FICHE DIAGNOSTIC MOBILITÉ

SOMMAIRE

1.1 ETAT DES LIEUX DE LA MOBILITE DU GRAND ANNECY 1

1.1.1 LE PROJET DE PLAN DE MOBILITE (PDM) DU GRAND ANNECY 1
1.1.1.a Les objectifs du projet de PDM du Grand Annecy à l'horizon 2030 1
1.1.1.b Synthèse du projet plan d'actions du PDM du Grand Annecy 1
1.1.2 IMAGINE LE GRAND ANNECY 3
1.1.2.a Les orientations du projet de territoire en lien avec la mobilité 3
1.1.3 ORGANISATION ACTUELLE DE LA MOBILITE 4
1.1.3.a La mobilité en chiffres 4
1.1.3.b Les infrastructures routières 15
1.1.3.c Les infrastructures de transports en commun 21
1.1.3.d Les infrastructures cyclables : un fort développement en cours 29

1.2 CARACTERISTIQUES DE LA MOBILITE PAR TERRITOIRE : PASSAGE D'UNE ANALYSE PAR CORRIDOR DANS LE PDM A UNE ANALYSE PAR SECTEUR 31

1.3 LE CŒUR D'AGGLOMERATION 35

1.3.1 LE SECTEUR D'ANNECY 35
1.3.1.a Les chiffres clés du secteur 35
1.3.1.b L'adéquation de l'offre et de la demande en TC 35
1.3.1.c Un secteur récepteur des flux de mobilité à une échelle régionale 39
1.3.1.d Un secteur favorable aux déplacements doux 40
1.3.2 ZOOM SUR L'HYPERCENTRE D'ANNECY 42
1.3.2.a Des zones apaisées à renforcer 42
1.3.2.b Une zone piétonne récemment étendue et le dispositif « marche en ville » 42
1.3.2.c La gare d'Annecy, l'atout mobilité de l'hypercentre 42
1.3.2.d Le stationnement, spécificité de l'hypercentre en matière de mobilité 43
1.3.2.e Un usage facilité de la voiture pour visiter le centre d'Annecy 45
1.3.3 LA PERIPHERIE OUEST 46
1.3.3.a Les chiffres clés du secteur 46
1.3.3.b L'adéquation de l'offre et de la demande en TC 46
1.3.3.c Typologie des flux en lien avec la Périphérie ouest 50
1.3.3.d Un réseau de TC en étoile depuis Annecy 50
1.3.3.e Particularité du secteur en matière de mobilité : lieu de transit des mobilités du Grand Annecy 51

1.4 LE SECTEUR LAC 52

1.4.1.a Les chiffres clés du secteur 52
1.4.1.b L'adéquation de l'offre et de la demande en TC 52
1.4.1.c Typologie des flux en lien avec le secteur 56
1.4.1.d L'enjeu cyclable du tour du lac à vélo 57
1.4.1.e Des conditions de circulation délicates 57
1.4.1.f Un fort impact du tourisme en saison estivale 58

1.5 LES TERRITOIRES OUVERTS 59

1.5.1 LE SECTEUR PAYS ALBY 59
1.5.1.a Les chiffres clés du secteur 59

1.5.1.b L'adéquation de l'offre et de la demande en TC 59
1.5.1.c Typologie des flux en lien avec le secteur 63
1.5.1.d Le vélo à assistance électrique, une solution pertinente de mobilité à développer 64
1.5.1.e Une logique de rabattement à développer 64
1.5.1.f Particularité du secteur en matière de mobilité : l'étalement urbain et la forte automobilité 64
1.5.2 LE SECTEUR PAYS DE FILLIERE 66
1.5.2.a Les chiffres clés du secteur 66
1.5.2.b L'adéquation de l'offre et de la demande en TC 66
1.5.2.c Typologie des flux en lien avec le secteur 69
1.5.2.d Les transports collectifs, une adaptation nécessaire 69
1.5.2.e Le vélo à assistance électrique, une solution pertinente de mobilité à développer 70
1.5.2.f Particularité du secteur en matière de mobilité : l'étalement urbain et l'automobilité 70

1.6 Enjeux mobilité du PLUi HMB du Grand Annecy 72

1.6.1 ENJEUX A L'ECHELLE DU TERRITOIRE 72
1.6.1.a AXE 1 – Lier urbanisme et déplacement dans une stratégie de développement raisonnée en lien avec les paysages du Grand Annecy 72
1.6.1.b AXE 2 –Organiser la mobilité à l'échelle du Grand Annecy pour offrir un système de mobilité global adapté aux besoins des habitants 72
1.6.1.c AXE 3 – Favoriser la multimodalité de l'espace public pour permettre la transition de l'hégémonie de la voiture vers une mobilité durable 72
1.6.1.d AXE 4 – S'appuyer sur une offre de TC structurante pour constituer l'alternative à l'automobile 72
1.6.1.e AXE 5 – Lier développement touristique et mobilité durable pour accéder et se déplacer au sein du Grand Annecy 73
1.6.1.f AXE 6 – Permettre avec le PLUi-HMB une transcription dans le droit des sols la bonne mise en application des actions liées à la mobilité 73
1.6.2 LES ENJEUX A L'ECHELLE DES DIFFERENTS SECTEURS 73
1.6.2.a Secteur d'Annecy et hypercentre 73
1.6.2.b Secteur de la périphérie ouest 73
1.6.2.c Secteur du Lac 73
1.6.2.d Secteur du Pays d'Alby 74
1.6.2.e Secteur du Pays de Fillière 74
1.6.3 ENJEUX ET LIEN AVEC LE PDM ET LES ORIENTATIONS DU PROJET DE TERRITOIRE 74
1.6.3.a Un programme ambitieux qui nécessitera des arbitrages décisifs 74
1.6.3.b Une nouvelle politique de mobilité avec le PDM et PLUi-HMB au service des habitants et de l'activité économique 75

TABLE DES FIGURES

CARTES

- CARTE 1 – Part modale des transports collectifs dans les déplacements domicile-travail 7
- CARTE 2 – Accessibilité aux arrêts de transports collectifs de la population 8
- CARTE 3 – Accessibilité aux transports collectifs des ménages pauvres en 2015 9
- CARTE 4 – Accessibilité en transports collectifs des pôles de proximité 10
- CARTE 5 – Flux domicile-travail en relation avec l'extérieur (données INSEE) 13
- CARTE 6 – Flux domicile-travail internes au Grand Annecy (données INSEE) 14
- CARTE 7 – L'accessibilité routière du Grand Annecy 15
- CARTE 8 – Accessibilité aux échangeurs autoroutiers 18
- CARTE 9 – Trafic journalier moyen sur le réseau principal les jours ouvrables 20
- CARTE 10 – Correspondance entre les entités du PLUI-HMB et les corridors d'accès du PDM ... 34
- CARTE 11 – Accessibilité aux arrêts de TC / entité Annecy 37
- CARTE 12 – Accessibilité en TC des pôles de proximité / entité Annecy 38
- CARTE 13 – Accessibilité aux arrêts de TC / entité 1ère couronne 48
- CARTE 14 – Accessibilité en TC des pôles de proximité / entité 1ère couronne 49
- CARTE 15 – Accessibilité aux arrêts de TC / entité Lac 54
- CARTE 16 – Accessibilité en TC des pôles de proximité / entité Lac 55
- CARTE 17 – Accessibilité aux arrêts de TC / pays d'Alby 61
- CARTE 18 – Accessibilité en TC des pôles de proximité / entité pays d'Alby 62
- CARTE 19 – Accessibilité aux arrêts de TC / entité pays de Fillière 68
- CARTE 20 – Accessibilité en TC des pôles de proximité / pays de Fillière 68

TABLEAUX

- TABLEAU 1 – Orientations stratégiques et axes de travail du projet de PDM 2
- TABLEAU 2 – Taux de motorisation de différentes agglomérations de la région (INSEE, 2016) 5
- TABLEAU 3 – Temps de parcours en voiture entre les principales agglomérations de la région (temps de parcours Google Maps de centre à centre) 16
- TABLEAU 4 – Temps de parcours en heures creuses (HC) et heures de pointe (HP) entre les différents secteurs du Grand Annecy (temps de parcours Google Maps) 19
- TABLEAU 5 – Comparaison des temps de parcours TER / VL 23
- TABLEAU 6 – Desserte des lignes du réseau SIBRA par entité 26
- TABLEAU 7 – Comparaison des temps de trajet TC / VL 27
- TABLEAU 8 – L'offre de mobilité dans les corridors d'accès 32
- TABLEAU 9 – Correspondance entre les entités du PLUI-HMB et les corridors d'accès du PDM 33
- TABLEAU 10 – La mobilité sur la commune d'Annecy (INSEE, 2016) 35
- TABLEAU 11 – Couverture spatiale du réseau TC sur l'entité Annecy 36
- TABLEAU 12 – Prix des places de stationnement sur voirie 45
- TABLEAU 13 – La mobilité sur la périphérie ouest (INSEE, 2016) 46
- TABLEAU 14 – Couverture spatiale du réseau TC sur l'entité 1ère couronne 47

- TABLEAU 15 – La mobilité sur le secteur du Lac (INSEE, 2016) 52
- TABLEAU 16 – Capacité de transport entre Annecy et les 2 rives du lac (sources : SIBRA, INSEE) 53
- TABLEAU 17 – Couverture spatiale du réseau TC sur l'entité Lac 53
- TABLEAU 18 – La mobilité sur le Pays d'Alby (INSEE, 2016) 59
- TABLEAU 19 – Couverture spatiale du réseau TC sur l'entité pays d'Alby 60
- TABLEAU 20 – La mobilité sur le Pays de Fillière (INSEE, 2016) 66
- TABLEAU 21 – Couverture spatiale du réseau TC sur l'entité pays de Fillière 67

GRAPHIQUES

- GRAPHIQUE 1 – Répartition des déplacements par motifs combinés (EDGT 2017) 5
- GRAPHIQUE 2 – Part modale des déplacements 6
- GRAPHIQUE 3 – Organisation des principaux flux de déplacements sur le Grand Annecy (EDGT 2017) 11
- GRAPHIQUE 4 – Typologie des déplacements domicile-travail du Grand Annecy 11

IMAGES

- IMAGE 1 – Hiérarchisation du réseau viaire dans le cœur d'agglomération (source : diagnostic PDM du Grand Annecy) 16
- IMAGE 2 – Extrait du réseau TER Auvergne-Rhône-Alpes (source : SNCF) 22
- IMAGE 3 – Le réseau du Léman Express (source : Lémanis) 22
- IMAGE 4 – Le réseau routier régional autour d'Annecy (source : Région AURA) 24
- IMAGE 5 – Le réseau urbain SIBRA en septembre 2020 (source : SIBRA) 25
- IMAGE 6– Le réseau cyclable à terme tel que prévu au Schéma cyclable du Grand Annecy 2014 (source : Grand Annecy) 30
- IMAGE 7 – Les corridors d'accès du PDM (source : PDM du Grand Annecy) 31
- IMAGE 8 – Les corridors d'accès du PDM (source : PDM du Grand Annecy) 32
- IMAGE 9 – Organisation des flux pendulaires en relation avec l'entité d'Annecy 39
- IMAGE 10 – Le réseau cyclable actuel du cœur d'agglomération (source : Grand Annecy 2020) 40
- IMAGE 11 – La coupure de la D1201 à Seynod (source : Google) 41
- IMAGE 12 – Points durs identifiés dans le Baromètre FUB 2019 (source : FUB, 2019) 41
- IMAGE 13 – Bande étroite Avenue de Brogny (source : Google) 41
- IMAGE 14 – Extrait carte zone piétonne d'Annecy centre 42
- IMAGE 15 – Organisation du stationnement dans le centre d'Annecy 44
- IMAGE 16 – Nombre de visiteurs mensuels estimés dans l'agglomération 45
- IMAGE 17 – Organisation des flux pendulaires en relation avec la périphérie ouest 50
- IMAGE 18 – Organisation des flux pendulaires en relation avec le Lac 56
- IMAGE 19 – Le Tour du Lac à vélo (source : SILA et CD74) 57
- IMAGE 20 – Trafic et capacité des voies 57
- IMAGE 21 – Organisation des flux pendulaires en relation avec le pays d'Alby 63
- IMAGE 22 – Organisation des flux pendulaires en relation avec le pays de Fillière 69

1.1 ETAT DES LIEUX DE LA MOBILITE DU GRAND ANNECY

Le choix du mode de déplacements de chaque habitant du Grand Annecy est fonction de la disponibilité des différentes offres de transport au cours du trajet réalisé. La nécessaire complémentarité d'une offre de mobilité se juge selon sa zone de pertinence, son temps de trajet, son confort et sa facilité d'usage. La multimodalité est aujourd'hui le cœur du système de mobilité.

1.1.1 LE PROJET DE PLAN DE MOBILITE (PDM) DU GRAND ANNECY

Depuis la promulgation, le 24 décembre 2019, de la loi d'orientation sur les mobilités dite LOM, les « plans de déplacement urbain » (PDU) prennent désormais l'appellation de « plan de mobilité » (PDM) sans perdre les objectifs initiaux d'un PDU. Le Conseil Communautaire a acté le 25 mars 2021 le passage du PDU en PDM. Le PDM a ensuite été arrêté le 24 juin 2021 pour une approbation du document courant 1er semestre 2022. Le projet PDM à l'horizon 2030 est la feuille de route du Grand Annecy qui doit permettre de poursuivre cette transition vers un système de mobilité vertueux, en cohérence avec les spécifiés du territoire (dynamisme économique, démographiques), les enjeux environnementaux et les grandes démarches structurantes engagées (PLUi, Imagine le Grand Annecy, etc.).

L'ambition portée par le territoire est de concilier le dynamisme du territoire par une amélioration de la qualité de vie et de l'air en plaçant l'habitant et les acteurs du territoire au cœur du développement d'une mobilité durable.

1.1.1.a Les objectifs du projet de PDM du Grand Annecy à l'horizon 2030

Le Grand Annecy est un territoire dynamique et attractif. D'ici 2030, il est attendu 30 000 habitants et 15 000 emplois supplémentaires qui induiront une hausse de la demande de déplacements quotidiens sur le territoire annécien.

Le projet de PDM du Grand Annecy sera structuré autour d'objectifs qui reposent à la fois sur la conciliation entre une mobilité durable et un développement du territoire apaisé, mais aussi sur la nécessité d'offrir aux habitants un cadre de vie de qualité tout en les incitant et les aidant à changer les pratiques de mobilité sur le territoire.

La part modale de véhicules individuels motorisés est de 65% actuellement, tandis que celle pour la marche est de 24,5%, les transports en commun de 6,5% et les autres modes actifs comme le vélo ou la trottinette de 2%. Des objectifs de répartition de part modale seront fixés dans le PDM.

Si le Grand Annecy disposera d'un document spécifique à la politique publique liée à la mobilité avec le projet de PDM, le PLUi devra lui produire un véritable projet intégrant les autres politiques et en gardant à jour les ambitions du territoire en matière de mobilité. A cela s'ajoute l'ambition d'articuler correctement un volet « mobilité » initialement construit dans un document différent. En ce sens, le PLUi permettra une meilleure intégration des objectifs du PDM et de réinterroger les politiques d'aménagement afin d'offrir plus de liant entre les politiques publiques du Grand Annecy.

1.1.1.b Synthèse du projet plan d'actions du PDM du Grand Annecy

Six grandes orientations stratégiques structurent le projet de PDM du Grand Annecy, déclinées en 15 axes de travail et 50 actions explicitées dans le tableau ci-dessous.

Orientations stratégiques	Axes de travail	Synthèse des actions
Développer un réseau de transports collectifs attractifs et performants pour tous	Renforcer la desserte du cœur d'agglomération et les liens entre secteurs denses et moins denses	Développer le réseau TC par la création de nouvelles lignes routières et lacustres et l'augmentation du nombre de services, en étudiant la pertinence d'un tramway, et en développant une offre dans les secteurs peu denses
	Développer le réseau ferroviaire structurant et favoriser l'intermodalité	Mettre en place un RER express et aménager des pôles multimodaux aux gares et entrées d'agglomération
	Accompagner le rayonnement du Grand Annecy en améliorant des liaisons avec les réseaux régionaux, nationaux et internationaux	Adapter l'offre TC au bassin de vie du Grand Annecy par la mise en place d'un RER Rumilly – Groisy, une ligne express sur l'A41 et une nouvelle réflexion sur la gouvernance de la mobilité à une échelle adaptée
Favoriser les modes actifs	Privilégier les modes actifs dans l'espace public	Instaurer les bonnes pratiques d'aménagement et saisir les procédures réglementaires pour faciliter la réalisation de cheminements doux
	Développer un réseau d'infrastructures cyclables cohérent à l'échelle du Grand Annecy	Aménager un réseau cyclable continu et sécurisé à l'échelle du Grand Annecy et structuré autour d'un réseau express
	Déployer une politique de stationnement vélos	Établir une stratégie de déploiement de l'offre de stationnement vélos
	Accompagner l'ensemble de la démarche par une politique volontariste de services	Développer l'offre VélOnecy et promouvoir les mobilités douces
Engager une gestion innovante du réseau routier pour améliorer les conditions de sécurité et de fluidité	Sécuriser le réseau routier et moderniser sa gestion	Réaliser des aménagements routiers et mettre en place les outils de la route intelligente et multimodale (couloir TC + covoiturage)
	Optimiser l'usage du réseau routier	Mettre en place des voies dédiées, une zone à faible émission , etc.
Inciter à l'évolution des comportements	Favoriser l'usage raisonné de la voiture	Instaurer les conditions d'un usage partagé de l'automobile : covoiturage dynamique, autopartage
	Agir pour la santé grâce à la mobilité active	Promouvoir les modes actifs à travers les professionnels de santé, des ambassadeurs mobilité et lors d'évènements sportifs d'envergure
	Créer une dynamique de travail avec les acteurs privés pour contribuer à l'évolution des comportements de mobilité	Créer les entreprises pour améliorer les conditions de mobilité des actifs (PDM) et participer au développement de solutions innovantes
Redéfinir et aménager un espace public apaisé, de qualité et végétalisé et garantir la cohérence entre mobilité et politique d'aménagement du territoire	Garantir la cohérence entre mobilité et politique d'aménagement du territoire	Prendre en compte la mobilité alternative dans l'aménagement du territoire (via PLUi-HMB) et se saisir de l'opportunité de l'urbanisme tactique
	Optimiser le stationnement et sa gestion	Déployer une politique de stationnement permettant de libérer l'espace public au profit des autres usages
	Organiser les livraisons et les flux de marchandises	Mieux organiser la circulation et le stationnement des véhicules de marchandises, encourager les livraisons « propres » et localiser les espaces logistiques
Animer, suivre et évaluer le PDM ensemble		Mettre en place toutes les instances de suivi et d'évaluation du PDM

TABLEAU 1 – Orientations stratégiques et axes de travail du projet de PDM

A noter que les objectifs et mesures du PCAET du Grand Annecy, en particulier sur la maitrise des consommations d'énergie, sont incluses dans le PDM, à savoir :

- Redéfinir et aménager un espace public apaisé et de qualité et garantir la cohérence entre mobilité et politique d'aménagement ;
- Développer un réseau de transports collectifs attractif et performant pour tous ;
- Favoriser les modes actifs ;
- Soutenir le développement des plans mobilité entreprises ;
- Organiser les livraisons et les flux de marchandise ;
- Développer le MaaS : service de mobilité intégré (Mobility as a Service) ;
- Faciliter une mobilité professionnelle propre ;
- Réduire les besoins en déplacements ;
- Faire du Grand Annecy un lieu d'expérimentation des nouvelles mobilités basées sur les nouvelles technologies et sur les énergies décarbonées et renouvelables ;
- Réaliser la compatibilité carbone des projets structurants de mobilité
- Accompagner l'évolution des comportements et des pratiques de mobilité en s'appuyant sur la santé,
- Mettre en place une zone à faible émission.

Le PDM se traduit spatialement de la manière suivante :

- **L'hypercentre** : le territoire où l'objectif prioritaire est d'apaiser l'espace public et de privilégier la marche et le vélo ;
- **Le cœur d'agglomération** : territoire de pertinence du réseau de transports publics et du vélo ;
- **Les corridors d'accès** : les axes privilégiés pour le développement d'offres alternatives à l'usage de la voiture, performantes et attractives ;
- **Les territoires ouverts** : les bassins de vie étendus, marqués par la présence de petits centres urbains induisant une forte dispersion des déplacements.

1.1.2 IMAGINE LE GRAND ANNECY

1.1.2.a Les orientations du projet de territoire en lien avec la mobilité

Le volet déplacement du PLUi-HMB s'appuiera sur le PDM du Grand Annecy et sur 11 objectifs du projet de territoire « Imagine le Grand Annecy ».

- **Objectif 1** - Toute nouvelle construction se fera dans des pôles de vie bien reliés aux transports en communs pour favoriser la ville de proximité.
- **Objectif 18** - Le Semnoz, les Glières et La Forclaz, j'y vais autrement qu'en voiture ! Lancement d'une étude permettant l'accès au Semnoz, aux Glières et au col de la Forclaz autrement qu'en voiture.
- **Objectif 26** - Un espace naturel ou un parc accessible à moins de 15 minutes à pied de chaque logement : développer un réseau d'espaces de fraîcheur, en ville et dans les pôles de vie, reliés par des modes doux.

- **Objectif 31** - Mettre en œuvre le « plan de mobilité court terme » (sur 4 ans) pour augmenter l'offre de bus, en semaine, le week-end et en soirée, développer les parcs relais et l'usage du vélo.
- **Objectif 33** - Lancer une étude pré-opérationnelle sur le tramway/tram-train à l'échelle de l'agglomération.
- **Objectif 34** - Augmenter l'offre de voies et pistes cyclables et d'équipements dédiés au vélo pour passer de 135 km de pistes cyclables à 300 km en 2030, puis à 500 km en 2050.
- **Objectif 38** - Définir avec les habitants un programme d'aménagement des espaces publics pour des villes et villages « apaisés » et repenser les aménagements pour donner une place aux modes doux (marche à pied, vélo) et à la nature en ville.
- **Objectif 39** - Définir le "Code de la rue" du Grand Annecy - Adapter règles et conditions de circulation pour faciliter le partage de la voirie entre les différents modes de déplacement (ex : contresens cyclables, tourne à droite aux feux, zones 30, ...).
- **Objectif 40** - Mettre en place un RER cadencé de Groisy à Rumilly.
- **Objectif 41** - Groisy, Saint-Martin Bellevue et Pringy : aménager les 3 gares en « pôles multimodaux ».
- **Objectif 48** - Tester des navettes lacustres et des minibus pour desservir les plages en saison.

1.1.3 ORGANISATION ACTUELLE DE LA MOBILITE

1.1.3.a La mobilité en chiffres

684 800 déplacements journaliers identifiés

Selon l'Enquête Déplacements Grand Territoire (2015 – 2017), 684 800 déplacements sont réalisés en moyenne par jour par les résidents du Grand Annecy, dont 86 % au sein du Grand Annecy, 3,9 déplacements par personne de 5 ans et +. Les 35-44 ans réalisent jusqu'à 5,2 déplacements par personne et par jour moyen de semaine. 9 % de la population ne se déplace pas chaque jour. Les personnes mobiles résidant dans le Grand Annecy réalisent alors en moyenne 4,3 déplacements par jour et personne.

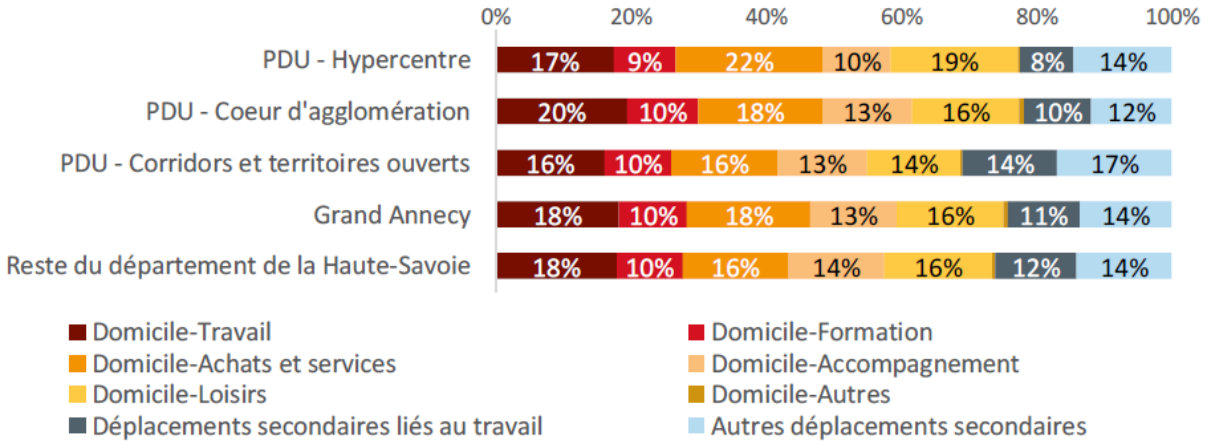
La portée moyenne d'un déplacement est de 9 km pour une durée de 20 minutes. Cela se traduit par 1h07 chaque jour à se déplacer et une moyenne de 33 kilomètres parcourus.

La distribution horaire des déplacements est similaire à celle observée sur d'autres territoires. Le pic horaire matinal des déplacements s'étale entre 7 heures et 9 heures (16 %). Le pic du soir, s'étalant entre 16 heures et 18 heures, est la période la plus chargée et concentre 20 % des déplacements. Toutefois, avec 45 % des déplacements qui ont lieu entre 9h et 16h, les besoins de mobilité s'étalent sur toute la journée.

Une variation des motifs de déplacements selon les secteurs

A l'échelle du Grand Annecy, les déplacements liés au travail sont majoritaires et représentent 29 % des déplacements (18 % pour les déplacements domicile-travail et 11 % pour les déplacements professionnels). Les achats forment le second motif de déplacement.

Des différences s'observent entre les différents secteurs de l'agglomération. On observe en hypercentre une part plus importante de déplacements liés aux achats et aux loisirs tandis que sur les corridors et les territoires ouverts, les déplacements liés aux achats et aux loisirs sont sous-représentés.



GRAPHIQUE 1 – Répartition des déplacements par motifs combinés (EDGT 2017)

Dans 66 % des cas, la sortie du domicile est réalisée pour une seule activité, traduisant un simple aller-retour entre le domicile et un lieu de réalisation d'une activité. Mais près d'une fois sur trois (32 %), la sortie du domicile se traduit par des déplacements « chainés », c'est-à-dire composés de trois déplacements ou plus, intégrant plusieurs motifs ou une répétition du motif. Des différences territoriales s'observent au sein du Grand Annecy. Les simples allers-retours sont moins fréquents dans les corridors et territoires ouverts (59 %) qui s'explique par une rationalisation des déplacements liés à l'éloignement du domicile. A l'inverse, les résidents du cœur d'agglomération réalisent sensiblement moins de chaînes complexes de déplacements (70 % d'allers-retours).

Un taux de motorisation en croissance

Avec un taux de motorisation de 1,31 véhicules par ménage (INSEE, 2016), le Grand Annecy est marqué par **une forte multimotorisation des ménages,** et supérieure aux autres agglomérations alpines. Dans le détail, près d'un ménage sur 2 possède 1 véhicule, et 38 % sont multimotorisés. Toutefois, 12,8 % des ménages ne sont pas motorisés, représentant 11 600 ménages qui sont dépendants des transports collectifs et des modes actifs pour se déplacer. L'équipement des ménages est en augmentation : en 2011, le taux de motorisation était de 1,29 et 37,3 % des ménages étaient multimotorisés.

Agglomération	Taux de motorisation	Taux de multimotorisation	Taux de ménages sans voiture
Grand Annecy	1,31	38,2 %	12,8 %
Grand Chambéry	1,21	32,8 %	16,4 %
Grenoble Alpes Métropole	1,08	27,1 %	23,4 %

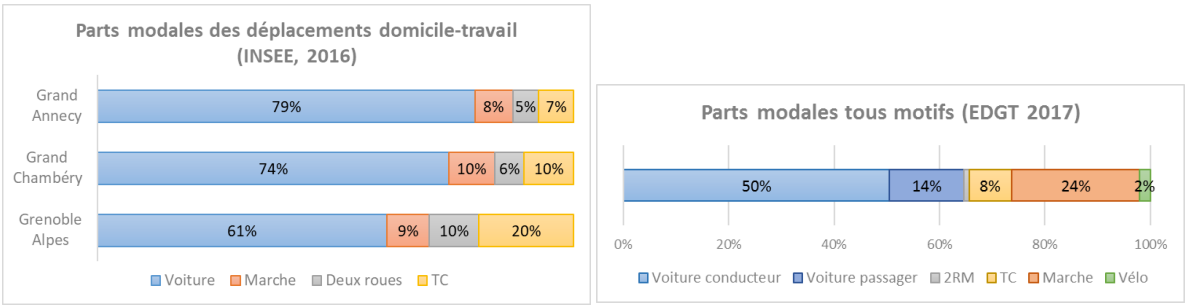
TABLEAU 2 – Taux de motorisation de différentes agglomérations de la région (INSEE, 2016)

Un usage important de l'automobile

Ce fort taux de motorisation va de pair avec un usage important de l'automobile dans les déplacements : selon l'EDGT, **64 %** des déplacements tous motifs confondus sont réalisés en voiture, représentant 440 000 déplacements quotidiens, mais 76% des distances quotidiennes sont parcourues en voiture.

C'est pour des déplacements dont la portée est inférieure à 3km que les pratiques modales diffèrent le plus selon le secteur de résidence : les habitants de l'hyper centre privilégient la marche (67%) et les habitants des corridors et territoires ouverts, la voiture (42%).

Plus spécifiquement sur les déplacements domicile-travail, **79 %** des déplacements sont réalisés en voiture et seulement 7 % en transport collectif (INSEE, 2016). Sur les agglomérations de Chambéry et Grenoble, l'usage de la voiture est plus faible au bénéfice des transports collectifs utilisés pour 1 déplacement sur 5 dans la métropole grenobloise. L'usage des deux roues est aussi le double de la pratique annecienne.



GRAPHIQUE 2 – Part modale des déplacements

Une utilisation des transports collectifs centrée sur le cœur d'agglomération pour les déplacements domicile-travail

L'utilisation des transports collectifs (TC) dans les déplacements domicile-travail est hétérogène entre les communes. Elle est marginale voire nulle pour les actifs habitants de certaines communes rurales, notamment des communes des Bauges (Leschaux, Entreverne…) et les communes peu denses à l'urbanisation éclatée (Chapeiry, Chainaz-les-Frasses…). Dans le cœur d'agglomération, la part modale des TC augmente mais reste globalement **faible en périphérie ouest** (inférieure à 5 %) et **modérée à Annecy** (10 %, contre 15 % à Chambéry et 29 % à Grenoble).

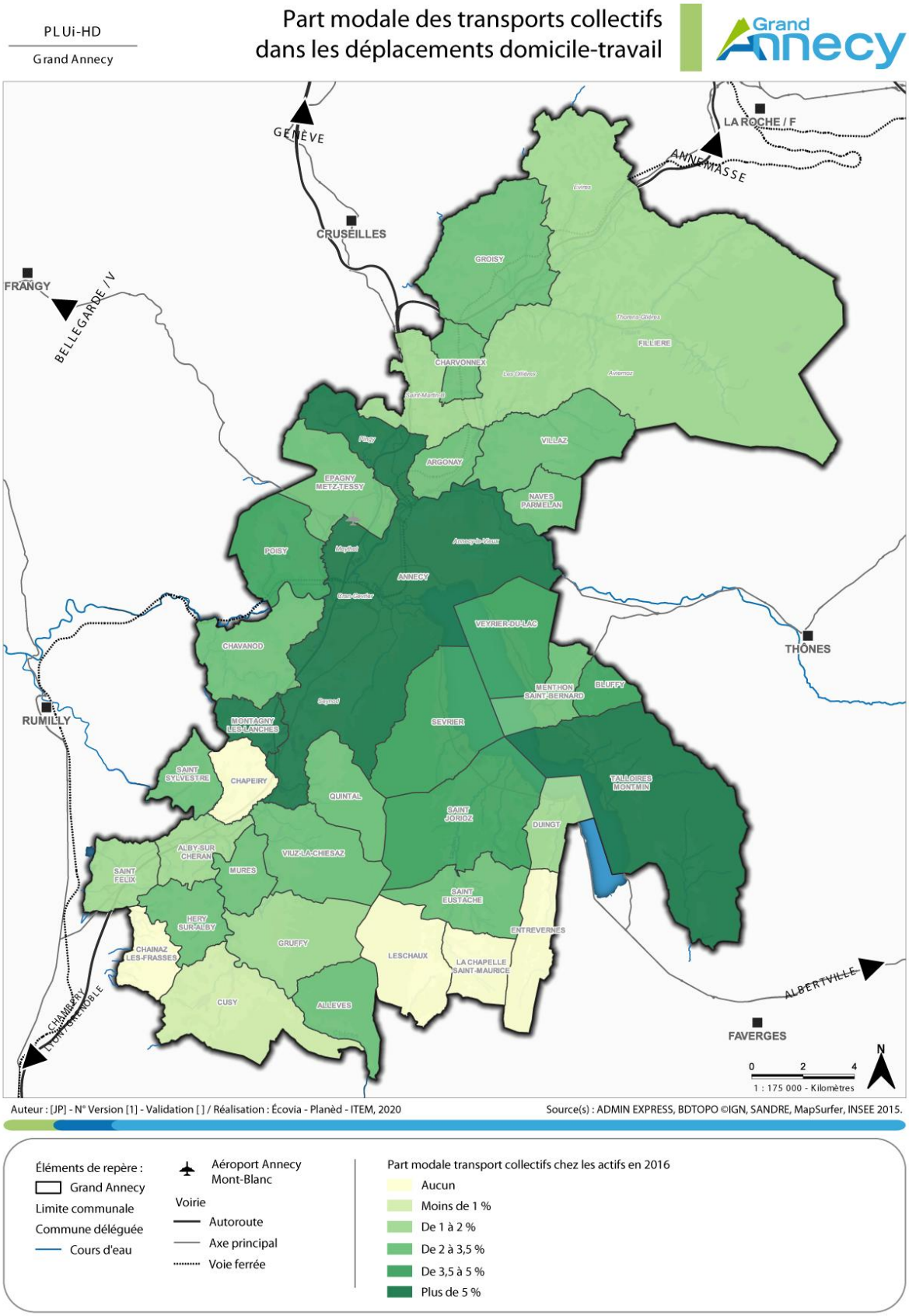
La fréquence d'utilisation des transports collectifs est elle aussi différenciée selon les territoires. D'après l'EDGT, si à l'échelle du Grand Annecy, 56 % des habitants n'utilisent jamais les TC, ils sont 40 % en hypercentre, 49% à l'échelle du cœur d'agglomération et 81 % dans les territoires ouverts où l'offre faible est la première raison évoquée.

Selon l'EDGT 2017, **13% des résidents du Grand Annecy sont abonnés aux transports en commun**, avec des différences territoriales entre l'hypercentre (17 % d'abonnés) et les territoires ouverts (11 %). Parmi eux, on trouve une majorité d'étudiants et de scolaires (38%). Du côté des actifs, seuls 7,6% d'entre eux ont un abonnement SIBRA. 93 % des actifs n'ont pas d'abonnement TC.

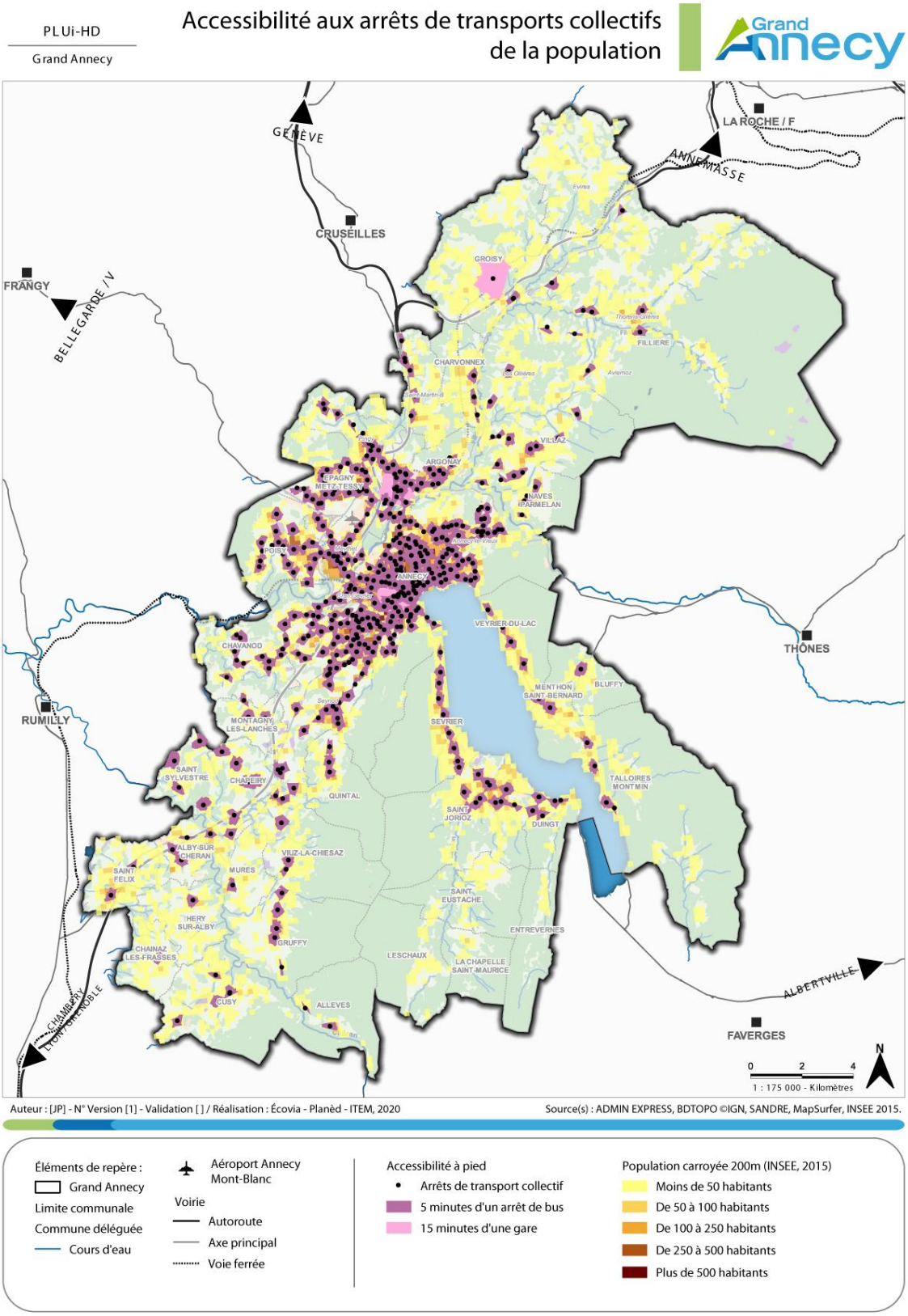
67 % des habitants du Grand Annecy habitent dans l'aire de chalandise d'un arrêt de transport collectif, à savoir à moins de 5 minutes à pied d'un arrêt de bus et à moins de 15 minutes d'une gare. A Annecy même, 84 % de la population est desservie par une offre de transport collectif.

Plus spécifiquement sur les ménages aux faibles revenus (seuil de 60 % du revenu médian), **76 % d'entre eux sont desservis par une offre TC.** Mais si l'accès à une offre TC des ménages les plus modestes est supérieur, il **demeure 1 ménage sur 4 à l'écart d'une offre TC.** A la lecture de la carte, plusieurs zones blanches apparaissent : à Talloires-Montmin, au Sud de Meythet et dans les communes rurales pour lesquelles l'urbanisation en hameaux complexifie la constitution d'une offre de bus.

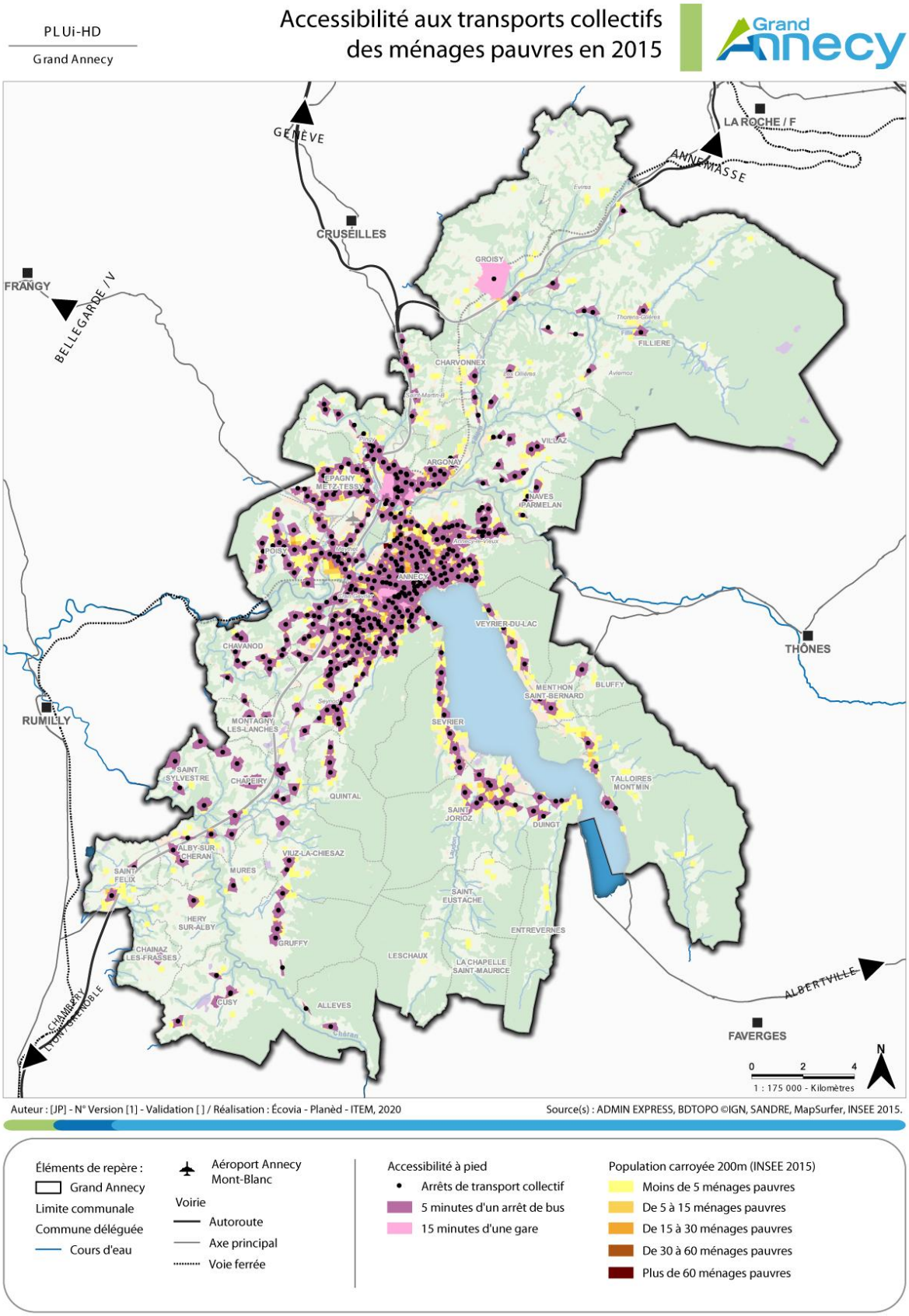
Concernant **l'accessibilité aux pôles de proximité en TC**, sur les 90 polarités définies à l'échelle du Grand Annecy, **86 % sont desservis par une offre de TC**. Néanmoins, selon les secteurs du territoire l'accessibilité à ces pôles varie fortement, avec 100 % des pôles desservis pour les secteurs de cœur d'Agglomération (Annecy et première couronne) et à l'opposé seulement 50 % pour le secteur Lac.



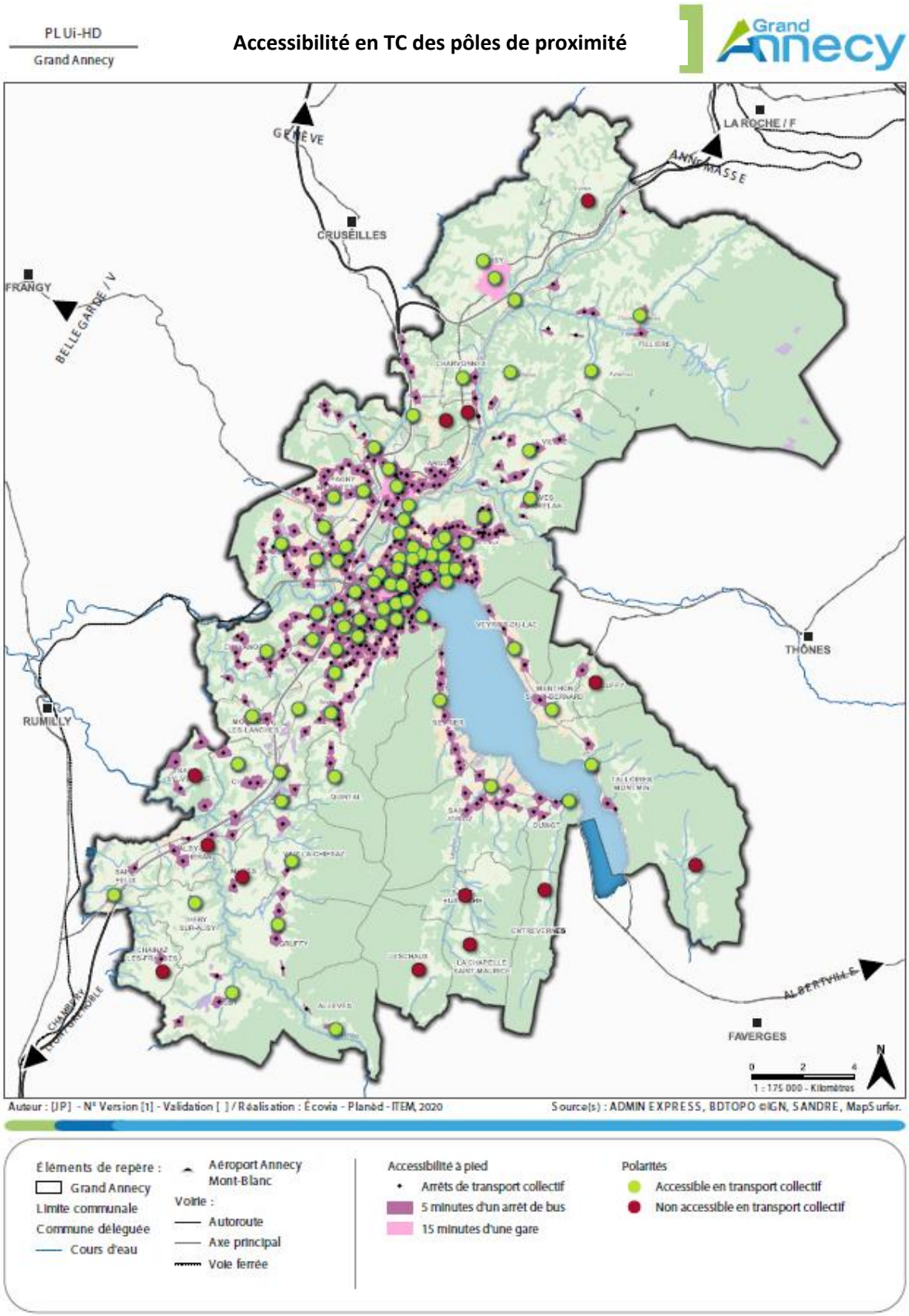
CARTE 1 – Part modale des transports collectifs dans les déplacements domicile-travail



CARTE 2 – Accessibilité aux arrêts de transports collectifs de la population



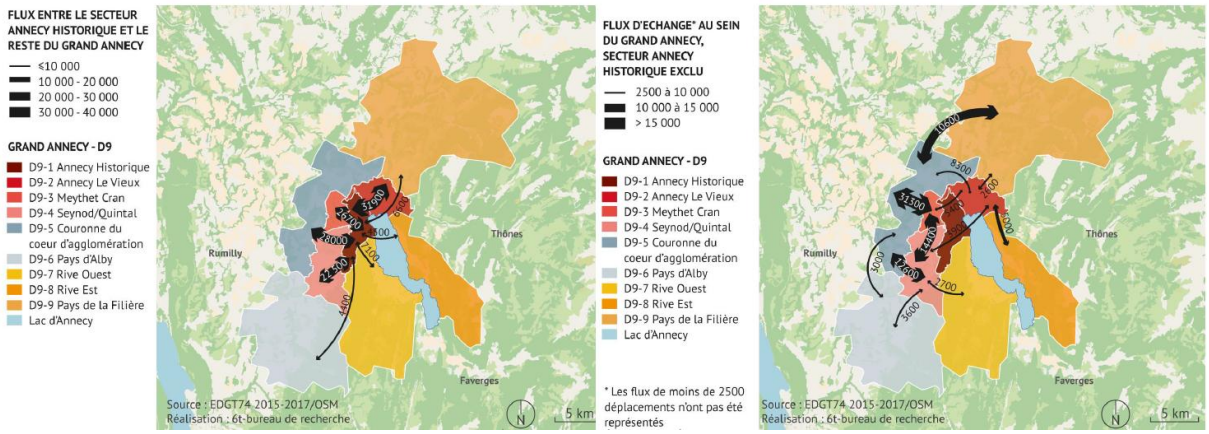
CARTE 3 – Accessibilité aux transports collectifs des ménages pauvres en 2015



CARTE 4 – Accessibilité en transports collectifs des pôles de proximité

Organisation des flux tous motifs sur le Grand Annecy

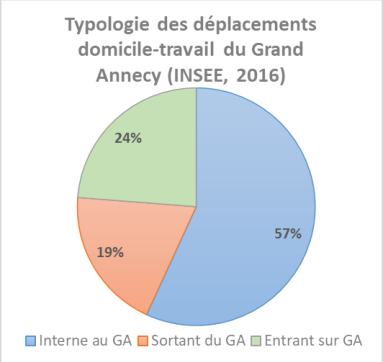
Sur les 684 800 déplacements réalisés quotidiennement par les résidents du Grand Annecy, 86 % se font au sein du territoire. Le secteur Annecy historique polarise fortement les déplacements internes au GA (588 000), 22 % des flux d'échanges sur le Grand Annecy sont en relation avec le centre d'Annecy. Des échanges importants ont lieu entre le secteur de Meythet/Cran et la couronne du cœur d'agglomération (21 300 déplacements). Les flux les plus importants relient ensuite Meythet/Cran et Seynod/Quintal (14 450 déplacements), ainsi que Seynod/Quintal et la couronne du cœur d'agglomération (12 550 déplacements).



GRAPHIQUE 3 – Organisation des principaux flux de déplacements sur le Grand Annecy (EDGT 2017)

Organisation des flux actifs et scolaires (INSEE, 2016)

Selon les données de l'INSEE (2016), 121 000 déplacements domicile-travail sont effectués en lien avec le territoire. 57 % des déplacements sont internes au Grand Annecy et 43 % sont réalisés en lien avec l'extérieur du territoire, témoignant d'une relation forte entre l'agglomération annécienne et son hinterland dont les besoins de mobilité demandent des réponses spécifiques.



GRAPHIQUE 4 – Typologie des déplacements domicile-travail du Grand Annecy

Les échanges internes au territoire sont fortement polarisés par le cœur d'agglomération :

- 53 % des échanges sont internes à Annecy ;
- 18 % sont pour des flux intersecteurs à destination d'Annecy ;
- 15 % des échanges sont réalisés entre Annecy et sa périphérie ouest, témoignant d'une relation forte entre Annecy et ses communes périphériques ;
- La périphérie ouest connait en revanche relativement peu d'échanges avec les communes de 2nd couronne (3 % des flux en relation avec le Pays d'Alby, le Lac et le Pays de Fillière) ;

- Les secteurs de 2nd couronne sont peu autonomes en termes d'emplois et connaissent une importante migration pendulaire de moyenne et longue distance : entre 70 et 80 % des actifs quittent leur secteur de résidence pour aller travailler ;

- Enfin, 47 % des actifs du territoire travaillent dans leur commune de résidence et effectuent donc des déplacements de courtes distances, laissant entrevoir des possibilités importantes de report modal vers les modes actifs.

Cette polarisation d'Annecy se retrouvent logiquement pour les flux issus de l'extérieur du Grand Annecy :

- Parmi les 28 850 actifs qui entrent sur le territoire, 2/3 convergent vers Annecy ;

- Une attractivité notable des communes de la périphérie ouest, avec 20 % des flux entrants convergeant vers les communes de 1ère couronne, en particulier depuis le Haut Rhône (31 %) et la CC Fier et Usses (32 %).

La Suisse et le Genevois français polarisent 45 % des flux sortant du Grand Annecy :

- Parmi les 23 500 actifs qui sortent du territoire, 38 % des actifs sortant travaillent en Suisse et 7 % dans la couronne genevoise française ;

- La vallée de l'Arve est la seconde aire d'attraction des actifs du Grand Annecy (11 % des flux sortants), notamment en raison d'une relation de proximité avec le Pays de Fillière.

90 % des scolaires du Grand Annecy étudient sur le territoire :

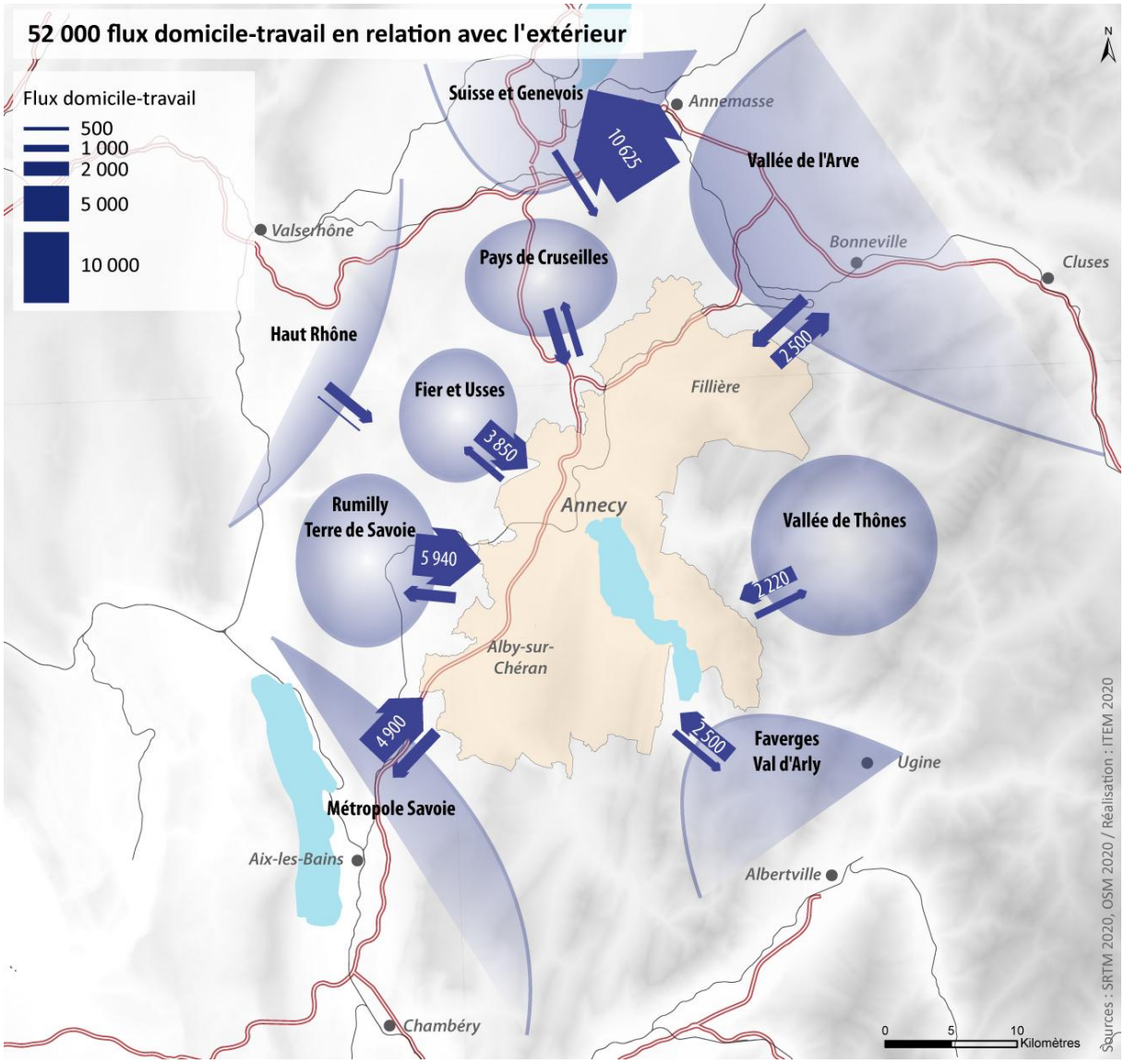
- Parmi les 45 000 scolaires du Grand Annecy, 71 % étudient dans leur commune de résidence et effectuent donc des déplacements de courtes distances, réalisables à pied ou à vélo ;

- 11 % des scolaires des secteurs de 1ère et 2nd couronne étudient à Annecy ;

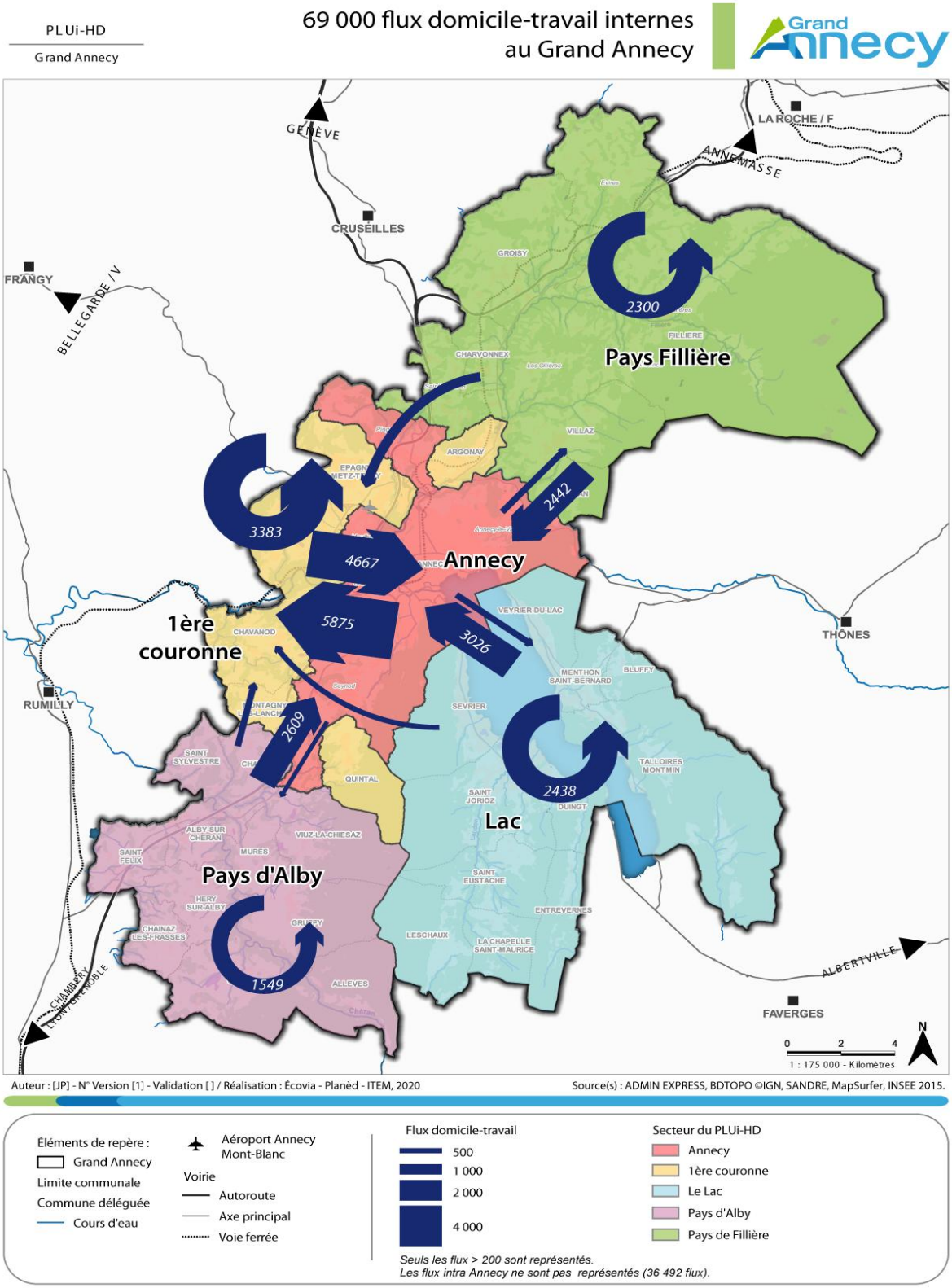
- Les flux entre secteurs périphériques sont faibles (4 %) ;

- 10 % des scolaires étudient en dehors du territoire mais il s'agit pour l'essentiel d'étudiants ne logeant pas sur le territoire ;

- 10 100 scolaires entrent sur le territoire, notamment en raison de la sectorisation de la carte scolaire des collèges et lycées, avec, à l'image des flux d'actifs, une forte polarisation d'Annecy où convergent 73 % des scolaires entrants.



CARTE 5 – Flux domicile-travail en relation avec l'extérieur (données INSEE)



CARTE 6 – Flux domicile-travail internes au Grand Annecy (données INSEE)

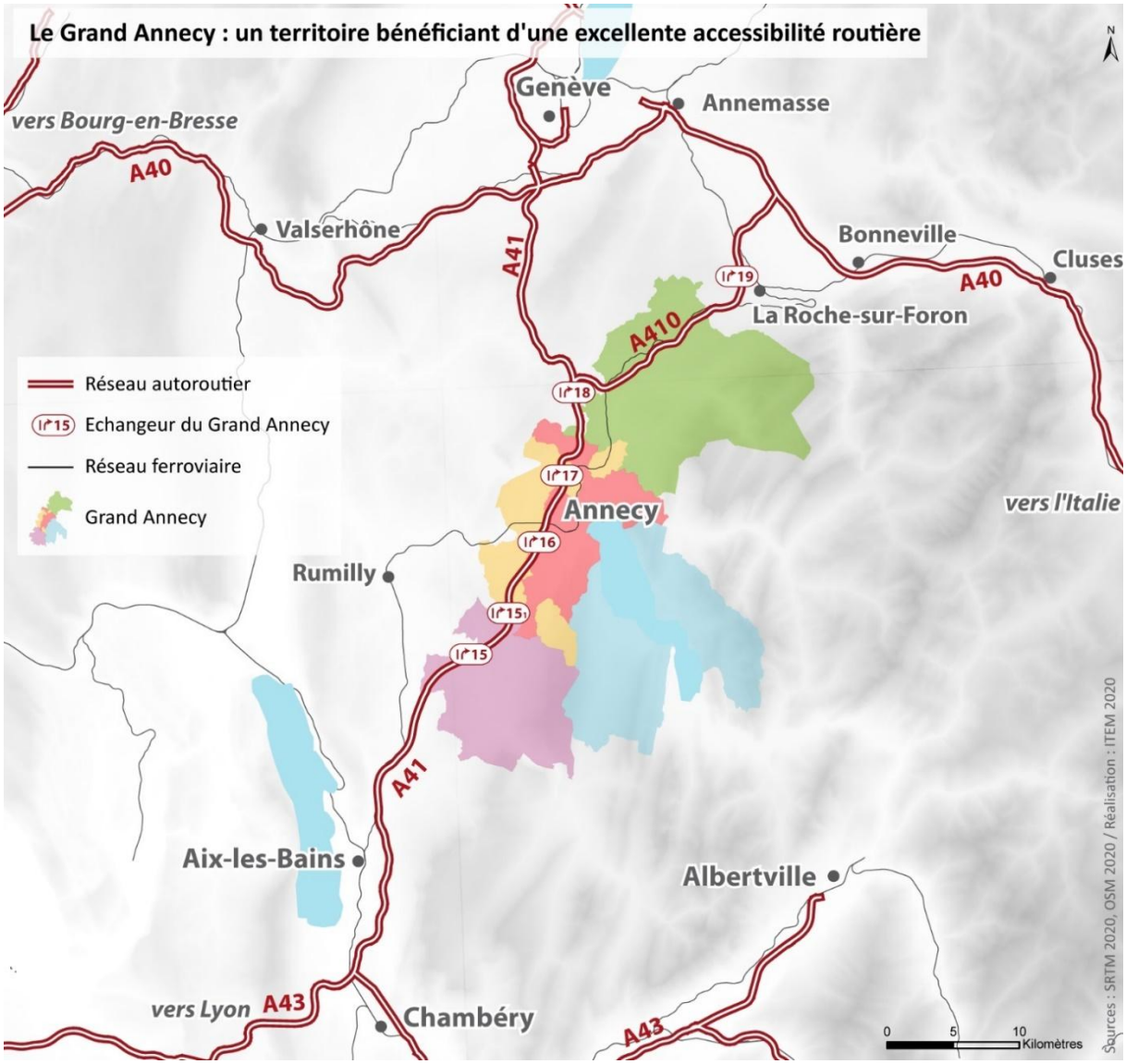
Sur 684 800 déplacements quotidiens, 580 000 sont internes au Grand Annecy et seulement 69 000 sont réalisés pour sortir du territoire

1.1.3.b Les infrastructures routières

Une accessibilité nationale et internationale via le réseau autoroutier

Aujourd'hui, l'accessibilité routière du Grand Annecy est assurée par l'autoroute A41, axe d'échange du sillon alpin, qui se divise au Nord en 2 antennes : l'A41 vers Genève et l'A410 vers la vallée de l'Arve. Le réseau des autoroutes alpines connecte efficacement Annecy aux pôles de Genève (35 min), Chambéry (40 min), Grenoble (1h10) et Lyon (1h20).

5 échangeurs desservent directement le territoire (du nord au sud : Villy-le-Pelloux, Annecy-Nord, Cran-Gevrier (Annecy-Sud), Seynod Sud et Alby-sur-Chéran). En sus, l'échangeur 19 de La Roche-sur-Foron, situé à l'extérieur du territoire, complète la desserte du Pays de Fillière.



CARTE 7 – L'accessibilité routière du Grand Annecy

Grâce au dense réseau autoroutier rhône-alpin, le Grand Annecy bénéficie **d'une excellente accessibilité régionale**. Les principaux pôles régionaux sont accessibles en moins d'1h30 avec une circulation fluide (d'après les temps de parcours issus de Google Maps).

Durée depuis Annecy vers…	Genève	Chambéry	Grenoble	Lyon	Paris
Heures creuses	35’	40’	1h10	1h20	5h15
Heures de pointe	45’	50’	1h35	1h45	

TABLEAU 3 – Temps de parcours en voiture entre les principales agglomérations de la région (temps de parcours Google Maps de centre à centre)

Un réseau routier dense à l’échelle du bassin de vie

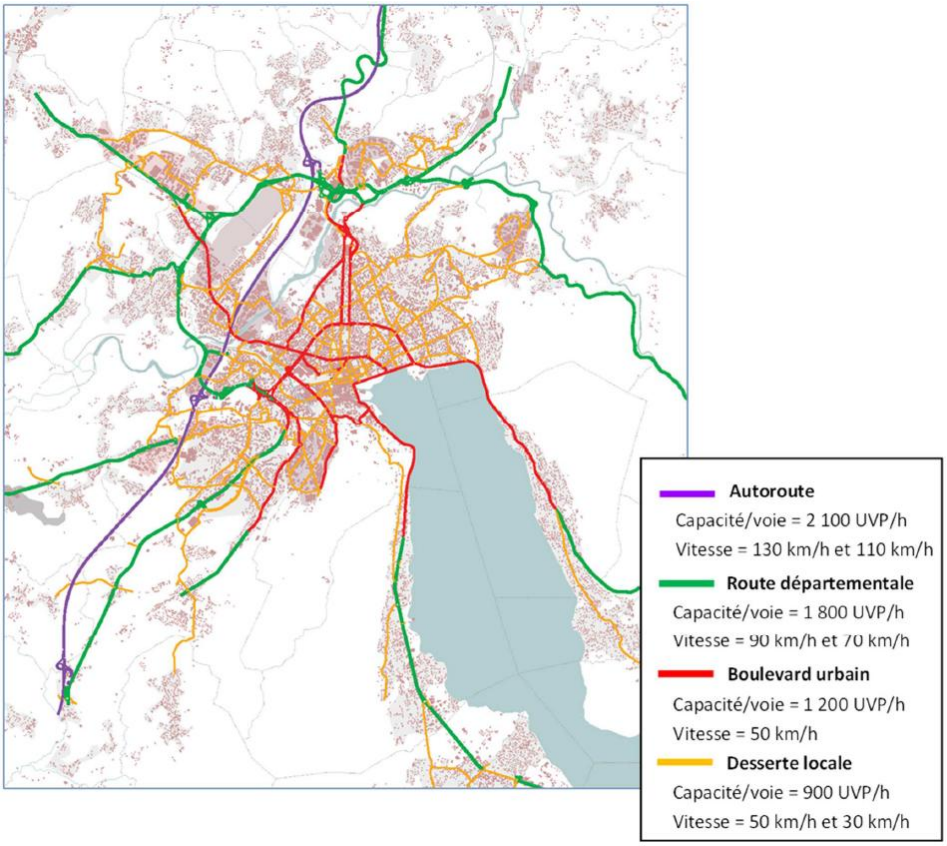


IMAGE 1 – Hiérarchisation du réseau viaire dans le cœur d'agglomération (source : diagnostic PDM du Grand Annecy)

Le réseau viaire du Grand Annecy est structuré en 4 niveaux :

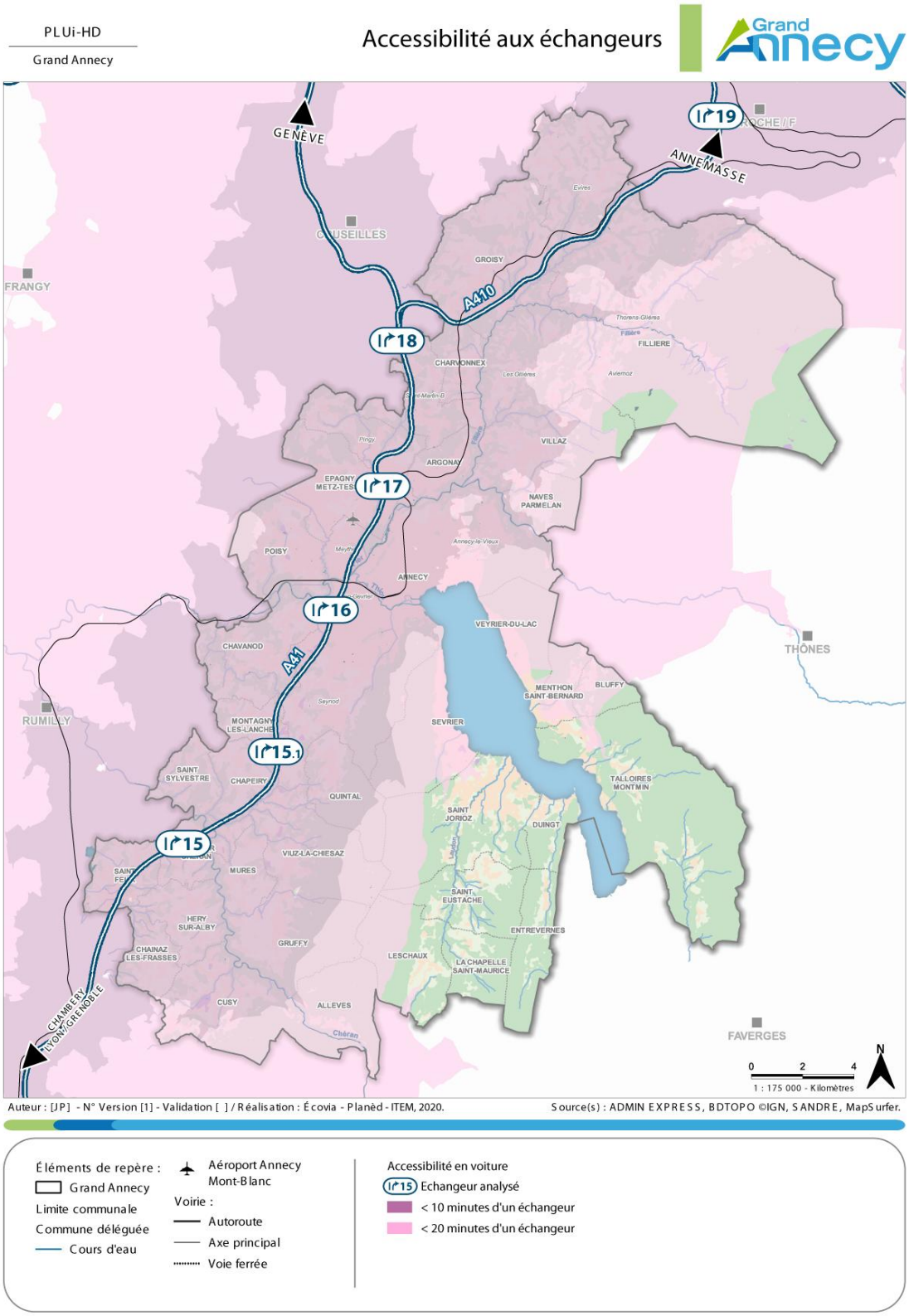
- **L’autoroute A41**, en tant qu’axe de grand transit et d’accessibilité régionale pour le territoire grâce aux **6 échangeurs** ;

- **10 axes magistraux pénétrants organisés en étoile autour d’Annecy** (D1201 vers Alby-sur-Chéran, D1203 vers La Roche-sur-Foron, D1508 vers Sillingy, D16 vers Thônes, etc.) qui assurent les relations entre Annecy et les différents secteurs de l’agglomération et viennent se connecter à la D3508 (à l’exception des pénétrantes du lac), **axe de contournement nord et ouest du cœur d’agglomération ;**

- A l'échelle d'Annecy, **les axes magistraux urbains**, qui prolongent les pénétrantes magistrales en assurant la **desserte de la ville** et en supportant pour certaines la **circulation de transit en relation avec le secteur du lac** (Boulevard de la Rocade, Avenue d'Albigny et la D1508 au sud du centre-ville) ;

- Le **réseau de desserte locale**, ou **liaisons interquartiers**, qui collecte les trafics des voies de desserte et assure les liaisons complémentaires entre les différents quartiers de la ville.

De par son orientation Nord-Sud et ses 6 échangeurs, les autoroutes A41 et A410 irriguent l'ensemble du territoire du Grand Annecy. L'ensemble du territoire du Grand Annecy jouit d'une excellente accessibilité aux échangeurs à l'exception du bout du lac et les communes des Bauges : 84 % de la population du Grand Annecy réside à moins de 10 min en voiture d'un échangeur autoroutier et 95 % à moins de 20 min.



CARTE 8 – Accessibilité aux échangeurs autoroutiers

Un trafic chargé sur les principaux axes d'accès au cœur du pôle urbain

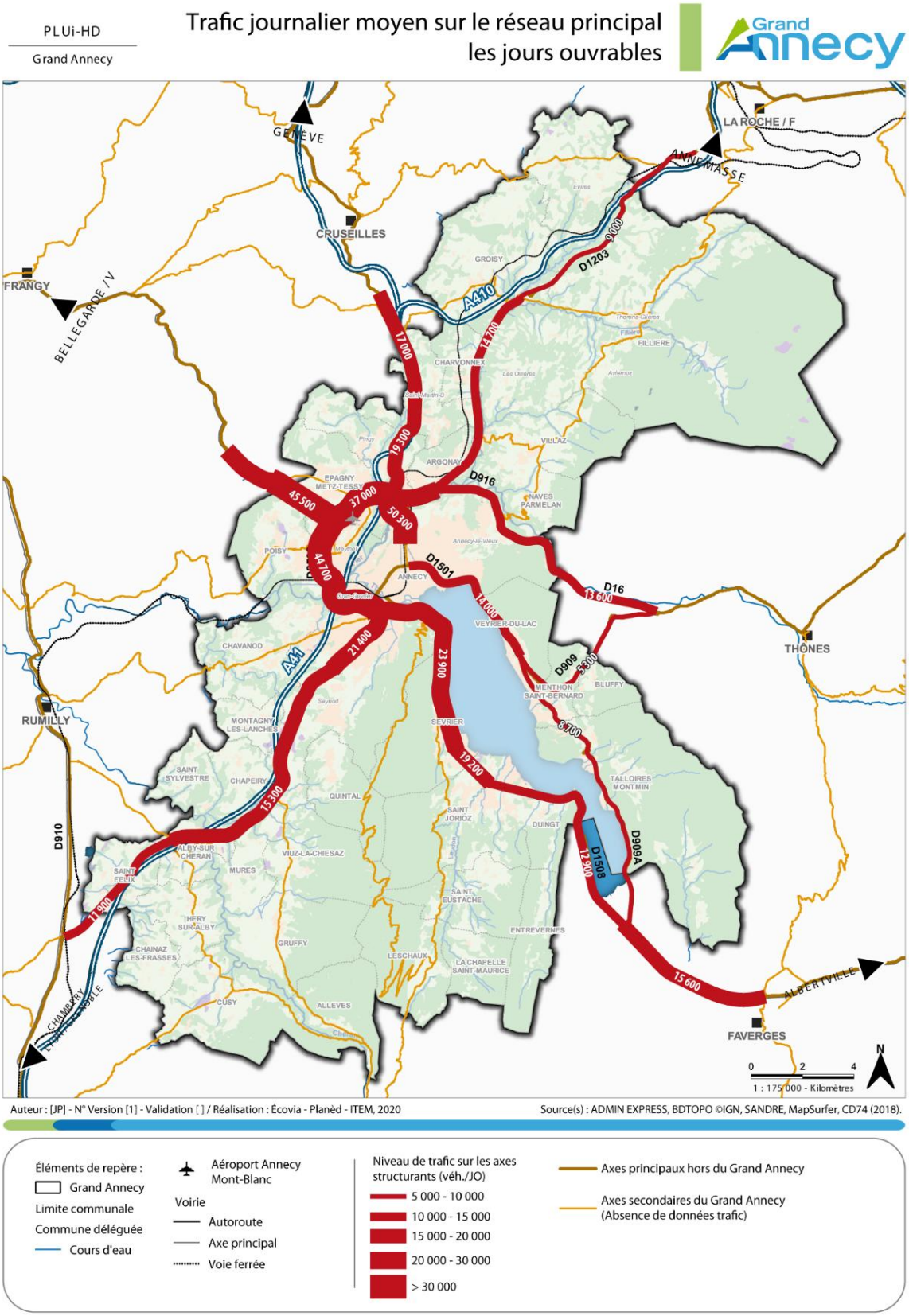
Les 6 accès principaux au pôle urbain annecien supportent un trafic dépassant 10 000 véh./j sur au moins 15 km en amont du pôle urbain et atteignant de 14 000 à 24 000 véh./j et plus de 45 000 véh./j sur la D1508 à Epagny en approche du cœur d'agglomération. En heures de pointe, le trafic s'établit entre 1 300 et 1 700 véh./h et jusqu'à 2 600 véh./h pour la D1508 à Epagny et est marqué par une forte pendularité avec rapport de l'ordre de la moitié au 2/3 dans le sens de circulation inverse.

Ces axes se caractérisent par une urbanisation importante en amont et par une trame viaire peu dense laissant peu d'itinéraires alternatifs en dehors de l'axe Nord – Sud-Ouest irrigué par l'autoroute. Ils constituent ainsi de véritables « **corridors de déplacements** » qui concentrent les flux de déplacements et révèlent un **véritable potentiel de développement d'une offre de transport public structurante et cadencée**.

Les temps de parcours entre les secteurs de l'agglomération restent raisonnables, à l'exception du secteur du Lac où la configuration du réseau viaire oblige à transiter par le cœur d'Annecy. L'impact de l'heure de pointe est notable avec des congestions récurrentes sur les bords du lac, l'anneau de contournement et les voies d'accès au centre d'Annecy.

Origine-Destination	**Annecy** *Annecy*	**1ère couronne** *Poisy*	**Le Lac** *Saint-Jorioz*	**Pays d'Alby** *Alby-sur-Chéran*	**Pays de Fillière** *Fillière (Thorens)*
Annecy *Annecy*		HP : 17' HC : 12'	HP : 28' HC : 20'	HP : 25' HC : 17'	HP : 30' HC : 25'
1ère couronne *Poisy*	HP : 17' HC : 12'		HP : 40' HC : 25'	HP : 35' HC : 25'	HP : 35' HC : 25'
Le Lac *Saint-Jorioz*	HP : 28' HC : 20'	HP : 40' HC : 25'		HP : 40' HC : 40'	HP : 55' HC : 40'
Pays d'Alby *Alby-sur-Chéran*	HP : 25' HC : 17'	HP : 35' HC : 25'	HP : 40' HC : 40'		HP : 35' HC : 40'
Pays de Fillière *Fillière (Thorens)*	HP : 30' HC : 25'	HP : 35' HC : 25'	HP : 55' HC : 40'	HP : 35' HC : 40'	
Genève	HP : 45' HC : 35'	HP : 45' HC : 35'	HP : 1h05 HC : 50'	HP : 50' HC : 40'	HP : 45' HC : 35'
Chambéry	HP : 50' HC : 40'	HP : 45' HC : 40'	HP : 1h HC : 50'	HP : 35' HC : 30'	HP : 55' HC : 50'

TABLEAU 4 – Temps de parcours en heures creuses (HC) et heures de pointe (HP) entre les différents secteurs du Grand Annecy (temps de parcours Google Maps)



CARTE 9 – Trafic journalier moyen sur le réseau principal les jours ouvrables

Un territoire qui connait de nombreux projets routiers

Les grands projets routiers du territoire concernent essentiellement les voies d'accès au cœur d'agglomération et la voie de contournement qui le ceinture :

1. *RD1508entre Sillingy et Epagny : aménagement pour créer partiellement une 2x2 voies ainsi que des sites propres pour un BHNS et aménagements cyclables (travaux démarrés en 2020) ;*
2. *RD3508 (anneau de contournement) : mise à 2x2 voies entre l'échangeur de Gillon et l'hôpital (début des travaux 2020) ;*
3. *Etude du doublement de la RD 3508 Sud entre le giratoire de Gillon et l'échangeur Annecy sud de l'A41 ;*
4. *Requalification RD 1201 en boulevard urbain : les études ont démarré en 2019, le calendrier du projet est à définir ;*
5. *Liaison nouvelle RD16-RD1201 : les études ont démarré en 2019, le calendrier du projet est à définir ;*

1.1.3.c Les infrastructures de transports en commun

Une offre ferroviaire organisée autour des 3 gares du Grand Annecy

La ligne ferroviaire Aix-les-Bains <> Annemasse dessert le Grand Annecy.

Le territoire bénéficie actuellement de **3 gares** : Annecy centre, en tant que pôle d'intermodalité structurant du territoire, accueille la desserte TGV et TER, Pringy et Groisy-Thorens-la-Caille au nord d'Annecy ouvertes au trafic régional. En complément, **la gare d'Albens**, située hors territoire, assure également l'accès à l'offre ferroviaire pour les communes de Saint-Félix et de Chainaz-les-Frasses.

A noter également la halte de Saint-Martin-Bellevue aujourd'hui fermée au trafic ferroviaire (réouverture prévue en 2023).

Le réseau transfrontalier du **Léman Express** s'étend jusqu'au Grand Annecy dont il dessert les 3 gares.

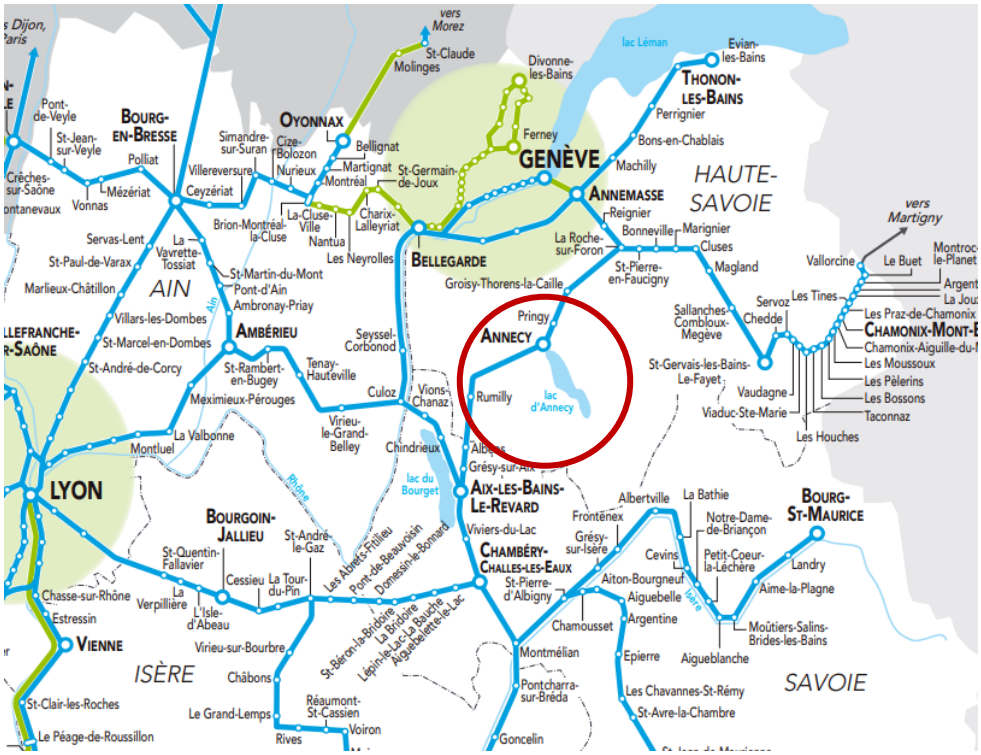


IMAGE 2 – Extrait du réseau TER Auvergne-Rhône-Alpes (source : SNCF)

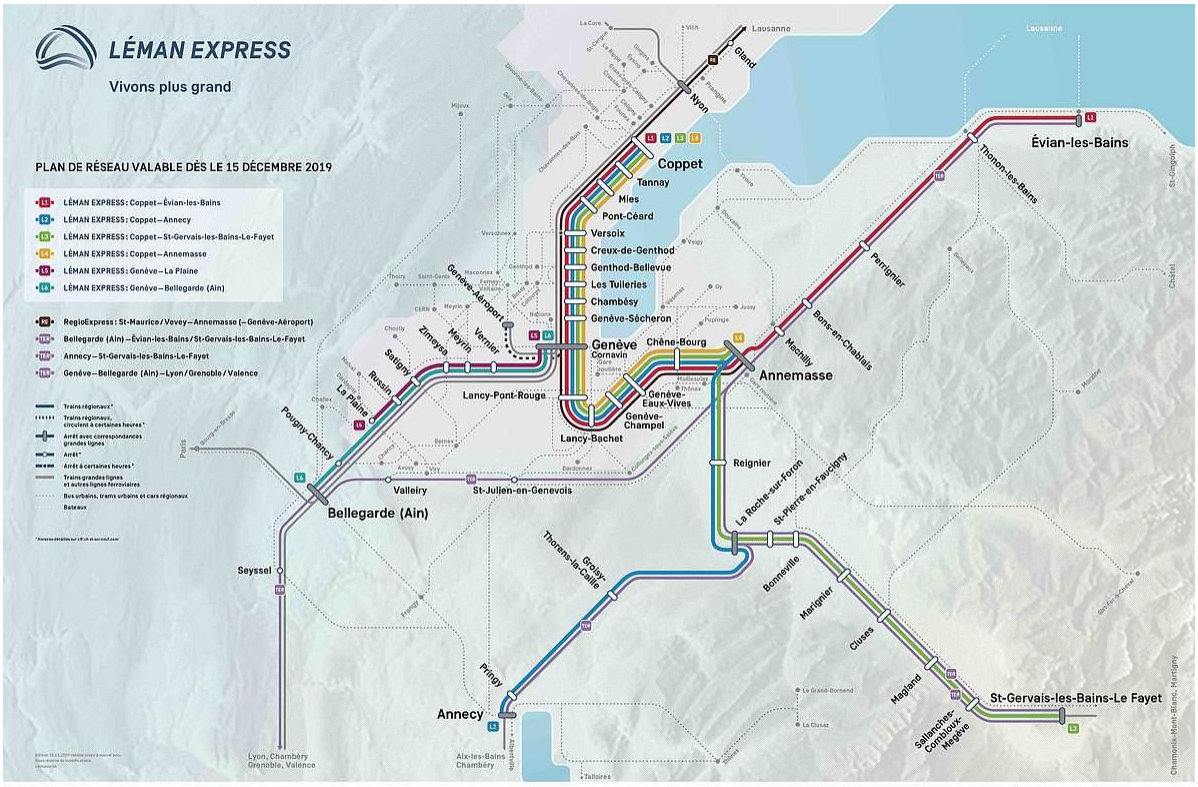


IMAGE 3 – Le réseau du Léman Express (source : Lémanis)

L'offre ferroviaire régionale en gare d'Annecy permet des liaisons directes vers :

- Annemasse et l'agglomération genevoise jusqu'à Coppet grâce au Léman Express à une fréquence à l'heure ;
- La vallée de l'Arve jusqu'à Saint-Gervais-les-Bains ;
- Aix-les-Bains, Chambéry, Grenoble et Valence à une fréquence à l'heure ;
- Lyon.

Pour rejoindre les pôles régionaux, **l'offre TER est peu compétitive par rapport à la voiture, en particulier pour rejoindre Genève et Lyon en termes de temps de parcours**. En effet les contraintes topographiques contraignent le tracé du réseau ferroviaire (nombreux détours, notamment vers Genève) alors que les autoroutes sont plus directes. Bien que les relations avec Chambéry ou Grenoble soient plus longues en train, celles-ci restent toutefois compétitives, notamment par rapport au prix et une différence de temps de parcours acceptable.

	Temps TER *+15 min pour le pré et post acheminement*	**Temps VL** *HC - HP*	**Différence de temps de parcours**
Genève en train	1h58	35' - 45'	+ 1h13 à +1h23
Genève en car	1h35	35' - 45'	+50' à +1h
Chambéry	1h08	40' - 50'	+18' à +28'
Grenoble	1h58	1h10 – 1h35	+23' à + 48'
Lyon	2h14	1h20 – 1h45	+29' à +54'
Paris	4h15 (TGV)	5h15	-1h

TABLEAU 5 – Comparaison des temps de parcours TER / VL

Une offre de TC routière centrée autour d'Annecy

L'offre routière est composée :

- Des lignes LIHSA de la Région Auvergne-Rhône-Alpes ;
- Du réseau SIBRA du Grand Annecy ;
- De 2 lignes Rumilly <> Annecy gérées par la Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie.

Le réseau régional LIHSA est composé de 9 lignes organisées en étoile autour d'Annecy qui assurent des liaisons directes vers :

- Genève et Annemasse via la ligne Transalis T72 pour Genève en circulation omnibus et express (les lignes T73 et 313 figurant sur le plan ont été supprimées avec la mise en service du Léman Express) ;
- Valserhône et Seyssel ;
- Albertville et le massif des Bornes dont les lignes desservent également les communes du Lac du Grand Annecy.

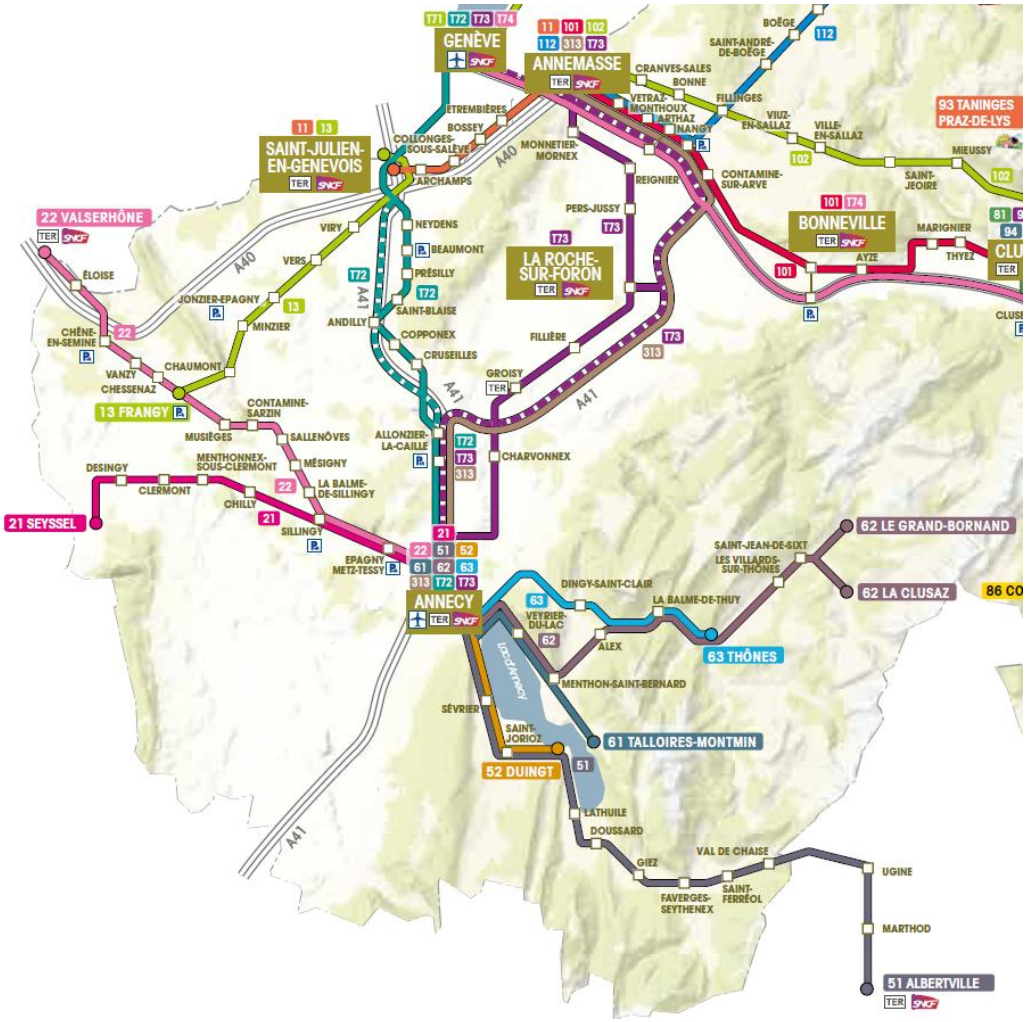


IMAGE 4 – Le réseau routier régional autour d'Annecy (source : Région AURA)

Des accords tarifaires passés entre la Région et le Grand Annecy permettent l'utilisation d'un titre SIBRA sur le ressort territorial du Grand Annecy.

Le **réseau SIBRA** est composé de 31 lignes classées, dont 18 lignes à Annecy et les communes de 1ère couronne et 13 lignes reliant les secteurs récemment intégrés au Grand Annecy à la gare routière d'Annecy, selon la hiérarchisation suivante (voir plan du réseau urbain).

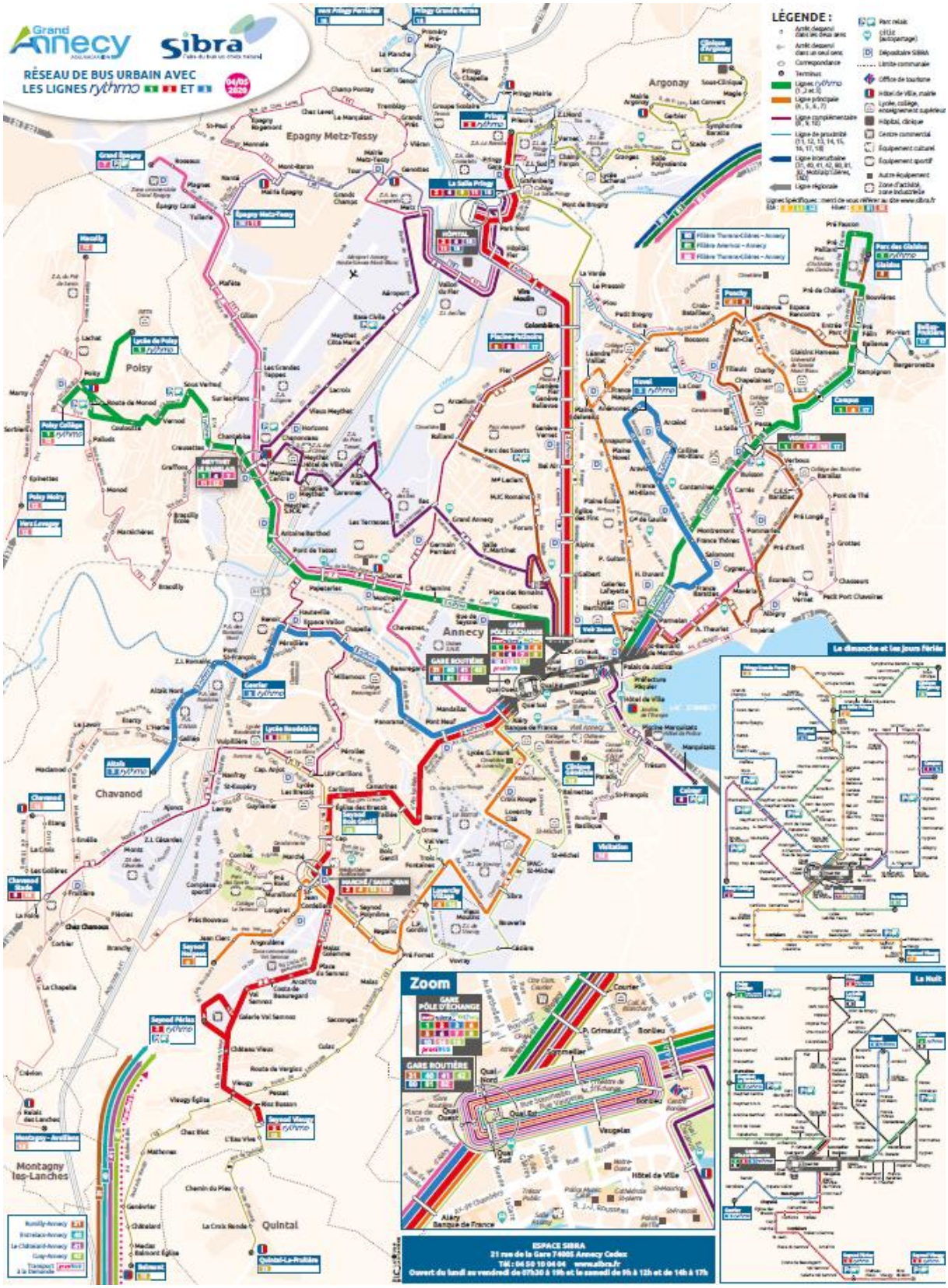


IMAGE 5 – Le réseau urbain SIBRA en septembre 2020 (source : SIBRA)

		Secteurs desservis sur leurs deux terminus	Fréquence de desserte en min (moyenne)		Amplitudes
			Heures pleines	Heures creuses	
PRINCIPALES et COMPLEMENTAIRES	Rythmo 1	Annecy	6 min	10 min	05h40 – 01h28
	Rythmo 2		6 min	10 min	05h22 – 01h37
	Rythmo 3	Annecy et 1ère couronne	10 min	10 min	05h25 – 01h28
	4		9 min	13 min	05h56 – 20h39
	5		8 min	13 min	05h50 – 20h36
	6		17 min	17 min	05h28 – 21h17
	7		17 min	20 min	06h30 – 21h03
	8		13 min	30 min	06h27 – 19h30
	9		28 min	40 min	06h04 – 20h30
	10		40 min	40 min	05h53 – 20h00
PROXIMITÉ	11	1ère couronne	24 min	47 min	06h09 – 19h30
	12		18 min	43 min	07h02 – 19h53
	13		12 min	38 min	07h03 – 19h17
	14		30 min	1h10	07h35 – 18h33
	15		30 min	60 min	06h36 – 20h06
	16		39 min	51 min	06h48 – 20h11
	17		18 min	44 min	06h40 – 19h31
	18		39 min	50 min	06h17 – 19h46
NUIT	N	Annecy et 1ère couronne	1h00	/	20h00 – 01h19
DIMANCHE	I, K et L		1h	/	08h20 – 19h20
DIMANCHE	J		30 min	/	07h26 – 20h
INTERURBAINE	31	Secteur d'Alby	1 serv.	/	06h50 – 18h56
	40		30 min	2 serv.	06h50 – 19h45
	41		1 serv.	/	06h35 – 18h45
	42		1 serv.	/	06h50 – 18h45
	Proxibus		/	2 AR	09h00 – 18h23
	80	Secteur Fillière	2 serv.	/	07h15 – 18h05
	81		1 serv.	/	06h40 – 17h45
	82		2 serv.	/	06h50 – 19h22

TABLEAU 6 – Desserte des lignes du réseau SIBRA par entité

A noter que :

- Les lignes Rythmo 1,2 et 3 sont des lignes à haut niveau de service avec un cadencement à 10 minutes, une amplitude large et la priorisation aux feux.

- La desserte du secteur du Lac est actuellement assurée par les lignes routières de la Région Auvergne-Rhône-Alpes sur lesquelles la tarification SIBRA s'applique sur le périmètre du Grand Annecy. Les lignes régionales 52 et 61 sont transférées au Grand Annecy en 2021.

Si les liaisons avec Annecy depuis les différents secteurs du territoire sont d'une durée acceptable et compétitive par rapport à la voiture en tenant compte du temps de stationnement, les parcours en bus de périphérie à périphérie, même au sein du pôle urbain ne sont pas compétitifs face à la voiture : les temps de trajet TC sont élevés, nécessitent une correspondance, l'offre TC est faible sur ces origines-destinations et le stationnement VL est facile.

Origine-Destination	**Annecy** *Annecy*	**1ère couronne** *Poisy*	**Le Lac** *Saint-Jorioz*	**Pays d'Alby** *Alby-sur-Chéran*	**Pays de Fillière** *Fillière (Thorens)*
Annecy *Annecy*	-	31' *+14'*	30' *+2'*	38' *+13'*	53' *+23'*
1ère couronne *Poisy*	31' *+14'*	-	1h00 *+20'*	1h09 *+34'*	1h10 *+35'*
Le Lac *Saint-Jorioz*	30' *+2'*	1h00 *+20'*	-	1h15 *+35'*	>1h30
Pays d'Alby *Alby-sur-Chéran*	38' *+13'*	1h09 *+34'*	1h15 *+35'*	-	>1h30
Pays de Fillière *Fillière (Thorens)*	53' *+23'*	1h10 *+35'*	>1h30	>1h30	-

Temps de trajet TC (calculateur SIBRA) / Comparaison VL (données Google Maps, hors temps de stationnement)
Lecture : de Saint-Jorioz à Alby-sur-Chéran, il faut 1h15 en bus, soit 35 minutes de plus qu'en voiture)

TABLEAU 7 – Comparaison des temps de trajet TC / VL

Le réseau SIBRA dispose également de lignes saisonnières qui connaissent un grand succès :

- Une navettes des plages sur chaque rive du lac en été, avec 47 000 voyages réalisés en 2020 (+27 % par rapport à 2019) et une bonne satisfaction de la clientèle ;
- Une navette lacustre entre Annecy et les deux rives du lac et entre les rives elles-mêmes, avec 15 000 voyages réalisés en 2020 (+13 % par rapport à 2019) ;
- Une ligne estivale et hivernale vers le Semnoz ;
- Une navette hivernale vers le plateau des Glières.

Au regard de leur succès, il s'agira de s'interroger sur la pertinence de création de pôle d'échanges le long de ces lignes et au pied de la montée finale afin d'élargir l'aire de chalandise de ces lignes et de diminuer le nombre de véhicules au sommet du Semnoz et des Glières.

Une intégration tarifaire en projet

Le grand Annecy projette à court terme la création d'une « zone multimodale » à l'échelle du Grand Annecy qui donnera un accès indifférencié à tous les modes de transport présents sur le territoire : bus, car, train, vélo, pôles d'échanges, etc. (action 12 du PDM).

Les différents projets de TC

Des études sont conduites et les débats s'engagent sur des transports en site propre (TSHP) guidés ou non guidés (exemple tramway, bus à haut niveau de service ou BHNS).

– ***La solution difficile du tram train :***

Une étude de définition et de pré-faisabilité d'une desserte type tram-train dans l'agglomération d'Annecy, sur un axe Nord-Sud, a été réalisée en 2010. Les conclusions d'études montrent des difficultés techniques de mise en œuvre d'un tel projet en raison de l'infrastructure ferroviaire contrainte, des capacités d'accueil en gare d'Annecy qui restent faibles, du tracé même du Tram-train qui ne dessert pas les zones économiques et urbaines les plus denses, etc. L'étude conclut qu'une offre de transport public lourd de type tramway en milieu urbain est un projet qui pourrait mieux répondre aux enjeux de desserte du territoire.

– ***Une étude de réalisation d'un réseau de tramway et/ou de BHNS***

Cette action est inscrite au PDM et au projet de territoire (objectif n°33). Il s'agit de mettre en place un Schéma Directeur de transport avec l'identification d'axes forts et d'étudier la faisabilité d'un réseau de tramway et/ou BHNS sur le territoire de l'agglomération d'Annecy, en intégrant notamment l'analyse sur la rive ouest du lac. Dans le cadre de l'élaboration du PDM, 3 corridors ont été identifiés comme structurants et pertinents :

- Le premier reliant le secteur nord-est au secteur sud-ouest (afin de desservir le campus universitaire, la ZAC d'Annecy le Vieux ainsi que deux pôles d'échanges) ;
- Le second corridor entre le nord du lac d'Annecy en direction de Genève avec une réflexion en cours sur la connexion avec le Léman express ou le RER Franco-Suisse ;
- Le troisième qui rejoint le coeur d'agglomération au Grand Epagny où sont concentrées plusieurs zones d'activités commerciales.

– ***Un transport en site propre sur la rive Ouest du lac d'Annecy :***

Il est prévu la création d'un transport en commun lourd type BHNS ou tramway le long de la RD1508 entre la gare routière d'Annecy et le giratoire de la RD182 à Val de Chaise, affichant un niveau de service très supérieur à celui existant, notamment jusqu'à Duingt.

Le projet prévoit l'aménagement d'un site propre dédié et des priorités au niveau des carrefours sur le tronçon Annecy – Duingt, où circulerait une ligne urbaine exploitée par le Grand Annecy avec un niveau de service supérieur à celui existant. Entre Duingt et Val de Chaise, le projet s'appuie sur l'offre actuelle de la ligne interurbaine régionale. Des parcs-relais seraient aménagés sur le tracé pour favoriser le report des automobilistes vers les bus.

Les différents projets ferroviaires

Deux projets ferroviaires concernent directement ou indirectement le Grand Annecy.

– ***La modernisation de la ligne ferroviaire Aix-les-Bains <> Annecy :***

La ligne ferroviaire Aix-les-Bains <> Annecy, accueillant une soixantaine de circulation par jour, à voie unique et au profil peu favorable (déclivités et des rayons de courbure marquées), parvient en limite de capacité au sein d'un territoire dynamique aux besoins de mobilité croissants et principalement assurés par la route. Inscrite au CPER, la section Aix-les-Bains <> Annecy fera l'objet d'ici 2030 d'un **programme de modernisation afin d'améliorer la régularité et d'augmenter les capacités, notamment dans l'optique de développement d'un RER cadencé entre Rumilly et Groisy**. Sur le territoire du Grand Annecy il est prévu :

- La refonte du système de signalisation ;
- Le réaménagement du plan des voies de la gare d'Annecy ;
- Le doublement des voies en avant gare jusqu'au tunnel de Brassilly (2 km).

– ***La liaison transalpine Lyon-Turin***

Le projet de liaison nouvelle entre Lyon et Turin, à échéance lointaine, ne concerne pas directement le Grand Annecy. Mais le projet de création d'un raccordement à Chambéry depuis le tunnel sous la Chartreuse pourra améliorer à minima les relations TGV entre Annecy et Paris.

Organisation des principaux pôles d'échanges

Le Grand Annecy est actuellement doté de plusieurs pôles d'échanges qui ont un rôle important dans la mobilité du territoire.

- Les pôles d'échanges actuels constitués autour des trois gares ferroviaires présente sur le territoire et de la future halte de Saint-Martin-de-Bellevue.
- Les pôles d'intermodalité secondaires que l'on retrouve dans le cœur d'agglomération (Meythet Le Rabelais, Vignières, Marché Saint-Jean…) ou à Alby-sur-Chéran, à proximité de l'échangeur autoroutier de l'A41.

En ce qui concerne les pôles d'intermodalité secondaires, il est à noter qu'ils ne permettent pas de rayonner suffisamment car les lignes qui les desservent convergent vers le centre-ville.

1.1.3.d Les infrastructures cyclables : un fort développement en cours

L'agglomération annecienne présente une configuration favorable au développement du vélo :

- Une déclivité faible dans les secteurs denses ;
- Des aménités paysagères favorables : bords du lac et le Fier ;
- Une forte densité urbaine, favorable à la ville de proximité.

Le Grand Annecy dispose actuellement d'un réseau cyclable de 135 km. La Communauté d'Agglomération d'Annecy, sur son ancien périmètre, a validé en 2014 un Schéma Cyclable. Celui-ci prévoit la constitution à terme d'un **réseau cyclable de 218 km d'ici 2030**, soit 110 km supplémentaires par rapport à la situation de l'époque, pour un coût de 16 M€. Il fixe un obj**ectif de triplement de la pratique du vélo** avec une part modale du cycle à **15%** à horizon 2030. Le réseau cyclable projeté s'appuie sur une hiérarchisation à 2 niveaux : les itinéraires structurants, à vocation communautaire et formant de véritables liaisons continues entre les communes de la périphérie ouest et Annecy, et les itinéraires communaux de desserte locale.

Avec l'agrandissement du périmètre du Grand Annecy, une extension du Schéma Cyclable de 2014 est en élaboration pour 2021 à l'échelle du nouveau périmètre et beaucoup plus complet. Il proposera une nouvelle hiérarchisation du réseau cyclable. Le maillage devra également être en phase avec les 2 véloroutes traversant le territoire (V62 et le projet de véloroute des 5 lacs).

En outre, le PDM prévoit également une montée en gamme du réseau cyclable par la constitution d'un réseau express vélo de type Haut Niveau de Service depuis les corridors d'accès jusque dans le cœur urbain.

En outre, 5 projets cyclables structurants sont actuellement à l'étude ou en réflexion *(données en cours de réactualisation)* :

- La voie verte le long de la RD3 à Héry-sur-Alby pour desservir le collège ;
- Le long de la RD1203 entre la fin de la voie verte à Argonay au droit de Dassault et Groisy Le Plot (7 km) ;
- Le long de la RD1201 entre Pringy et l'entrée de l'autoroute A41 à Saint-Martin-Bellevue (7 km) ;
- Le long de la RD1201 entre Seynod et Saint-Félix jusqu'en limite du territoire (15,6 km) ;
- Entre Saint-Félix et Rumilly, entre Pringy et Allonzier-la-Caille et entre Argonay et Fillière.

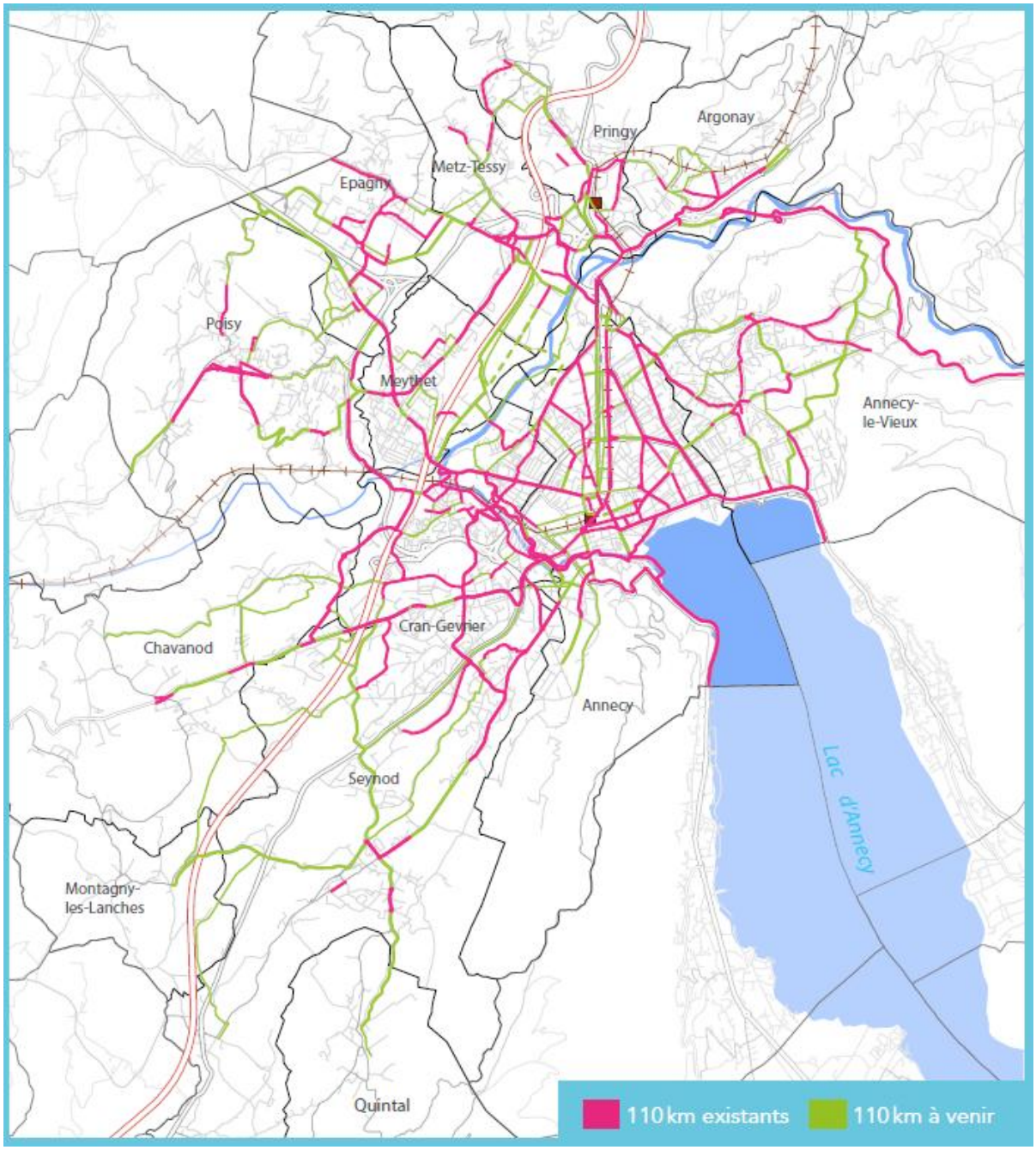


IMAGE 6– Le réseau cyclable à terme tel que prévu au Schéma cyclable du Grand Annecy 2014 (source : Grand Annecy)

(données en cours de réactualisation)

1.2 CARACTERISTIQUES DE LA MOBILITE PAR TERRITOIRE : PASSAGE D'UNE ANALYSE PAR CORRIDOR DANS LE PDM A UNE ANALYSE PAR SECTEUR

Le territoire du Grand Annecy étant vaste et diversifié, 4 sous-ensembles territoriaux, ou territoires de mobilité, qui partagent les problématiques de mobilité similaires, ont été identifiés dans la perspective d'adapter l'action au contexte territorial.

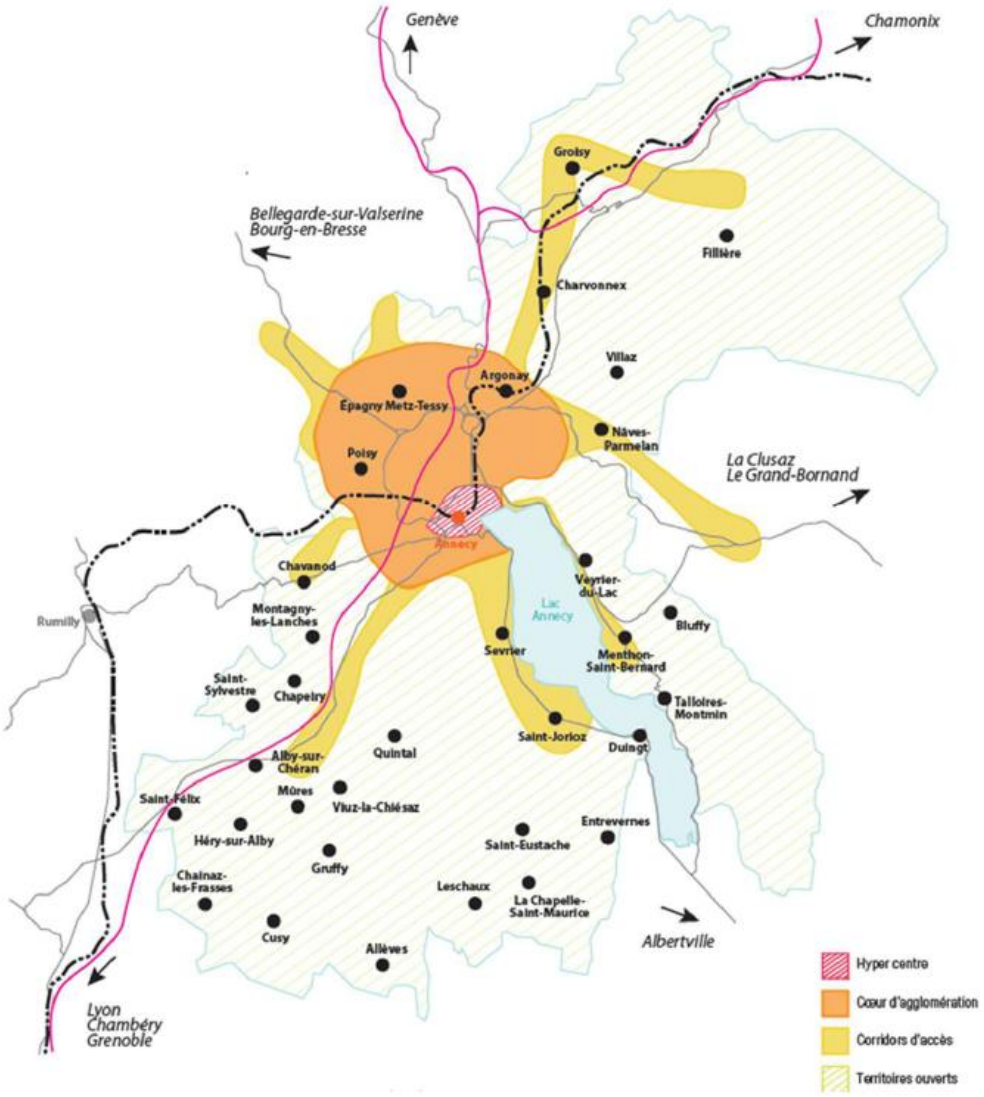


IMAGE 7 – Les corridors d'accès du PDM (source : PDM du Grand Annecy)

Les « **corridors d'accès** » forment l'un des 4 territoires de mobilité du Grand Annecy. Ils ont en commun d'être irrigués par des infrastructures routières, et parallèlement par des offres en transport collectif interurbain (ferroviaires et routières) permettant l'accès au cœur d'agglomération.

L'importance des flux de voitures qui circulent dans ces corridors et la faible part de marché du transport collectif liée à une faiblesse de l'offre confrontent ces territoires à des préoccupations liées aux temps d'accès et à la qualité de l'air et du cadre de vie. Actuellement, seuls 2 corridors sont irrigués par une offre ferroviaire (Rumilly et Fillières) alors même qu'ils ne constituent que des corridors secondaires pour le Grand Annecy au regard des flux. Les corridors principaux tels que Sillingy, les rives du lac et Alby-sur-Chéran sont dépourvus d'offre TC structurante.

Corridors d'accès	Offre de mobilité	
	Offre routière	Offre TC
Alby – Seynod	A41 et D1201	Offre faible sur les lignes périurbaines SIBRA
Rumilly	D16	Offre ferroviaire structurante et cadencée
Sillingy	D1508, axe très chargé avec plus de 45 000 véh./j en entrée d'agglomération	Offre faible basée sur les lignes périurbaines SIBRA et les lignes routières régionales
Cruseilles	D1201 et A41/A410	Offre structurante routière pour Genève
Fillière	D1203 et A410	Offre structurante routière pour Annemasse Offre ferroviaire structurante et cadencée
Bornes	D16	Offre régionale faible
Rive droite	D909	Offre régionale insuffisante
Rive gauche	D1508	Offre régionale insuffisante

TABLEAU 8 – L'offre de mobilité dans les corridors d'accès

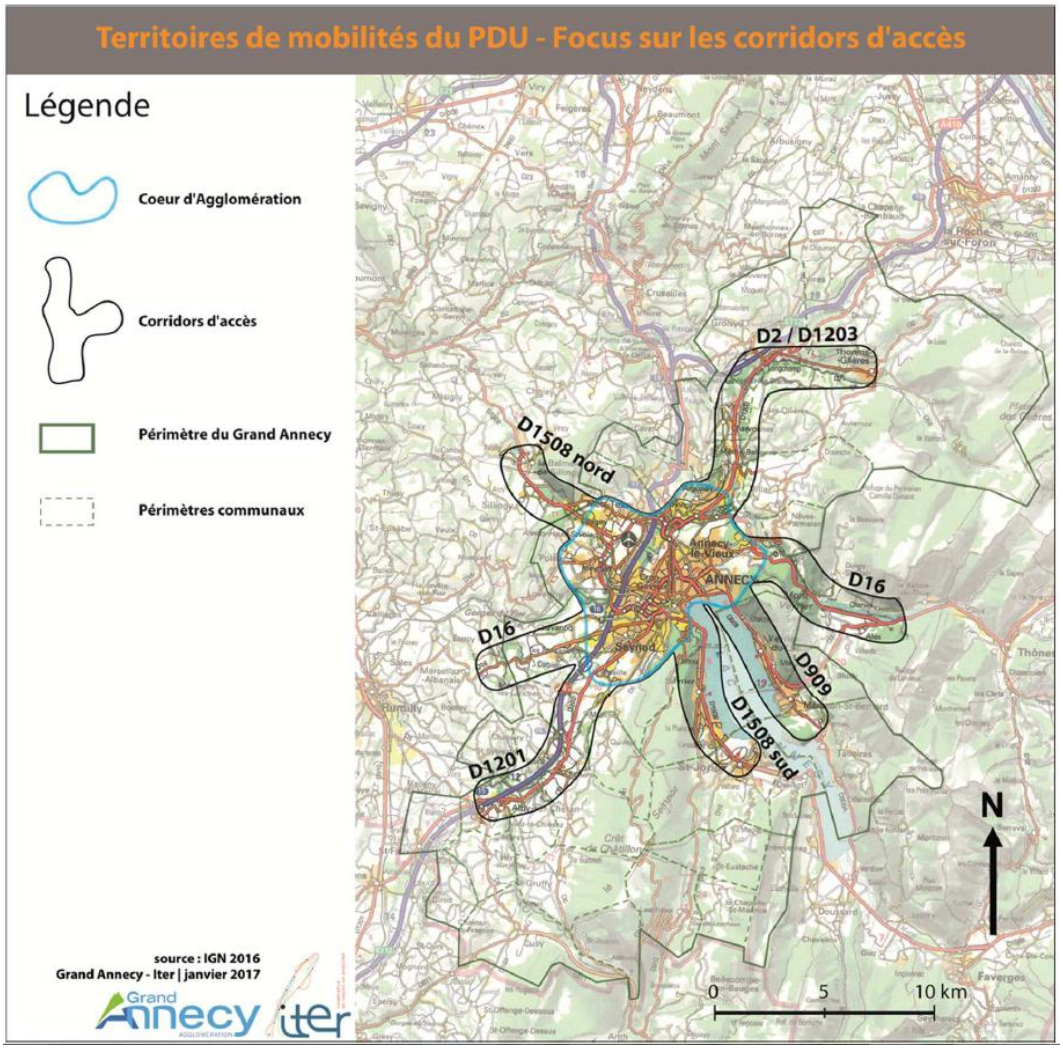


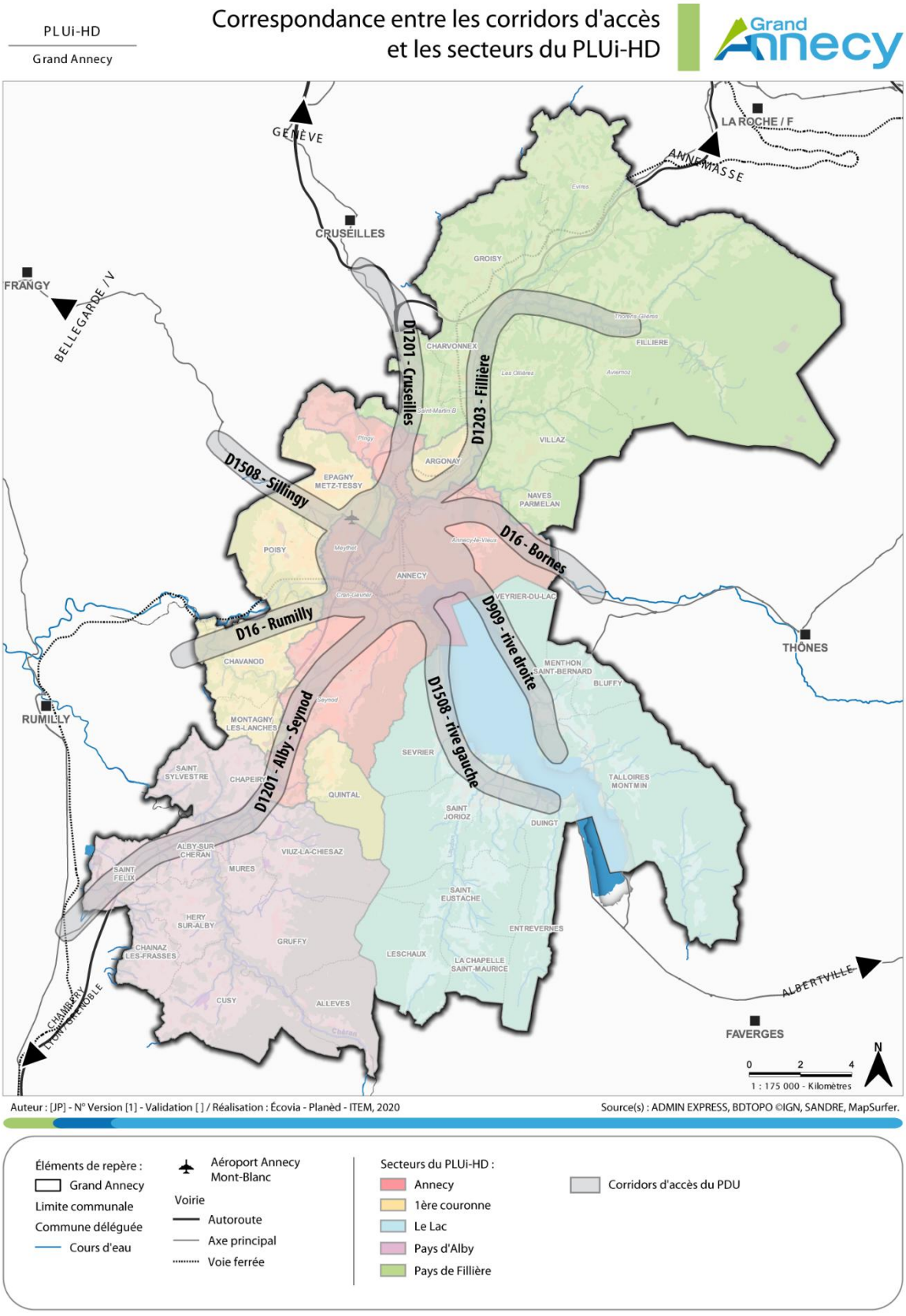
IMAGE 8 – Les corridors d'accès du PDM (source : PDM du Grand Annecy)

Le PLUi-HMB adoptant une approche par secteur d'agglomération, il convient en premier lieu de montrer le lien entre les deux approches. En effet, la conservation de l'analyse par corridor dans le PLUi-HMB n'est pas pertinente car la comparaison de la thématique mobilité avec les autres thématiques du PLUi-HMB ne serait alors pas possible.

Le tableau et la carte ci-après synthétisent la correspondance entre les entités du PLUi-HMB et les corridors d'accès.

Secteurs PLUi-HMB	Corridors d'accès
Annecy	D1201 – Alby – Seynod
1ère couronne	D146 – Rumilly / D1508 – Sillingy /
Le Lac	D1508 – rive gauche / D909 – rive droite
Pays d'Alby	D1201 – Alby – Seynod
Pays de Fillière	D1203 – Fillière / D1201 – Cruseilles

TABLEAU 9 – Correspondance entre les entités du PLUI-HMB et les corridors d'accès du PDM



CARTE 10 – Correspondance entre les entités du PLUI-HMB et les corridors d'accès du PDM

1.3 LE CŒUR D'AGGLOMERATION

Il est constitué de la nouvelle commune d'Annecy et des trois communes : Epagny-Metz-Tessy, Poisy et Argonay. Ce territoire, qui constitue le « cœur » du Grand Annecy, correspond à deux cadres d'enjeux, le premier est d'être de manière élective le territoire de pertinence du réseau de transport public de la SIBRA, et le second d'être concerné au premier chef par le projet « AGGLOMERATION ANNECY 2030 ».

Au sein de ce territoire sont présents de nombreux générateurs de déplacements (habitat, emploi, services) dont les flux associés peuvent être majoritairement pris en charge par des modes alternatifs à la voiture, et au premier chef par le réseau de la SIBRA. Dès lors, les objectifs permettant de satisfaire aux enjeux de « Qualité de l'air », « Qualité de vie » et « Ville de proximité », renvoient sur :

- Le développement d'interfaces entre la voiture et le mode de transport collectif ;
- L'amélioration de l'efficience du réseau de transport collectif ;
- Le développement des modes doux.

1.3.1 LE SECTEUR D'ANNECY

Annecy joue un rôle pivot et central pour l'ensemble du territoire dans la chaîne de mobilité.

1.3.1.a Les chiffres clés du secteur

Taux de motorisation	Taux de ménages sans voiture	Taux de multi-motorisation	Parts modales des déplacements domicile-travail des actifs du secteur			
			Voiture	**TC**	**Deux roues**	**Marche**
			Données générales			
1,15	17 %	29 %	71,8 %	10,2 %	7,1 %	10,9 %
			Données pour des déplacements intracommunaux			
			61,8 %	11,4 %	9,7 %	16,9 %

TABLEAU 10 – La mobilité sur la commune d'Annecy (INSEE, 2016)

1.3.1.b L'adéquation de l'offre et de la demande en TC

Un réseau SIBRA dense et organisé en étoile

Annecy bénéficie d'un réseau dense de lignes urbaines structuré notamment par les 3 lignes Rythmo et les 4 lignes principales qui offrent une fréquence de 10 à 15 min toute la journée. Le réseau urbain est globalement organisé en étoile autour de la gare d'Annecy, qui joue le rôle de pivot du réseau urbain.

Si la configuration en étoile permet à tous les secteurs de la commune de bénéficier d'une offre intéressante pour rejoindre le centre-ville et la gare, elle ne permet pas de massifier les flux sur les lignes Rythmo. Il existe des doublons d'offre sur des portions importantes des lignes Ryhtmo, par exemple entre Pringy et Annecy sur l'Avenue de Genève (Rythmo 2 + lignes 9 et 10) ou sur l'Avenue de la République (Ryhtmo 1 + ligne 7).

De même les échanges de rocade sont pénalisés alors que les besoins de déplacements sont importants avec l'implantation des zones d'activités en périphérie. La ligne 8 n'assure cette fonction que partiellement et avec une fréquence peu attractive.

La gare d'Annecy : pivot du transport public du territoire

Les lignes interurbaines SIBRA et les lignes de la Région Auvergne-Rhône-Alpes assurent leur terminus à la gare d'Annecy, permettant une intermodalité efficace avec le réseau urbain SIBRA dont la majorité des lignes la dessert. La **gare d'Annecy** constitue ainsi **le pôle d'échanges structurant du territoire** où se connecte efficacement toute l'offre de transport public du territoire.

Des pôles d'intermodalité secondaires à renforcer

En complément des pôles d'échanges actuels constitués par les 3 gares ferroviaires, il existe des pôles d'intermodalité secondaires que l'on retrouve dans le cœur d'agglomération (Meythet-Le Rabelais, Vignières, Marché Saint-Jean) ou à Alby-sur-Chéran à proximité de l'accès à l'A41.

Ces pôles d'intermodalités secondaires ne permettent pas de rayonner suffisamment car les lignes qui les desservent convergent vers le centre-ville uniquement.

NB : carte isochrone – Le diagnostic du PDM est récent et permet de bien rendre compte de l'état des lieux thématique par thématique de la mobilité. L'objectif de cette fiche mobilité n'est pas de refaire et redire ce qui a déjà été fait mais essayer d'apporter un autre regard en matière de mobilité. C'est pourquoi l'analyse par secteur est pertinente pour offrir aux élus un autre angle de lecture. Concernant les cartes isochrones, ce type d'analyse n'a pas été réalisé dans le cadre du PDM et nous pensons que cela peut constituer un plus. Ces cartes seront réalisées à partir du réseau routier de la BD Topo de l'IGN. Les points d'arrêts de TC seront l'origine des isochrones qui seront réalisés selon le standard habituel à savoir des temps de parcours à pied de 300 mètres (5 min.) pour les TC routiers et de 15 min. à pied pour la gare d'Annecy (10 min. à pied pour les 2 autres gares). Les isochrones emprunteront uniquement les axes accessibles aux piétons (autoroutes, échangeurs, voies Express exclus) et ces isochrones seront croisés avec les données carroyées de l'INSEE, et les ponctuels ou surfaces des pôles générateurs de déplacements qui seront fournis par le Grand Annecy (typologie possible sur les établissements sportifs, scolaires, culturels, ZA, ZC, Pôle hospitalier…).

Une bonne couverture spatiale du réseau TC

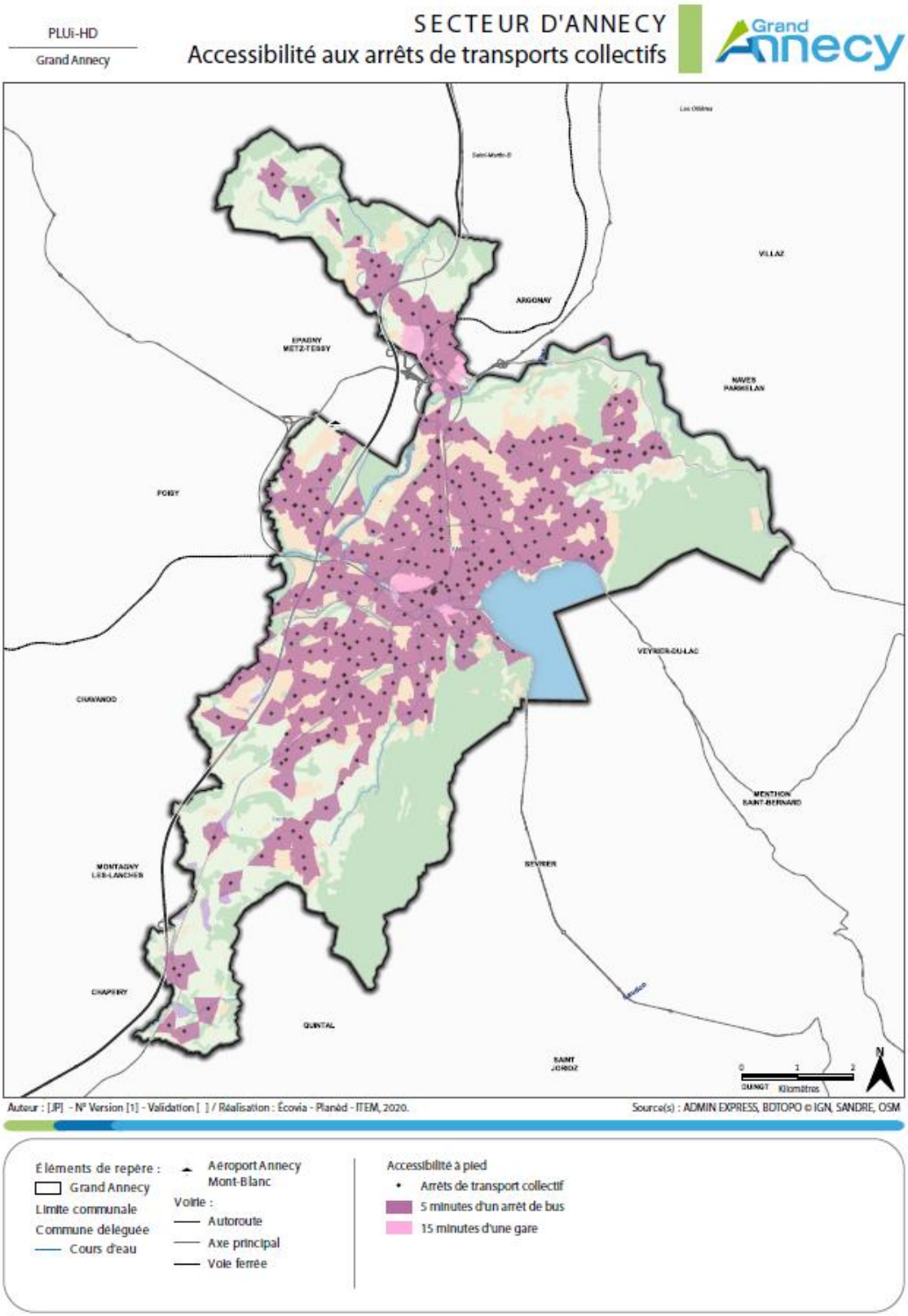
	Entité Annecy	Grand Annecy
Habitants dans l'aire de chalandise d'un arrêt TC	84 %	67 %
Pôles de proximité desservis par l'offre de TC	100 %	86 %
Ménages modestes dans l'aire de chalandise	87 %	76 %

TABLEAU 11 – Couverture spatiale du réseau TC sur l'entité Annecy

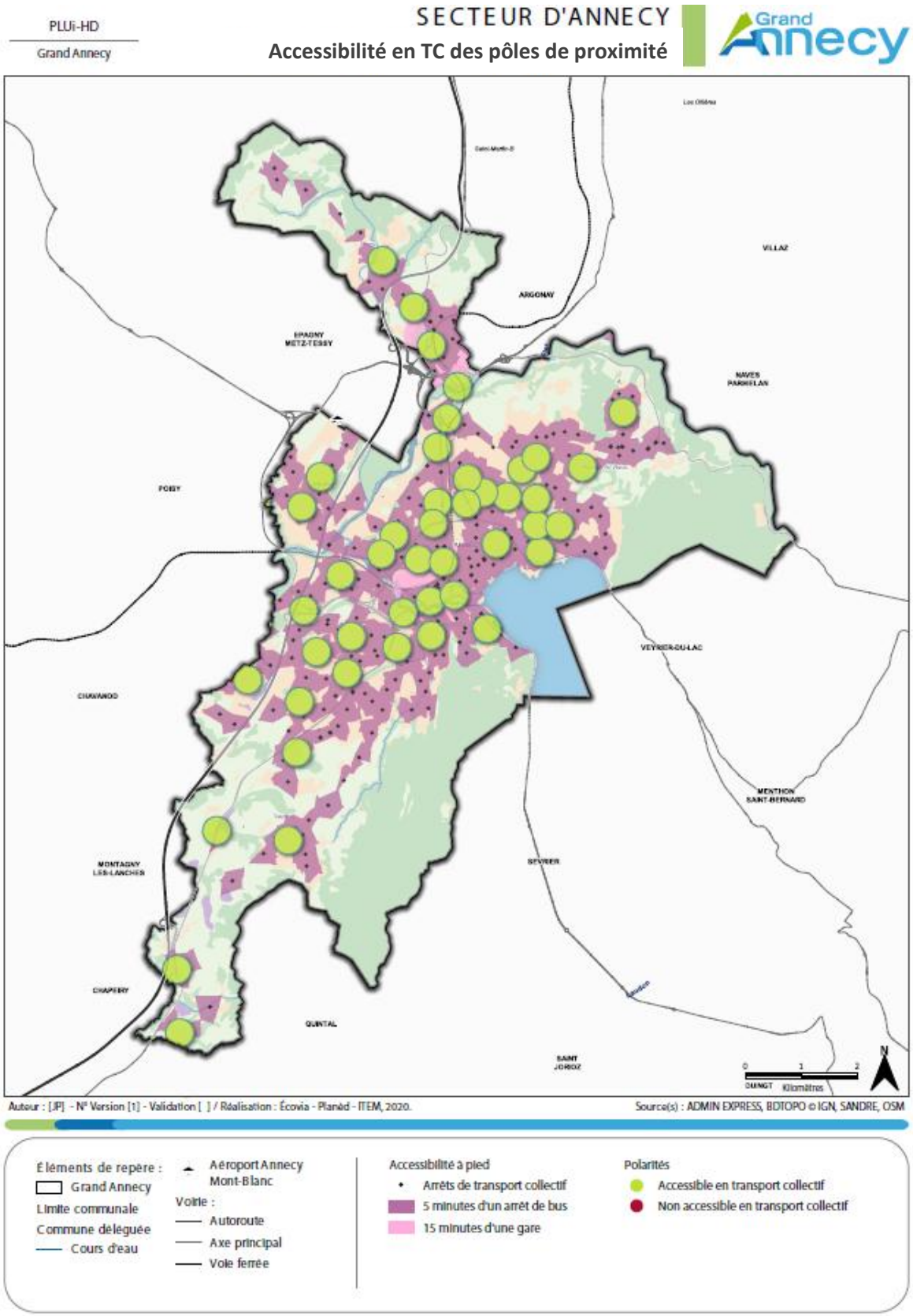
En raison de son dense réseau, **Annecy admet une bonne couverture spatiale de son offre de transport public**, avec 84 % des habitants dans l'aire de chalandise d'un arrêt TC (5 min à pied d'un arrêt de bus, 15 min d'une gare), et une proportion légèrement supérieure pour les ménages modestes.

A la lecture de la carte ci-dessous, quelques rares zones blanches apparaissent : la ZI de Cran-Gevrier le long du Fier, quartier Sur Fier à Meythet, quartier Novel à Annecy-le-Vieux, le haut d'Annecy-le-Vieux, ZI Césardes à Seynod… Mais ces zones sont toutefois à relativiser car elles restent de taille restreinte et pour l'essentiel situées à moins de 10 min à pied d'un arrêt de bus.

Le secteur d'Annecy regroupe 50 % des pôles de proximité identifiés à l'échelle du Grand Annecy et tous sur ce secteur bénéficie d'une offre de TC.



CARTE 11 – Accessibilité aux arrêts de TC / entité Annecy



CARTE 12 – Accessibilité en TC des pôles de proximité / entité Annecy

Principales actions du PDM en faveur des transports collectifs spécifiques au secteur d'Annecy :

- Action 1 – Augmenter l'offre et le cadencement du réseau de transport public du Grand Annecy
- Action 2 – Développer de nouvelles liaisons TC offrant des conditions concurrentielles à la voiture
- Action 3 – Engager la réalisation du réseau de Tramway et de BHNS de l'agglomération du Grand Annecy
- Action 10 – Aménager les gares de Pringy, Groisy et Saint-Martin-Bellevue en pôles multimodaux
- Action 11 – Créer des interfaces multimodales aux entrées d'agglomération et aux nœuds stratégiques du territoire

1.3.1.c Un secteur récepteur des flux de mobilité à une échelle régionale

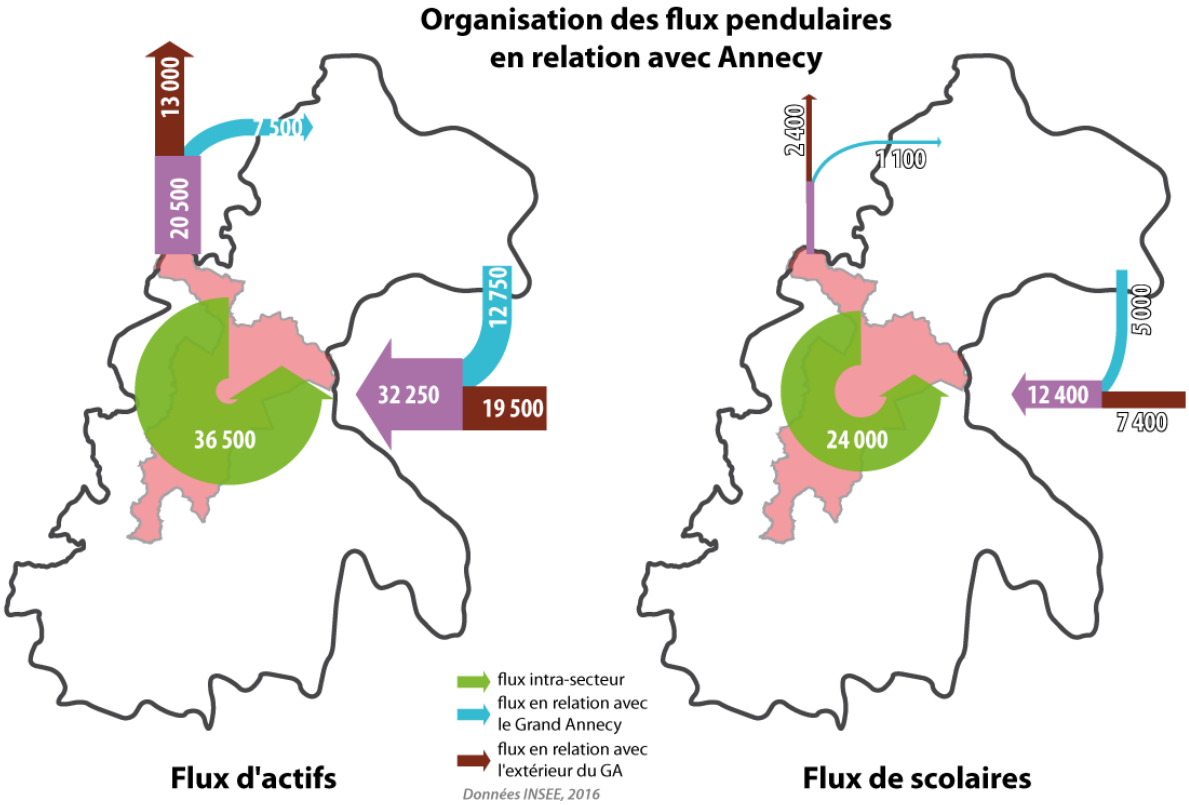


IMAGE 9 – Organisation des flux pendulaires en relation avec l'entité d'Annecy

- 64 % des actifs annéciens et 91 % des scolaires annéciens travaillent et étudient à Annecy ;
- Parmi les actifs résidant à Annecy et travaillant à l'extérieur d'Annecy, 37 % travaillent dans un autre secteur du Grand Annecy et 63 % travaillent dehors du Grand Annecy : ils s'orientent prioritairement sur la Suisse (41 % des actifs sortant d'Annecy) et dans une moindre mesure Annemasse et le Genevois français (7 %) ;
- Parmi les actifs entrant sur Annecy, 40 % proviennent du Grand Annecy et 60 % de l'extérieur du Grand Annecy : ils proviennent principalement de Rumilly (13 % des actifs entrants sur la commune d'Annecy), et dans une moindre mesure de la CC Fier et Usses et de Grand Lac ;
- Pour les scolaires entrant sur Annecy, 60 % proviennent de l'extérieur du Grand Annecy ;

- **Annecy est le pôle récepteur des actifs et des scolaires** : le secteur accueille les deux tiers des actifs et 72 % des scolaires en provenance de l'extérieur du Grand Annecy, 51 % des actifs résidant dans d'autres secteurs de l'agglomération travaillent à Annecy.

1.3.1.d Un secteur favorable aux déplacements doux

La commune d'Annecy présente les conditions favorables à la pratique des modes doux :

- Des distances réalisables à vélo (le territoire de la commune mesure 9 km dans sa plus grande longueur) ;
- Des conditions de déclivité faible adaptées à l'usage quotidien de la marche et du vélo. Si quelques pentes s'observent à Seynod, Cran-Gevrier ou Annecy-le-Vieux, celles-ci ne sont pas une réelle contrainte au développement du vélo.
- Une urbanisation dense, favorable à la ville des courtes distances.

Un maillage cyclable en cours de constitution

La ville d'Annecy dispose d'environ 70 km d'aménagements cyclables. Si, à la lecture de la carte, les itinéraires proposés forment un véritable maillage qui permet d'effectuer des liaisons interquartiers intéressantes, l'analyse plus fine des aménagements révèle de nombreuses carences en termes de qualité et de continuité.



IMAGE 10 – Le réseau cyclable actuel du cœur d'agglomération (source : Grand Annecy 2020)

Le climat vélo d'Annecy, indicateur issu du baromètre FUB 2019, **est classé D** (climat moyen) avec une note moyenne de 3,15/6. Le manque de sécurité des grands axes et des intersections est notamment mis en avant.

Ainsi, si certains itinéraires sont qualitatifs (bords du lac, Route de Chevennes à Cran-Gevrier), d'autres aménagements **n'apportent pas des conditions optimales de confort et de sécurité**, que ce soit en raison d'un aménagement inadapté (la majorité des aménagements étant sous forme de bandes cyclables, même sur les grands axes), d'une qualité à revoir (ex : bandes trop étroites Avenue de Brogny) ou de discontinuités (ex : Avenue d'Aix-les- Bains) et points noirs. Une **étude est en cours pour recenser les points noirs et apporter des solutions techniques.** La résorption de ces coupures sera facilitée par les financements issus des futurs Appels à Projet de l'ADEME sur les aménagements et continuités cyclables. La carte ci-dessous, issue du baromètre FUB 2019, reprend les points noirs signalés par les répondants à cette enquête.



IMAGE 11 – La coupure de la D1201 à Seynod (source : Google)



IMAGE 13 – Bande étroite Avenue de Brogny (source : Google)

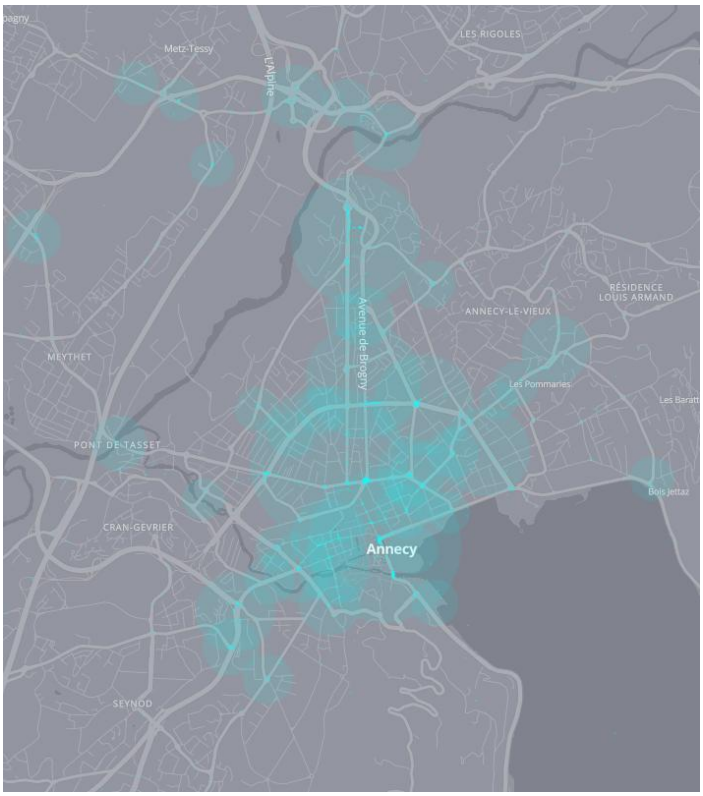


IMAGE 12 – Points durs identifiés dans le Baromètre FUB 2019 (source : FUB, 2019)

Principales actions du PDM en faveur des mobilités actives spécifiques au secteur d'Annecy :

- Action 15 – Garantir des liaisons piétonnes et PMR sécures, continues et agréables dans les quartiers, les bourgs, les hameaux
- Action 16 – Définir le "Code de la Rue" du Grand Annecy
- Action 16 – Créer une charte d'aménagement de l'espace public pour les modes actifs

- Action 18 – Traiter les sites dangereux pour sécuriser les cyclistes
- Action 19 – Etendre le schéma directeur cyclable au territoire du Grand Annecy
- Action 20 – Aménager des voies vertes autour des établissement scolaires
- Action 21 – Créer un réseau vélo à haut niveau de service
- Action 30 – Mettre en place une Zone à Faible Emission

1.3.2 ZOOM SUR L'HYPERCENTRE D'ANNECY

Ce territoire se caractérise par une forte densité bâtie où se superposent de multiples fonctions à l'origine d'une superposition de multiples déplacements pour des motifs variés sur les mêmes espaces publics. Ce territoire, qui est le plus concerné par les enjeux « Qualité de l'air » et « Qualité de vie » du PDM, est aussi celui qui est le plus soumis à des éléments contradictoires. En effet, d'un côté il est bon qu'il soit générateur d'un nombre croissant de flux, mais de l'autre la qualité qu'il requiert, appelle une réduction drastique des nuisances occasionnées par la circulation motorisée et tout particulièrement par celle recourant à une motorisation thermique. Par ailleurs ce territoire est aussi associé à une activité résidentielle qu'il est important de soutenir et d'encourager.

1.3.2.a Des zones apaisées à renforcer

Sur la ville d'Annecy, l'ensemble du périmètre entourant le plateau piétonnier est réglementé en zone 30. Les zones apaisées ont principalement été développées en cœur de quartier, à proximité des établissements scolaires. Mais l'aménagement de ces zones n'est pas encore cohérent vis-à-vis de leur fonction (manque de dispositifs de pacification, largeur de chaussée, etc.) et au regard de la hiérarchisation du réseau viaire.

1.3.2.b Une zone piétonne récemment étendue et le dispositif « marche en ville »

En 2017, la zone piétonne s'est étendue, puisque 4 nouvelles rues ont été à leur tour aménagées pour la circulation exclusive des piétons.

Annecy a développé des itinéraires piétons à l'échelle de la ville. 13 lieux clés ont été retenus comme point de départ des itinéraires : espaces urbains constituant des zones d'échanges majeurs dans la ville, à proximité d'un stationnement facilité pour laisser sa voiture, des commerces, des services… L'objectif était de sensibiliser les habitants à la mobilité douce et les inciter à la marche à pied pour le trajet final, en proposant des itinéraires signalés et chronométrés entre les principaux pôles et avec une offre de stationnement public.



Source: Annecy Magazine

IMAGE 14 – Extrait carte zone piétonne d'Annecy centre

1.3.2.c La gare d'Annecy, l'atout mobilité de l'hypercentre

Grâce à la présence de la gare, l'hypercentre est au cœur du système de mobilité annécien. Toute l'offre de transport public SIBRA et régionale converge sur l'hypercentre. Les habitants, actifs et activités de l'hypercentre bénéficient ainsi d'une offre de mobilité alternative à l'automobile attractive et efficace.

1.3.2.d Le stationnement, spécificité de l'hypercentre en matière de mobilité

Le centre-ville d'Annecy est le seul secteur du Grand Annecy à avoir véritablement une politique de stationnement, à l'exception du cœur de Seynod et Cran-Gevrier qui disposent d'un parking payant. Il dispose d'une offre importante de stationnement payant et gratuit sur voirie et en ouvrage : (*données en cours de réactualisation)*

- 2 zones de stationnement sur voirie (courte durée et longue durée) ;
- 3 286 places dans les parkings couverts payants ;
- 918 dans les parkings extérieurs payants par horodateurs ;
- 2 324 dans les parkings gratuits.

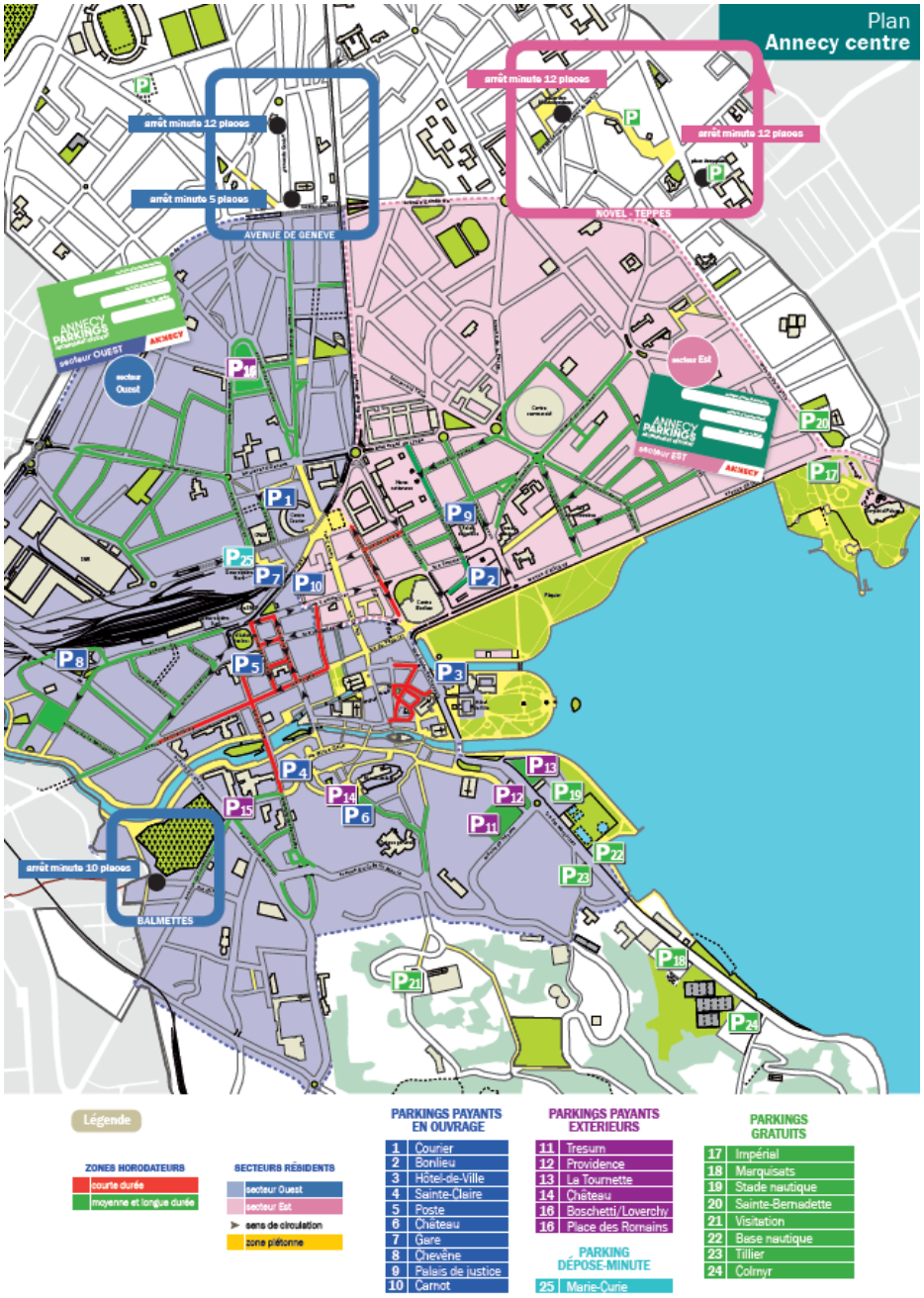


IMAGE 15 – Organisation du stationnement dans le centre d'Annecy

Un stationnement payant sur voirie peu étendu (données en cours de réactualisation)

Le stationnement sur voirie est divisé en 2 zones : une zone rouge de courte durée limitée à 2h et une zone verte de longue durée limitée à 7h. La zone rouge se restreint à quelques rues autour du centre ancien. La zone verte encercle le centre historique et s'étend sur les secteurs de la gare, des Galeries Lafayette et l'Avenue de Genève.

Mais la zone verte est finalement peu étendue. Il existe des poches de stationnement gratuites à proximité immédiate du centre-ville, en particulier entre l'Avenue de Genève et le secteur Parmelan qui accueillent de nombreux emplois (CCI, Archives municipales…) et le bord du lac (stade nautique, Tillier). Ces espaces constituent

des zones de report de stationnement pour les usagers du centre-ville, à moins de 10 minutes à pied de l'entrée des premiers commerces.

La présence de ces poches gratuites ne permet pas au stationnement d'être un réel levier de report modal au service d'un système de mobilité durable.

Une politique tarifaire qui n'incite pas à l'usage des parcs.

Durée de stationnement	Voirie zone rouge	Voirie zone verte	Parc en ouvrage
1h	2,00 €	1,00 €	1,10 €
2h30	-	2,00 €	3,70 €
5h	-	5,00 €	5,70 €

TABLEAU 12 – Prix des places de stationnement sur voirie

La politique tarifaire du stationnement est incohérente. Si elle favorise la rotation en zone rouge, pour du stationnement de moyenne et longue durée, elle encourage le stationnement sur voirie au détriment des parkings en ouvrage, ne permettant pas de libérer de l'espace public en surface au profit d'autres usages.

Principales actions du PDM en faveur du stationnement spécifiques au secteur d'Annecy

- Action 11 – Créer des interfaces multimodales aux entrées de l'agglomération et aux nœuds stratégiques du territoire
- Action 44 – Déploiement d'une politique de stationnement permettant de libérer l'espace public au profit des autres usages
    - En centre-ville, toute nouvelle offre est prioritairement créée en ouvrage et supprimée de la voirie
    - Extension du zonage réglementé
    - Sectorisation de l'offre par type d'usages et secteurs géographiques

1.3.2.e Un usage facilité de la voiture pour visiter le centre d'Annecy

Le bassin annécien est un territoire de destination touristique tant en période estivale (lac d'Annecy notamment) qu'en période hivernale (proximité du massif alpin), mais avec de fortes disparités saisonnières. Le lac, les plages et les activités associées constituent l'offre touristique structurante du territoire. Le secteur du Lac est un territoire clé du tourisme annécien.

1,5 million de visiteurs sont enregistrés dans l'agglomération d'Annecy pour l'année 2015, dont 600 000 en juillet et août. D'après l'étude mobilité touristique d'INDDIGO et Altimax (2017) menée pour le compte du Grand Annecy concernant le lac, 31 % des visiteurs sont des résidents du Grand Annecy. 64 % des visiteurs se rendent sur site en voiture, 11 % à vélo et 5 % en TC.

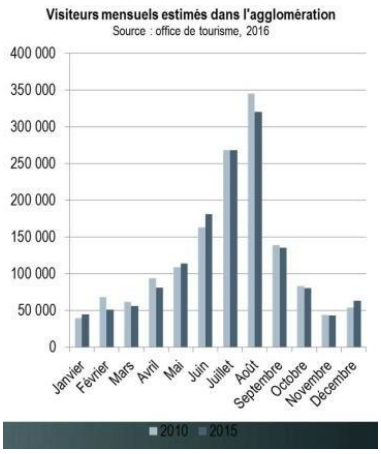


IMAGE 16 – Nombre de visiteurs mensuels estimés dans l'agglomération

Le centre d'Annecy bénéficie de la proximité de sa gare ferroviaire, à 500 m du centre qui garantit son accessibilité à l'échelle régionale (Chambéry, Lyon, Annemasse, etc.). Mais le manque de compétitivité du train par rapport à la voiture pénalise son attractivité (tarif élevé en famille, temps de parcours plus important). De nombreuses lignes de bus assurent la liaison entre la gare, le centre-ville et les plages. Toutefois le réseau SIBRA a une configuration

différente le dimanche du reste de la semaine : seule la ligne L assure la liaison entre la gare et une partie seulement des bords du lac à une fréquence faible (1 service par heure). En été, la ligne L2 dessert le bord du lac mais à une fréquence également faible (moins d'1 service par heure avec des trous de desserte d'1h40).

En termes de stationnement, on observe d'après l'étude d'INDDIGO et Altimax (2017) une saturation de l'offre aussi bien sur voirie qu'en parc et une pratique de stationnement illicite, qui s'explique par une facilité d'usage de la voiture pour se rendre sur les bords du lac : à l'exception du cœur de ville (voir ci-après), le stationnement n'est pas réglementé et le réseau viaire permet d'accéder facilement au centre-ville.

L'étude d'INDDIGO et Altimax notent également une saturation des espaces de stationnement vélo en période estivale malgré une offre conséquence. Les jours de forte fréquentation, les conflits piétons/cycles s'observent en centre-ville et sur le bord du lac.

1.3.3 LA PERIPHERIE OUEST

1.3.3.a Les chiffres clés du secteur

Taux de motorisation	Taux de ménages sans voiture	Taux de multi-motorisation	Parts modales des déplacements domicile-travail des actifs du secteur			
			Voiture	TC	Deux roues	Marche
			Données générales			
1,59	2,9 %	55 %	90,2 %	3,7 %	3,3 %	3,2 %
			Données pour des déplacements intracommunaux			
			75,5 %	2,2 %	5,4 %	16,8 %

TABLEAU 13 – La mobilité sur la périphérie ouest (INSEE, 2016)

1.3.3.b L'adéquation de l'offre et de la demande en TC

Une offre urbaine pour rejoindre le centre d'Annecy

Les communes de la périphérie ouest sont desservies par les **lignes urbaines** du réseau SIBRA :

- La ligne Rythmo 1 à Poisy vers le centre d'Annecy et le PAE des Glaisins (fréquence 10') ;
- Les lignes complémentaires 8 (depuis Chavanod), 9 (depuis Argonnay) et 10 (Epagny-Metz-Tessy) vers le centre d'Annecy (fréquence 30' en HP) ;
- La ligne 6, ligne de rocade partielle connectée aux lignes Rythmo entre Meythet et l'hôpital ;
- Les lignes de proximité depuis les secteurs moins denses (Quintal, Montagny-les-Langes…) en rabattement sur les lignes Rythmo (fréquence 40' à 1h en HP).

La structuration en étoile du réseau urbain permet aux communes de périphérie ouest de bénéficier d'une offre TC attractive pour rejoindre le centre d'Annecy, au détriment des relations de rocade entre secteurs de la couronne ouest.

Une offre routière régionale

3 lignes régionales (ligne 21 de Seyssel, ligne 22 de Valserhône et ligne T72 pour Genève), 2 lignes du réseau de Rumilly (32 et 33) traversent et desservent les pôles d'échanges de 1ère couronne.

- La ligne T72 est essentiellement destinée aux actifs du territoire travaillant à Genève mais n'est pas adaptée pour venir sur le Grand Annecy en raison d'un nombre de services insuffisants le matin et le soir ;
- Les lignes 22, 32 et 33 sont essentiellement destinées aux scolaires et aux actifs non motorisés travaillant sur le Grand Annecy ;
- Quant à la ligne 21 de Seyssel, elle est principalement dédiée aux scolaires.

Des pôles d'intermodalité à renforcer

Les lignes de proximité de la périphérie ouest et **les lignes régionales desservent les pôles d'intermodalité secondaires** (Meythet Le Rabelais, Hôpital, Seynod Périaz…). Toutefois ces pôles d'intermodalité sont **imparfaits** et ne permettent pas de rayonner sur l'ensemble du cœur d'agglomération car les lignes qui les desservent convergent généralement vers le centre-ville, à défaut de véritables lignes de rocade.

5 pôle d'échanges sont implantés en périphérie ouest. Si l'accès Sud (pôle d'échanges Seynod Périaz) et les accès Ouest de l'agglomération sont équipés (Meythet Le Rabelais, Poisy et Grand Epagny), il manque sur l'accès nord un réel pôle d'échanges connecté aux lignes Rythmo, le parking identifié comme tel ayant davantage une fonction d'aire de covoiturage que de pôle d'échanges et est saturé.

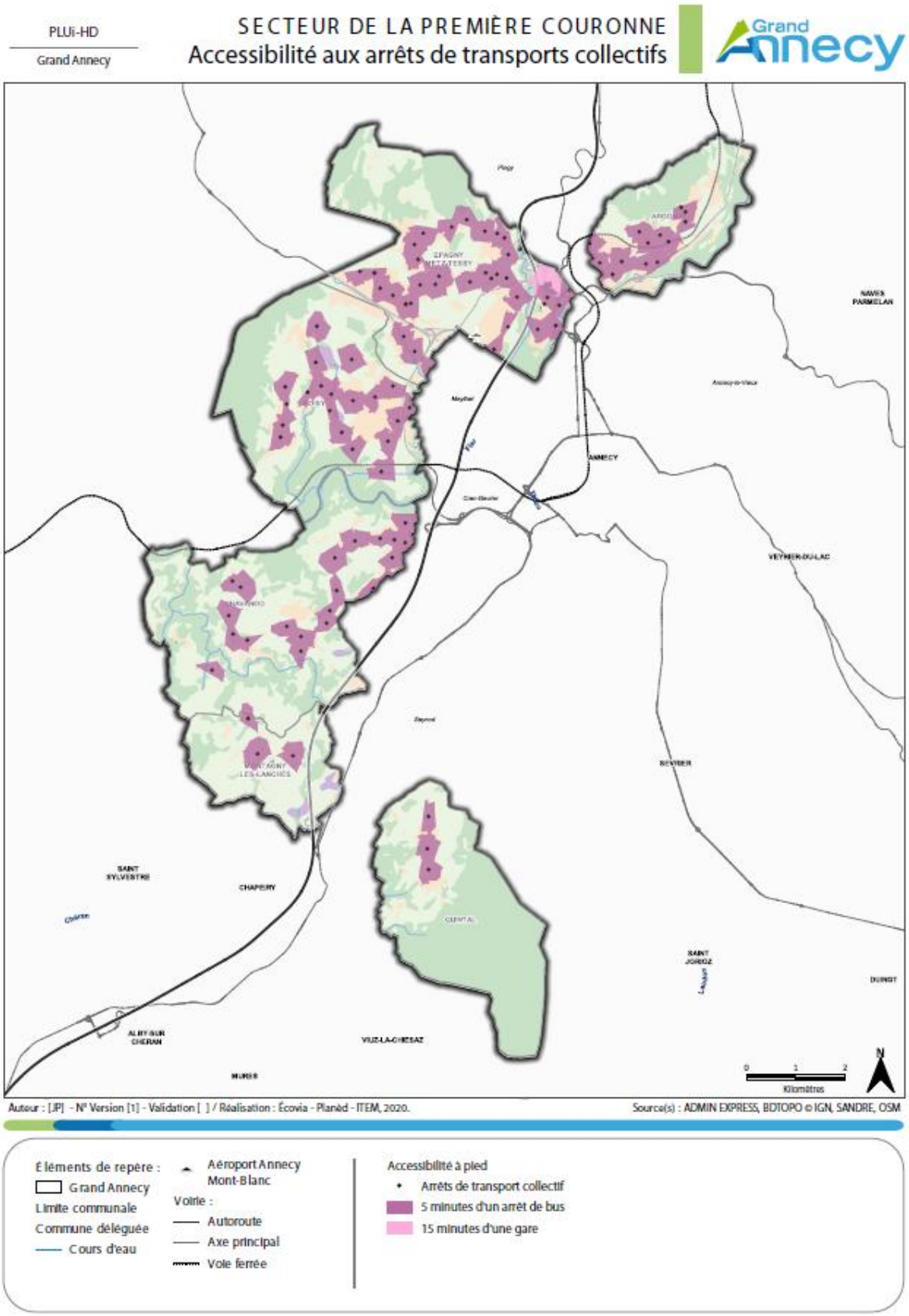
Une faible couverture spatiale du réseau TC

	Secteur 1ère couronne	Grand Annecy
Habitants dans l'aire de chalandise d'un arrêt TC	58 %	67 %
Pôles de proximité desservis par l'offre de TC	100 %	86 %
Ménages modestes dans l'aire de chalandise	58 %	76 %

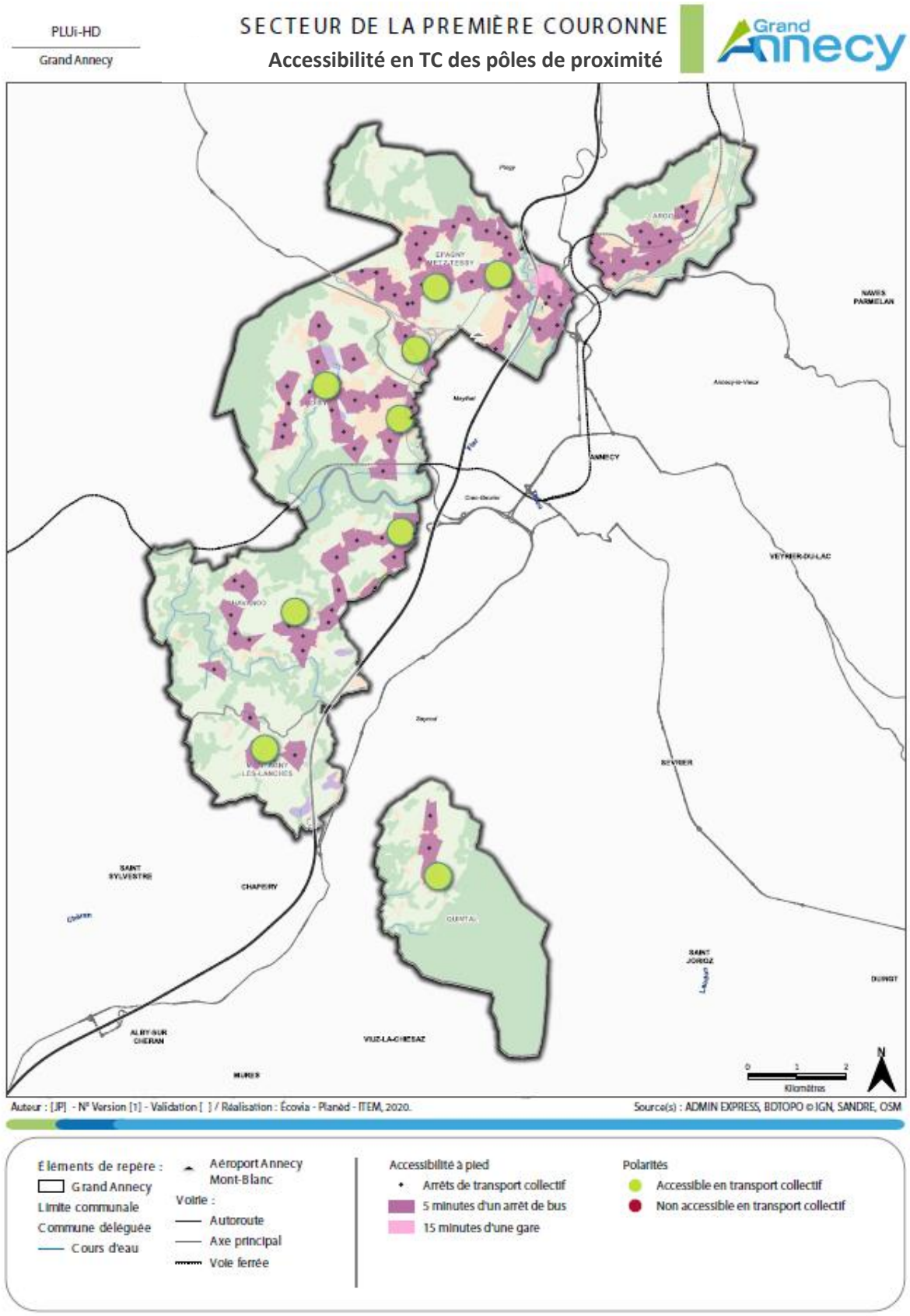
TABLEAU 14 – Couverture spatiale du réseau TC sur l'entité 1ère couronne

La couverture spatiale des TC ne permet qu'à moins de 3 habitants sur 5 et également 3 ménages modestes sur 5 de disposer d'une offre de transport public à proximité de chez eux. Le taux de couverture est relativement faible pour un secteur dense. Le cœur des communes est plutôt bien couvert par une offre TC mais quelques zones blanches à Poisy ou au nord d'Argonay et la dispersion de l'habitat dans les hameaux expliquent ce taux peu élevé.

Concernant la desserte des 9 pôles de proximité de ce secteur elle apparaît comme excellente car tous bénéficient d'une offre de TC.



CARTE 13 – Accessibilité aux arrêts de TC / entité 1ère couronne



CARTE 14 – Accessibilité en TC des pôles de proximité / entité 1ère couronne

1.3.3.c Typologie des flux en lien avec la Périphérie ouest

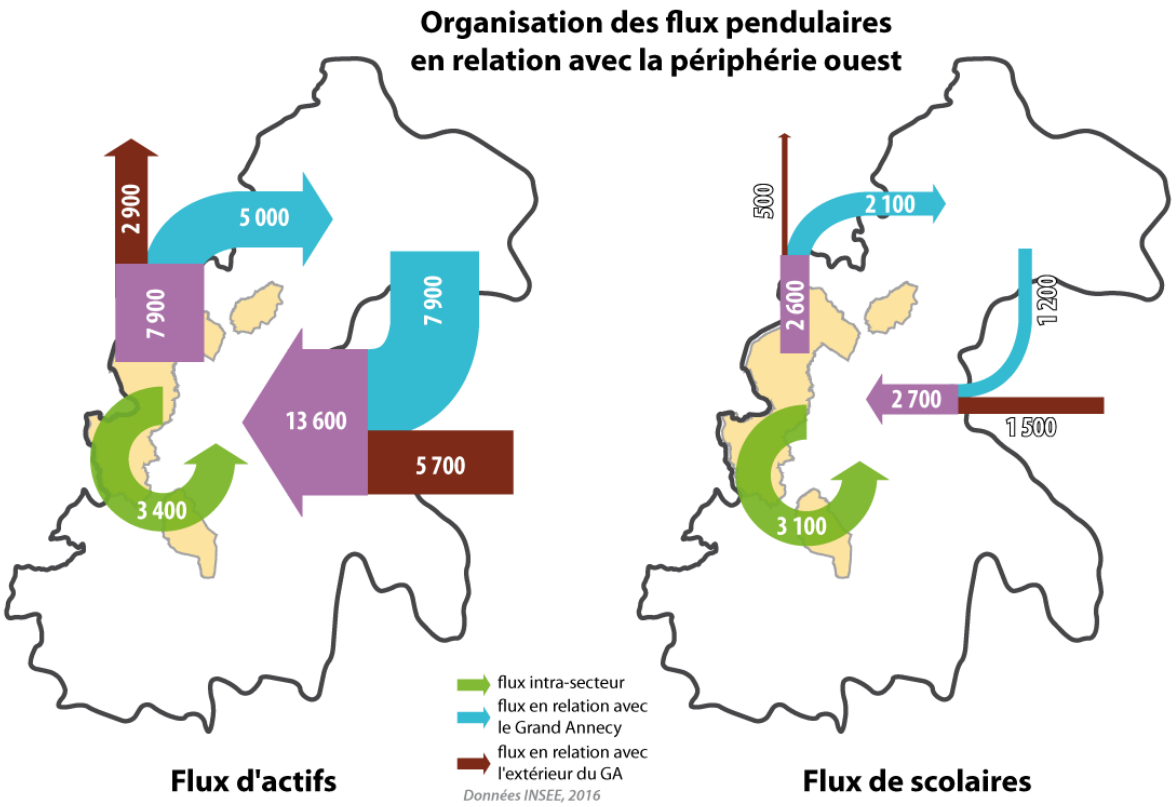


IMAGE 17 – Organisation des flux pendulaires en relation avec la périphérie ouest

- 19 % des actifs de la périphérie ouest et 51 % des scolaires travaillent et étudient dans leur commune de résidence ;
- Annecy polarise fortement les flux de la périphérie ouest : 41 % des actifs de 1ère couronne y travaillent, et dans une moindre mesure les scolaires avec 37 % ;
- La Suisse est également une destination principale des actifs de la périphérie ouest et accueille 11 % des actifs ;
- La communes Epagny Metz-Tessy est le principal récepteur des flux entrants en périphérie ouest: elle capte 56 % des flux entrants en 1ère couronne d'où la nécessité de bien connecter les pôles d'emplois d'Epagny Metz-Tessy (hôpital, espace commercial Grand Epagny) aux autres secteurs du Grand Annecy et depuis l'extérieur.

1.3.3.d Un réseau de TC en étoile depuis Annecy

Si la **structuration radiale du réseau TC** permet de rejoindre aisément le centre d'Annecy, elle **défavorise les relations de rocade** entre les différents secteurs d'habitat et pôles d'emplois périphériques qui sont alors assurées en voiture. Pour rappel, la 1ère couronne accueille 17 % des emplois du Grand Annecy. La création de 2 lignes de rocade, connectées aux lignes Rythmo et aux lignes interurbaines apporterait une réponse de mobilité pour les actifs travaillant en périphérie ouest :

- Une extension de la ligne 10 reliant le PAE des Glaisins, l'hôpital, la zone d'Epagny, le centre de Poisy d'une part ;
- Et la création d'une ligne complémentaire Grand Epagny, Seynod, ZI de Vovray d'autre part.

De plus la fréquence sur les lignes complémentaires n'est pas suffisante pour être réellement incitative. Un renforcement de l'offre à une fréquence de 15 minutes en HP peut s'envisager.

Il s'agira aussi de **développer de véritables pôles d'échanges aux portes de la zone dense** où se connecte l'ensemble de l'offre TC (lignes de rocade, lignes Rythmo, lignes interurbaines et offre régionale) sur lesquels s'organisent des rabattements VL et modes doux : Glaisins, Pringy gare / hôpital, Meythet-le-Rabelais, Grand Epagny et Seynod Cap Périaz. La **gare de Pringy doit devenir la porte d'entrée principale du nord** de l'agglomération. La constitution d'un hub structurant incluant le centre hospitalier doit être un enjeu stratégique pour le nord de l'agglomération.

Principales actions du PDM en faveur des transports publics concernant la périphérie ouest

- Action 1 – Augmenter l'offre et le cadencement du réseau de transport public du Grand Annecy.
- Action 2 – Développer de nouvelles liaisons TC offrant des conditions concurrentielles à la voiture
- Action 10 – Aménager les gares de Pringy, Groisy et Saint-Martin-Bellevue en pôles multimodaux
- Action 11 – Créer des interfaces multimodales aux entrées d'agglomération et aux nœuds stratégiques du territoire

1.3.3.e Particularité du secteur en matière de mobilité : lieu de transit des mobilités du Grand Annecy

Secteur de transition entre la zone dense d'Annecy et les communes peu denses de la périphérie ouest, la périphérie ouest est un secteur stratégique des mobilités du Grand Annecy. Lieu d'articulation des corridors d'accès et des axes routiers structurants du Grand Annecy, la périphérie ouest est un secteur où convergent et se distribuent les flux, en particulier automobiles par l'intermédiaire de la rocade (D3508), dans l'agglomération. Les communes de la périphérie ouest sont ainsi fortement marquées par l'empreinte de l'automobile.

L'objectif pour la périphérie ouest est ainsi de **passer d'un lieu transit automobile à un lieu d'intermodalité**. Il s'agira donc de capter les flux VL en périphérie ouest et de faire rayonner les flux de déplacements en TC vers le centre d'Annecy et créer des liaisons en rocade pour desservir les autres secteurs du cœur d'agglomération. **La périphérie ouest est ainsi un secteur stratégique pour le système de mobilité annécien.**

1.4 LE SECTEUR LAC

Il est constitué des communes riveraines du lac, à l'exception d'Annecy, et des communes des Bauges. Il se caractérise par une contrainte topographique forte, entre lac et montagne, qui concentre l'urbanisation sur les rives et guide les flux sur 2 axes principaux sur chaque rive du lac.

Ce secteur connait des besoins de mobilité pluriels et forts tout au long de l'année, de la part des habitants dans leurs déplacements quotidiens et de la part des touristes et visiteurs les week-ends et en saison estivale.

1.4.1.a Les chiffres clés du secteur

Taux de motorisation	Taux de ménages sans voiture	Taux de multi-motorisation	Parts modales des déplacements domicile-travail des actifs du secteur			
			Voiture	TC	Deux roues	Marche
			Données générales			
1,52	6,5 %	52 %	87,8 %	4,2 %	3,8 %	4,2 %
			Données pour des déplacements intracommunaux			
			73,9 %	1,3 %	4,6 %	20,1 %

TABLEAU 15 – La mobilité sur le secteur du Lac (INSEE, 2016)

1.4.1.b L'adéquation de l'offre et de la demande en TC

Une desserte insuffisante assurée par les lignes régionales

Le secteur du Lac est desservi par **5 lignes régionales** :

- En rive gauche : Annecy <> Albertville (ligne 51) et Annecy <> Duingt (ligne 52) ;
- En rive droite Annecy <> Talloires (ligne 61), Annecy <> Le Grand-Bornand (ligne 62) et Annecy <> Thônes(ligne 63).

Les communes des Bauges (Saint-Eustache, Leschaux, Entrevernes et La Chapelle-Saint-Maurice) ne sont desservies par aucune ligne de transport public (exceptée scolaire).

La tarification SIBRA s'applique sur le périmètre du Grand Annecy. Les lignes assurent leur **terminus à la gare routière d'Annecy**, permettant ainsi des correspondances faciles avec les lignes urbaines et interurbaines SIBRA, **offrant ainsi la possibilité aux usagers de rayonner dans tout le cœur d'agglomération**. Les trajets en relation avec le Pays de Fillière et le Pays d'Alby sont toutefois bien plus contraints étant donné le faible nombre de services vers ces secteurs et des temps de correspondances allongés.

L'offre en transport public est insuffisante au regard des besoins. D'une part en termes de fréquence, il n'existe qu'un service par heure au départ de Talloires-Montmin et Menthon-Saint-Bernard et une fréquence supérieure à 30 min le matin au départ de Saint-Jorioz. D'autre part, en termes de capacité de transport, l'offre ne permet de transporter qu'entre 20 et 25 % des actifs en ne tenant compte uniquement des flux d'actifs à destination d'Annecy.

Secteur de desserte	Communes	Flux actifs vers Annecy (INSEE 2016)	Nombre de services bus 6h-9h vers Annecy	Capacité de transport (50 pl/véhicule)	Part de la demande couverte
Rive gauche	Sévrier, Saint-Jorioz, Duingt	1 833	9	450	25 %
Rive droite	Veyrier-du-Lac, Talloires-Montmin, Menthon-St-Bernard,	935	4	200	21 %

TABLEAU 16 – Capacité de transport entre Annecy et les 2 rives du lac (sources : SIBRA, INSEE)

Par ailleurs, le fait que ces lignes, à vocation urbaine, soient au standard régional, dissocie le secteur du Lac du reste du réseau SIBRA avec une lecture et une visibilité plus difficile de cette offre (véhicules au gabarit autocar et non autobus et pelliculés « Région AURA » et non SIBRA), alors même que certaines lignes sont intégralement incluses dans le Grand Annecy. **Les lignes 52 et 61 seront transférées au Grand Annecy en septembre 2021 et la desserte du lac a fait l'objet d'une restructuration**.

A noter également la présence de **lignes touristiques en période estivale** pour desservir le lac : 2 lignes de bus (1 sur chaque rive du lac) et une navette lacustre.

Une absence préjudiciable de pôles d'échanges

Le secteur du Lac ne dispose pas de pôle d'échanges. Cette absence est notamment préjudiciable pour les communes des Bauges ne disposant pas d'offre de bus. Si certains parkings peuvent faire l'objet de pôle d'échanges informels, ceux-ci ne sont pas identifiés et prévus comme tel (jalonnement, qualité des liaisons piétonnes, réglementation du stationnement, etc.). Le pôle d'échanges Colmyr à Annecy en rive gauche est situé trop proche d'Annecy pour être pertinent en termes de rabattement.

Une couverture spatiale partielle du réseau TC

	Secteur Lac	Grand Annecy
Habitants dans l'aire de chalandise d'un arrêt TC	34 %	67 %
Pôles de proximité desservis par l'offre de TC	50 %	86 %
Ménages modestes dans l'aire de chalandise	39 %	76 %

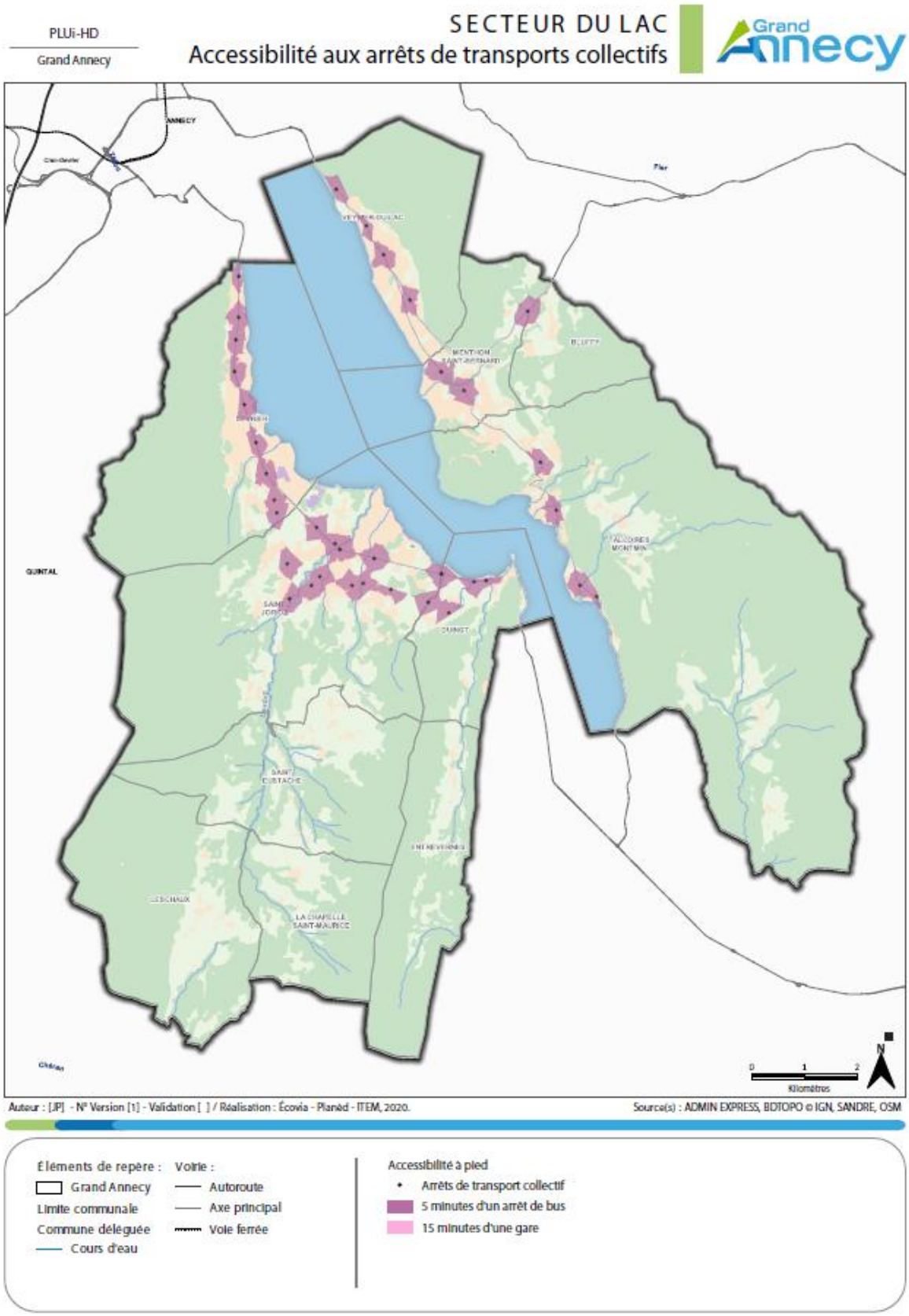
TABLEAU 17 – Couverture spatiale du réseau TC sur l'entité Lac

La couverture spatiale des TC ne permet qu'à 1 habitant sur 3 et 2 ménages modestes sur 5 de disposer d'une offre de transport public à proximité de chez eux.

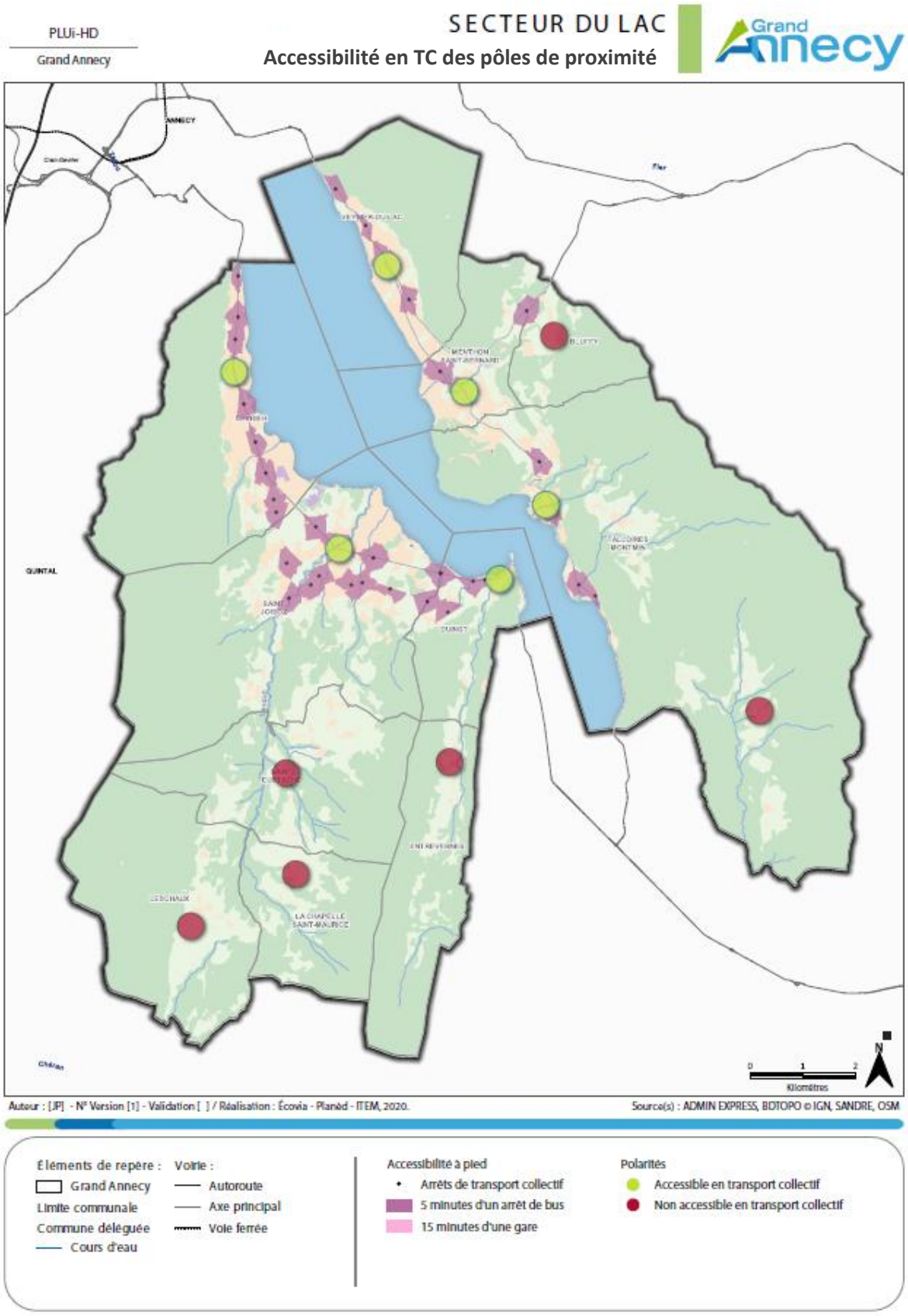
Outre les communes des Bauges qui ne disposent pas d'une offre TC, plusieurs zones blanches apparaissent :

- En rive gauche : à Saint-Jorioz sur les bords du lac, à Sévrier le long de la D912 qui descend des Bauges ;
- Sur les 3 communes de la rive droite qui s'expliquent par une densité d'arrêts faible, en particulier entre Menthon-Saint-Bernard et Veyrier-du-Lac.

Concernant la desserte en TC des 12 pôles de proximité identifiés dans ce secteur, seul 1 sur 2 bénéficie d'une offre de TC, ainsi, même si c'est en augmentation par rapport à la population dans l'aire de chalandise d'un arrêt de TC, le secteur du Lac apparait comme celui qui offre le moins de possibilité de rejoindre les pôles de proximité en TC à l'échelle du Grand Annecy.



CARTE 15 – Accessibilité aux arrêts de TC / entité Lac



CARTE 16 – Accessibilité en TC des pôles de proximité / entité Lac

Principales actions du PDM en faveur des transports publics concernant le secteur du Lac

- Action 1 – Augmenter l'offre et le cadencement du réseau de transport public du Grand Annecy
- Action 4 – Déployer une offre de transport à la demande pour les personnes en situation de handicap et les habitants des secteurs peu denses
- Action 8 – Déployer les navettes lacustres comme transport de passagers reliant les communes du Grand Annecy riveraines du Lac d'Annecy
- Action 11 – Créer des interfaces multimodales aux entrées d'agglomération et aux nœuds stratégiques du territoire

1.4.1.c Typologie des flux en lien avec le secteur

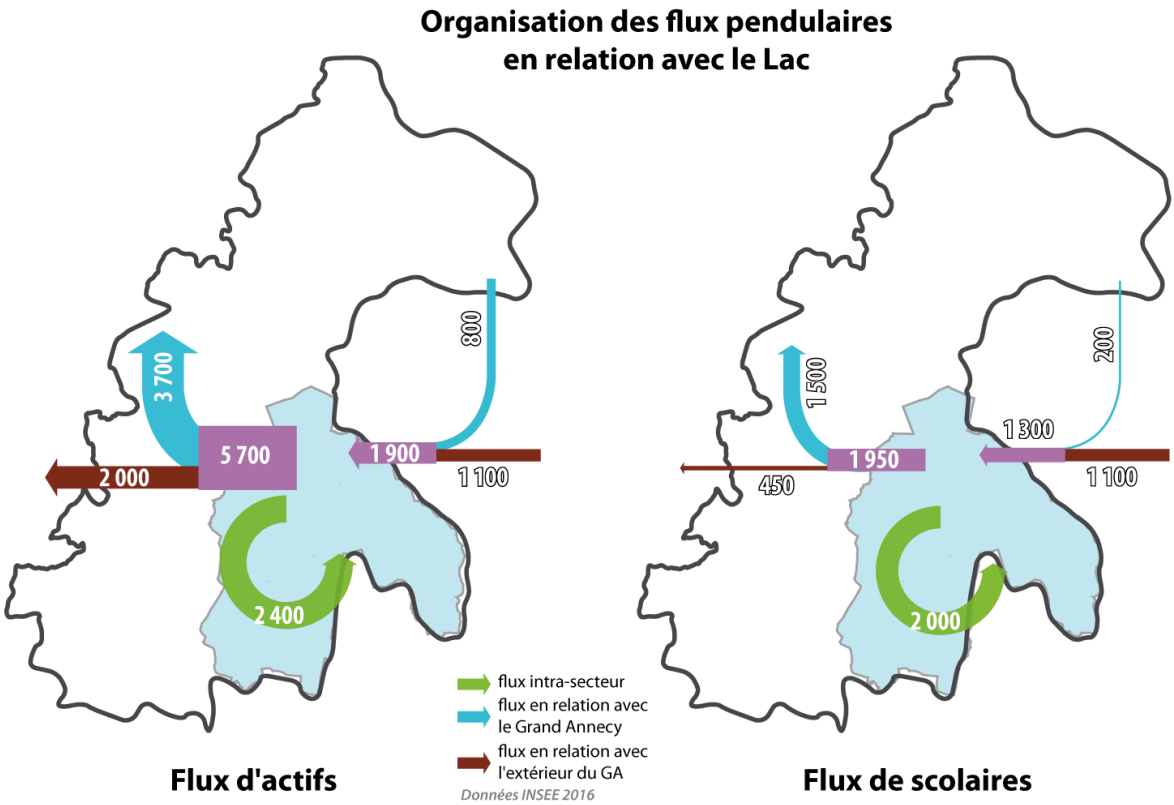


IMAGE 18 – Organisation des flux pendulaires en relation avec le Lac

- 23 % des actifs du secteur du Lac et 40 % des scolaires travaillent et étudient dans leur commune de résidence ;
- 70 % des actifs du secteur du Lac travaillent en dehors de leur secteur avec une forte polarisation d'Annecy. Parmi eux, 53 % travaillent à Annecy, 11 % travaillent dans un autre secteur du Grand Annecy et 9 % travaillent en Suisse ;
- De même, Annecy polarise fortement les flux scolaires : 75 % des scolaires sortant du secteur Lac sont scolarisés à Annecy ;
- Les flux entrants sur le secteur obéissent à une logique de proximité : 34 % des flux entrants sont issus d'Annecy et 28 % de la CC des Sources du Lac d'Annecy.

1.4.1.d L'enjeu cyclable du tour du lac à vélo

La voie verte du Lac d'Annecy est l'une des plus anciennes de France. Sa vocation touristique est évidente : en effet, de 40 km, le tour du lac à vélo constitue une offre touristique et de loisir majeure pour le Grand Annecy. Par ailleurs, la voie verte se prolonge également dans la vallée de Faverges et jusqu'à Albertville.

Si la voie verte est aujourd'hui **achevée en rive gauche**, le bouclage du tour du lac n'est pas encore entièrement finalisé, des discontinuités importantes demeurent en rive droite, en particulier entre Menthon-Saint-Bernard et les centres-villages de Veyrier-du-Lac. La mise en continuité est en projet sous la maitrise d'ouvrage du Département et sera inscrit au nouveau Schéma directeur cyclable du Grand Annecy.

Outre sa vocation loisir, la voie verte du tour du Lac est également **un axe majeur pour les déplacements utilitaires**. En rive gauche, elle assure une liaison sécurisée, confortable et agréable vers le centre d'Annecy. Quelques itinéraires de rabattement restent encore à organiser pour mieux irriguer les communes traversées.

L'objectif sera ainsi de finaliser le tour du Lac par des aménagements sécurisés. Le PLUi-HMB pourra prévoir des emplacements réservés pour faciliter son aboutissement.



IMAGE 19 – Le Tour du Lac à vélo (source : SILA et CD74)

Principales actions du PDM en faveur du tour du lac à vélo

- Action 42 - Anticiper la desserte en mobilité alternative et les infrastructures dédiées aux modes actifs en créant des espaces réservés dans le PLUI-HMB Bioclimatique

1.4.1.e Des conditions de circulation délicates

La desserte du lac est assurée par 2 routes (D1508 en rive gauche et D909 en rive droite) insérées dans un milieu urbain et dans un espace topographiquement contraint. Sur chaque rive, tous les flux convergent sur un seul axe qui aboutit dans le centre d'Annecy. A ces trafics locaux, s'ajoutent un trafic de transit régional entre le bassin annécien et la Savoie (Albertville, Beaufortain et Tarentaise) via Faverges. **Ainsi se côtoie une multiplicité d'usages.**

Cette configuration complexe amène une circulation dense et conduisant à une saturation récurrente en approche d'Annecy. Ainsi le trafic en heure de pointe du matin atteint en direction d'Annecy 900 véh./h sur la D1508 dés Sévrier et plus de 1100 véh./h sur la D909 à Veyrier-du-Lac.

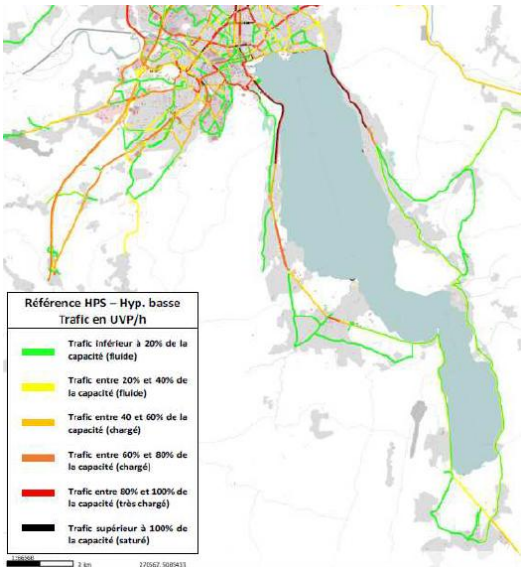


IMAGE 20 – Trafic et capacité des voies

Principales actions du PDM en faveur de la circulation sur le secteur du Lac

- Action 32 – participation à certains projets routiers en partenariat avec le département de la Haute-Savoie

1.4.1.f Un fort impact du tourisme en saison estivale

Les problématiques majeures auxquelles est confronté le secteur du Lac en termes de mobilité touristique sont les suivantes :

- Un fort recours à la voiture pour se rendre sur les plages (pour près de 2 personnes sur 3) qui conduit à une circulation dense (de 900 à 1000 véh./h par sens le soir lors des vacances d'été) sur les bords du lac avec des retenues de files récurrentes (les difficultés de circulation sont mentionnées par près d'un usager voiture sur 3 selon l'étude INDDIGO et Altimax, 2017) ;
- Une saturation des parkings sur certains secteurs l'après-midi et du stationnement illicite ;
- Un faible usage du bus (5 % des visiteurs selon l'étude INDDIGO et Altimax, 2017), voire très faible pour les plages en rive droite et gauche, qui s'explique par un manque de connaissance de l'offre, une fréquence trop faible et des bus soumis aux conditions de circulation ;
- Une difficile cohabitation piétons / cyclistes sur la voie verte en période de forte affluence et du stationnement sauvage des cycles.

Le secteur supporte ainsi des besoins de mobilité hétérogènes et saisonniers, en semaine de la part de ses habitants, les week-ends et en période de vacances de la part des touristes et visiteurs, dont les logiques et les réponses sont différentes. Les besoins des touristes sont plus diffus et plus exigeants et se réalisent à une échelle plus large qui dépasse le Grand Annecy.

Principales actions du PDM en faveur de la mobilité touristique

- Action 1 – Augmenter l'offre et le cadencement du réseau de transport public du Grand Annecy.
- Action 7 – Desservir les trois sites de montagne (Semnoz, Les Glières et la Forclaz) autrement qu'en voiture
- Action 8 – Déployer les navettes lacustres comme transport de passagers reliant les communes du Grand Annecy riveraines du Lac d'Annecy

1.5 LES TERRITOIRES OUVERTS

Les « Territoires ouverts » se caractérisent par une densité d'habitation beaucoup plus faible que dans les autres territoires, et par un déficit marqué d'équipements en transport public, seul le transport scolaire y est bien assuré. Les deux principaux types de mobilité présents dans ces territoires sont la mobilité liée à l'emploi, qui correspond généralement à des distances à parcourir assez importantes, et la mobilité liée à la vie quotidienne qui s'inscrit dans ce que l'INSEE a identifié comme des « bassins de vie » et dans ce dernier registre figure au premier chef la mobilité des jeunes et des seniors.

La présence dans ces territoires de « petits centres urbains », induit une forte dispersion des déplacements et impose une conception très souple des solutions de transports, ce qui rend ces territoires propices au développement de solutions de mobilité innovantes, qu'elles soient publiques ou privées.

1.5.1 LE SECTEUR PAYS ALBY

1.5.1.a Les chiffres clés du secteur

Taux de motorisation	Taux de ménages sans voiture	Taux de multi-motorisation	Parts modales des déplacements domicile-travail des actifs du secteur			
			Voiture	**TC**	**Deux roues**	**Marche**
			Données générales			
1,65	4,2 %	60 %	94,3 %	1,7 %	1,3 %	2,7 %
			Données pour des déplacements intracommunaux			
			72,3 %	0,6 %	2,4 %	19,7 %

TABLEAU 18 – La mobilité sur le Pays d'Alby (INSEE, 2016)

1.5.1.b L'adéquation de l'offre et de la demande en TC

Le pays d'Alby : une offre essentiellement routière à destination des captifs

L'offre de transport public du Pays d'Alby se compose de **4 lignes interurbaines du réseau SIBRA** (31, 40, 41, 42) **et de 1 ligne à la demande Proxibus** sur les communes de Chapeiry et Saint-Sylvestre. Ces lignes se rabattent sur la gare routière d'Annecy centre pour permettre des correspondances avec les lignes urbaines SIBRA et l'offre régionale routière et ferroviaire. Les lignes interurbaines 31 et 40 assurent leur terminus respectivement à Rumilly et Albens, mais elles ne permettent pas à des actifs du Pays d'Alby d'aller travailler sur ces 2 communes en raison d'horaires incompatibles. L'offre sur les lignes interurbaines est essentiellement à **destination des captifs**. Elle est composée d'un aller le matin (arrivée à Annecy avant 8h sauf pour Proxibus), d'un aller-retour entre 12h et 14h et d'un retour le soir. La ligne 40 (Albens <> Alby <> Annecy) est plus structurante pour le secteur car elle dispose de services supplémentaires adaptés aux actifs et inactifs (13 services).

En termes d'offre ferroviaire, l'extrémité sud du Pays d'Alby peut bénéficier de **la gare d'Albens**, offrant des liaisons en train vers Annecy d'une part et vers Aix-les-Bains, Chambéry et Grenoble d'autre part. Mais la liaison vers Annecy n'est réellement intéressante que depuis les communes de Saint-Félix et Chainaz-les-Frasses.

2 aires de covoiturage

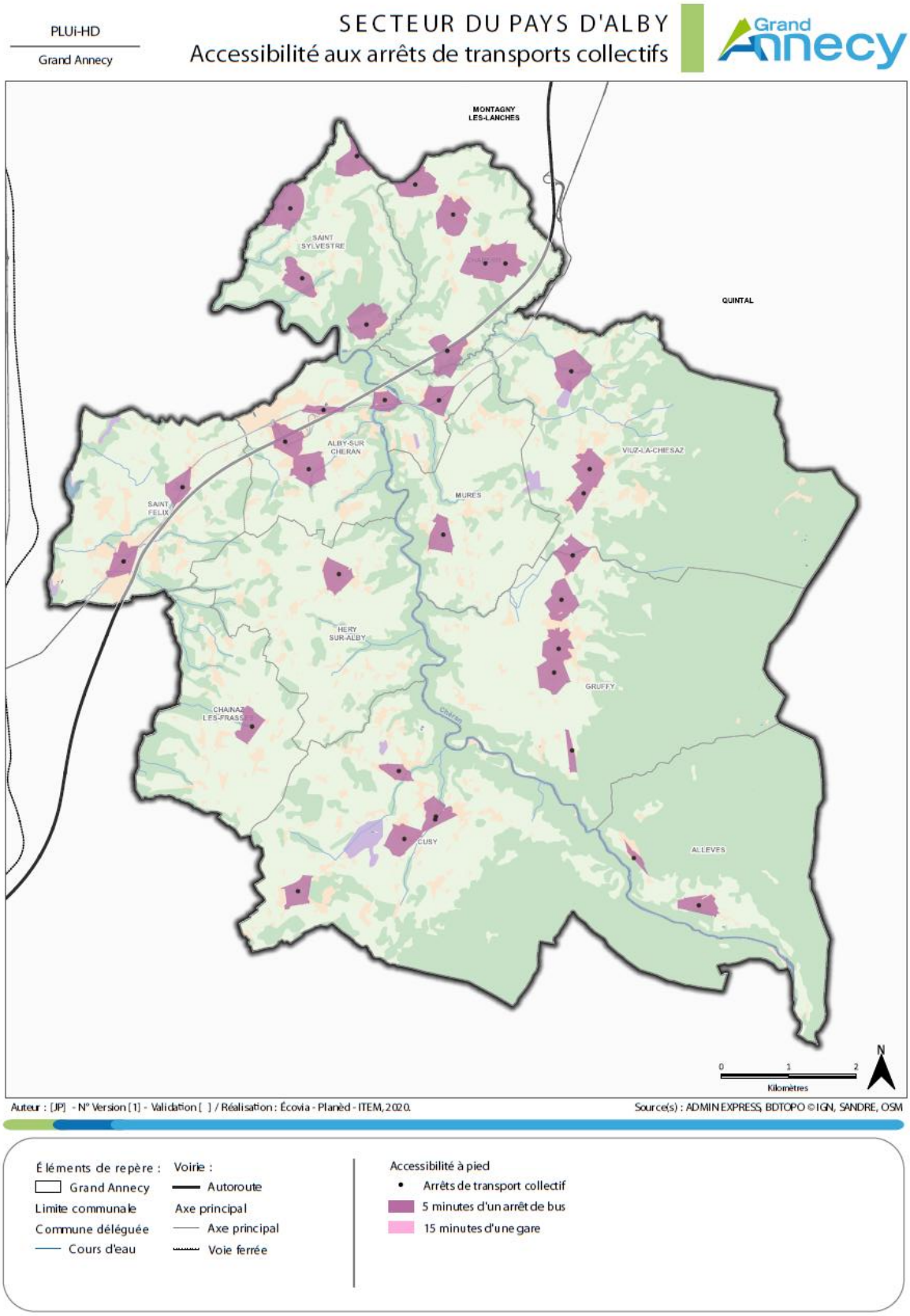
2 pôles d'intermodalité sont présents sur le Pays d'Alby : le P+R d'Alby et le P+R Chaux-Balmont. Au regard de leur configuration (positionnés au niveau de échangeurs et éloignés des arrêts de bus), ces parkings ont essentiellement une fonction **d'aire de covoiturage**. Aux portes du cœur d'agglomération, le pôle d'échanges de Seynod Périaz, connecté à la ligne Rythmo 2, constitue un P+R intéressant pour les habitants du Pays d'Alby désirant se rendre à Annecy.

Une couverture spatiale du réseau TC plutôt faible

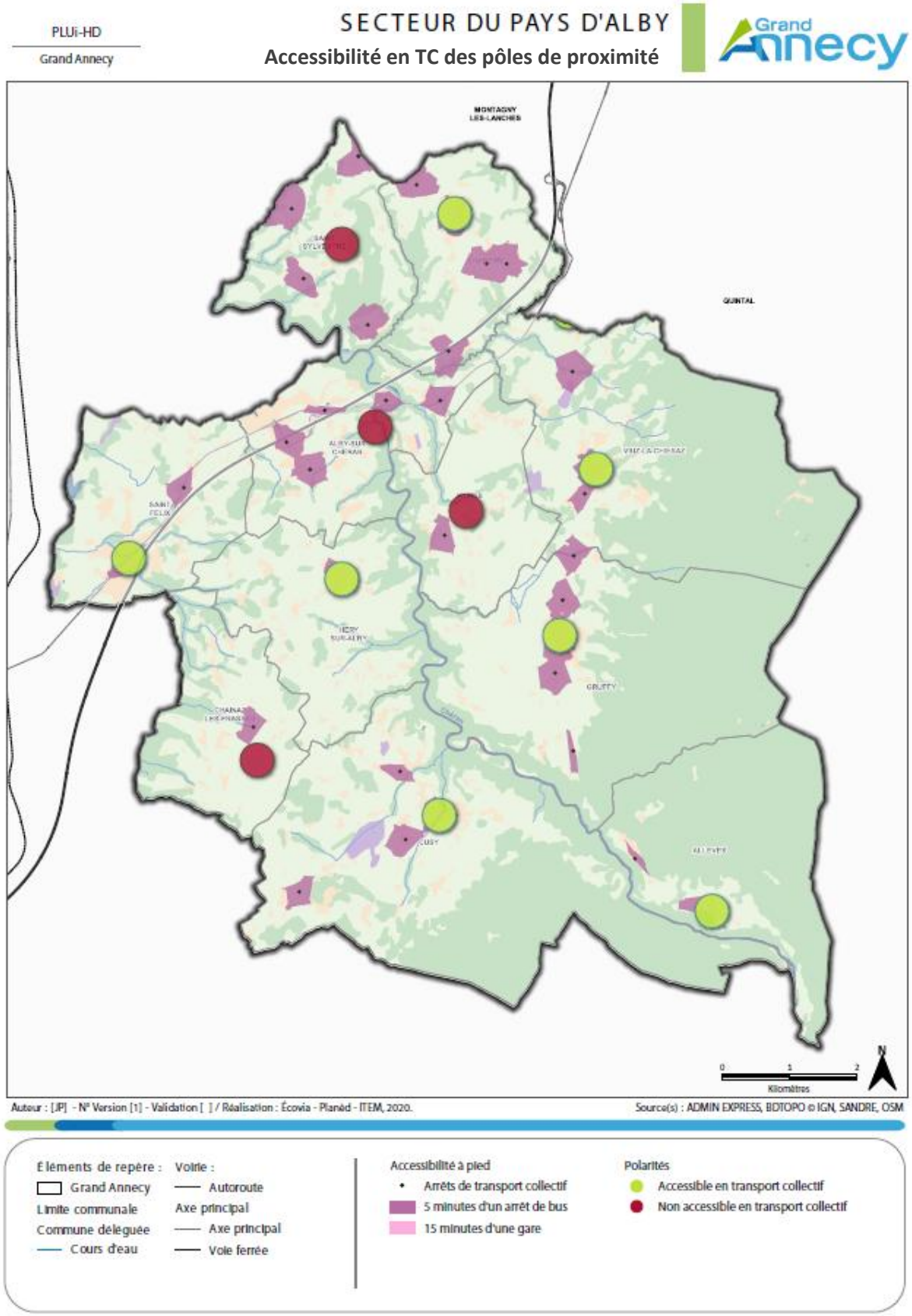
	Secteur Alby	Grand Annecy
Habitants dans l'aire de chalandise d'un arrêt TC	28 %	67 %
Pôles de proximité desservis par l'offre de TC	64 %	86 %
Ménages modestes dans l'aire de chalandise	33 %	76 %

TABLEAU 19 – Couverture spatiale du réseau TC sur l'entité pays d'Alby

La couverture spatiale des TC ne permet qu'à 1 habitant sur 4 et 1 ménage modeste sur 3 de disposer d'une offre de transport public à proximité de chez eux. Cette situation s'explique notamment par une dispersion de l'habitat dans des hameaux et par la présence d'un seul arrêt de bus dans certaines communes à l'image de Saint-Félix ou Héry-sur-Alby. A noter, la desserte des 11 pôles de proximité de ce secteur en TC est correcte.



CARTE 17 – Accessibilité aux arrêts de TC / pays d'Alby



CARTE 18 – Accessibilité en TC des pôles de proximité / entité pays d'Alby

Principales actions du PDM en faveur des transports publics concernant le Pays d'Alby

- Action 1 – Augmenter l'offre et le cadencement du réseau de transport public du Grand Annecy
- Action 4 – Déployer une offre de transport à la demande pour les personnes en situation de handicap et les habitants des secteurs peu denses
- Action 11 – Créer des interfaces multimodales aux entrées d'agglomération et aux nœuds stratégiques du territoire

1.5.1.c Typologie des flux en lien avec le secteur

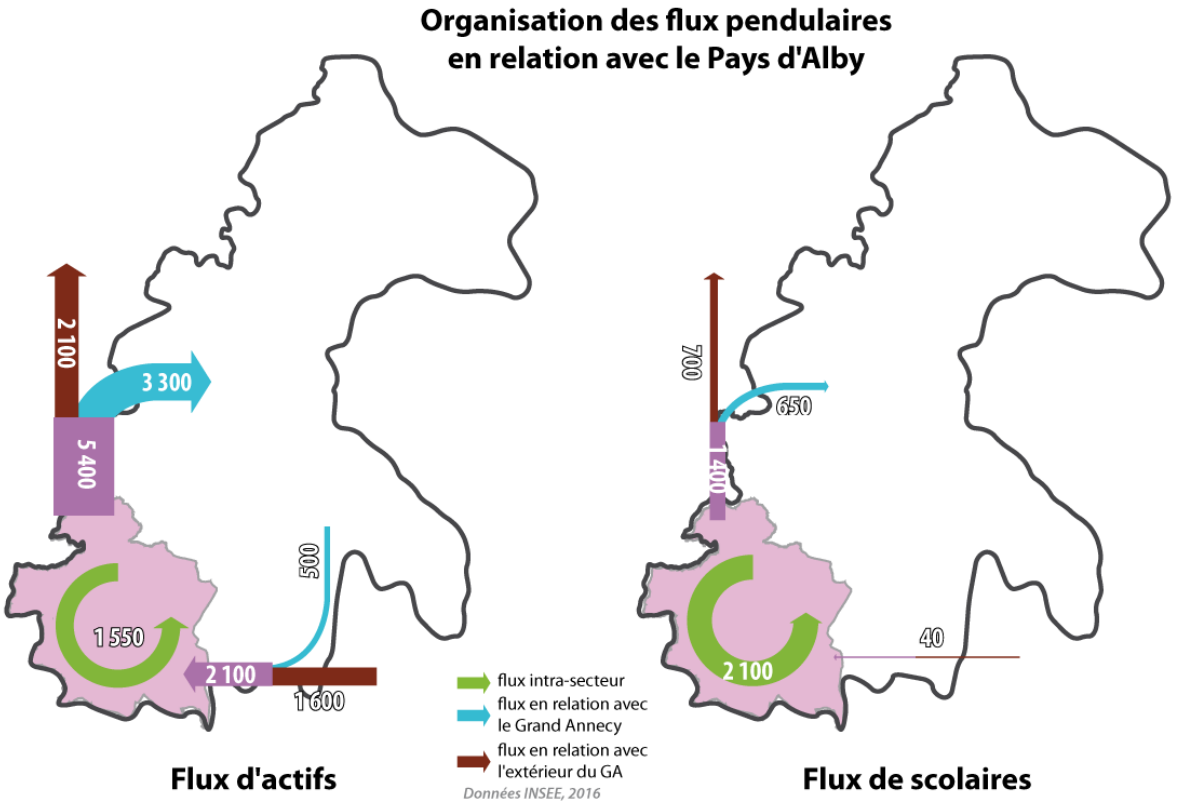


IMAGE 21 – Organisation des flux pendulaires en relation avec le pays d'Alby

- 16% des actifs du Pays d'Alby et 39 % des scolaires travaillent et étudient dans leur commune de résidence ;
- 77 % des actifs du Pays d'Alby travaillent en dehors de leur secteur avec une forte polarisation d'Annecy. Parmi eux, 48 % travaillent à Annecy, 13 % travaillent dans un autre secteur du Grand Annecy et 6 % travaillent en Suisse ;
- De même, Annecy polarise fortement les flux scolaires : 40 % des scolaires sortant du Pays d'Alby sont scolarisés à Annecy ;
- Les flux entrants sur le secteur obéissent à une logique de proximité : 27% des flux entrants sont issus de la CC de Rumilly, et 25 % de Grand Lac.

1.5.1.d Le vélo à assistance électrique, une solution pertinente de mobilité à développer

Le vélo est un mode peu développé sur le Pays d'Alby. A l'exception d'une voie verte le long de la D1201 à Alby-sur-Chéran, et d'un projet de voie verte à Héry-sur-Alby pour desservir le collège, aucun aménagement cyclable d'envergure n'est présent sur le secteur. Malgré les contraintes topographiques et le caractère plutôt rural**, le vélo trouve sa pertinence pour certains besoins de déplacements, notamment à l'aide du vélo à assistance électrique**. En 1er lieu, le vélo est adapté pour de déplacements locaux, notamment entre Saint-Félix, Alby-sur-Chéran et Héry-sur-Alby, et entre les hameaux et les centres-bourgs et en rabattement vers des pôles d'échanges multimodaux. Dans une moindre mesure, la partie Nord du Pays d'Alby (Chapeiry) est à proximité immédiate de pôles générateurs importants de la partie sud d'Annecy (Chapeiry est à 7 km de Seynod Périaz) et le vélo à assistance électrique ici est une solution de mobilité pertinente.

La révision du Schéma Directeur Cyclable du Grand Annecy devra prévoir des itinéraires avec des liaisons cyclables vers Alby-sur-Chéran, principale centralité du secteur. **Il sera d'ailleurs prévu l'intégration d'un axe cyclable structurant de 15 km reliant Seynod à Saint Félix et desservant Alby-sur-Chéran.**

Principales actions du PDM en faveur des mobilités actives spécifiques au secteur du Pays d'Alby :

- Action 15 – Garantir des liaisons piétonnes et PMR sécures, continues et agréables dans les quartiers, les bourgs, les hameaux
- Action 16 – Définir le "Code de la Rue" du Grand Annecy
- Action 18 – Traiter les sites dangereux pour sécuriser les cyclistes
- Action 19 – Etendre le schéma directeur cyclable au territoire du Grand Annecy (300 km en 2030).
- Action 20 – Aménager des voies vertes autour des établissements scolaires et encourager de nouvelles pratiques de mobilité auprès des enfants scolarisés.

1.5.1.e Une logique de rabattement à développer

La structuration territoriale du Pays d'Alby prend la forme générale d'un schéma en arêtes de poisson. Tous les flux de mobilité du territoire convergent sur un axe central structurant : la D1201 complétée en parallèle par l'A41. Il s'agit ainsi d'un véritable corridor de déplacement tous modes vers le cœur d'agglomération.

Cette configuration spécifique rend pertinent le développement d'une solution de mobilité basée sur la mise en place d'un axe de TC fort sur la D1201 sur lequel viennent se rabattre, à l'aide de pôles d'échanges, les flux VL, TC et modes doux des communes alentours.

Principales actions du PDM en faveur d'une approche en rabattement sur la D1201 :

- Action 1 – Augmenter l'offre et le cadencement du réseau de transport public du Grand Annecy
- Action 33 – Expérimenter une offre de covoiturage dynamique

1.5.1.f Particularité du secteur en matière de mobilité : l'étalement urbain et la forte automobilité

Avec une croissance démographique de 1,86 % par an en moyenne sur la période 2011-2016 (contre 1,33 % à l'échelle du Grand Annecy), le Pays d'Alby se caractérise par une tendance à l'étalement urbain sous forme d'habitat individuel dans des secteurs peu denses à la desserte TC faible et éloigné des centralités.

Cette tendance, associée à une offre TC aujourd'hui faible, conduit à un usage élevé de l'automobile pour satisfaire les besoins de mobilité des habitants, comme en témoignent le taux de motorisation élevé (1,65) et de la part de l'automobile dans les déplacements domicile-travail (94 %).

Pour répondre aux objectifs de mobilité durable, le PLUi-HMB devra veiller à concentrer l'urbanisation dans les cœurs de bourgs et autour des arrêts de transports collectifs structurants.

Principales actions du PDM en faveur de l'usage partagé de l'automobile sur le Pays d'Alby :

- Action 33 – Expérimenter une offre de covoiturage dynamique
- Action 34 – Développer l'offre d'autopartage

1.5.2 LE SECTEUR PAYS DE FILLIERE

1.5.2.a Les chiffres clés du secteur

Taux de motorisation	Taux de ménages sans voiture	Taux de multi-motorisation	Parts modales des déplacements domicile-travail des actifs du secteur			
			Voiture	TC	Deux roues	Marche
			Données générales			
1,72	3,9 %	65 %	93,1 %	2,1 %	1,9 %	2,9 %
			Données pour des déplacements intracommunaux			
			78,9 %	2,3 %	3,6 %	15,2 %

TABLEAU 20 – La mobilité sur le Pays de Fillière (INSEE, 2016)

1.5.2.b L'adéquation de l'offre et de la demande en TC

L'offre de transport public sur le Pays de Fillière se compose de 3 lignes interurbaines SIBRA, d'une offre régionale ferroviaire à la gare de Groisy et routière à Saint-Martin-Bellevue.

Une offre interurbaine en rabattement vers la gare d'Annecy

Les 3 lignes interurbaines se rabattent sur la gare routière pour permettre des correspondances avec les lignes urbaines SIBRA et l'offre régionale routière et ferroviaire. Ces lignes apportent chacune une réponse différente aux besoins de mobilité :

- La **ligne 80** (Fillière <> Annecy) a le profil d'une ligne express avec un temps de parcours de 35 minutes entre Annecy et Fillière. Elle propose des services adaptés aux **actifs** du Pays de Fillière travaillant à Annecy.
- La **ligne 81** est essentiellement à destination des **scolaires** avec 1 aller-retour quotidien.
- La **ligne 82** propose 9 services quotidiens. Elles apportent une réponse aux **captifs** du territoire désirant se rendre à Annecy à la demi-journée. Elle **complète la ligne 80** sur l'origine-destination Fillière <> Annecy qui dispose alors de **16 services** tout au long de la journée.
- Les mercredis, samedis et dimanches d'hiver, la ligne touristique G assure 3 allers-retours entre Annecy et le plateau des Glières.

Une offre ferroviaire attractive à la gare de Groisy-Thorens-La Caille

La gare de Groisy est desservie par l'offre TER Annecy <> Saint-Gervais et le Léman Express Annecy <> Annemasse <> Genève. Le Pays de Fillière dispose donc d'une offre structurante attractive pour rejoindre les pôles d'emplois d'Annecy, de la Vallée de l'Arve et de Genève.

La ligne régionale routière Annecy <> Genève à Saint-Martin-Bellevue

La ligne T72 relie Annecy au bassin genevois. Elle propose 19 allers-retours suivant 2 schémas de desserte : un schéma express avec un arrêt sur le territoire (pôle d'échanges de Fillière au péage de Cruseilles) et un schéma omnibus avec 5 arrêts à Saint-Martin-Bellevue. La ligne T72 répond efficacement aux besoins de mobilité des actifs de l'Ouest du Pays de Fillière qui travaillent aussi bien dans le bassin genevois qu'à Annecy.

2 pôles d'intermodalité structurants sur le Pays de Fillière

Le Pays de Fillière dispose de 2 pôles d'échanges structurants : la **gare de Groisy-Thorens-La Caille** pour l'intermodalité avec le train et le **pôle d'échanges de Fillière au péage de Cruseilles** qui a la double fonction de

pôle d'échanges (ligne T72) et d'aire de covoiturage. Ces deux pôles sont globalement de qualité, toutefois les rabattements tous modes devront être travaillés car les stationnements existants arrivent à saturation.

La **gare de Saint-Martin-Bellevue**, initialement prévue dans le schéma de desserte du Léman Express, n'a finalement pas rouverte en décembre 2019. Sa réouverture devrait intervenir en 2023.

L'intersection entre la D1203 et la D2 à Groisy-Le-Plot est un site stratégique potentiel pour l'aménagement d'une aire de covoiturage. Il s'agit d'un point de convergence majeur avec des flux en provenance de La Roche-sur-Foron, Thorens-Glières et Groisy.

Par ailleurs, le **Pays de Fillière ne bénéficie actuellement pas de véritables pôles d'échanges aux portes du cœur d'agglomération.** Le pôle d'échanges des Vignières à Annecy-le-Vieux est trop proche pour être incitatif. La création d'un pôle d'échanges à l'entrée sud du PAE des Glaisins et connecté à la ligne Rythmo 1 permettrait de capter les flux en provenance des Bornes et de Nâves-Parmelan. Quant au pôle d'échanges de La Ravoire à Pringy, celui-ci est mal connecté aux lignes TC et est trop excentré par rapport à la D1203 pour être réellement attractif. Un pôle d'échanges est en projet sur le site de Mercier à Saint-Martin-Bellevue situé sur la D1203. Celui-ci devra être desservi par une offre TC structurante pour être réellement incitatif.

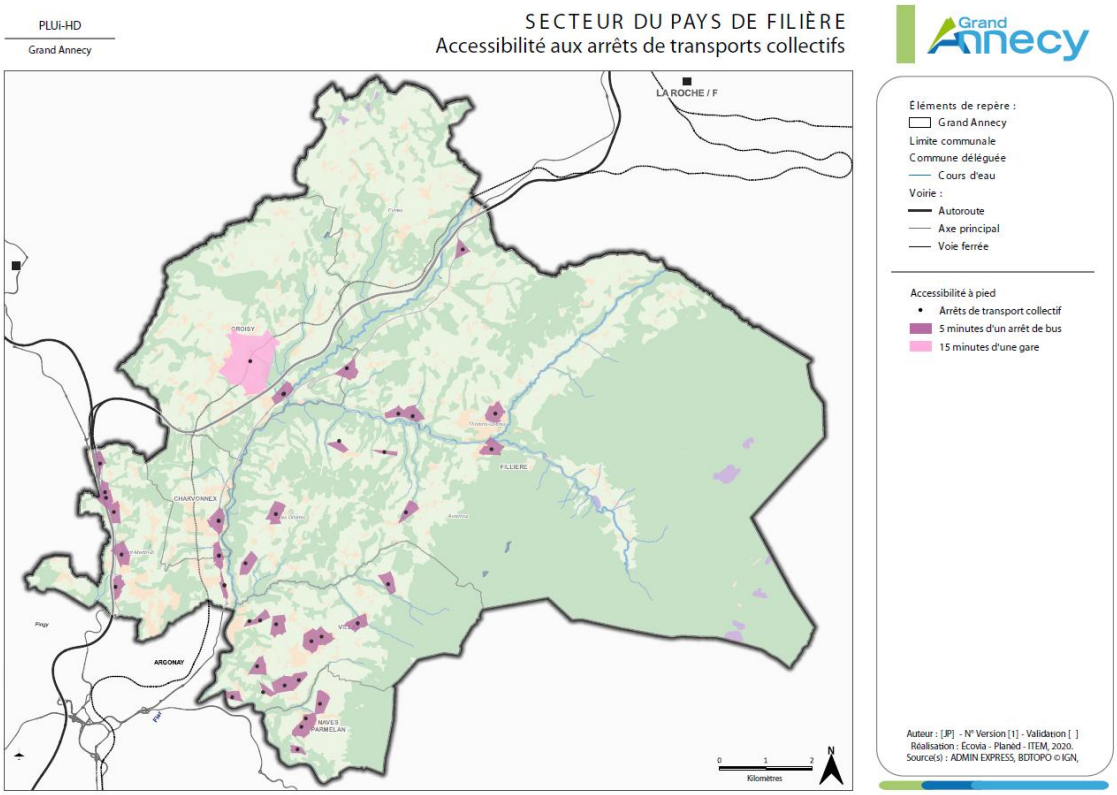
Une faible couverture spatiale du réseau TC

	Secteur Fillière	Grand Annecy
Habitants dans l'aire de chalandise d'un arrêt TC	24 %	67 %
Pôles de proximité desservis par l'offre de TC	77 %	86 %
Ménages modestes dans l'aire de chalandise	26 %	76 %

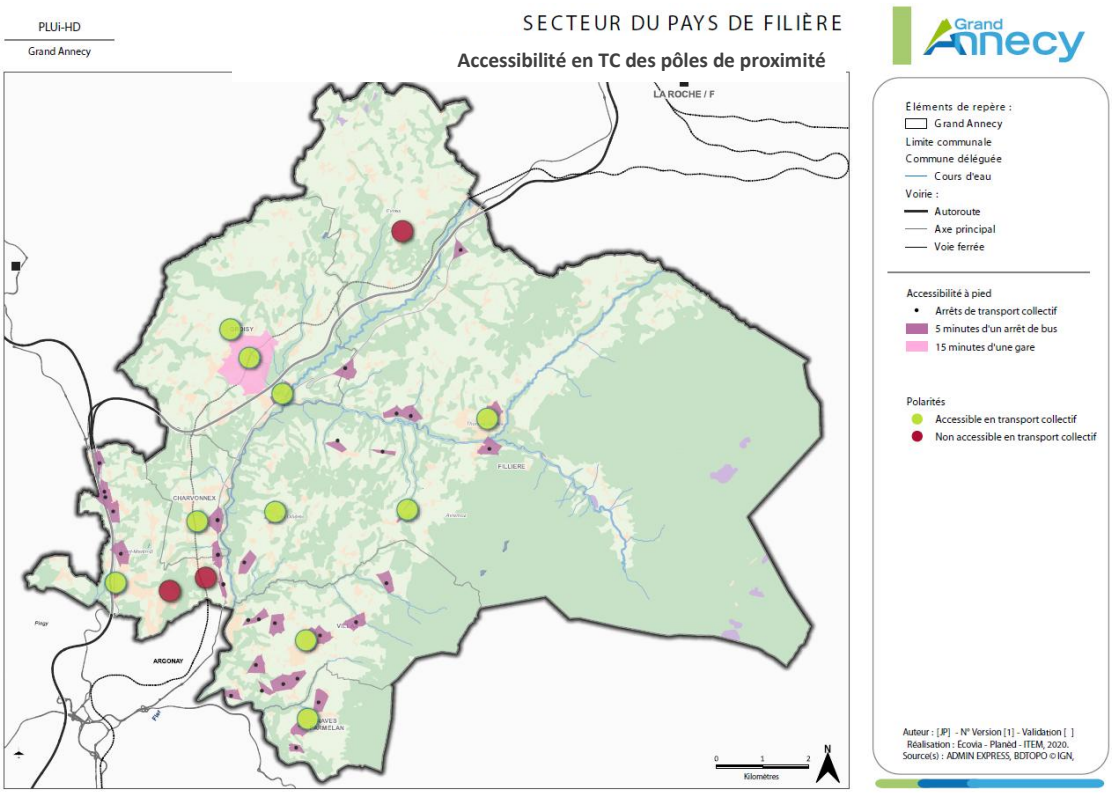
TABLEAU 21 – Couverture spatiale du réseau TC sur l'entité pays de Fillière

La couverture spatiale des TC ne permet qu'à moins d'1 habitant sur 4 et 1 ménage modeste sur 4 de disposer d'une offre de transport public à proximité de chez eux. Cette situation s'explique d'une part par une dispersion de l'habitat dans des hameaux et d'autre part par l'absence d'offre dans certains bourgs à l'image de Charvonnex, Saint-Martin-Bellevue et Evires.

A l'opposé, la desserte des 13 pôles de proximité identifiés sur ce secteur est bonne avec 77 % desservis par les TC.



CARTE 19 – Accessibilité aux arrêts de TC / entité pays de Fillière



CARTE 20 – Accessibilité en TC des pôles de proximité / pays de Fillière

1.5.2.c Typologie des flux en lien avec le secteur

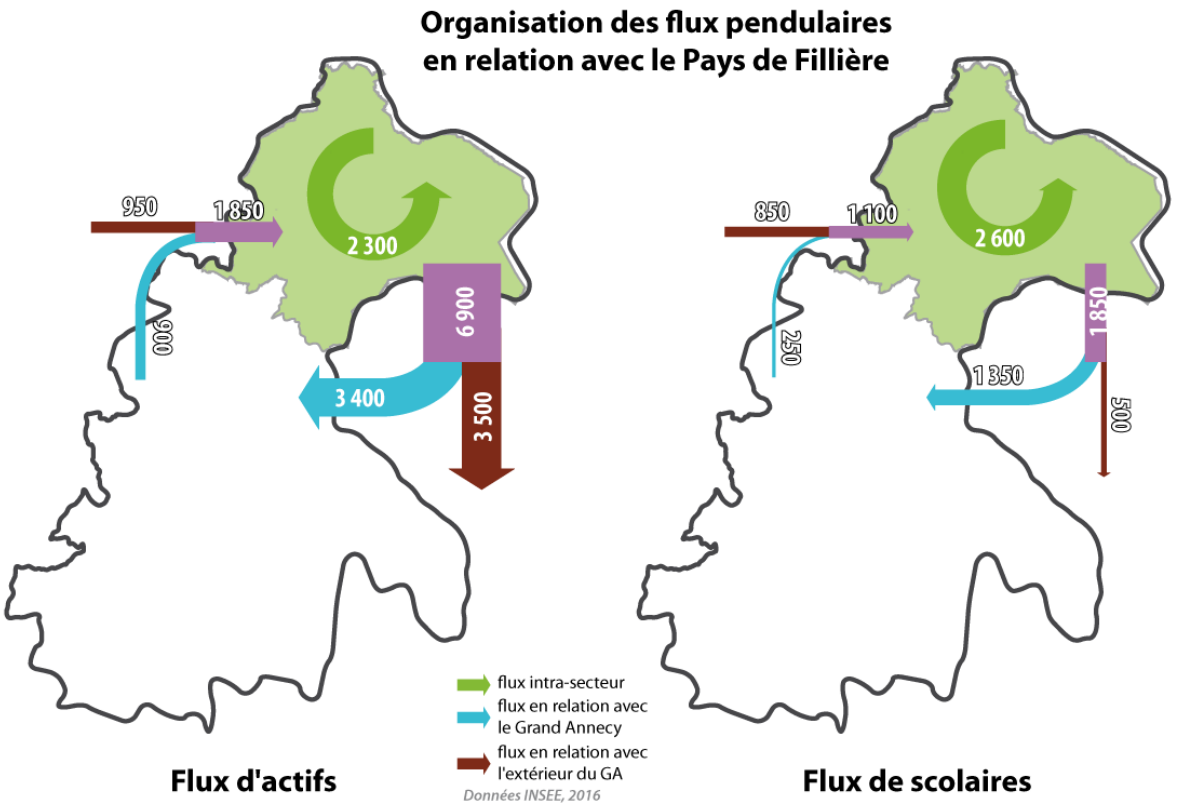


IMAGE 22 – Organisation des flux pendulaires en relation avec le pays de Fillière

- 20 % des actifs du Pays de Fillière et 48 % des scolaires travaillent et étudient dans leur commune de résidence ;
- 75 % des actifs du Pays de Fillière travaillent en dehors de leur secteur avec une polarisation d'Annecy. Parmi eux, 26 % travaillent à Annecy, 10 % travaillent en 1ère couronne, 16 % travaillent en Suisse et 8 % dans la vallée de l'Arve ;
- De même, Annecy polarise fortement les flux scolaires : 56 % des scolaires sortant du Pays de Fillière sont scolarisés à Annecy.

1.5.2.d Les transports collectifs, une adaptation nécessaire

La structuration de l'offre TC actuelle s'appuie insuffisamment sur les pôles d'intermodalité existants. Il s'agira d'une part d'assurer de meilleurs rabattements vers la gare de Groisy depuis Thorens-Glières et Evires allant de pair avec la mise en place d'un RER cadencé de Groisy à Rumilly. D'autre part, des rabattements modes doux devront être prévus sur le pôle d'échanges de Fillière pour diminuer l'usage de la voiture.

Avec 5 allers-retours quotidiens, Villaz et Nâves-Parmelan, qui totalisent ensemble 4 500 habitants, ne sont pas suffisamment desservies. Il s'agira aussi de renforcer l'offre entre ces communes et Annecy et le PAE des Glaisins pour disposer d'une véritable alternative à l'automobile.

Les communes déléguées d'Evires et des Ollières ne sont pas desservies par une offre TC permettant des déplacements à la demi-journée sur un pôle de services pour les captifs. Une offre de transport à la demande de type Proxibus en rabattement sur Thorens-Glières et la gare de Groisy peut venir combler cette carence.

Enfin la réouverture de la gare de Saint-Martin-Bellevue permettra de proposer une offre de transport plus importante pour le secteur de Saint-Martin-Bellevue et Charvonnex. Cette réouverture s'accompagnera de l'aménagement d'un véritable PEM, porté principalement par des rabattements modes doux, et le développement de l'offre avec la mise en place d'un RER cadencé de Groisy à Rumilly.

Principales actions du PDM en faveur des transports publics concernant le Pays de Fillière :

- Action 1 – Augmenter l'offre et le cadencement du réseau de transport public du Grand Annecy
- Action 4 – Déployer une offre de transport à la demande pour les personnes en situation de handicap et les habitants des secteurs peu denses
- Action 7 – Desservir les trois sites de montagne (Semnoz, Les Glières et la Forclaz) autrement qu'en voiture
- Action 9 – Mettre en place un « réseau express métropolitain » cadencé entre Rumilly et Groisy
- Action 10 – Aménager les gares de Pringy, Groisy et Saint-Martin de Bellevue en pôles multimodaux
- Action 11 – Créer des interfaces multimodales aux entrées d'agglomération et aux nœuds stratégiques du territoire

1.5.2.e Le vélo à assistance électrique, une solution pertinente de mobilité à développer

Le vélo est un mode peu développé sur le Pays de Fillière. Aucun aménagement cyclable d'envergure n'est présent sur le secteur. Malgré les contraintes topographiques et le caractère plutôt rural, le vélo trouve sa pertinence pour certains besoins de déplacements. D'une part, la partie Sud du Pays de Fillière est à proximité immédiate de pôles générateurs importants de la partie nord d'Annecy (Saint-Martin-Bellevue est à 6 km du centre hospitalier) et le vélo à assistance électrique ici est une solution de mobilité pertinente. D'autre part le vélo reste adapté pour de petits déplacements locaux, notamment pour des motifs liés aux achats de proximité et en rabattement vers des pôles d'échanges multimodaux (gare de Groisy, etc).

La révision du Schéma Directeur Cyclable du Grand Annecy devra prévoir des itinéraires mettant en relation les communes du Pays de Fillière aux principaux pôles générateurs présents sur le secteur et à proximité. Une étude est en cours sur un axe cyclable structurant de 7 km entre Argonay et le Plot à Groisy.

Principales actions du PDM en faveur des mobilités actives spécifiques au secteur du Pays de Fillière :

- Action 15 – Garantir des liaisons piétonnes et PMR sécures, continues et agréables dans les quartiers, les bourgs, les hameaux
- Action 16 – Définir le "Code de la Rue" du Grand Annecy
- Action 18 – Traiter les sites dangereux pour sécuriser les cyclistes
- Action 19 – Etendre le schéma directeur cyclable au territoire du Grand Annecy (300 km en 2030)
- Action 20 – Aménager des voies vertes autour des établissements scolaires et encourager de nouvelles pratiques de mobilité auprès des enfants scolarisés.

1.5.2.f Particularité du secteur en matière de mobilité : l'étalement urbain et l'automobilité

Avec une croissance démographique de 1,99 % par an en moyenne sur la période 2011-2016 (contre 1,33 % à l'échelle du Grand Annecy), le Pays de Fillière se caractérise par une tendance à l'étalement urbain sous forme d'habitat individuel dans des secteurs peu denses à la desserte TC faible et éloignés des centralités.

Cette tendance, associée à une offre TC aujourd'hui faible à l'échelle du secteur, conduit à un usage élevé de l'automobile pour satisfaire les besoins de mobilité des habitants, comme en témoignent le taux de motorisation élevé (1,72) et de la part de l'automobile dans les déplacements domicile-travail (93 %).

Pour répondre aux objectifs de mobilité durable, le PLUi-HMB devra veiller à concentrer l'urbanisation dans les cœurs de bourgs et autour des arrêts de transports collectifs structurants. Comme pour Alby, il apparait que le covoiturage dynamique est un enjeu fort vis-à-vis de cette problématique de faible densité.

Principales actions du PDM en faveur de l'usage partagé de l'automobile sur le Pays de Fillière :

- Action 33 – Expérimenter une offre de covoiturage dynamique
- Action 34 – Développer l'offre d'autopartage

1.6 Enjeux mobilité du PLUi HMB du Grand Annecy

1.6.1 ENJEUX A L'ECHELLE DU TERRITOIRE

1.6.1.a AXE 1 – Lier urbanisme et déplacement dans une stratégie de développement raisonnée en lien avec les paysages du Grand Annecy

Le PDM intègre différentes actions qui répondent à un développement des TC en lien avec la ville des proximités. Mais cette orientation est à la fois générale et très impactante. Cela peut nécessiter d'interdire toute construction (seuil à déterminer par rapport à x logements ou y m² de SP pour des activités) et demande aussi de pouvoir établir ce qui est considéré comme bien desservi en TC. Afin de répondre notamment à l'orientation 1 du projet de territoire il conviendra de :

1/ Définir les secteurs considérés comme bien desservis en TC (Annecy, 1ère couronne) ET susceptibles de se développer démographiquement et/ou économiquement dans les années à venir.

2/ Dans les secteurs moins bien desservis en TC (Lac, Pays d'Alby, Fillière) MAIS qui ont un potentiel de développement économique et/ou démographique, il conviendra de déterminer si les évolutions prévues au PDM en matière de TC permettent un renforcement adéquat ou si de nouvelles offres devront être constituées.

1.6.1.b AXE 2 –Organiser la mobilité à l'échelle du Grand Annecy pour offrir un système de mobilité global adapté aux besoins des habitants

Ces actions font le corps du PDM que ce soit pour le développement des TC ou le transport à la demande, les pôles d'échanges multimodaux, les parcs relais, le réseau cyclable...

Par exemple, le PLUi-HMB précisera les emprises foncières qu'il convient de réserver pour les parcs relais à Annecy et en 1ère couronne, dont le PDM donne une localisation indicative, afin de garantir leur réalisation future. De même, les liaisons cyclables à développer sont inscrites précisément au Schéma cyclable du Grand Annecy et devront faire l'objet de réserves foncières au sein du PLUi-HMB pour les aménagements nécessitant des acquisitions.

1.6.1.c AXE 3 – Favoriser la multimodalité de l'espace public pour permettre la transition de l'hégémonie de la voiture vers une mobilité durable

En fonction des secteurs et des potentialités de déplacements alternatifs à l'automobile, il conviendra de changer l'approche de l'automobile dans la place qui lui est allouée sur l'espace public. Cela reprend notamment l'orientation 39 du projet de territoire relatif au « Code de la Rue » et à l'aménagement de l'espace public.

L'enjeu du PLUi-HMB sera de déterminer, au regard du contexte en matière de déplacement et de fonctionnalité urbaine des différents espaces, l'organisation et l'aménagement de l'espace public à mettre en œuvre et les mesures réglementaires garantissant son bon usage (réglementation du stationnement, pacification de la voirie, prise en compte de zones à faible émission, analyse des cheminements doux à destination de chaque espace de proximité à créer, compléter ou sécuriser …).

1.6.1.d AXE 4 – S'appuyer sur une offre de TC structurante pour constituer l'alternative à l'automobile

Il s'agira de constituer une offre TC structurante à la fois sur les corridors de déplacements identifiés au PDM, en particulier sur le Pays d'Alby, et en liaison de rocade en 1ère couronne. Cette nouvelle organisation TC s'appuiera

sur un réseau de pôles d'échanges structurants en 1ère couronne (gare de Pringy, P+R Seynod Périaz…), où se connecteront physiquement les lignes radiales urbaines et interurbaines et de rocade et équipés de P+R, et des pôles d'échanges secondaires de rabattement (gare de Groisy, Alby-sur-Chéran, Saint-Jorioz…) dans les corridors de déplacements avec la réalisation de parcs relais voiture et vélo.

1.6.1.e AXE 5 – Lier développement touristique et mobilité durable pour accéder et se déplacer au sein du Grand Annecy

Dans le PDM, différentes actions sont à destination d'un public de touristes. Il conviendra de conforter les possibilités d'accès au territoire aux échelles locales, régionales et internationales mais aussi faciliter les déplacements des touristes pour éviter un recours massif à l'automobile qui engendre de fortes nuisances notamment sur les secteurs du Lac, d'Annecy et de première couronne.

1.6.1.f AXE 6 – Permettre avec le PLUi-HMB une transcription dans le droit des sols la bonne mise en application des actions liées à la mobilité

En matière de mobilité, des actions *(comme la mise en œuvre d'un maillage cyclable à l'échelle du Grand Annecy, le renforcement ou la création de pôles d'échanges)* nécessitent de la disponibilité foncière pour garantir dans le temps la réalisation des aménagements. Avec le PLUi-HMB, l'enjeu sera de garantir des réserves foncières à la fois sur les corridors cyclables identifiées ou au niveau des principaux lieux d'intermodalité afin de permettre la réalisation au cours du temps de ces aménagements.

1.6.2 LES ENJEUX A L'ECHELLE DES DIFFERENTS SECTEURS

1.6.2.a Secteur d'Annecy et hypercentre

- La constitution d'un réseau vélo à haut niveau de service
- Une politique de stationnement qui soit un véritable levier de mobilité durable
- La pacification de la voirie pour améliorer le cadre de vie et l'insertion des modes actifs

1.6.2.b Secteur de la périphérie ouest

- La constitution de lignes fortes de rocade reliant les pôles d'emplois de 1ère couronne
- La création d'un réseau pôles d'échanges structurants où se connectent les lignes radiales urbaines et interurbaines et de rocade
- La constitution d'un réseau vélo à haut niveau de service en continuité de celui d'Annecy

1.6.2.c Secteur du Lac

- Une desserte structurante aussi bien pour les habitants et que pour les touristes
- La création de P+R le long de cet axe TC
- Un traitement particulier des trafics estivaux
- L'approfondissement des navettes lacustres

1.6.2.d Secteur du Pays d'Alby

- Un axe TC fort sur la D1201 entre Entrelacs et Annecy
- La création de P+R le long de cet axe TC et en entrée d'autoroute

1.6.2.e Secteur du Pays de Fillière

- Le renforcement de l'axe ferroviaire et l'amélioration des rabattements sur les gares et arrêts TC structurants (Groisy et réouverture de la halte de Saint-Martin-Bellevue, péage de Cruseilles)
- La création d'un TAD proximité pour desservir les secteurs peu denses (Évires, les Ollières…)

1.6.3 ENJEUX ET LIEN AVEC LE PDM ET LES ORIENTATIONS DU PROJET DE TERRITOIRE

1.6.3.a Un programme ambitieux qui nécessitera des arbitrages décisifs

Pour mieux circuler et plus utiliser les modes alternatifs il convient de réfléchir différemment à l'urbanisation du territoire

L'étalement urbain nuit fortement au développement des modes alternatifs à l'automobile. Plus l'habitat et les activités économiques sont dispersés sur un territoire, plus l'usage de l'automobile augmente. A l'opposé, les coûts pour mettre en place une offre de transport adapté deviennent vite insurmontables et les distances à parcourir à vélo ou encore plus à pied complètement incompatibles.

L'enjeu du PLUi-HMB sera donc de continuer à développer le territoire tant démographiquement qu'économiquement mais avec l'objectif de rapprocher les emplois et les habitants d'une offre de mobilité structurante et alternative à l'automobile.

Points de vigilance : certains secteurs au sein du cœur d'agglomération ou même certaines communes du Pays d'Alby et du Pays de Fillière éloignés d'une offre de transport public ne pourront être compatibles avec un développement important.

Pour mieux circuler et favoriser le développement des modes alternatifs il convient de réfléchir différemment à l'urbanisation du territoire mais cette alternative à l'automobile doit s'appréhender avec un potentiel besoin de foncier.

Des aménagements cyclables, des pôles d'échanges multimodaux ou encore des parcs relais nécessitent du foncier. Il conviendra notamment de veiller à favoriser une mutualisation des opérations et un engagement multi partenarial pour limiter la consommation foncière (création d'un P+R au sein d'un ensemble immobilier, mutualisation d'un parc relais avec un parking d'hypermarché).

La continuité cyclable ne peut s'affranchir de certains obstacles comme le passage d'infrastructures lourdes (ferroviaire, autoroute, voies rapides) qui nécessiteront la réalisation de solution de franchissement qu'il convient de prendre en compte dans l'élaboration du PLUi-HMB.

Points de vigilance : certains secteurs fonciers dans le PLUi-HMB seront réservés et donc en attente de la réalisation future des programmes d'aménagements.

Pour favoriser une utilisation des modes alternatifs à l'automobile un jeu de contraintes doit être mis en place

Ce n'est pas que par une politique d'offre que les changements en matière de mobilité peuvent voir le jour. Si des mesures d'accompagnements classiques sur la tarification de l'ensemble des services de

mobilité et leur interopérabilité ou encore la communication sont indispensables, c'est grâce à la mise en place de contraintes à l'automobile que des évolutions importantes de comportement de mobilité s'observent. Ainsi, les réglementations de stationnement, la mise en place de normes de stationnement plus restrictives dans les nouvelles constructions de bureaux, notamment aux seins des secteurs bien desservis en TC, la réduction du nombre de voies de circulation et la mise en place de mesures réglementaires sur la vitesse autorisée sont autant de facteurs décisifs.

Points de vigilance : Ces contraintes sont déjà en place dans les secteurs denses mais leur développement devra être porté par les Villes afin d'offrir la cohérence nécessaire pour améliorer la mobilité dans le PLUi-HMB.

1.6.3.b Une nouvelle politique de mobilité avec le PDM et PLUi-HMB au service des habitants et de l'activité économique

Une mobilité facile pour une ville attractive, agréable et durable

Une agglomération compétitive est une agglomération performante en matière de transport, aussi bien pour y accéder que pour y circuler. Ainsi la politique de mobilité est un vecteur majeur pour l'attractivité du Grand Annecy. Ceci implique de pouvoir se déplacer facilement au sein de l'agglomération, quel que soit le motif de déplacement, la distance et la destination.

Faciliter les déplacements, ce n'est pas seulement favoriser le développement économique. C'est aussi mettre en place les conditions d'une véritable solidarité entre les territoires pour désenclaver les quartiers difficiles et les zones isolées. C'est garantir une ville cohérente, non fragmentée et profitable à tous, où chacun a un accès égal aux services, aux soins, à l'éducation, à la culture, au sport…

Enfin, une mobilité facile ne doit pas ignorer des grands défis environnementaux et énergétiques. Elle doit au contraire intégrer un rééquilibrage en faveur des modes de transport plus respectueux de l'environnement et de la santé pour une ville agréable à vivre.

Les conditions d'une mobilité facile

La mobilité facile se traduit par un développement de l'offre de transport qui permet non seulement un accès aisé aux services et activités du centre mais aussi des liaisons transversales de périphérie à périphérie. Pour répondre à ces enjeux, la politique de mobilité se traduit sur le Grand Annecy par :

- Des réseaux de transport plus efficaces : il s'agit d'une amélioration de l'offre (davantage de services sur les lignes de bus urbaines) et d'une meilleure coordination des différents réseaux TC (faciliter la multimodalité et traiter les pôles multimodaux) ;
- Une ville moins « routière », avec des axes apaisés et multimodaux ;
- Une offre de stationnement adapté à la qualité de l'offre de mobilité alternative, en particulier les transports collectifs ;
- Le développement des usages partagés de la voiture : favoriser le covoiturage et proposer de l'autopartage ;
- Le développement du vélo pour des déplacements jusqu'à 8 km grâce à un maillage cyclable continu et sécurisé ;
- Le développement de la marche comme mode de transport à part entière et mise en accessibilité pour tous de la voirie et des transports publics.

Aller vers une ville des proximités favorables aux modes actifs

La ville des proximités est fortement dépendante de l'urbanisme. Il s'agit de passer d'une spécialisation fonctionnelle des espaces urbains à une multifonctionnalité et une densification des quartiers afin de rapprocher les services, emplois et commerces des habitants. Les politiques urbaines et villageoises doivent donc rendre possible les déplacements courts et mettre en place les conditions du développement de la marche pour des distances jusqu'à 1,5 km et du vélo jusqu'à 8 km.

En termes de déplacements, ce principe se concrétise par le développement du réseau cyclable, le renforcement qualitatif et quantitatif de la part d'espace public consacrée aux modes actifs par rapport à celle dédiée à la voiture, et la mise en place de services favorisant et sécurisant l'usage et le stationnement des vélos.

Travailler à une rationalisation de la logistique urbaine

Trop souvent oublié des politiques de déplacements, l'amélioration du transport de marchandises et la gestion des flux est également vecteur d'attractivité économique et d'amélioration du cadre de vie. Cette orientation doit permettre :

- De mettre en œuvre les conditions pour optimiser les flux de livraisons dans le centre urbain par l'intermédiaire d'un espace de logistique urbain mutualisé avec certains P+R idéalement situés par rapport aux espaces de logistique et aux échangeurs à l'image de Pringy ;
- D'encadrer les livraisons et les flux de véhicules par une réglementation et de la faire respecter.