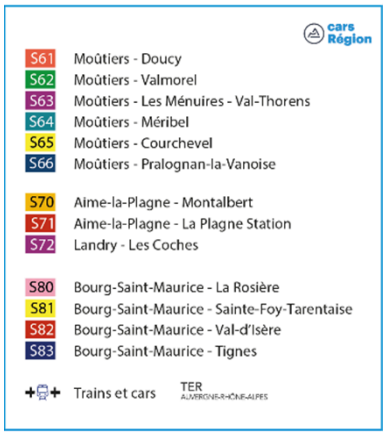
Durant la période hivernale, la Région fixe l'offre (nombre d'allers et de retours depuis et vers les stations) en fonction des trains (TER et surtout TGV) arrivant en gares de Moutiers, Aime, Landry et Bourg Saint-Maurice, qui sont les gares TGV sur le territoire. Les horaires des cars sont indexés sur les horaires des trains afin d'assurer un service le plus fluide et le plus efficace possible. En observant l'offre de trains programmés chaque jour via l'application SNCF Connect d'une part, et grâce à la plateforme de réservation en ligne d'autre part (utilisée par près de 95% des usagers), la Région ajuste en temps réel la capacité de transport affectée aux différentes lignes afin qu'aucun usager ne reste à quai en cas de forte fréquentation (un TGV duplex jumelé représente une capacité d'environ 1000 places).

Rappelons que la station des Arcs n'est pas desservie par une ligne régionale, en raison de la présence du funiculaire assurant la liaison directe avec Bourg-Saint-Maurice.

Carte du réseau



Source : Région Auvergne Rhône-Alpes, 2025



Offre (situation 2025)

Fonctionnement - En nombre d'aller-retour/jour minimum exigés										Offre réelle hivernale		
	Période Scolaire (hors hiver)			Hiver base (Hors services scolaires)			Vacances d'été			Hiver pointe		
Numéro de ligne et circuit	LMMJV	S	D et JF	LMMJV	S	D et JF	LMMJV	S	D et JF	LMMJV	S	D et JF
DSP de Moutiers												
S61 : Moutiers - Doucy	-	-	-	2 (TAD)	3	2	-	3 (TAD)	-	2 (TAD)	5	2
S62 : Moutiers - Valmorel	-	-	-	2	5	3	-	2	1 (TAD)	5A 4R	10A 8R	4
S63 : Moutiers - Val Thorens	1 à 3	-	-	2	10A 9R	6A 7R	4A 3R	5	2	5	15A 11R	7A 8R
S64 : Moutiers - Méribel	-	-	-	3	7	5	4	4	4	5	13A 10R	5A 6R
S65 : Moutiers - Courchevel	1	-	-	2	6	4	4	4	4	5	13A 10R	5A 6R
S66 : Moutiers - Pralognan	1	-	-	2	6	4	4	4	2	4	12A 10R	5
DSP de Aime												
S70 : Aime - Montalbert	-	-	-	-	3	2	-	3	-	-	8A 5R	2
S71 : Aime - La Plagne	-	-	-	3	9	4	2 (TAD)	3	2 (TAD)	4	12A 9R	7A 5R
S72 : Landry - Montchavin	-	-	-	1 (TAD)	3	2	-	1 (TAD)	-	1A 2R	5A 6R	2A 3R
DSP de Bourg-Saint-Maurice												
S80 : BSM - La Rosière	-	-	-	2 (TAD)	5	3	-	3	-	4	11	5
S81 : BSM - Ste Foy Tarentaise	-	-	-	-	3 (TAD)	2 (TAD)	-	-	-	-	3 (TAD)	2 (TAD)

S82 : BSM - Val d'Isère	2 (TAD)	3	2 (TAD)	3	8	4	2 (TAD)	4	2 (TAD)	5	12A 10R	6A 5R
S83 : BSM - Tignes	2 (TAD)	3	2 (TAD)	3	8	4	2 (TAD)	4	2 (TAD)	5	12A 10R	6A 5R

Source : Région Auvergne Rhône-Alpes, 2025

La situation contractuelle entre la Région et les délégataires est donc ajustable durant l'hiver, avec une « offre minimale exigée » et une offre réelle réalisée nettement supérieure.

3.2 Evolution de la fréquentation

Depuis 2015, la fréquentation totale des différents services à l'échelle de l'APTV a connu trois phases successives :

- Une période de stabilité, voire de légère baisse, entre 2015 et 2018, avec un ordre de grandeur des usagers transportés passant d'environ 235 000 à environ 215 000 ;
- Une période autour de 2019 à 2021, marquée par la crise du Covid (effondrement de la fréquentation) ;
- Une période de croissance très soutenue depuis 2022, ayant rapidement rattrapée et même largement dépassée les valeurs d'avant-Covid entre 2023 et 2024.

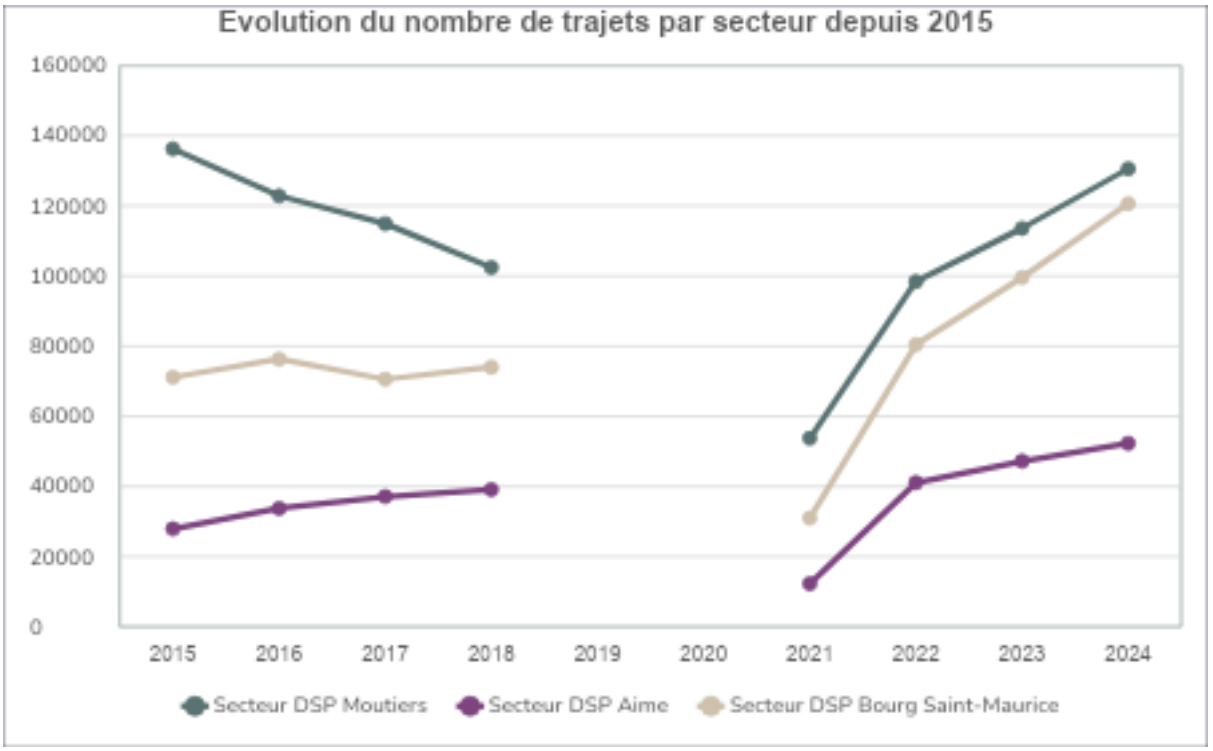
Lors de la période 2015-2024, on constate une croissance de la fréquentation de 29% à l'échelle de l'APTV, avec des disparités locales marquées :
- une légère baisse dans le secteur de Moutiers (- 4%)
- une augmentation très forte dans les secteurs d'Aime et Bourg Saint-Maurice (respectivement +87% et +70%).

Evolution de la fréquentation depuis 2015, par secteur, en nombre de voyageurs

	DSP Moutiers	DSP Aime	DSP Bourg St Maurice	Ensemble APTV
2015	136 235	27 911	71 117	**235 263**
2016	122 840	33 731	76 318	**232 889**
2017	114 931	37 126	70 553	**222 610**
2018	102 423	39 135	74 039	**215 597**
2019	*nc*	*nc*	*nc*	*nc*
2020	*nc*	*nc*	*nc*	*nc*
2021	53 724	12 229	30 952	**96 905**

2022	98 435	41 102	80 428	**219 965**
2023	113 601	47 229	99 551	**260 381**
2024	130 584	52 275	120 652	**303 511**
Evolution 2015-2024	**- 4 %**	**+ 87 %**	**+ 70 %**	**+ 29 %**

Source : Région Auvergne Rhône-Alpes (rapports annuels des délégataires pour la période 2015-2021, puis données détaillées d'exploitation sur la période 2022-2024)



Source : Région Auvergne Rhône-Alpes (données détaillées d'exploitation sur la période 2022-2024)

3.3 Fréquentation par ligne

Evolution de la fréquentation par ligne, depuis 2015, en nombre de voyageurs

Numéro et intitulé	2015	2016	2017	2018	2019-20	2021	2022	2023	2024
61- Moutiers - Doucy	660	1 067	1 170	987	-	857	124	1 583	918
62 - Moutiers - Valmorel	5 303	5 281	5 181	4 562	-	2 265	5 224	5 218	6 565
63 - Moutiers - Val Thorens	74 578	67 477	62 077	52 659	-	27 555	51 316	56 643	61 561

64 - Moutiers - Méribel	20 892	18 169	17 605	19 355	-	7 430	12 320	12 757	17 235
65 - Moutiers - Courchevel	23 352	20 973	18 773	16 402	-	8 458	18 589	19 304	24 396
66 - Moutiers - Pralognan	11 450	9 873	10 125	8 458	-	7 159	10 862	10 496	12 051
Trajets non classés					-			*7 600*	*7 858*
Sous-total secteur Moutiers	**136 235**	**122 840**	**114 931**	**102 423**	-	**53 724**	**98 435**	**113 601**	**130 584**
Numéro et intitulé	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019-20**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
70 - Aime – Montalbert	1 592		3 028	3083	-	623	3078	3 839	4 278
71 - Aime - La Plagne	23 489	33 731	31 604	33 403	-	10 988	35 583	40 033	44 683
72 - Landry - Montchavin les Coches	2 830		2 494	2 649	-	618	2 435	3 357	3 314
Trajets non classés					-		*6*		
Sous-total secteur Aime	**27 911**	**33 731**	**37 126**	**39 135**	**-**	**12 229**	**41 102**	**47 229**	**52 275**
80 - BSM - La Rosière	7 930	76 318	8 229	8 686	-	7897	8114	13 785	26 412
81 - BSM - Ste Foy Tarentaise	449		384	520	-	274	302	511	499
82 - BSM - Val d'Isère	29 997		30 179	31 987	-	22781	22 207	41 456	44 566
83 - BSM - Tignes	32 741		31 761	32 846	-		47 042	43 670	49 096
Trajets non classés					-		*2 763*	*129*	*79*
Sous-total secteur BSM	**71 117**	**76 318**	**70 553**	**74 039**	**-**	**30 952**	**80 428**	**99 551**	**120 652**

Source : Région Auvergne Rhône-Alpes (rapports annuels des délégataires pour la période 2015-2021, puis données détaillées d'exploitation sur la période 2022-2024)

3.4 Fréquentation saisonnière

Dans les trois secteurs, la fréquentation durant la période hivernale constitue l'essentiel de la fréquentation annuelle. C'est dans le secteur d'Aime que cette part est la plus élevée (90% des trajets). A l'échelle de l'APTV, la saison hivernale représente 83% de la fréquentation, ce qui est corrélé au niveau d'offre, très concentrée sur cette période.

Fréquentation par saison, entre décembre 2021 et décembre 2024, en nombre de voyageurs

Période	Secteur Moutiers	Secteur Aime	Secteur Bourg St-Maurice
Décembre 2021	/	/	/
Janvier, Février, mars 2022	67 770	31 104	51 002
Avril, Mai, Juin 2022	9 432	2 887	10 246
Juillet, Août 2022	5 806	1 767	4 724
Septembre, Octobre, Novembre 2022	930	0	2 042
Décembre 2022, Janvier, Février, Mars 2023	94 578	42 450	74 888
Avril, Mai, Juin 2023	8 978	2 395	10 430
Juillet, Août 2023	7 825	2 148	9 897
Septembre, Octobre, Novembre 2023	849	0	2 428
Décembre 2023, Janvier, Février, Mars 2024	112 969	47 728	94 174
Avril, Mai, Juin 2024	8 873	2 148	12 297
Juillet, Août 2024	7 714	2 487	10 724
Septembre, Octobre, Novembre 2024	872	11	2 879
Décembre 2024	16 034	5 481	14 900
Part de la fréquentation hivernale (DEC, JAN, FEV, MAR) de 2022 à 2024	**85 %**	**90 %**	**78 %**

Source : Région Auvergne Rhône-Alpes (rapports annuels des délégataires pour la période 2015-2021, puis données détaillées d'exploitation sur la période 2022-2024)

Dans plusieurs parties du territoire, l'offre en « intersaison » du printemps et de l'automne est presque inexistante (lignes Moutiers-Valmorel et Landry-Les Coches). L'automne (septembre-octobre-novembre) est partout la période où on enregistre le moins de trajets réalisés. Dans certains secteurs, on ne décompte d'ailleurs aucun trajet en 2022-2023 pour cette période.

Les lignes qui concernent des stations d'altitude (Ménuires, Val Thorens, La Plagne, Tignes, Val d'Isère), où le ski est encore pratiqué tardivement, affichent une fréquentation nettement supérieure au printemps (avril-mai-juin) qu'à l'été (juillet-aout), ce qui n'est pas le cas ailleurs.

3.5 Fréquentation semaine-week-end

A l'échelle de l'APTV, 74% des trajets enregistrés entre 2022 et 2024 ont été réalisés le week-end, entre le vendredi et le dimanche. Un trajet sur deux est même effectué le samedi. Cette prépondérance du week-end (vendredi-samedi-dimanche) est observée dans les trois secteurs de mobilité, en particulier dans le secteur d'Aime (84% des trajets).

C'est le secteur de Bourg Saint-Maurice qui présente la part des trajets réalisés le week-end la plus basse, notamment le samedi (<50%).

Logiquement, les secteurs où la saisonnalité hivernale est marquée (secteur d'Aime, cf. tableau précédent) sont aussi ceux où le poids du week-end est le plus fort.

Evolution de la fréquentation hebdomadaire, par secteur

Année	Jour de la semaine	Secteur Moutiers	Secteur Aime	Secteur Bourg Saint-Maurice
2022	Lundi au jeudi	26 345	7 144	24 459
	Vendredi au dimanche *(dont samedi)*	*72 090* *(47 172)*	33 958 *(24 650)*	55 962 *(36 114)*
2023	Lundi au jeudi	27 495	6 961	31 126
	Vendredi au dimanche *(dont samedi)*	86 106 *(57 305)*	40 268 *(30 766)*	68 425 *(44 313)*
2024	Lundi au jeudi	34 499	8 522	40 365
	Vendredi au dimanche *(dont samedi)*	96 085 *(65 311)*	43 753 *(34 030)*	80 287 *(52 733)*
Part moyenne des trajets réalisés le V, S, D (moy. 2022-2024) *Part du samedi*		**74 %** *50 %*	**84 %** *64 %*	**68 %** *44 %*

Source : Région Auvergne Rhône-Alpes (données détaillées d'exploitation sur la période 2022-2024)

3.6 Fréquentation par arrêt

Les trois arrêts les plus fréquentés à l'échelle de l'APTV sont les trois grandes gares SNCF du territoire (Moutiers, Bourg Saint-Maurice et Aime), qui sont les trois principaux pôles d'échanges multimodaux.

Depuis 2022, le « top 10 » des arrêts les plus fréquentés à l'échelle de l'APTV (c'est-à-dire les arrêts où on enregistre le plus de montées à bord) est très homogène (la seule différence est l'entrée dans le classement de *La Rosière Office de Tourisme*, et la sortie de *Plagne Centre*).
Tous ces arrêts ont enregistré des croissances importantes en deux ans (même Plagne-Centre, qui sort du classement, enregistrait une croissance de +25% sur cette période).

Evolution du top 10 des arrêts les plus fréquentés, entre 2022 et 2024

Classement	**2022**	**2023**	**2024**	***Evol. 2024 vs 2022***
1	Moutiers gare (46 364)	Moutiers gare (53 784)	Moutiers gare (61 087)	*+32%*
2	Bourg Saint-Maurice gare (37 557)	Bourg Saint-Maurice gare (48 003)	Bourg Saint-Maurice gare (57 645)	*+53%*
3	Aime gare (16 732)	Aime gare (22 333)	Aime gare (24 620)	*+47%*
4	Val d'Isère gare routière (15 534)	Val d'Isère gare routière (17 346)	Val d'Isère gare routière (18 946)	*+22%*
5	Val Thorens Place des Arolles (12 390)	Val Thorens Place des Arolles (14 130)	Val Thorens Place des Arolles (14 866)	*+20%*
6	Les Ménuires (10 704)	Tignes Val Claret (10 387)	Les Ménuires (13 539)	*+26%*
7	Tignes Le Lac (8 552)	Les Ménuires (10 273)	Tignes Val Claret (11 431)	*+45%*
8	Tignes Val Claret (7 903)	Tignes Le Lac (9 475)	Tignes Le Lac (10 079)	*+18%*
9	Plagne Centre (5 102)	Plagne Centre (5 655)	La Rosière office de Tourisme (8 180)	*+226%*
10	Méribel Centre (4 815)	Méribel Centre (5 281)	Méribel Centre (7 363)	*+53%*

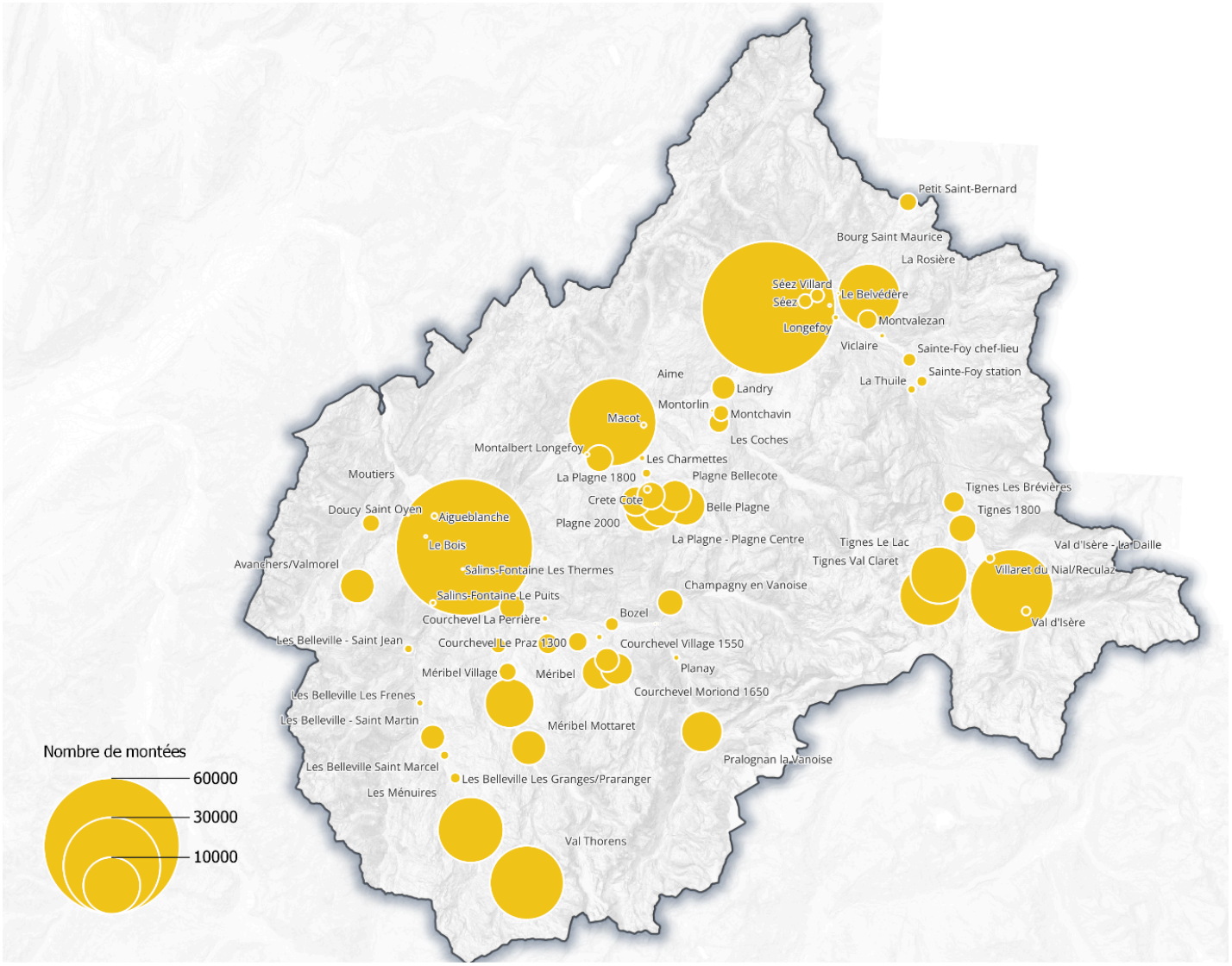
Source : Région Auvergne Rhône-Alpes (données détaillées d'exploitation sur la période 2022-2024)

Cette analyse quantitative « à l'arrêt » représente mal la réalité de la fréquentation des TC dans les grandes stations dont les points de desserte sont étalés ou éclatés en plusieurs sites.

En regroupant les arrêts qui desservent un même secteur géographique, on peut approcher une vision plus juste des dynamiques de fréquentation dans les polarités locales.

Nombre de montées par agrégation des arrêts desservant une même polarité en 2024

Lecture : sur la carte suivante, les données de fréquentation des arrêts qui desservent un même secteur géographique proche ont été agrégées. Ainsi, à l'échelle d'une station « compacte », l'ensemble des arrêts peuvent être regroupés (exemple de Val Thorens, Pralognan…). En revanche, pour des stations multipolarisées comme La Plagne ou Courchevel, l'agrégation est faite par grands hameaux (exemple Courchevel Saint-Bon, Courchevel Village 1550, Courchevel 1650, Courchevel 1850 …).



Source : Région Auvergne Rhône-Alpes (données détaillées d'exploitation sur la période 2022-2024)

En cohérence avec le profil des usagers et la vocation des lignes, les polarités les plus fréquentés sont situées en bouts de lignes : les gares SNCF en vallée, les stations de ski en altitude. La fréquentation aux arrêts intermédiaires est en comparaison très faible.

3.7 Evolution des origines-destinations

L'analyse des origines-destinations (O-D) vise l'identification des principaux flux de déplacements selon leur point de départ et leur point d'arrivée. Un seuil de 1 000 trajets par sens a été retenu afin de concentrer l'analyse sur les relations les plus structurantes.

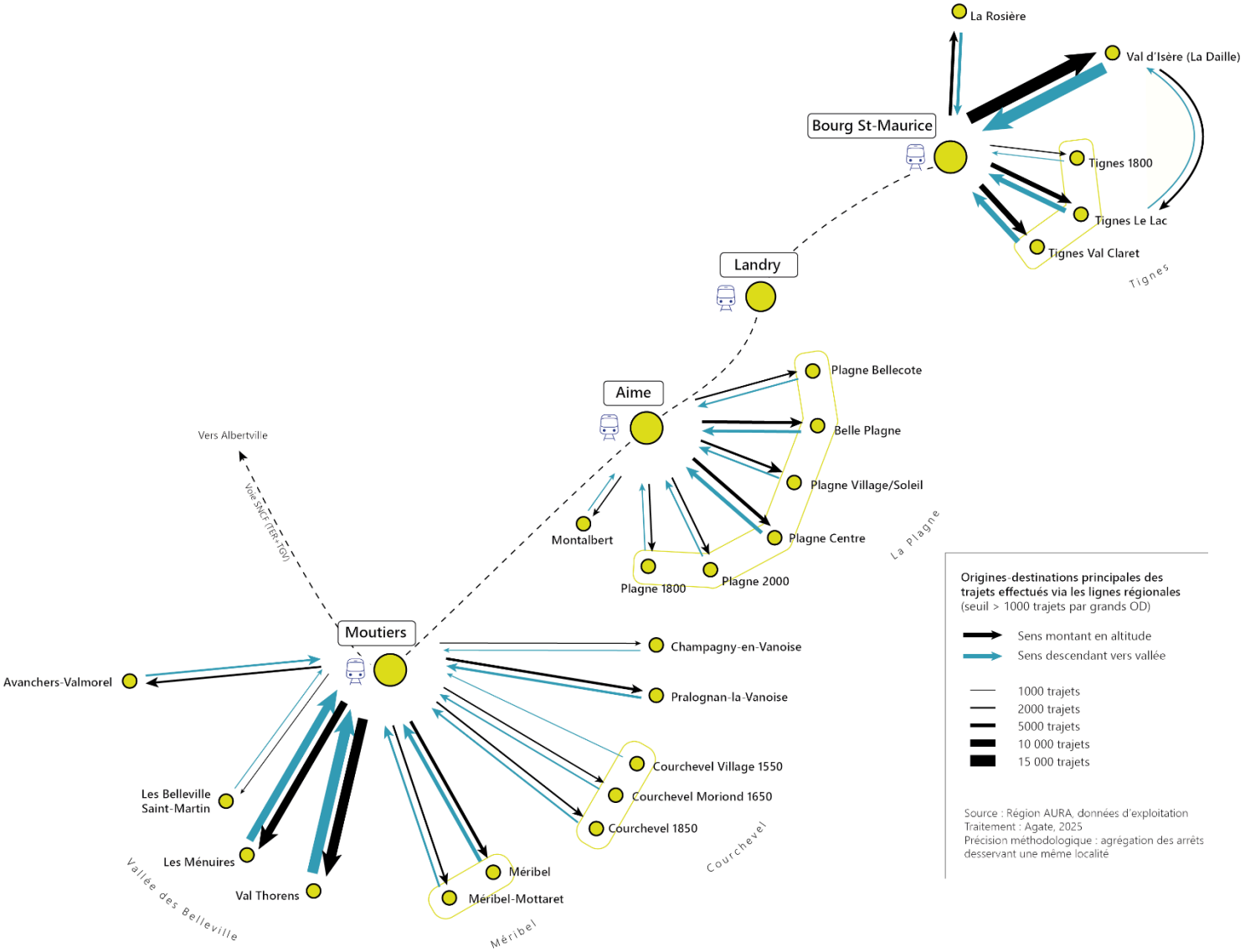
De manière générale, la quasi-totalité des O-D majeures relient une gare de vallée à une station d'altitude. Les volumes observés sont globalement équilibrés entre flux montants et flux descendants, traduisant un fonctionnement bidirectionnel du système.

En 2022, une seule O-D supérieure à 1 000 flux s'écartait de cette logique vallée/station : la liaison entre Tignes Le Lac et Val d'Isère, dans les deux sens. Cette relation ne dépasse plus ce seuil dans les données de fréquentation 2024. Les principales O-D concernent :

- la vallée des Belleville : Moûtiers – Les Menuires et Moûtiers – Val Thorens ;
- la Haute-Tarentaise : Bourg-Saint-Maurice – Val d'Isère, Bourg-Saint-Maurice – Tignes et Bourg-Saint-Maurice – La Rosière.

Les stations multipolaires comme La Plagne et Courchevel génèrent une multiplicité d'O-D distinctes avec respectivement Aime-la-Plagne et Moûtiers, en raison de leur organisation en hameaux. Toutefois, en cumulant l'ensemble de ces relations, les volumes atteignent environ 22 000 flux pour l'axe Aime–La Plagne et 8 500 flux pour l'axe Moûtiers–Courchevel en 2024.

Principales Origines-Destinations en 2022

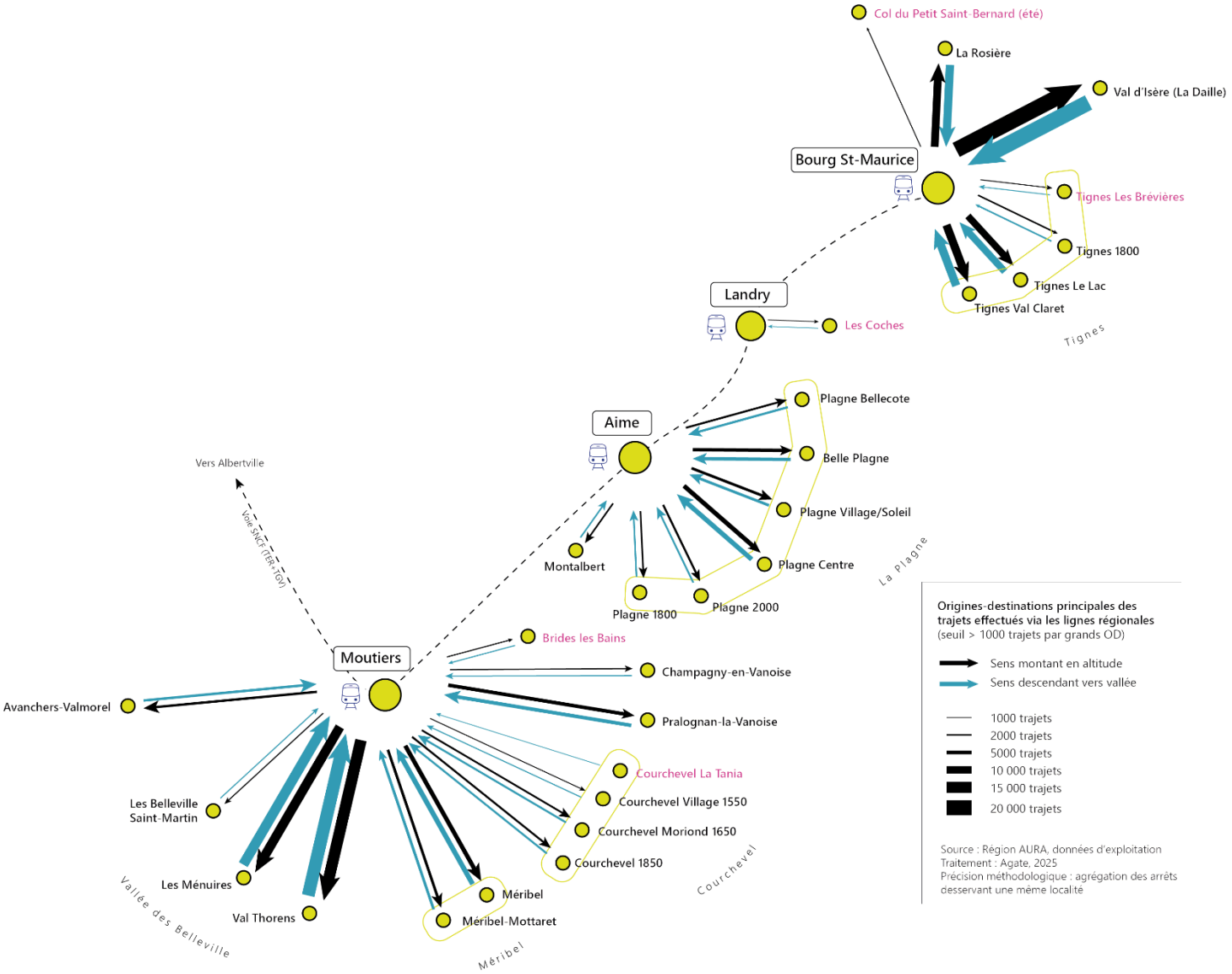


Source : Région Auvergne Rhône-Alpes (données détaillées d'exploitation sur la période 2022-2024)

En 2022, les principales O-D étaient :

Origine-Destination	Nombre de flux (2022)
Bourg Saint-Maurice – Val d'Isère	16 284 voyageurs montants / 15 517 voyageurs descendants
Moutiers – Val Thorens	13 123 voyageurs montants / 14 164 voyageurs descendants
Moutiers – Les Ménuires	10 125 voyageurs montants / 10 506 voyageurs descendants
Bourg Saint-Maurice – Tignes Val Claret	7 612 voyageurs montants / 7 391 voyageurs descendants
Bourg Saint-Maurice – Tignes Le Lac	6 626 voyageurs montants / 6 776 voyageurs descendants
Aime – La Plagne Centre	4 658 voyageurs montants / 5 088 voyageurs descendants
Moutiers – Méribel	4 298 voyageurs montants / 5 074 voyageurs descendants
Bourg Saint-Maurice – La Rosière	4 109 voyageurs montants / 3 952 voyageurs descendants

Principales Origines-Destinations en 2024



Source : Région Auvergne Rhône-Alpes (données détaillées d'exploitation sur la période 2022-2024)

En 2024, du fait de la hausse générale de la fréquentation des lignes régionales, plusieurs O-D ont franchi le seuil de 1000 flux, dans au moins un sens :

- Moûtiers-Brides-les-Bains et Moutiers-Courchevel La Tania
- Landry- Les Coches
- Bourg-Saint-Maurice - Tignes Les Brévières, et Bourg-Saint-Maurice-Col du Petit Saint-Bernard (bien que la ligne en question ne circule que l'été).

Si les principales O-D restent globalement les mêmes par rapport à 2022, certaines enregistrent en deux ans des hausses de fréquentation très importantes. C'est le cas en particulier de l'O-D entre Bourg Saint-Maurice et La Rosière (**voyageurs multipliés par 2,5 entre 2022 et 2024**).

En 2024, les principales O-D étaient :

Origine-Destination	Nombre de flux (2024)
Bourg Saint-Maurice – Val d'Isère	21 040 voyageurs montants / 21 179 voyageurs descendants
Moutiers – Val Thorens	15 411 voyageurs montants / 16 982 voyageurs descendants
Moutiers – Les Ménuires	12 681 voyageurs montants / 13 375 voyageurs descendants
Bourg Saint-Maurice – Tignes Val Claret	11 059 voyageurs montants / 11 009 voyageurs descendants
Bourg Saint-Maurice – La Rosière	10 345 voyageurs montants / 11 000 voyageurs descendants
Bourg Saint-Maurice – Tignes Le Lac	9 202 voyageurs montants / 9 360 voyageurs descendants
Aime – La Plagne Centre	6 008 voyageurs montants / 6 361 voyageurs descendants
Moutiers – Méribel	5 796 voyageurs montants / 6 674 voyageurs descendants
Moutiers – Pralognan la Vanoise	4 730 voyageurs montants / 4 705 voyageurs descendants
Aime – Belle Plagne	4 696 voyageurs montants / 4 470 voyageurs descendants

Source : Région Auvergne Rhône-Alpes (données détaillées d'exploitation sur la période 2022-2024).

PARTIE 4
AUTRES SERVICES DE TRANSPORT

Pas d'indicateur en 2026

PARTIE 5
COVOITURAGE

5.1 Une pratique difficile à observer

La pratique du covoiturage prend plusieurs formes :

- Le covoiturage via les plateformes numériques de mise en relation entre conducteurs et passagers (ex. BlaBlaCar), parfois soutenu pour les trajets du quotidien par des dispositifs locaux de gratification (ex. BlaBlaCar Daily) ;
- Le covoiturage spontané, ou autostop organisé, reposant sur un maillage de points identifiés (panneaux, emplacements dédiés, etc.), comme développés sur Courchevel et la Communauté de Communes Cœur de Tarentaise). ;
- Le covoiturage informel, sans mise en relation ni lieux de montée/descente formalisés.

Par ailleurs, les données disponibles demeurent partielles. Seule l'activité transitant par les plateformes est réellement quantifiable via le Registre de Preuves de Covoiturage (RPC), qui ne couvre qu'une fraction de la pratique effective, la majorité des trajets restant informels[1].

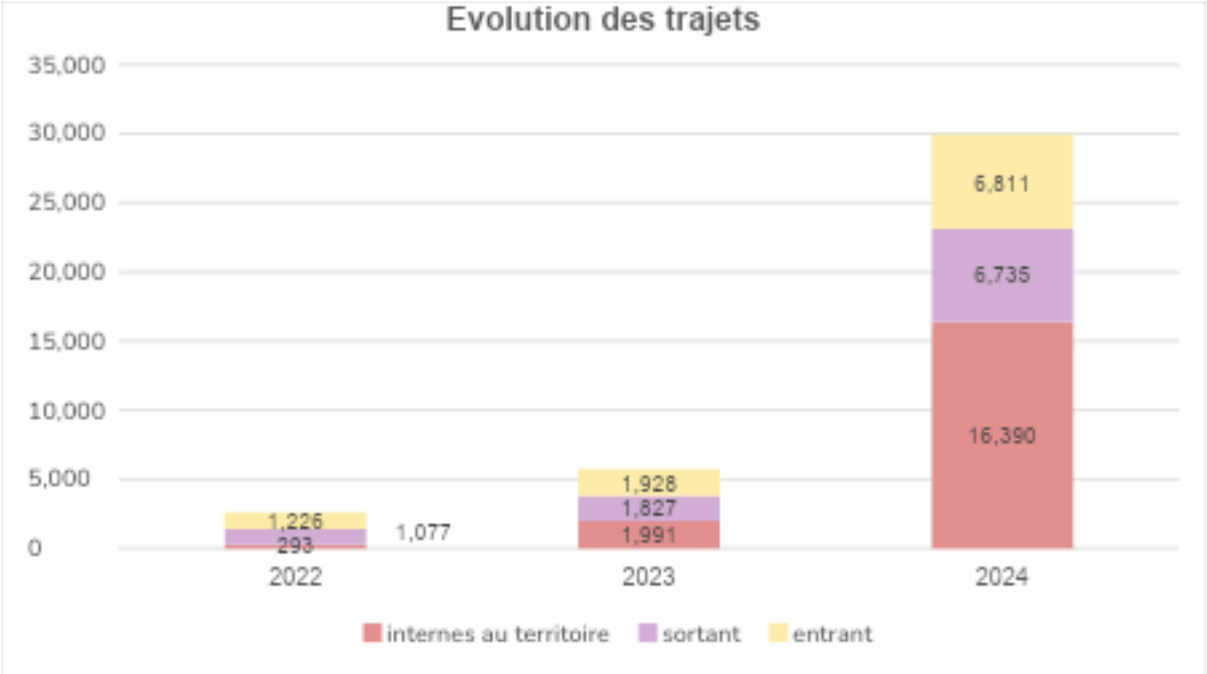
Enfin, la connaissance des lieux fréquents de montée et de descente, officiels ou informels, reste lacunaire. Un travail de cartographie a été engagé dans le cadre du Plan de Déplacements Mobilité Simplifiée (PDMS), mais il apparaît incomplet (par exemple, aucun lieu n'est identifié à Moûtiers, pourtant l'une des communes les plus concernées).

5.2 Evolution annuelle du nombre de trajets

Entre 2022 et 2024, le nombre de trajets recensés au Registre des Preuves de Covoiturage (RPC) a fortement progressé, passant de 2 596 à 29 936 trajets, soit une multiplication par douze.

L'essentiel de cette hausse est intervenu entre 2023 et 2024. Elle s'explique par la mise en place d'une politique publique d'incitation au covoiturage, incluant la gratification financière des usagers via Blablacar Daily ainsi qu'une forte communication

[1] En 2022, les trajets enregistrés dans le RPC représentaient en moyenne environ 0,04 % des trajets domicile-travail en France. Selon l'observatoire national du covoiturage, les trajets via les plateformes (donc observables dans le RPC) représentent seulement environ 3 % de l'ensemble des trajets de covoiturage *(Source : https://observatoire.covoiturage.gouv.fr/)*



Source : RPC

Cette croissance s'est accompagnée d'une évolution dans la répartition des trajets :

- En 2022, les trajets internes au territoire représentaient 11 % des trajets recensés ;
- En 2024, leur part atteignait 55 % des trajets enregistrés, devenant majoritaires.

Cette évolution renforce l'hypothèse d'un ancrage croissant du covoiturage dans les mobilités du quotidien. Les trajets entrants et sortants demeurent, quant à eux, globalement équilibrés sur la période.

5.3 Principales origines-destinations internes

En 2024, les trajets internes à l'APTV, représentant 55 % des trajets recensés, et relèvent principalement d'une dynamique domicile-travail.

Les principales origines-destinations internes s'organisent à deux niveaux :

- Sur un axe structurant de fond de vallée reliant Moûtiers, Aime-la-Plagne et Bourg-Saint-Maurice ;

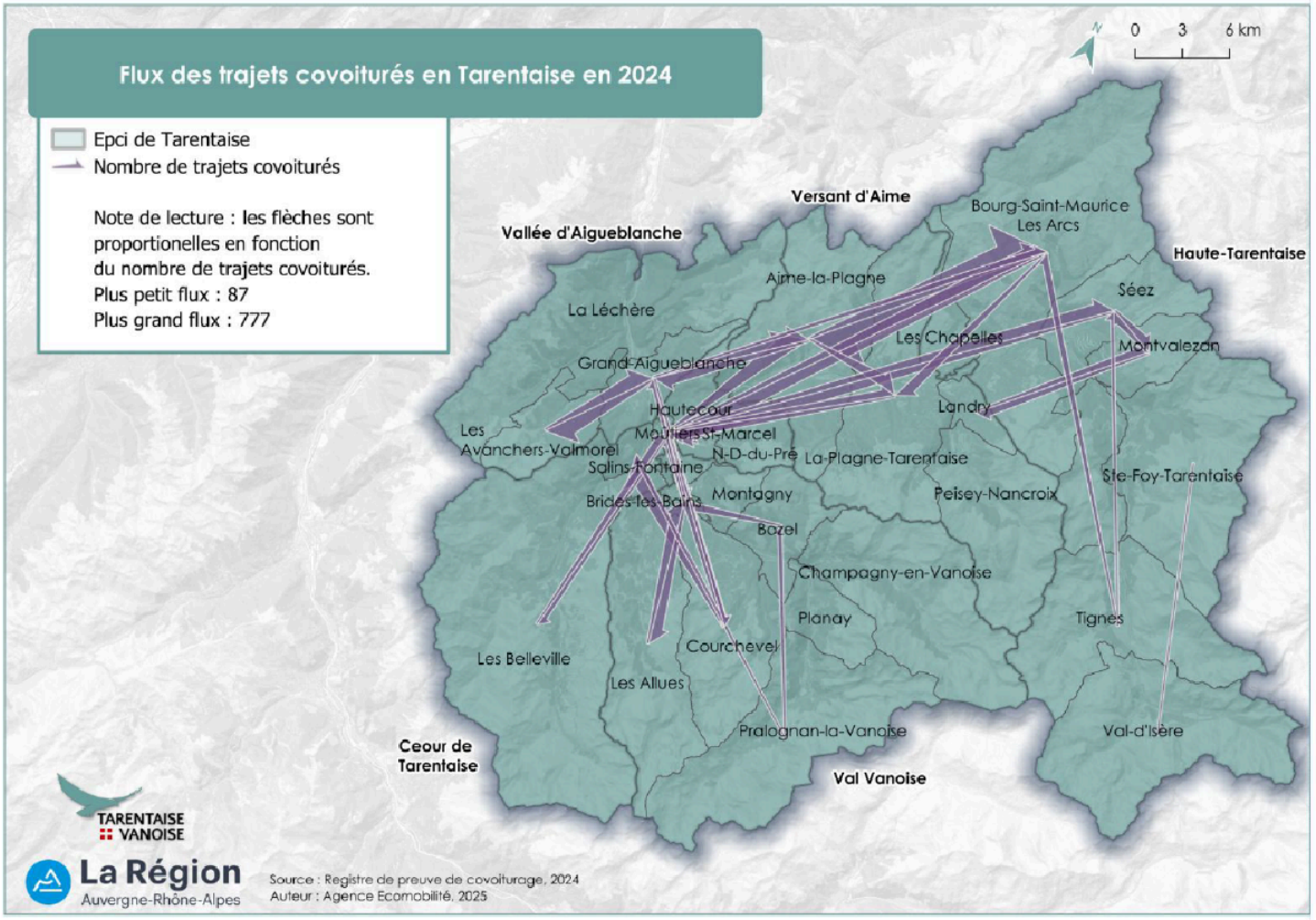
- Sur des axes secondaires reliant des communes de vallée à des communes d'altitude, par exemple :

    - Grand-Aigueblanche – Les Avanchers-Valmorel
    - Brides-les-Bains – Les Allues
    - Aime-la-Plagne – La Plagne-Tarentaise

- Moûtiers – La Plagne-Tarentaise

Ces flux confirment la structuration des mobilités internes autour du fond de vallée et des liaisons domicile-station.

Carte des principales origines-destinations en 2024, internes à l'APTV

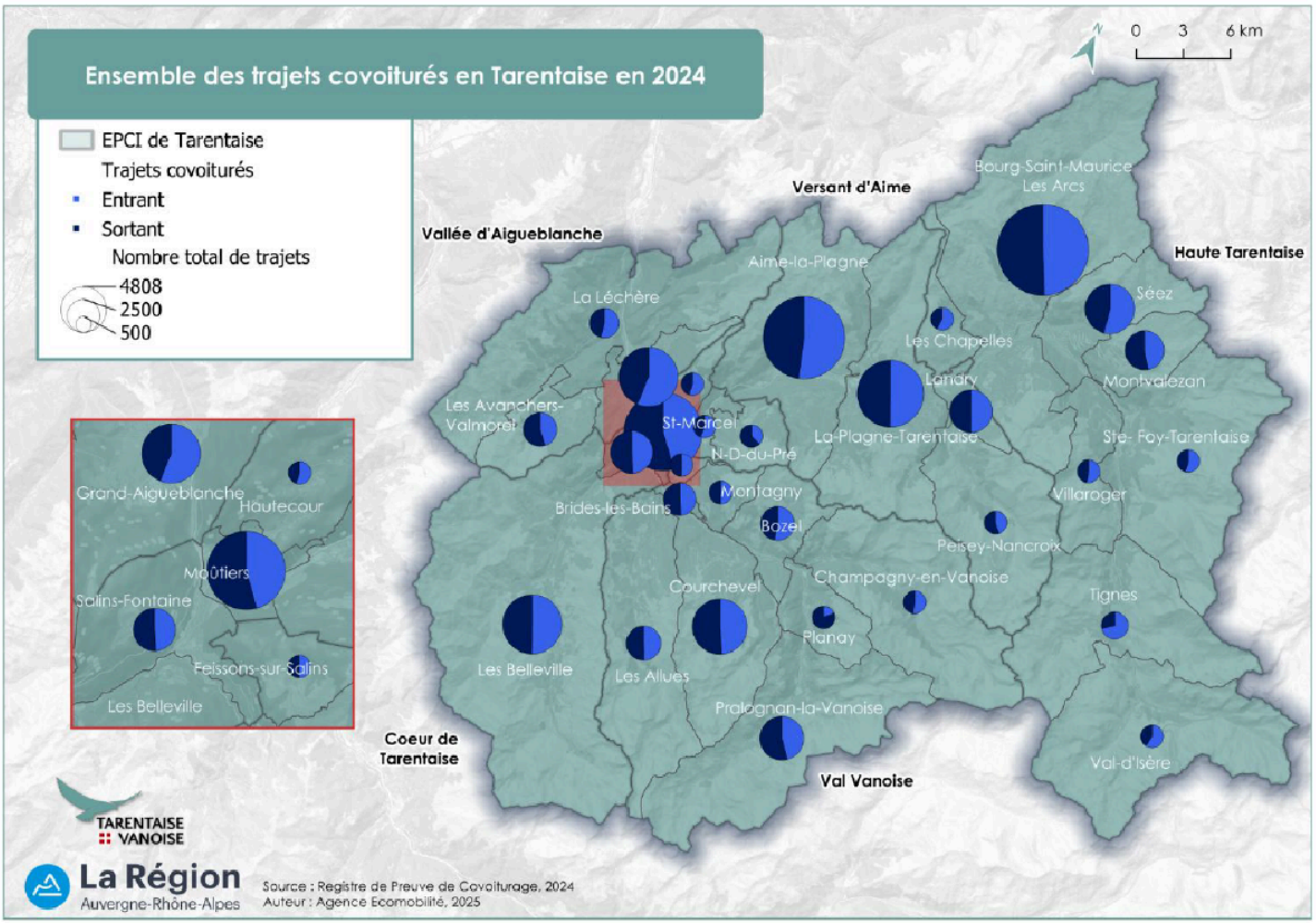


Source : RPC, Agence Ecomobilité (PDMS).

5.5 Départs-arrivées à la commune

En 2024, les trajets enregistrés sur le RPC concernent principalement les communes les plus peuplées du territoire. Dans la plupart des communes, le ratios départs/arrivées est globalement équilibré. Quelques communes se distinguent par un certain déséquilibre dans un sens ou dans l'autre, qui peut s'expliquer par un choix différent de mobilités à l'aller et au retour (l'un en covoiturage, l'autre en transports en commun).

Carte des départs et arrivées à la commune, en 2024



Source : RPC, Agence Ecomobilité (PDMS)

Communes principalement concernées par la pratique du covoiturage, en 2024

Commune	Nombre de trajets à l'arrivée	Nombre de trajets au départ	Total
Bourg Saint-Maurice	2 383	2 425	4 808
Aime-la-Plagne	2 038	1 862	3 900
Moûtiers	1 923	1 622	3 545
La Plagne-Tarentaise	1 273	1 289	2 562
Grand-Aigueblanche	1 135	888	2 023
Les Belleville	1 008	1 018	2 026

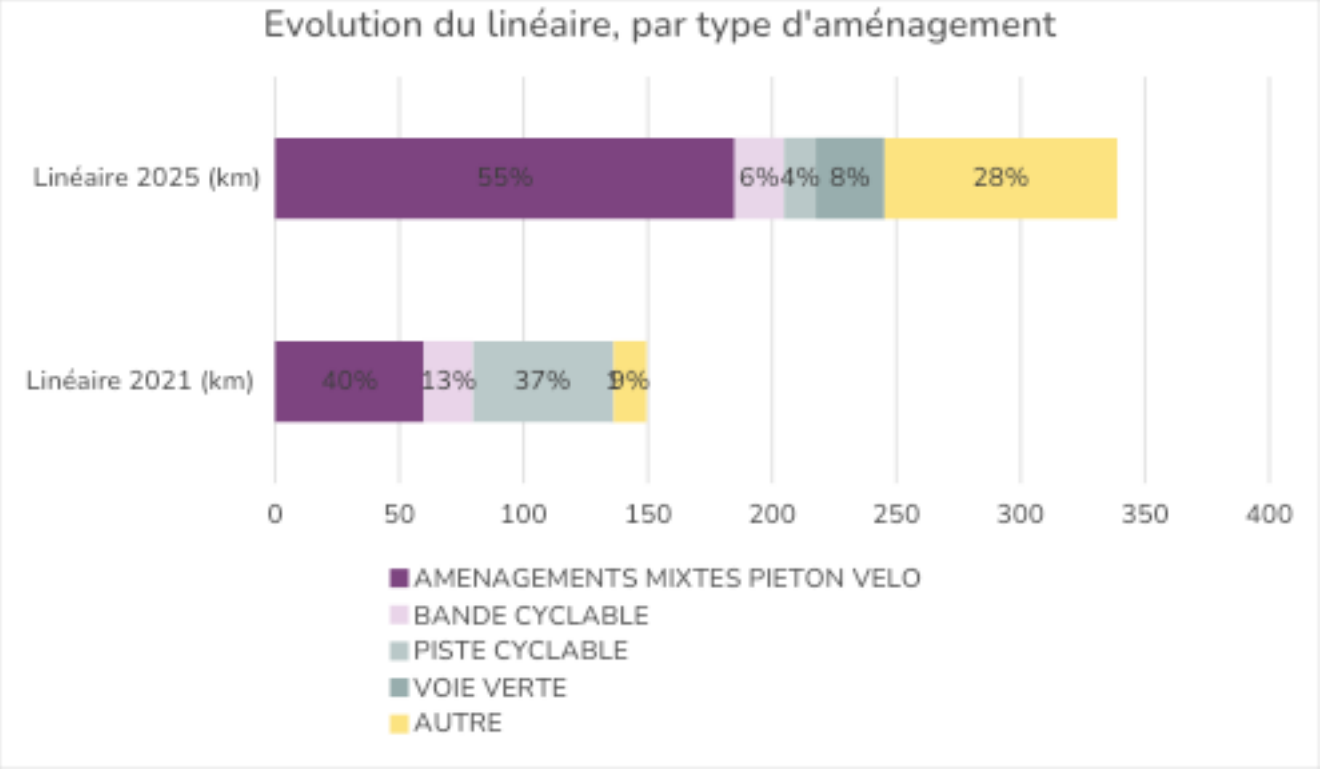
Source : RPC

PARTIE 6
AMENAGEMENTS CYCLABLES

6.1 Evolution des aménagements

Le linéaire des aménagements favorables au vélo a été multiplié par 2,27 entre 2021 et 2025.
Dans le même temps, c'est la typologie du réseau qui change. On assiste en effet à :

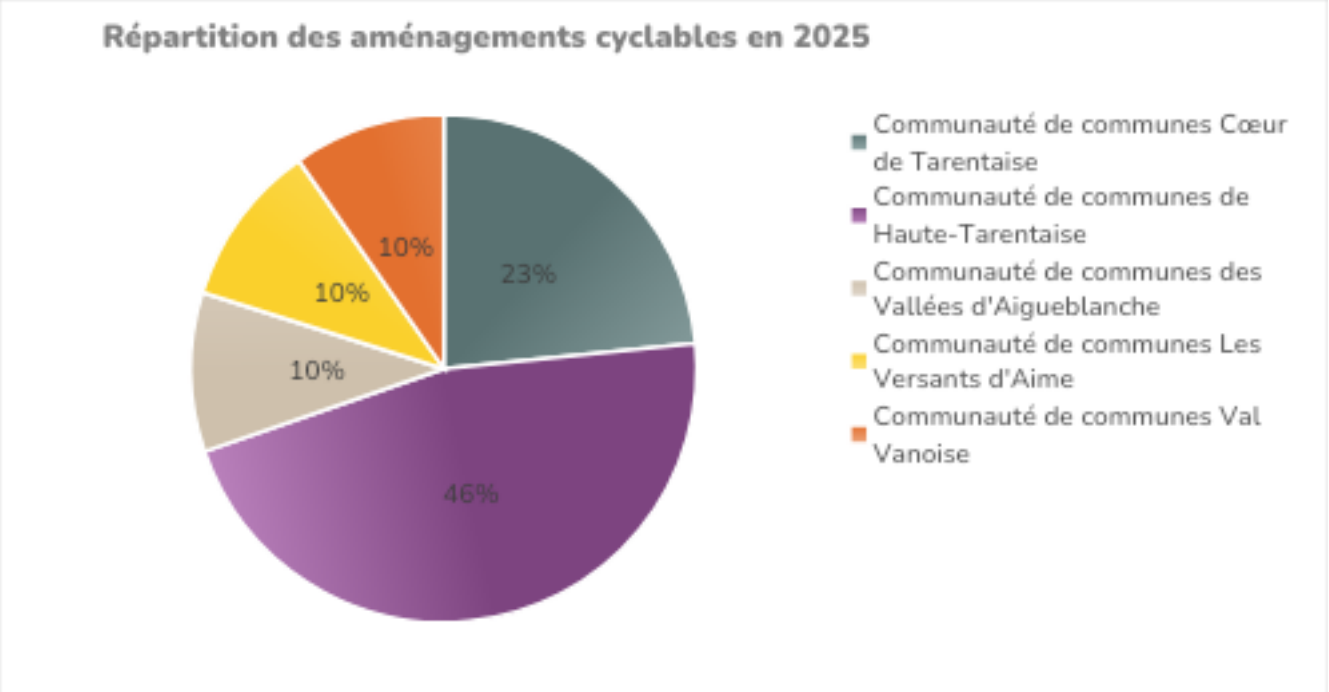
- Une croissance très importante des aménagements mixtes, qui constituent plus de la moitié des aménagements réalisés ;
- Un développement très important des voies vertes, qui sont préférées aux bandes cyclables, et représentent désormais 28% du réseau.



Source : Géovélo

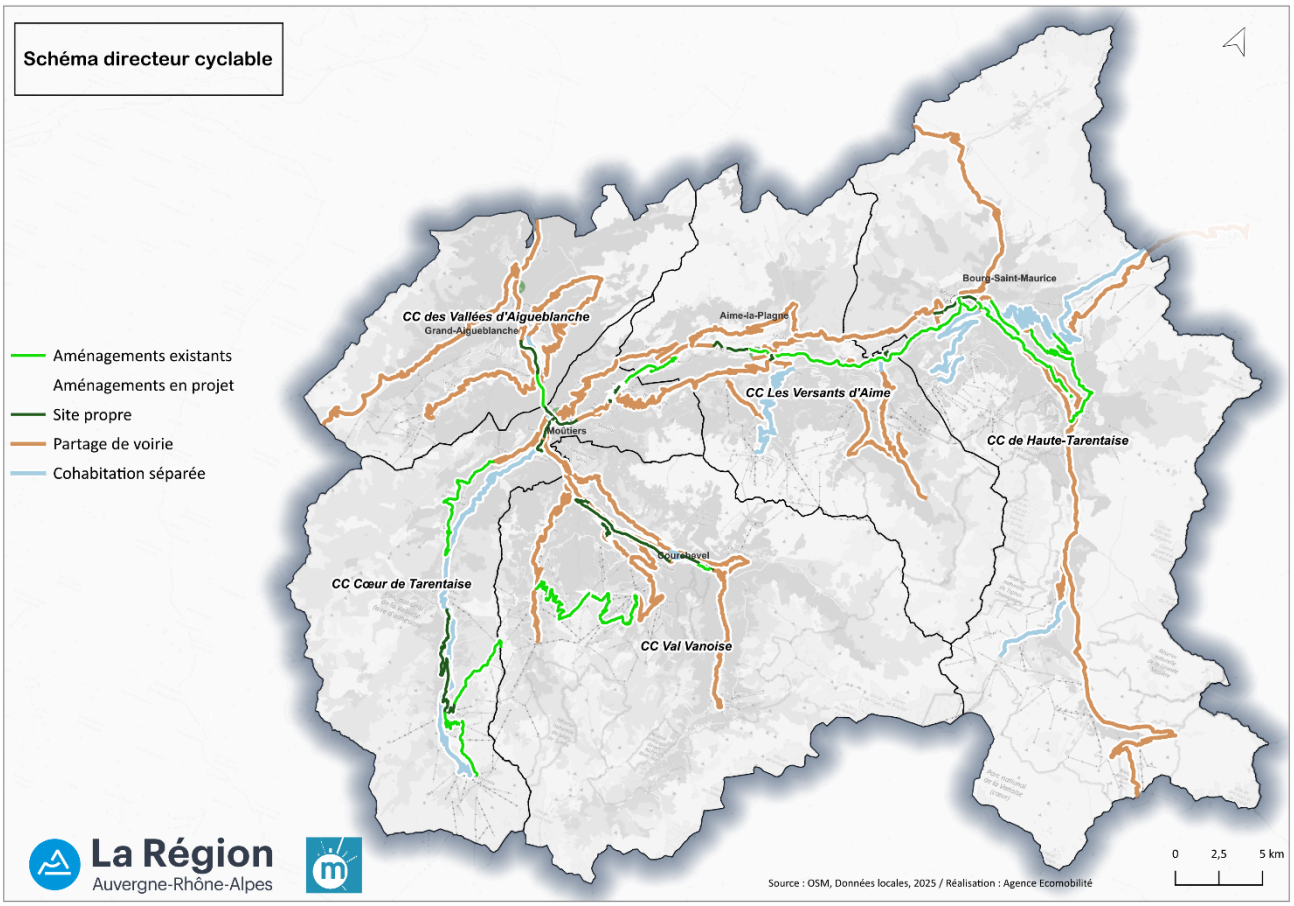
NB : La baisse du linéaire total des « pistes cyclables » est liée à une évolution de la donnée-source, par exemple sous l'effet d'un reclassement de l'aménagement dans la catégorie « aménagements mixtes ».

La CCHT concentre près de la moitié des aménagements réalisés, sans changement entre 2021 et 2025.

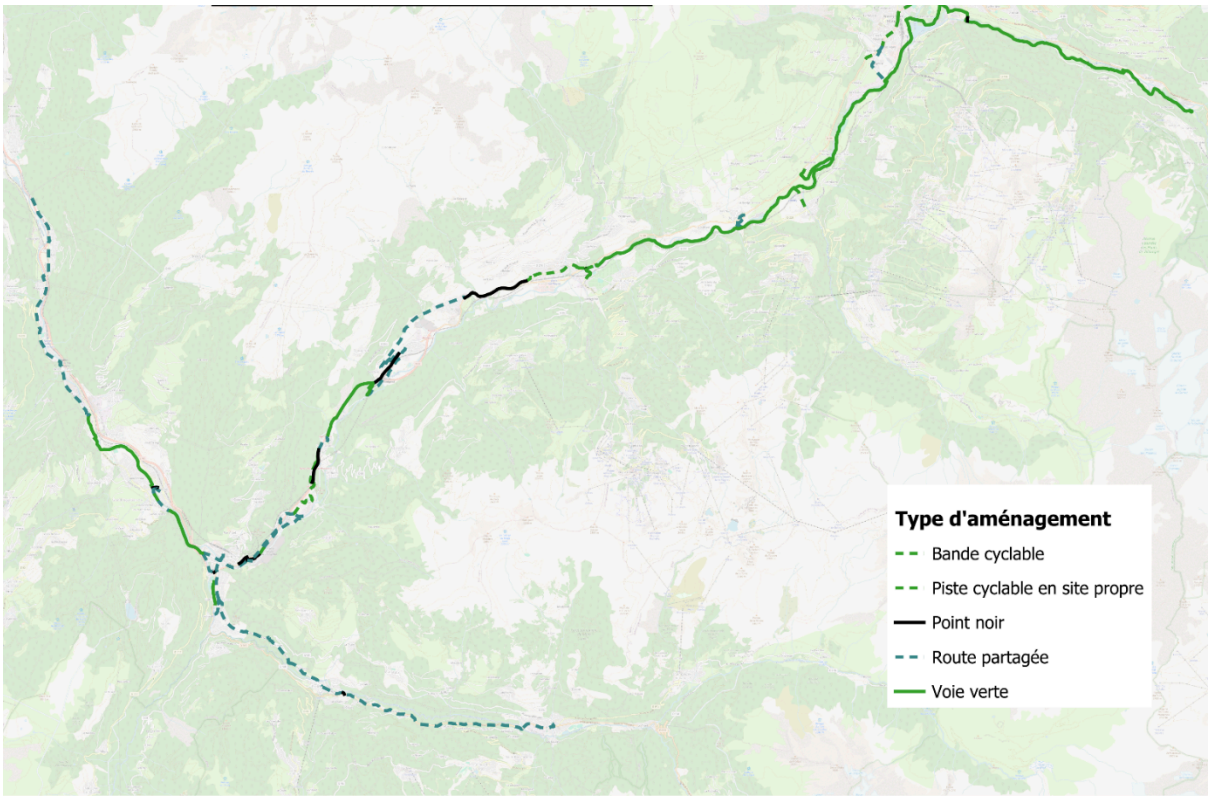


Source : Géovélo

6.2 Localisation des aménagements cyclables



Zoom sur l'itinéraire de fond de vallée



PARTIE 7
AMENAGEMENTS ET PRATIQUE DE LA MARCHE

Pas d'indicateur en 2026

PARTIE 8
QUALITE DE L'AIR / GES

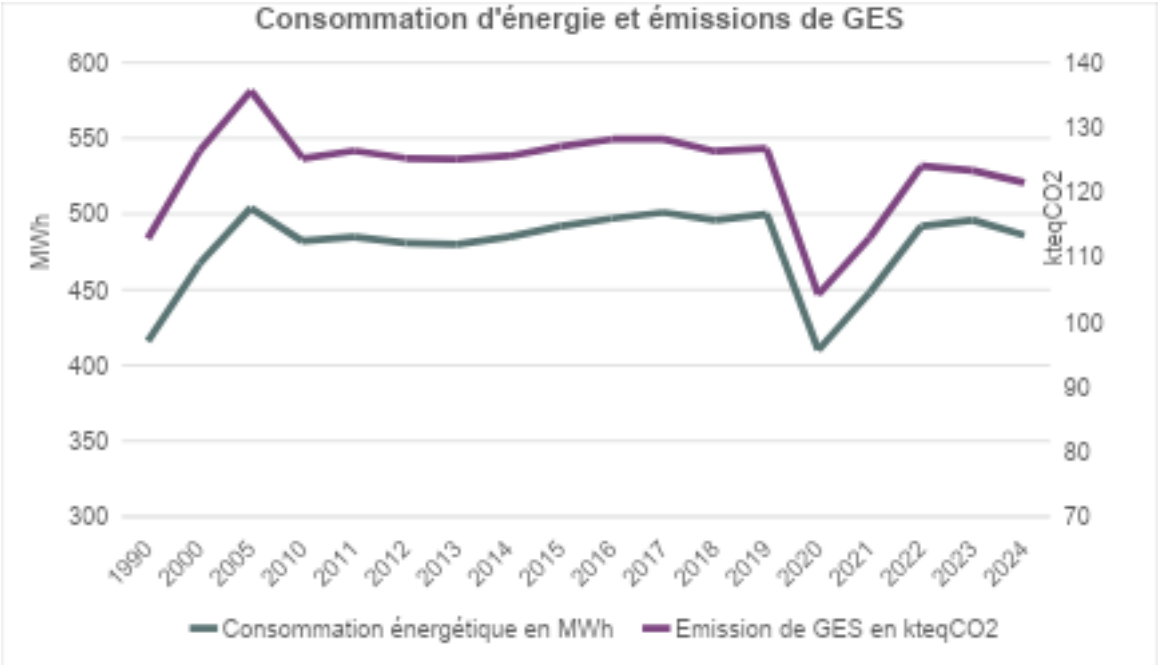
8.1 Evolution des consommations énergétiques et émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports

Evolution des consommations d'énergie

Une « stagnation » est observée depuis 20 ans.

Chiffres-clés pour 2024 :

- Par rapport à 2015, la consommation d'énergie a diminué de -1,2 %.
- Le secteur des transports représente 19% de la consommation globale d'énergie sur le territoire du SCoT.
- 91% de l'énergie consommée du secteur provient des produits pétroliers, 8% des organo-carburant, et 1% de l'électricité.
- L'usage des transports correspond pour 65.9% à du transport de personne et 34.1% à du transport de marchandises.



Source : ORCAE, Atmo AuRA

Notons qu'en 2024, 64% des motorisations sont diesel et 30% essence. La part des véhicules électriques est de 1% en 2023, 1.5% en 2024 (voir ci-dessous, source : SDES).

Evolution des émissions des gaz à effet de serre

Il n'y a pas de baisse significative des émissions de GES depuis 2010. Cependant, une inflexion s'observe depuis 2021, probablement avec l'effet du déploiement des véhicules électriques. Dans les cinq communautés de commune du SCoT, la part des vignettes Crit'AIR E (électrique) dans le parc automobile montre une progression de 0.5% à 1.5% entre 2021 et 2024.

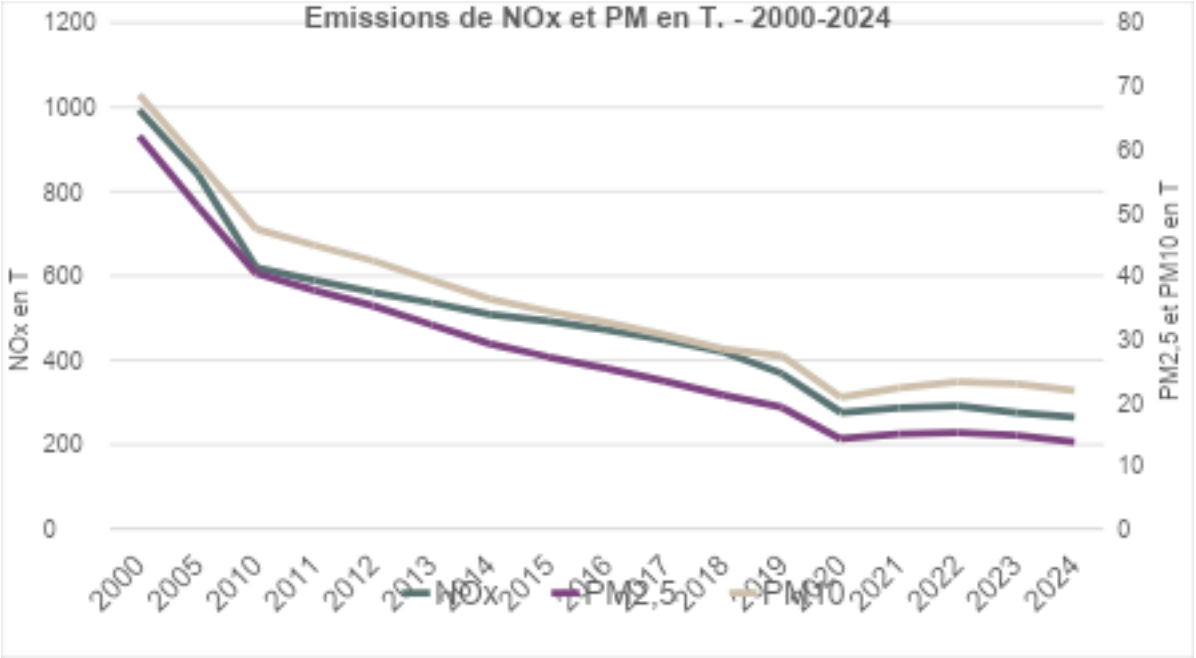
Chiffres clés pour 2024 :

- Par rapport à 2015, les émissions de GES ont diminué de -4.4%.
- Le secteur des transports représente 34%* des émissions de gaz à effet de serre sur le territoire du SCoT.
- 99% des émissions proviennent des produits pétroliers.
- 63% des émissions proviennent des voitures particulières, 20% d'utilitaires lourds, 16% d'utilitaires légers, et 1% des motos et motocyclettes.

**Nota : la part des GES émis par les transports ne s'intéresse qu'aux émissions calculées à partir de l'entrée sur le territoire. Elle ne prend pas en compte les GES émis en amont (par exemple, le voyage en avion pour un touriste qui atterrit à Lyon). Les bilans carbones des stations réalisés dans le cadre de la labellisation flocon vert présente généralement une part des émissions de GES liée aux transports de l'ordre de 2/3 des GeS, intégrant toute la chaine de transport des touristes notamment.*

8.2 : Emissions des polluants atmosphériques NOx, PM2.5 et PM10

La baisse des émissions de polluants atmosphériques a été constante jusqu'en 2024 ; concernant les Nox, c'est grâce aux normes Euro successives et au renouvellement du parc. Bien qu'il n'y ait pas eu de rebond après la crise covid, on observe un léger tassement de la baisse observée ces dernières années, causé par un effet plancher des normes précédentes. **Sans mesure supplémentaire, la décroissance de la pollution devrait se figer**.



Source : ORCAE, Atmo AuRA, AURA-EE

Chiffres-clés pour 2024 :

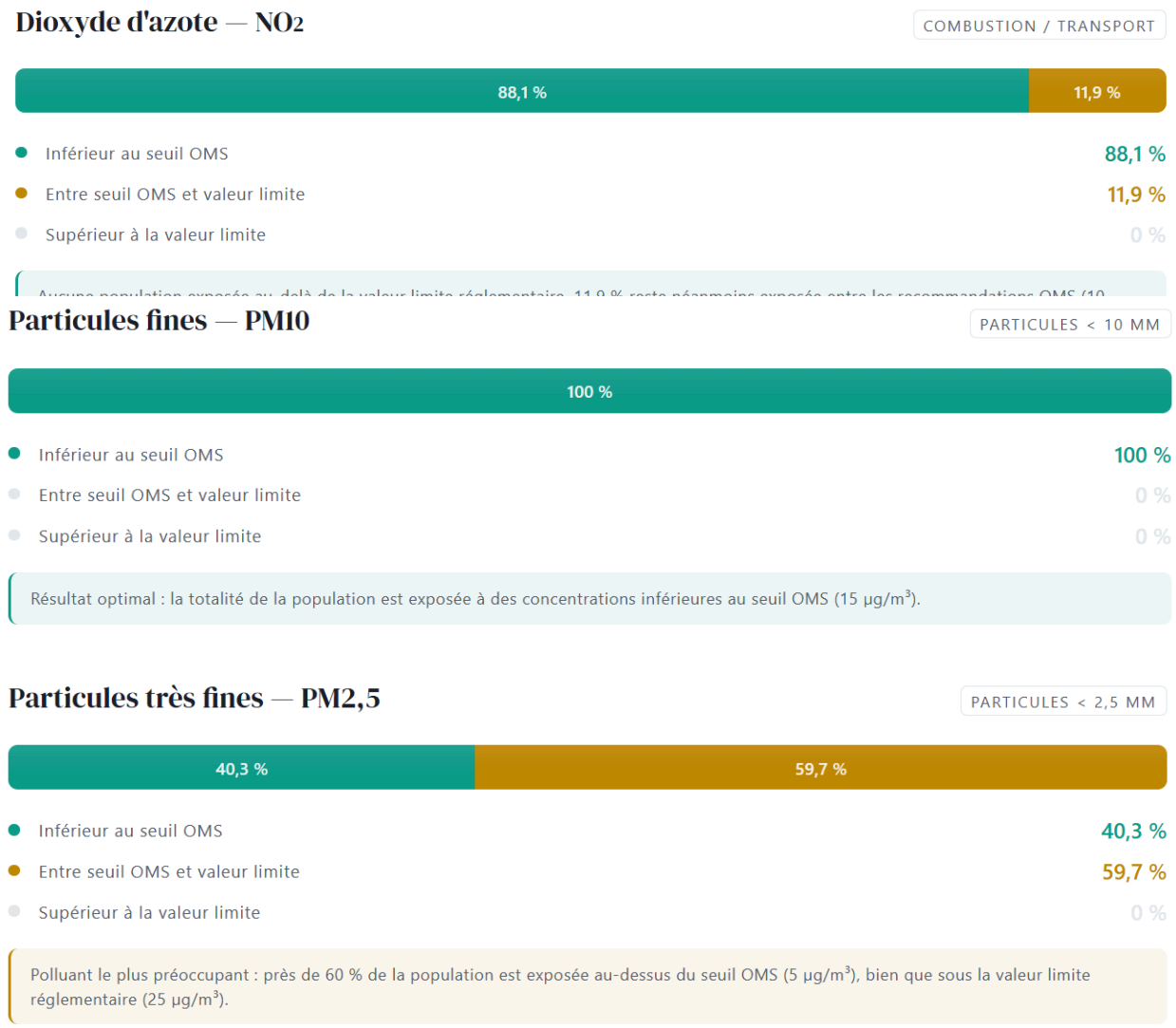
- Nox : -46,5 % par rapport à 2015
- PM10 : -18.4 % par rapport à 2015
- PM2.5 : -23.5 % par rapport à 2015

NB : Le secteur des transports est responsable de 60% des émissions de Nox, 6.1% des PM10 (essentiellement produites par les secteurs résidentiel – chauffage - et industriel) et 4.6% des PM2.5 (principalement générées par le chauffage issu de biomasse solide, et dans une moindre mesure, le secteur industriel).

8.3 : Part de la population exposée aux polluants

NB : Pour l'exposition de la population aux oxydes d'azote, l'indicateur à utiliser est celui des NO_2 car c'est lui qui est mesuré (et non modélisé) dans l'air ambiant et réglementé pour la santé publique.

Exposition des populations aux polluants - données 2024



Source : Terrystory, schéma généré avec de l'IA, 2024

Glossaire

AURA-EE : Centre de ressources pour les territoires en transition d'Auvergne-Rhône-Alpes

AOM : Autorité Organisatrice de Mobilité

APTV : Assemblée des Pays Tarentaise Vanoise

AREA : concessionnaire autoroutier en Auvergne Rhône-Alpes

ATMO : Association agréée de surveillance de la qualité de l'air

CD 73 : Conseil Départemental de la Savoie

CEREMA : Centre d'Études et d'expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement

DIR-CE : Direction Interdépartementale des Routes – Centre Est

DSP : Délégation de Service Public

GES : Les Gaz à Effet de Serre sont les CO_2 (dioxyde de carbone), le CH_4 (méthane), le N_2O (protoxyde d'azote) et les gaz fluorés (HFC, PFC, SF_6, NF_3).

INSEE : Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques

JOB : Jour Ouvré de Base

O-D : Origine-Destination

ORCAE : Observatoire Régional Climat Air Energie

OT : Office de Tourisme

PDMS : Plan De Mobilité Simplifié

PL : Poids Lourds

PM : Particulate Matter (PM10 : particules de diamètre inférieur à 10 µm ; PM2.5 : particules de diamètre inférieur à 2.5 µm).

RPC : Registre des Preuves du Covoiturage

SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale

SDES : Service des Données et Etudes Statistiques *(service statistique des ministères en charge du logement, de la construction, du transport, de l'énergie et de l'environnement)*

SFTRF : Société Française du Tunnel Routier du Fréjus

TerriSTORY : outil d'aide au pilotage de la transition écologique et énergétique

TMJA : Trafic Moyen Journalier Annuel

TV : Tous Véhicules

VL : Véhicule Léger