

Dossier certifié conforme par la Présidente  
et annexé à la délibération du Grand Annecy du  
18 décembre 2025 approuvant le PLUI HMB.

La Présidente,  
Frédérique LARDET.



## PIÈCE 5

# PROGRAMMES D'ORIENTATION ET D'ACTIONS

## 5.2 Mobilités

• APPROUVE PAR LE CONSEIL  
COMMUNAUTAIRE DU 18 DECEMBRE 2025 •

# SOMMAIRE

<b>1. <u>PREAMBULE</u></b>	<b>8</b>
<b>1.1 EDITO</b>	<b>9</b>
<b>1.2 L'AMBITION DU POA M DU GRAND ANNECY</b>	<b>9</b>
1.2.1 L'ambition souhaitée	9
1.2.2 Les objectifs retenus à l'horizon 2030	10
<b>1.3 LE PROCESSUS D'ELABORATION DU POA M : UNE DEMARCHE COLLABORATIVE ET CONSENSUELLE</b>	<b>11</b>
1.3.1 Bilan du PDU précédent	11
1.3.2 2017-2019 : L'approche concertée autour du projet de Plan de Déplacements Urbains	11
1.3.3 2019-2020 : un projet de PDU arrêté et soumis à enquête publique	12
1.3.4 2021 : le PDU se transforme en PDM 2030	15
1.3.5 Du PDM au POA M	16
<b>1.4 LA RAISON D'ETRE DU POA M</b>	<b>16</b>
1.4.1 Rappel du cadre réglementaire	16
<b>1.5 LE POA M, UN DOCUMENT PIVOT AUTOUR DES AUTRES DOCUMENTS STRATEGIQUES DU TERRITOIRE</b>	<b>17</b>
1.5.1 Le SRADETT	17
1.5.2 Le Projet de Territoire Imagine le Grand Annecy	18
1.5.3 Le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET)	19
1.5.4 Les autres démarches de planification	20
<b>1.6 USAGES ET PRATIQUES</b>	<b>20</b>
<b>1.7 2022 : AVIS FAVORABLE DE LA COMMISSION D'ENQUETE PUBLIQUE ET PRESENTATION AU COMITE DES PARTENAIRES DU GRAND ANNECY</b>	<b>21</b>
1.7.1 Le PDM 2030 soumis à enquête publique	21
1.7.2 Avis favorable de la commission d'enquête publique	21
1.7.3 Prise en compte de l'avis des PPA et du rapport de la commission d'enquête publique	22
1.7.4 Présentation au Comité des Partenaires mobilité du Grand Annecy	23
<b>1.8 LA STRATEGIE DU POA M</b>	<b>23</b>
1.8.1 Les enjeux	23
1.8.2 Un POA M qui concerne l'ensemble du territoire du Grand Annecy	24
1.8.3 Un nouveau territoire qui doit assurer son développement, sa cohésion et sa cohérence...	24
1.8.4 Un cœur d'agglo, véritable « cœur » du territoire, dont les conditions d'accès sont le premier enjeu	24

1.8.5	Des modes doux qui constituent une bonne alternative modale pour des petites distances	25
<b>1.9</b>	<b>LA STRATEGIE TERRITORIALISEE DU POA M</b>	<b>25</b>
1.9.1	L'« Hyper-centre »	25
1.9.2	Le « Cœur d'agglomération »	25
1.9.3	Les « Corridors d'accès »	26
1.9.4	Les « Territoires ouverts »	26
<b>2.</b>	<b><u>LES ORIENTATIONS DU POA MOBILITES</u></b>	<b><u>29</u></b>
<b>2.1</b>	<b>LES ORIENTATIONS STRATEGIQUES DU POA M DU GRAND ANNECY</b>	<b>30</b>
2.1.1	L'hypercentre	30
2.1.2	Le cœur d'agglomération	30
2.1.3	Les corridors d'accès	30
2.1.4	Les territoires ouverts	30
<b>2.2</b>	<b>QUATRE GRANDES ORIENTATIONS STRATEGIQUES SONT PROPOSEES DANS LE POA M</b>	<b>30</b>
<b>2.3</b>	<b>FINANCEMENT DES DIFFERENTES ACTIONS DANS LE CADRE DU PPI DU GRAND ANNECY</b>	<b>31</b>
<b>2.4</b>	<b>ORIENTATION N° 1 : DEVELOPPER L'OFFRE DE TRANSPORT</b>	<b>31</b>
<b>2.5</b>	<b>ORIENTATION N° 2 : METTRE EN PLACE LES INFRASTRUCTURES ET SERVICES DE LA MOBILITE</b>	<b>32</b>
<b>2.6</b>	<b>ORIENTATION N°3 : METTRE EN ŒUVRE LE SCHEMA DIRECTEUR CYCLABLE</b>	<b>33</b>
<b>2.7</b>	<b>ORIENTATION N°4 : MOBILISER LES OUTILS REGLEMENTAIRES</b>	<b>34</b>
<b>3.</b>	<b><u>LES ACTIONS DE L'ORIENTATION N°1 DEVELOPPER L'OFFRE DE TRANSPORT</u></b>	<b><u>35</u></b>
<b>3.1</b>	<b>ACTION N°1 : METTRE EN PLACE UN RESEAU DE TC PERFORMANT ET ACCESSIBLE A TOUS</b>	<b>36</b>
3.1.1	Continuer de développer l'offre structurante	36
3.1.2	Déployer de nouvelles liaisons	36
3.1.3	Renforcer les lignes complémentaires et de proximité	37
3.1.4	Développer l'offre de transport à la demande pour les « territoires ouverts »	37
3.1.5	Développer l'offre de transport à destination des secteurs de montagne	38
<b>3.2</b>	<b>ACTION N°2 : ENGAGER LA REALISATION DU TCSPi DE L'AGGLOMERATION DU GRAND ANNECY</b>	<b>40</b>
<b>3.3</b>	<b>ACTION N°3 : EXPERIMENTER LES NAVETTES LACUSTRES COMME TRANSPORT DE PASSAGERS RELIANT LES COMMUNES DU GRAND ANNECY RIVERAINES DU LAC D'ANNECY</b>	<b>42</b>

<b>3.4 ACTION N°4 : METTRE EN PLACE UN "RESEAU EXPRESS METROPOLITAIN" CADENCE ENTRE RUMILLY ET GROISY .....</b>	<b>45</b>
<b>3.5 ACTION N°5 : DEVELOPPER LES SERVICES ET PROMOUVOIR L'OFFRE DE MOBILITE .....</b>	<b>48</b>
3.5.1 Continuer à développer l'offre tarifaire .....	48
3.5.2 Améliorer l'accès à l'information sur l'offre TC .....	49
3.5.3 Continuer à agir sur le marketing du réseau SIBRA .....	49
3.5.4 Continuer à agir sur la fidélisation des usagers .....	50
3.5.5 Développer le MaaS (Mobility as a Service) ou service de mobilité intégré .....	51
3.5.6 Déployer les outils de la route intelligente sur le territoire du Grand Annecy .....	53
3.5.7 Le développement d'outils de connaissance et de gestion des flux tous modes .....	54
3.5.8 Instaurer une gestion dynamique de la mobilité, au profit des transports publics et alternatifs à l'autosolisme .....	54
3.5.9 Instaurer une veille qui permette au Grand Annecy de s'inscrire dans un programme d'expérimentation d'infrastructure routière « intelligente » .....	54
<b>3.6 ACTION N°6 : DEPLOYER DES MOBILITES BASEES SUR DES ENERGIES PROPRES .....</b>	<b>57</b>
3.6.1 Tester des navettes autonomes dans les zones d'activités .....	57
3.6.2 Déployer des points d'avitaillement en énergies alternatives au pétrole (bio-gaz, électricité, hydrogène) (action n°19) .....	57
3.6.3 Collaborer avec les acteurs économiques pour tester de nouvelles solutions de mobilité et promouvoir les innovations locales ; .....	57
3.6.4 Être force de propositions et Accompagner les acteurs du territoire dans leur transition énergétique .....	57
3.6.5 Continuer la mise en œuvre de la transition énergétique du parc de véhicules de transports .....	57
 <b>4. <u>LES ACTIONS DE L'ORIENTATION N°2 METTRE EN PLACE LES INFRASTRUCTURES ET SERVICES DE LA MOBILITE</u> .....</b>	 <b>60</b>
<b>4.1 ACTION N°7 : CREER DES POLES MULTIMODAUX SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE .....</b>	<b>61</b>
4.1.1 Les pôles d'échange multimodaux prioritaires .....	63
4.1.2 L'aménagement des gares de Pringy, Groisy et Saint-Martin de Bellevue en pôles multimodaux .....	64
4.1.3 Réouverture de la Gare de Saint-Martin Bellevue .....	64
4.1.4 Redéploiement des gares de Pringy et de Groisy en pôles multimodaux .....	64
<b>4.2 ACTION N°8 : DEVELOPPER LE COVOITURAGE ET L'AUTOPARTAGE .....</b>	<b>66</b>
4.2.1 Expérimenter une offre de covoiturage dynamique .....	66
4.2.2 Continuer à développer l'offre d'autopartage .....	68
<b>4.3 ACTION N°9 : PROJETS ROUTIERS ET VOIRIES DYNAMIQUES EN PARTENARIATS AVEC LE CD74 .....</b>	<b>69</b>

4.3.1	Participer à certains projets routiers en partenariat avec le département de la Haute-Savoie	70
4.3.2	Mettre en place une voie réservée dynamique TC / Covoiturage sur l'axe autoroutier Annecy/ Genève et sur l'axe La Balme de Sillingy - Annecy – Hôpital et la 3508 sud.....	71
<b>4.4</b>	<b>ACTION N°10 : AGIR SUR LA PACIFICATION DE LA VOIRIE .....</b>	<b>73</b>
4.4.1	Identifier les points noirs et discontinuités.....	73
4.4.2	Etudier la piétonisation possible de certaines rues, de façon ponctuelle ou permanent, aux abords des établissements scolaires.....	74
4.4.3	Lien avec les espaces de loisirs .....	75
4.4.4	Accessibilité PMR : PAVE .....	75
<b>4.5</b>	<b>ACTION N°11 : SOUTENIR LE DEVELOPPEMENT DES MOBILITES AUPRES DES ACTEURS ECONOMIQUES</b>	<b>77</b>
4.5.1	Continuer à soutenir le développement des plans de mobilité des entreprises .....	77
4.5.2	Faire des acteurs économiques les partenaires du développement des nouvelles mobilités	79
4.5.3	Intégrer la notion de non-mobilité dans les entreprises.....	79
<b>4.6</b>	<b>ACTION N°12 : CONSOLIDER ET DEVELOPPER LE RESEAU D'AMBASSADEURS DE LA MOBILITE .....</b>	<b>81</b>
<b>4.7</b>	<b>ACTION N°13 : MISE EN PLACE D'UN MODELE MULTIMODAL SUR LE RESSORT TERRITORIAL DU GRAND ANNECY .....</b>	<b>83</b>
<b>5.</b>	<b><u>LES ACTIONS DE L'ORIENTATION N°3 METTRE EN ŒUVRE LE SCHEMA DIRECTEUR CYCLABLE</u> .....</b>	<b><u>85</u></b>
<b>5.1</b>	<b>ACTION N° 14 : MISE EN ŒUVRE DES INFRASTRUCTURES DU SCHEMA DIRECTEUR CYCLABLE .....</b>	<b>86</b>
5.1.1	Engager la réalisation du réseau vélo à haut niveau de service.....	86
5.1.2	Traiter les sites dangereux pour sécuriser les cyclistes.....	88
5.1.3	Aménager des voies vertes autour des établissements scolaires .....	89
5.1.4	Engager la réalisation du réseau structurant sur l'ensemble du territoire .....	89
<b>5.2</b>	<b>ACTION N° 15 : MISE EN ŒUVRE DES SERVICES DU SCHEMA DIRECTEUR CYCLABLE.....</b>	<b>90</b>
5.2.1	Mettre en œuvre le Schéma Directeur de Stationnement Vélo .....	91
5.2.2	Renforcer et pérenniser l'offre VélOnecy .....	94
5.2.3	Encourager les nouvelles pratiques de mobilité auprès des enfants scolarisés.....	96
5.2.4	Encourager les nouvelles pratiques de mobilité auprès des jeunes .....	97
5.2.5	Définir le "Code de la Rue" du Grand Annecy.....	98
5.2.6	Encadrer l'usage des engins de déplacements personnels (EDP) sur le Grand Annecy .....	99
<b>5.3</b>	<b>ACTION N° 16 : FAIRE DES EVENEMENTS ORGANISES SUR LE TERRITOIRE DES TEMPS FORTS DE LA MOBILITE ACTIVES DU GRAND ANNECY .....</b>	<b>101</b>

<b>6. <u>LES ACTIONS DE L'ORIENTATION N°4 MOBILISER LES OUTILS REGLEMENTAIRES</u></b>	<b><u>103</u></b>
<b>6.1 ACTION N° 17 : STATIONNEMENT</b>	<b>104</b>
6.1.1 Libérer du stationnement de surface pour l'affecter à d'autres destinations (voies cyclables / piétonnes, commerces, aménagements paysagers de pleine terre)	104
6.1.2 Faire évoluer les secteurs réglementés de stationnement	105
6.1.3 Résidentialiser la place en amont des traversées piétonnes conformément à la loi LOM	106
6.1.4 Améliorer le contrôle du stationnement	107
6.1.5 Proposer des normes de stationnement pour les nouvelles constructions sur le Grand Annecy	108
<b>6.2 ACTION N° 18 : LOGISTIQUE URBAINE DURABLE (ELABORER ET METTRE EN ŒUVRE UNE CHARTE ET UN PLAN D' ACTIONS CONCERTES)</b>	<b>109</b>
6.2.1 Les principaux enseignements du diagnostic	110
6.2.2 Perspectives suite au diagnostic	110
6.2.3 La réalisation de la charte de logistique durable	111
<b>6.3 ACTION N° 19 : MIEUX ACCUEILLIR LES VEHICULES DE LIVRAISON SUR L'ESPACE PUBLIC</b>	<b>111</b>
6.3.1 Homogénéiser la réglementation et les arrêtés de circulation des marchandises en lien avec l'évolution de la ZFE	112
6.3.2 Anticiper les besoins en aires de livraisons et optimiser leur gestion	112
6.3.3 Elaborer un schéma de circulation pour les PL en lien avec l'évolution de la ZFE	112
<b>6.4 ACTION N° 20 : FAVORISER LA DECARBONATION DES OPERATIONS LOGISTIQUES GRACE AU FONCIER/IMMOBILIER ET A L'EXPERIMENTATION (MUTUALISATION, COMPORTEMENT DES CONSOMMATEURS)</b>	<b>113</b>
<b>6.5 ACTION N° 21 : ACCOMPAGNER LA MISE EN PLACE DE LA ZONE A FAIBLE EMISSION (ZFE-M)</b>	<b>114</b>
6.5.1 Périmètre	115
6.5.2 Calendrier de restrictions	116
6.5.3 Accompagner le déploiement de la ZFE par un développement des bornes de recharge pour véhicule électrique	117



# TABLE DES FIGURES

---

— Figure 1: Les Principes d'un TAD ITER.....	37
— Figure 2. Réseau Lac et Montagnes, Eté 2021, SIBRA .....	44
— Figure 3. Projet de modernisation de la ligne Aix-Annecy .....	47
— Figure 4 : L'agence SIBRA .....	49
— Figure 5. Promotion de la gratuité estivale du réseau SIBRA .....	50
— Figure 6. Promotion Programme Clubéo de Tisséo à Toulouse .....	51
— Figure 7. Page d'accueil du site internet de Mobilités du Grand Annecy.....	52
— Figure 8. Le système de transports intelligents. Source: Ifsttar .....	55
— Figure 9. Emplacements des PEM .....	61
— Figure 10. Liste des PEM .....	62
— Figure 11. Vue aérienne gare de Saint-Martin Bellevue (source SNCF).....	64
— Figure 12. Plateforme Mov'ici .....	66
— Figure 13. Lane, le service de covoiturage dynamique de la ville de Lyon.....	67
— Figure 14. Renault Zoé exploité par Citiz à Epagny Metz-Tessy .....	68
— Figure 15. Projet routier de doublement de la RD 3508. <i>Source : Haute-Savoie Le Département</i> .....	71
— Figure 16. Itinéraires d'accès aux collèges, CETE Méditerranée, Oct 2012 .....	73
— Figure 17. Plate-forme « Mobilité des salariés » . Agence Ecomobilité Savoie Mont-Blanc .....	79
— Figure 18. Page Facebook Ambassadeurs de la Mobilité - Métropole Aix- Marseille Provence .....	82
— Figure 19. En rouge, les 46km du réseau Haut Niveau de Service .....	86
— Figure 20. Annecy – Implantation des voies entraînant des conflits de trajectoire .....	89
— Figure 21. Carte des consignes Vélonexy Box .....	91
— Figure 22. Arceaux et Box/consignes à vélos.....	92
— Figure 23. Parc à vélos/ abri vélos.....	93
— Figure 24. Marquage du vélo Bicycode .....	93

— Figure 25. Vélos VélOnecy.....	94
— Figure 26. Fonctionnement de la location VélOnecy 60 minutes.....	95
— Figure 27. Promotion du "défi des écoliers" sur les réseaux sociaux. ....	96
— Figure 28. Expérimentation du pédibus et Atelier de réparation vélo .....	97
— Figure 29. « Code de la rue » définis à Bordeaux ou encore à Grenoble .....	99
— Figure 30. Définition EDP .....	99
— Figure 31. Promotion des animations vélo sur les réseaux sociaux. ....	102
— Figure 32. Exemple de coopération public / privé pour un stationnement vélo économe en besoin de foncier.....	105
— Figure 33. Exemple de cas de suppression de la place en amont de la traversée piétonne.....	106
— Figure 34. Exemple de campagne de communication pour lutter contre le stationnement illicite.....	107
— Figure 35. Calendrier ZFE-m 2024. ....	115
— Figure 36. Périmètre de la ZFE-m ( <i>arrêté ZFE-m</i> de novembre 2024).....	116
— Figure 37. Calendrier de restrictions de la ZFE-m ( <i>arrêté ZFE-m</i> de novembre 2024).....	117



# 1

---

## PREAMBULE

## 1.1 Edito

**Apaiser, fluidifier, allier mobilité durable et développement du territoire**, sont les maîtres mots du **POA M** que le Grand Annecy finalise pour les dix prochaines années.

Ce POA M prolonge le PDM, validé en 2022, avec une ambition forte : provoquer un choc de l'offre, nécessaire pour répondre aux enjeux écologiques de notre territoire.

C'est la feuille de route dans laquelle les projets de l'Agglomération en matière de mobilité convergent et sont traités. Elle tient compte également des objectifs du projet de territoire Imagine le Grand Annecy, du Plan Climat Air Energie Territorial, du Plan local d'urbanisme intercommunal habitat mobilité bioclimatique.

Ce POA M, est certes une obligation de la loi LOM de décembre 2019 (loi d'orientation des mobilités) mais c'est surtout une opportunité pour notre Agglomération. Nous nous en emparons pour organiser, gérer et maîtriser les déplacements de ces prochaines années.

Il nous permet de déployer toutes les solutions pour qu'ensemble nous parvenions à changer nos habitudes de déplacements dans le but de préserver la qualité exceptionnelle de notre cadre de vie.

Frédérique Lardet

Présidente du Grand Annecy

Didier Sarda

Vice-Président en charge des mobilités

François Astorg

Vice-Président en charge des infrastructures et des transports en commun

Jean-Louis Toé

Conseiller communautaire délégué aux transports scolaires

## 1.2 L'ambition du POA M du Grand Annecy

### 1.2.1 L'AMBITION SOUHAITEE

Issu de la fusion de 5 EPCI au 1er janvier 2017, le Grand Annecy est un territoire dynamique et attractif<sup>1</sup>. D'ici 2030, il est attendu 30 000 habitants et 15 000 emplois supplémentaires qui vont induire une hausse du nombre de déplacements quotidiens sur le territoire annécien.

La définition et la mise en œuvre de la politique de mobilité communautaire doit prendre en compte ces évolutions et anticiper les nouvelles dynamiques de mobilité pour garantir à chacun des conditions économiques, environnementales et sociales de déplacement acceptables et apaiser le territoire.

L'élaboration du POA M est une opportunité pour le Grand Annecy de définir sa politique de transport et de déplacement et se donner les moyens de répondre aux besoins de mobilité dans un souci d'articulation et de cohérence avec ses choix de développement urbain et économique.

---

<sup>1</sup> Communauté d'Agglomération d'Annecy, Communautés de Communes du Pays d'Alby-sur-Chéran, du Pays de la Fillière, de la Rive Gauche du Lac et de la Tournette

Cette préoccupation est aussi largement relayée par la société civile, comme l'illustre les nombreuses interpellations faites dans le cadre de la concertation relative au projet de territoire, ou encore dans le cadre des instances collaboratives réunies pour l'élaboration du POA M.

Les enjeux du POA M s'inscrivent aussi dans une orientation de l'action publique locale et nationale permettant d'atteindre les objectifs de transition énergétique et écologique indispensables à la préservation du cadre de vie.

Le diagnostic prospectif et les enjeux généraux et particuliers par territoires et publics ont permis de dégager **l'ambition du POA M du Grand Annecy** :



**Concilier le dynamisme du territoire avec 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.**

### 1.2.2 LES OBJECTIFS RETENUS A L'HORIZON 2030

L'ambition de concilier le dynamisme territorial et l'amélioration de la qualité de vie et de l'air est clairement affirmée.

La volonté de réduire l'impact de la mobilité sur l'environnement urbain au profit d'une qualité de vi(II)e, d'une qualité de l'air et de vie est affirmée et ce dans une dynamique qui poursuit l'association de tous (citoyens, acteurs économiques, publics...) également.

Le cap est le développement d'un système de mobilité durable adapté aux spécificités territoriales et pour tous.

Trois objectifs généraux traduisent cette ambition (Schéma ci-dessous)



## 1.3 Le processus d'élaboration du POA M : une démarche collaborative et consensuelle

### 1.3.1 BILAN DU PDU PRECEDENT

Le PDU de 2001 avait comme objectifs :

- La réduction de l'insécurité routière
- Le développement de l'usages modes doux
- L'amélioration des transports collectifs
- Une meilleure utilisation du réseau de voirie
- Améliorer la structure du développement du bassin de vie en liaison avec les modes alternatifs

Le PDU de 2001 a permis la réalisation de nombreux investissements en faveur des transports collectifs et des modes doux. Il a permis la réalisation du schéma directeur cyclable de l'agglomération qui s'est concrétisé par l'aménagement de linéaire de pistes cyclables et voies vertes par l'agglomération en partenariat avec les communes. Ce PDU a également permis la réalisation de kilomètres de voies en site propre pour les autobus en hypercentre et dans le cœur d'agglomération. Le réaménagement du pôle multimodal de la gare d'Annecy, en partenariat avec la Région, la SNCF, le Conseil départemental et la commune, est une réalisation emblématique du PDU précédent.

### 1.3.2 2017-2019 : L'APPROCHE CONCERTEE AUTOUR DU PROJET DE PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS

Le Grand Annecy a souhaité dès le démarrage de ce travail associer les acteurs du territoire et de la mobilité.

Partenaires institutionnels (Etat, Région Auvergne-Rhône-Alpes, Conseil Départemental, communes), élus de la commission mobilité du Grand Annecy, associations ayant un lien avec la mobilité (Roul'Co, Grenelle des Transports et de la qualité de l'Air, Lac Annecy Environnement, etc.), entreprises, exploitants de réseaux de transports, membres du club climat, membres du conseil local de développement ont ainsi formé des groupes territoriaux techniques qui se sont réunis à 10 reprises en 2017 et 2019.

Plusieurs thèmes ont ponctué ces ateliers :

- Mobilité publique et mobilité privée
- Mobilité par type de territoires
- Contributions et analyse de l'enquête grand public du magazine de l'agglomération
- Séminaire sur la qualité de l'air
- Diagnostic et pistes d'action
- Actions socles et complémentaires



Le travail de ces groupes a permis d'ouvrir les débats et aussi de relier les questions de mobilité aux grandes démarches sur le territoire du Grand Annecy ou qui touchent celui-ci :

- Imagine le Grand Annecy à l'horizon 2050
- Plan Local de Qualité de l'Air (PLQA)
- Territoire à Energie Positive (TEPOS)
- Plan Climat Air Energie du Territoire (PCAET)
- SRADDET (Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable et d'Egalité des Territoires)
- PLUi
- Schéma de cohérence territoriale (SCOT)

### 1.3.3 2019-2020 : UN PROJET DE PDU ARRETE ET SOUMIS A ENQUETE PUBLIQUE

Grâce aux ateliers du projet de territoire et aux groupes de travail, les habitants ont été placés d'entrée de jeu au cœur de la production du projet de Plan de Déplacements Urbains (PDU), qui constitue aujourd'hui le socle du POA M

Une concertation publique préalable du PDU s'est déroulée du 17 octobre au 17 janvier 2019, parallèlement à la concertation sur le projet de Liaison Ouest du Lac d'Annecy, sous l'égide d'une garante désignée par la Commission Nationale du Débat Public.

Au cours des réunions publiques et des ateliers, une participation importante a été enregistrée :

- Plus de 1300 personnes ont participé aux 3 réunions publiques communes avec la concertation sur le projet « Liaisons ouest du lac d'Annecy » avec une affluence record à Sevrier de 750 personnes environ
- Près de 280 participants aux réunions consacrées au POA M seul
- Plus de 250 participants aux réunions thématiques et ateliers
- 126 contributions par mail
- Environ 70 questions et interventions du public lors des réunions communes aux deux concertations
- Plus de 80 questions et interventions du public lors des réunions consacrées au POA M seul
- Une centaine de questions et interventions lors des ateliers thématiques
- Environ 300 personnes ont fréquenté l'exposition itinérante d'information

La garante a tiré un bilan positif de la concertation sur le projet PDU, elle a considéré que le dispositif « a rempli ses objectifs en permettant non seulement d’informer le public, mais aussi de lui permettre de s’impliquer dans la démarche de construction des politiques de mobilités, à l’échelle de chacun des territoires divers de l’agglomération, ce qui a été apprécié et mérite d’être poursuivi ». Le Grand Annecy a approuvé le bilan de la concertation publique sur le projet de PDU lors du Conseil communautaire du 23 mai 2019.

## Ce qu'ils en pensent...\*

« Les transports, c'est l'autonomie ! »  
*une lycéenne*

« Nous avons besoin d'un lien très fort avec Genève, en particulier avec l'aéroport, qui est une chance énorme pour nous, une porte sur l'international. »  
*un dirigeant d'entreprise*

« L'enjeu aujourd'hui est de trouver l'équilibre entre développement et mobilité. Tous les ans il y a 10 000 habitants de plus, donc plus de voitures, plus de pollution, avec un vrai impact sur la santé. Avec même pas un bus par heure, on est trop tributaire de la voiture ! »  
*une habitante de Veyrier*

« Il faut désenclaver Annecy au niveau ferroviaire, avoir un service de trains à la hauteur des enjeux de demain. »  
*un habitant de Saint-Jorioz*

« Il faut penser aux personnes âgées, notamment en termes de transports. Par exemple, il est très difficile aujourd'hui de prendre le bus avec un déambulateur. »  
*une résidente du foyer Les Pervenches, à Cran-Gevrier*

\* source : réunions publiques "Imagine le Grand Annecy" 2018

## LES HABITANTS AU CŒUR DU PROJET

*Tous les habitants usagers des infrastructures de déplacement bénéficieront d'une attention particulière dans les orientations et actions à venir en matière de mobilité.*

### LES JEUNES

accès aux nouvelles technologies de l'information / communication • autonomie • sorties en soirée • accès facilité aux modes alternatifs à la voiture • desserte des établissements d'enseignement, périscolaires et de loisirs

### LES ACTIFS

accès facilité aux principales zones d'emplois • dessertes adaptées aux temporalités de travail • accompagnement d'enfants • intégration dans une démarche Plan de Mobilité Entreprise

### LES ENTREPRISES

desserte des zones d'activités et de déplacements sur l'agglomération pour les salariés • transport des marchandises en ville • accès aux grands équipements (gare, aéroport, etc.) • accompagnement des Plans de Mobilité Entreprise

### LES SENIORS

accès facilité aux modes alternatifs à la voiture, dont le transport collectif • solutions physiquement et financièrement accessibles pour lutter contre l'isolement

### LES PERSONNES EN PRÉCARITÉ

accès aux principaux équipements en particulier liés aux démarches d'insertion • accès aux nouvelles technologies de l'information / communication • accès aux équipements de proximité

### LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE

accès à des services de transports adaptés • autonomie • accompagnement

### LES TOURISTES ET VISITEURS

accès facilité aux sites et lieux touristiques • usage des modes doux • tarifications spécifiques • politiques de stationnement de courte/moyenne durée en cœur d'agglomération

Les avis et les idées recueillis dans le cadre des réunions publiques « Imagine le Grand Annecy », des groupes de travail transversaux et lors de la concertation préalable ont guidé la rédaction du projet de PDU.

Composé d'un programme de 48 actions qui ciblent l'ensemble des modes de déplacement, le projet de PDU a été arrêté par le Conseil communautaire du Grand Annecy le 27 juin 2019. Il a été soumis à enquête publique à l'hiver 2019.

Selon le rapport remis par le commissaire-enquêteur le 7 février 2020 : « l'enquête s'est déroulée de manière satisfaisante, les associations environnementales se sont bien impliquées et ont déposé des contributions bien argumentées et une très bonne participation du public sur le registre dématérialisé en cours de l'enquête ».

Une forte participation de la part des élus locaux et des habitants a été enregistrée : 332 contributions, dont 3030 dématérialisées sur un registre numérique qui a reçu 2979 visites.

Le projet de PDU a reçu de la part du commissaire-enquêteur un avis favorable assorti de deux réserves :



- Réserve 1 : le projet LOLA ne doit pas figurer au PDU tel qu'il est inscrit dans l'action 31, tant que les hypothèses décrites par la garante et l'experte n'auront pas toutes été étudiées par le Conseil Départemental 74 ou la Région et qu'un choix se soit porté, après enquête publique et approbation d'une déclaration d'utilité publique, sur le projet retenu.
- Réserve 2 : le contenu des réponses formulées par le porteur de projet dans son mémoire en réponse aux avis de la MRAe, de l'Etat, des PPA et du commissaire enquêteur devra être intégré aux documents du projet de Plan de Déplacements Urbains avant son approbation.

#### 1.3.4 2021 : LE PDU SE TRANSFORME EN PDM 2030

En mars-avril 2021, cinq conférences ont permis aux Grand Anneciens de s'exprimer sur la mobilité, leur production a alimenté le plan d'actions du PDM.

En effet, après un été 2020 marqué par une forte affluence touristique au sein de l'agglomération, le Grand Annecy a organisé une conférence sur la mobilité saisonnière le 13 octobre 2020. Cette rencontre a réuni près de 70 participants autour d'ateliers participatifs qui ont permis de retenir une dizaine d'actions fortes comme solutions de mobilité à mettre en place dès l'été 2021

Les élus du Grand Annecy ont ensuite prolongé cette dynamique de travail à l'ensemble du territoire de l'agglomération. Cinq conférences territoriales ont été organisées à l'échelle des territoires : le Pays de Fillière, le Pays d'Alby, le cœur d'agglomération, les Rives Est et Ouest du lac d'Annecy.

Ces conférences mobilité se sont tenues en mars-avril 2021, et ce malgré un contexte sanitaire imposant des visio-conférences. Elles ont rassemblé plus de 200 participants en soirée (élus locaux, acteurs des territoires, représentants associatifs, société civile). Les réflexions produites dans le cadre de ces cinq conférences, ainsi qu'un atelier de travail dédié avec les élus de la Commission Mobilité ont alimenté l'élaboration du PDM 2030.

**Ainsi, le PDM 2030 s'appuie sur le projet de PDU arrêté en 2019 et va plus loin**

- En répondant aux exigences de la loi LOM, notamment sur la prise en compte du franchissement des passages à niveaux,
- En intégrant les réponses aux réserves du commissaire-enquêteur,
- En intégrant certaines actions du PCAET qui ne figuraient pas au projet de PDU,
- En renforçant la cohérence avec le PLUI-HM bioclimatique, à travers la prise en compte de l'adaptation au changement climatique dans les projets de mobilité et la nécessaire limitation de l'étalement urbain

En effet, le PDM intègre les réponses aux réserves du commissaire-enquêteur formulées dans son rapport du 7 février 2020, à savoir :

- Suppression des mentions des aménagements routiers du projet LOLA aux plan technique et financier
- Intégration des réponses formulées par le Grand Annecy dans son mémoire de réponse aux avis de la MRAe, de l'Etat, des PPA et du commissaire-enquêteur, aux plans technique et financier

**De plus, le PDM 2030 intègre les actions du Plan Climat Air-Energie Territorial (PCAET) suivantes :**

- Redéfinir et aménager un espace public apaisé, végétalisé et de qualité et garantir la cohérence entre mobilité et politique d'aménagement du territoire (action n°25 du PCAET)

#### Conférences Territoriales Mobilité 2021 – Verbatim

*“Inciter au covoiturage avec des aires aménagées, un site permettant une préinscription, un avantage financier ou pratique à favoriser le covoiturage”*

*“Permettre le transport gratuit des vélos sur cette ligne pour circuler à Annecy à vélo et faire le dénivelé en car depuis les Aravis, Thônes Buffy ou Alex?”*

*“Inciter les lieux accueillant du public à installer de vraies lyres vélo et pas juste des arceaux inutiles”*

*“Une voie cyclable entre Alby sur Chéran et Annecy développerait les usages du vélo du quotidien, à n'en pas douter.”*

*“Communiquer sur les temps de parcours : TC, voiture, vélo”*

*“La multimodalité doit être encouragée et promue (Vélonécyc 60min, P+R, consignes à vélo sécurisées, services divers comme gonflage pneus vélo/automobile, etc). Le transport en commun (bus pour le court/moyen terme) doit avoir sa voie dédiée pour assurer une cadence de 10-15 minutes (sinon personne ne choisit le bus à part les personnes qui n'ont pas d'autre choix) et pour respecter les horaires (les embouteillages rendent les horaires élastiques et impraticables pour les usagers). Un cadencement régulier pour pouvoir utiliser les TC de façon naturelle et fluide. Pour pouvoir renoncer à la voiture, l'offre doit être plus attractive, sinon ça ne marchera pas.”*

- Développer le MaaS ou service de mobilité intégré (action n°30 du PCAET)
- Réduire les besoins en déplacement (action n°32 du PCAET)
- Réaliser la comptabilité carbone des projets structurant de mobilité (action n°58 du PCAET)
- Le POA M est également en conformité avec les objectifs et les règles du Schéma Régional d'Aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires approuvé en avril 2020.

#### 1.3.5 DU PDM AU POA M

Dans le cadre de l'élaboration du PLUi HM Bioclimatique, le Grand Annecy a choisi de mettre en œuvre un POA M qui actualise et poursuit le PDM 2030 en affichant les mêmes ambitions que ce dernier mais en allant plus loin sur certaines actions.

## 1.4 La raison d'être du POA M

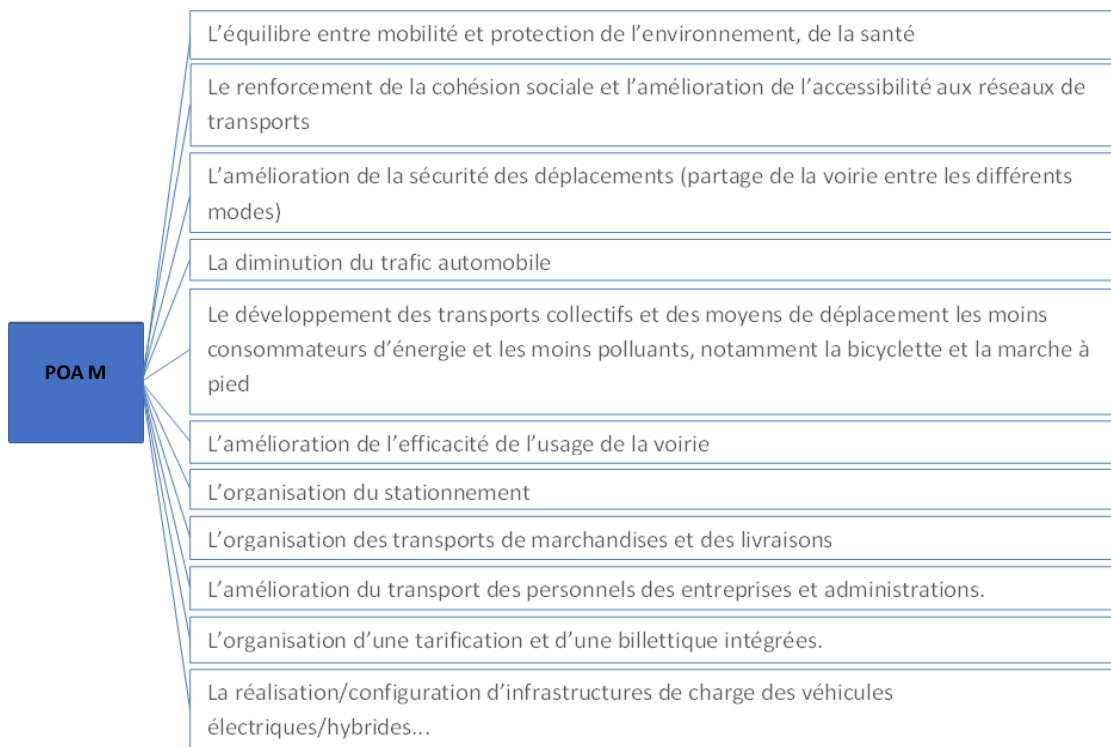
### 1.4.1 RAPPEL DU CADRE REGLEMENTAIRE

Instauré par la LOTI en 1982, le texte fondateur du Plan de Déplacements Urbains devenu PDM s'est considérablement enrichi en particulier par la loi LAURE de 1996 qui le rend obligatoire pour les Autorités Organisatrices de Mobilité de plus de 100 000 habitants.

La Loi d'Orientations des Mobilités (LOM) a fait évoluer le Plan de Déplacements Urbains (PDU) en Plan de Mobilités (PDM), ce changement est entré en application au 1er janvier 2021.

Le PDM est un document obligatoire pour le Grand Annecy, Autorité Organisatrice de Mobilité (AOM) dont le ressort territorial compte 203 000 habitants et lorsqu'un PLUi M est mise en place, le POA M remplace de facto le PDM au moment de son approbation.

Le POA M « détermine les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité. Il est élaboré par cette dernière en tenant compte de la diversité des composantes du territoire ainsi que des besoins de la population, en lien avec les collectivités territoriales limitrophes. Le POA M vise à contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique, à la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore ainsi qu'à la préservation de la biodiversité » (articles L.1214-1 à 37 et R.1214-1 à 11 du Code des transports)



Afin de garantir la compatibilité des politiques publiques, le POA M doit-être compatible avec un certain nombre de documents cadres (ex : Directive territoriale d'aménagement des Alpes du Nord, le SCoT du Bassin Annecien, le Schéma Régional Climat Air Énergie Rhône Alpes).

La LOM n'est pas venue bouleverser les thématiques obligatoires d'un POA M qui continue de traiter de l'ensemble des thématiques réglementaires du code des transports présentées ci-dessus. L'évolution principale de la loi LOM pour les AOM urbaines a été l'extension officielle des compétences d'une AOM à l'ensemble des champs de la mobilité. Cette évolution a un effet immédiat sur la capacité de l'AOM d'utiliser le versement mobilité pour financer l'ensemble des modes de déplacements.

## 1.5 Le POA M, un document pivot autour des autres documents stratégiques du territoire

L'élaboration du POA M s'inscrit dans une démarche de mise en compatibilité avec différents documents de programmation environnementaux qui sont menés à plusieurs échelles par la collectivité, la Région ou l'État.

### 1.5.1 LE SRADETT

Le Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADETT) Auvergne-Rhône-Alpes a été adopté par le Conseil régional les 19 et 20 décembre 2019 et a été approuvé par arrêté du préfet de région le 10 avril 2020.

Le SRADETT fixe des objectifs de moyen et long terme sur le territoire de la région pour 11 thématiques :

- Équilibre et égalité des territoires,
- Implantation des différentes infrastructures d'intérêt régional
- Désenclavement des territoires ruraux,

- Habitat,
- Gestion économe de l'espace,
- Intermodalité et développement des transports,
- Maîtrise et valorisation de l'énergie,
- Lutte contre le changement climatique
- Pollution de l'air
- Protection et restauration de la biodiversité,
- Prévention et gestion des déchets

Le SRADDET vient se substituer à compter de son approbation aux schémas préexistants suivants : schéma régional climat air énergie (SRCAE), schéma régional de l'intermodalité, plan régional de prévention et de gestion des déchets (PRPGD), schéma régional de cohérence écologique (SRCE).

Les SCoT (à défaut PLU(i), cartes communales ou les documents en tenant lieu), ainsi que les PDU/POA M, PCAET et chartes de PNR doivent :

- Prendre en compte les objectifs du SRADDET
- Être compatibles avec les règles du SRADDET

#### 1.5.2 LE PROJET DE TERRITOIRE IMAGINE LE GRAND ANNECY

Le Grand Annecy s'est engagé dès sa création en 2017 dans l'élaboration d'un projet de territoire à l'horizon 2050 en se fondant sur une large implication du public.

En effet, les élus ont engagé fin 2017 l'élaboration d'un projet de territoire à l'horizon 2050 avec une méthode de travail participative inédite à cette échelle : « Imagine le Grand Annecy ». Les élus se sont engagés dans cette démarche avec « une feuille blanche », sans projet préalablement défini en amont à présenter aux habitants.

Les échanges, le dialogue avec les habitants, les partenaires économiques, les services, ont permis de partager les atouts, les faiblesses, les enjeux du territoire et d'imaginer ensemble le Grand Annecy de 2050. Près de 3000 personnes, habitants, chefs d'entreprises, élus, partenaires institutionnels, services des communes et de l'agglomération se sont mobilisés lors des réunions publiques, ateliers, séminaires, chantiers thématiques, restitutions, organisés tout au long de l'année 2018 pour définir la vision d'avenir du Grand Annecy à l'horizon 2050 et les grands objectifs pour y parvenir.

La soirée de restitution du 6 décembre 2018 a réuni plus de 900 personnes. 2 enquêtes audiovisuelles ont été réalisées, plus de 350 propositions dont plus de 180 portées directement par des habitants ont été formulées et étudiées par élus et services. La forte mobilisation a encouragé les élus à définir 9 ambitions et 90 objectifs ambitieux articulés autour de 3 modèles de développement :

- Un modèle de développement territorial pour « un territoire équilibré, dynamique et solidaire »
- Un modèle économique et social pour « un territoire où chacun peut s'épanouir »

Un modèle de dialogue pour « un territoire où chacun peut participer »

6 mois après la présentation du projet de territoire au cours de la soirée de restitution, plus de 500 personnes se sont réunies pour faire le point sur son état d'avancement. Le but : passer des ambitions aux actions, et suivre cette mise en œuvre avec les habitants.

C'est ainsi qu'a été créé « l'Observatoire citoyen d'Imagine le Grand Annecy », un groupe de 90 habitants tirés au sort, chargés de suivre l'avancement du projet de territoire, évaluer sa progression mais aussi contribuer au démarrage de plusieurs objectifs.

L'Observatoire Citoyen a rendu son premier rapport aux élus lors du conseil d'agglomération du 19 décembre 2019. De prochains rendez-vous sont prévus afin de faire perdurer le dynamisme né de cette démarche et de poursuivre le travail et la mise en œuvre des objectifs avec les habitants.

Le POA M intègre les objectifs du projet de territoire en lien avec les mobilités.

### 1.5.3 LE PLAN CLIMAT AIR ENERGIE TERRITORIAL (PCAET) :

De l'ambition du Projet de Territoire « 2050 : le Grand Annecy Territoire exemplaire en matière de développement durable et d'innovation en Europe » découle la formulation de la stratégie du PCAET, qui doit contribuer à cet objectif.

Le Plan Climat Air Energie Territorial du Grand Annecy arrêté en octobre 2020 vise des objectifs de réduction des émissions de GES en conformité avec la Stratégie Nationale Bas Carbone et fixe la ligne environnementale du POA M.

L'objectif défini dans le PCAET est celui de la neutralité carbone à 2050, qui passe à l'horizon 2030 par une division par 2 des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES), afin de limiter le réchauffement climatique sur son territoire à +1,5°C à l'horizon 2050.

En termes d'émissions de GES, Les efforts de réduction d'émissions de GES visés par le PCAET en 2030 par rapport à 2015 sont les suivants :

- 45% d'émissions dans le secteur des transports, soit 128 880 tonnes en 2030
- 65 % d'émissions dans le résidentiel, soit 143 520 tonnes en 2030
- 61% d'émissions dans le tertiaire, soit 78 568 tonnes en 2030
- 26% dans l'industrie, soit 28 704 tonnes en 2030
- 13% pour l'agriculture, soit 8 372 tonnes en 2030

La séquestration carbone devra augmenter de 9% passant de 107 000 tonnes à 116 630 tonnes en 2030.

Les énergies renouvelables seront également mobilisées pour concourir à l'objectif. La capacité de production devra doubler entre 2015 et 2030 pour atteindre 712 GWh/an.

D'ici 2030, la projection réalisée dans le cadre du PCAET montre que les diminutions en polluants atmosphériques tendent vers les objectifs européens et sont conformes au Plan national de Réduction des émissions de polluants atmosphériques (PREPA).

D'ici 2030, les diminutions en polluants atmosphériques devront être les suivantes :

- Les Oxydes d'azote : diminution de 69% en 2030
- Les PM 2.5 : diminution de 57% en 2030
- Les Composés organiques volatils non méthaniques COVNM : diminution de 52% en 2030
- Le Dioxyde de soufre : diminution de 77% en 2030
- L'ammoniac (NH3) : diminution de 13% en 2030

Afin de mettre le territoire sur la trajectoire de la transition écologique, Le PCAET est un programme composé de 68 actions, qui s'articule autour des axes suivants

- AXE 1 – Mobiliser l'ensemble des acteurs et les citoyens pour réussir la transition écologique.
- AXE 2 – Maîtriser nos consommations d'énergie
- AXE 3 – Valoriser les ressources du territoire
- AXE 4 – Mettre en place une stratégie opérationnelle d'adaptation au changement climatique

Le POA M décline le volet mobilité du PCAET, intègre et précise les actions liées à la mobilité du PCAET. A son tour, le POA M s'inscrit dans la droite ligne des objectifs de protection environnementale du PCAET et d'amélioration de la qualité de l'air, que l'on retrouve dans l'annexe environnementale du POA M.

#### 1.5.4 LES AUTRES DEMARCHES DE PLANIFICATION

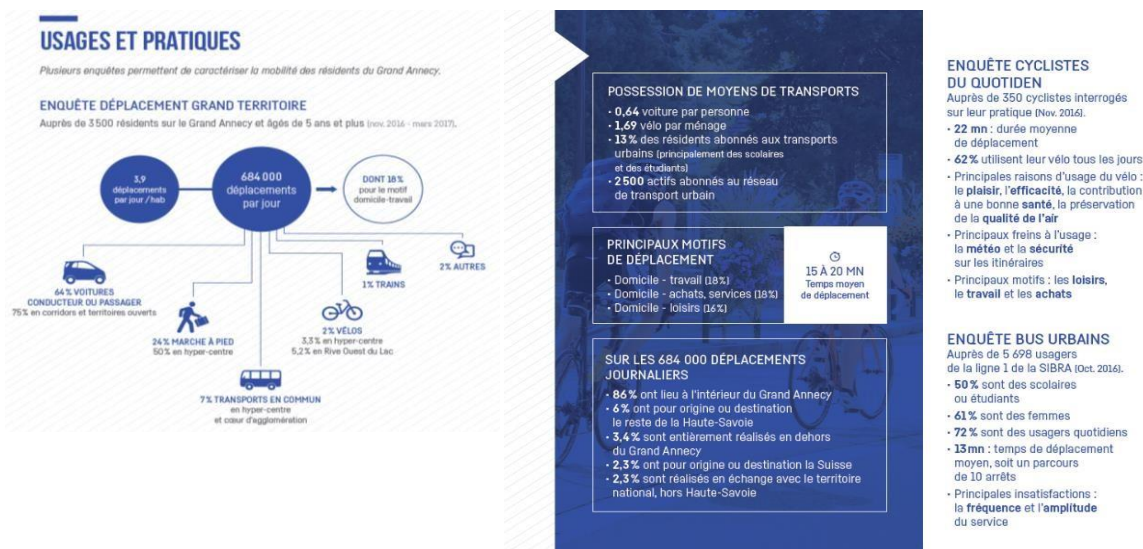
Les démarches de planification, ou de projet en matière d'urbanisme et d'aménagement du territoire ou de mobilité, sont multiples, à l'échelle locale, intercommunale et territoriale, citons les plus marquantes :

- Le SCoT du Bassin Annécien, approuvé le 9 juillet 2025.
- Démarche Cit'ergie.
- Démarche TEPOS – Territoire à Energie Positive Stratégie énergie-climat volontaire et ambitieuse sur un périmètre Communauté d'Agglomération d'Annecy/ Chambéry Métropole/ Parc Naturel Régional des Bauges.
- Le Bilan Carbone© de la Communauté d'Agglomération d'Annecy réalisé en 2011-2012.
- Le projet Agglo Nature réalisé en 2016
- Le Plan de prévention du Bruit dans l'Environnement (approuvé par la Ville d'Annecy en 2020).

## 1.6 Usages et pratiques

En 2016-2017, une enquête ménage déplacements grand territoire (EDGT) a été menée auprès de 3 500 résidents du Grand Annecy par le Conseil départemental de la Haute-Savoie. Les résultats de cette enquête font référence en matière de mobilité, ils livrent une photographie crédible et statistiquement représentative des pratiques et des usages des habitants du Grand Annecy. En complément, dans le cadre du diagnostic du POA M, le Grand Annecy a diligenté une enquête auprès de 300 cyclistes et des usagers de la ligne 1 du réseau SIBRA.

Les principaux enseignements de ces enquêtes sont synthétisés ci-après.



Une nouvelle enquête EDGT pourrait être lancée par les partenaires institutionnels à partir de 2025.

## 1.7 2022 : Avis favorable de la commission d'enquête publique et présentation au Comité des Partenaires du Grand Annecy

### 1.7.1 LE PDM 2030 SOUMIS A ENQUETE PUBLIQUE

Conformément aux dispositions réglementaires, le PDM 2030 a fait l'objet d'une enquête publique du 19 janvier au 21 février 2022.

Préalablement à la consultation du public, le PDM a été adressé pour avis aux Partenaires Publiques Associés (PPA). Ainsi, les communes, les territoires voisins et l'ensemble des organismes partenaires impliqués dans la dynamique territoriale du Grand Annecy et les mobilités ont pu formuler un avis et des observations argumentées sur le projet de PDM 2030.

72 PPA ont ainsi été consultés du 25 août au 25 novembre 2021. 34 PPA ont remis un avis ou une réponse, souvent hors délais. Aucun PPA n'a formulé d'avis défavorable au projet.

L'enquête publique s'est déroulée sur une période de 34 jours, autour de 30 permanences réparties sur 9 sites et assurées par une commission d'enquête composée de 3 commissaires-enquêteurs. Un registre dématérialisé a été également mis à la disposition du public. Le registre dématérialisé a enregistré 7 440 visiteurs et au total 106 observations ont été déposées par le public.

Selon les termes du procès-verbal de synthèse déposé le 23 février 2022 par la commission d'enquête :  
« L'enquête s'est déroulée conformément aux textes en vigueur et aux prescriptions de l'arrêté de Madame la Présidente du Grand Annecy »

« Les observations effectuées lors de cette nouvelle enquête publique se veulent force de proposition pour l'amélioration du POA M dans plusieurs domaines (Bus, Trains, Bateau, Vélos, etc.) »

### 1.7.2 AVIS FAVORABLE DE LA COMMISSION D'ENQUETE PUBLIQUE

A la demande de la commission d'enquête, le Grand Annecy a remis le 7 mars 2022 un mémoire en réponse aux observations des PPA et à certaines observations du public.

Sur la base de ce mémoire, la commission d'enquête a remis le 9 mars 2022 un avis favorable au projet de POA M du Grand Annecy assorti de 6 recommandations.



### 1.7.3 PRISE EN COMPTE DE L'AVIS DES PPA ET DU RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUETE PUBLIQUE

Bien que ne revêtant aucun caractère obligatoire, les 6 recommandations formulées par la commission d'enquête trouvent une réponse dans le POA M et son articulation avec les autres programmes stratégiques du Grand Annecy.

La qualité des remarques émises par les PPA a conduit à effectuer des modifications mineures qui contribuent à compléter, mettre à jour et renforcer la cohérence du POA M.

Ces modifications sont énoncées dans le mémoire du Grand Annecy en réponse au procès-verbal de la commission d'enquête publique. Elles figurent également dans le rapport d'enquête publique n°21000169/38 remis par la commission d'enquête le 9 mars 2022.

Les modifications apportées à la version finale du POA M 2030 sont listées ci-dessous :

- Ajout du partenaire SILA aux actions n°3, 8, 25 et 36
- Ajout du partenaire CCI aux actions n°30, 38 et 45
- Ajout du partenaire Région aux actions n°4, 8 et 19
- Ajout du partenaire « association de commerçants » aux actions n°16 et 44
- Ajout du partenaire AREA-APRR aux actions n°26 et 42
- Ajout du partenaire Département de la Haute-Savoie à l'action n°42
- Ajout des partenaires CFA « L'école by CCI », UCLY, ISETA à l'action 24
- Ajout des mentions suivantes à l'action n°2 :

« Prolongement de la ligne RYTHMO 3, puis avec la livraison de la nouvelle route derrière la mairie, desserte des 650 élèves de l'ISETA. Optimisation des tracés des lignes 8 et 16 dans ce secteur » ;

« Améliorer la desserte du pôle économique d'Allonzier la Caille en étudiant le renforcement de la desserte actuelle (ligne interurbaine T72/272) ou la création d'une nouvelle liaison TC en lien avec les pôles multimodaux de Pringy et Groisy » ;

« Etudier le développement d'une desserte de proximité et de rabattement entre le Pays de Cruseilles et le Grand Annecy, en lien avec les pôles multimodaux de Pringy et Groisy ».

- Ajout de la mention suivante à l'action n°2 :

« Le Conseil d'agglomération du 27 janvier 2022 a adopté le principe de réaliser une première combinaison de branches de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre la Rive Ouest et les Glaisins (DEL 2022-06). Sur cet axe, qui permet de démarrer le réseau de Transport en Commun en Site Propre Intégral (TCSPi) du Grand Annecy, les conditions d'insertion seront précisées dans le cadre des études préliminaires qui seront lancées en 2022.»

- Ajout de la mention suivante à l'action n°11 :
- « L'étude d'un schéma directeur des interfaces multimodales va démarrer en 2022, piloté par le Grand Annecy.»
- Ajout de la mention suivante à l'action n°15 :

- « Etude de piétonisation de certaines rues aux abords des établissements scolaires. »
- Ajout de la mention suivante à l'action n°24 :
- « Créer des stationnements vélos en amont des passages piétons. »
- Ajout de la mention suivante à l'action n°32 :
- « Etude du réaménagement du diffuseur n°17 d'Annecy Nord a été engagée en 2022 en partenariat avec le Département et le concessionnaire autoroutier AREA-APRR. »
- Ajout de la mention suivante à l'action n°44 :
- « Adapter la réglementation du stationnement aux abords du réseau de Transport en Commun en Site Propre Intégral (TCSPi) et de ses stations, ainsi qu'aux abords des pôles et interfaces de multimodalité. »
- Suppression des illustrations et du prix du forfait post-stationnement à l'action n°44.
- Modification de la carte « un territoire multiple » page 28 pour inclure Chavanod dans le cœur d'agglomération.
- Modification des cartes synthétiques figurant les corridors de transports collectifs pour prolonger le corridor de Villaz à Fillière et relier la gare de Groisy.
- Mise à jour de la carte « Favoriser les modes actifs ».

#### 1.7.4 PRESENTATION AU COMITE DES PARTENAIRES MOBILITE DU GRAND ANNECY

Le Comité des Partenaires est une instance de gouvernance de la mobilité instaurée par la loi d'orientation des mobilités (dite loi LOM) afin de garantir un meilleur dialogue entre l'autorité organisatrice et ses partenaires, tels que les usagers et les entreprises. L'avis de ce comité est consultatif.

Le Grand Annecy a choisi une composition très large du Comité des Partenaires mobilité (délibérations 2021-43 et 2021-273) afin de tirer le meilleur parti du dialogue. Ce Comité est composé de 3 collèges :

- collège des associations d'usagers et des citoyens
- collège des employeurs, acteurs économiques et établissements d'enseignement supérieur
- collège des partenaires institutionnels et territoires voisins

Ainsi, 170 personnes ont été invitées le 20 avril 2022 à la première séance du Comité des Partenaires du Grand Annecy.

Les 50 actions du POA M 2030 ont été présentées lors d'ateliers thématiques autour des orientations stratégiques. **Les partenaires ont pu formuler leurs remarques sur le POA M pendant la séance puis en ligne, sur un formulaire *ad hoc* jusqu'à la mi-mai 2022.**

## 1.8 La stratégie du POA M

### 1.8.1 LES ENJEUX

Au-delà des enjeux généraux qui sous-tendent l'ensemble de la démarche d'élaboration du POA M « Qualité de l'Air », « Qualité de Vi(II)e » et « Ville de proximité », le diagnostic a permis de mettre en exergue les éléments de synthèse et enjeux suivants.

### 1.8.2 UN POA M QUI CONCERNE L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE DU GRAND ANNECY

Le choix d'identifier quatre territoires partageant des logiques de mobilités et des enjeux de développement proches, oblige d'une certaine manière la démarche POA M à accorder une attention particulière à chacun de ces territoires.

La proposition de quatre territoires « hypercentre », « cœur d'agglomération », « corridors d'accès » et « territoires ouverts » procède de l'analyse du contexte et des approches développées dans les différents documents de programmation, et tout particulièrement dans le SCoT du bassin annécien. Les contours de ces « territoires de mobilité » sont ceux de « territoires de projet ».

### 1.8.3 UN NOUVEAU TERRITOIRE QUI DOIT ASSURER SON DEVELOPPEMENT, SA COHESION ET SA COHERENCE

Né le 1er janvier 2017, le Grand Annecy, avec une population de 207 000 habitants, doit faire face à de profonds changements issus en particulier de son extension territoriale et de l'application de la loi NOTRe. Devenue Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM), le Grand Annecy s'est vu transférer un grand nombre de Services à Titre Principal Scolaires (SATPS) et plusieurs Services Réguliers Ordinaires (SRO) du Département de la Haute Savoie, ce dernier voyant sa compétence transport transférée à la Région Auvergne - Rhône Alpes à partir du 1er janvier 2017 pour les lignes régulières et à partir du 1er septembre 2017 pour les Services à Titre Principal Scolaires (SATPS).

Le Grand Annecy doit donc désormais concevoir un réseau cohérent de transport collectif à la fois « urbain » et « interurbain », en le fondant sur un principe d'équité. Cette nouvelle organisation doit s'inscrire en cohérence avec l'ensemble des actions qui sont promues par le POA M.

### 1.8.4 UN CŒUR D'AGGLO, VÉRITABLE « CŒUR » DU TERRITOIRE, DONT LES CONDITIONS D'ACCÈS SONT LE PREMIER ENJEU

Le cœur d'agglomération concentre les trois quarts de la population du territoire et génère deux fois plus de flux de mobilité par habitant que les autres territoires de mobilités. Les « corridors d'accès » et les « territoires ouverts » sont au regard de l'emploi, attirés en priorité par le « cœur d'agglomération », et ensuite par les pôles extérieurs au Grand Annecy.

L'accessibilité routière au cœur d'agglomération est essentiellement assurée par des artères pénétrantes se connectant à un « anneau de distribution » constitué par la voie de contournement sur sa partie à l'ouest de l'autoroute et constitué par l'axe de l'avenue de Genève/ Brogny et le boulevard de rocade assurant la continuité de l'anneau sur la partie à l'Est de l'axe autoroutier. Ce dispositif central, détermine les conditions d'accès aux différents générateurs présents dans le cœur d'agglomération. Dès lors lui sont directement associées deux questions :

1°/ Quelle stratégie de diffusion du trafic, et en particulier vers des interfaces multimodales ?

2°/ Quelle organisation coordonnée d'axes prioritaires en transports collectifs ? Fréquence et intermodalité, les deux ingrédients d'une alternative modale vers les TC

L'enquête réalisée auprès des usagers de la ligne principale n°1 du réseau de la SIBRA, et celle réalisée auprès des abonnés du réseau, ont clairement montré, d'une part que les usagers du réseau ne sont pas des « captifs » puisque 73% des usagers non scolaires utiliseraient la voiture (dont près de la moitié en covoiturant) s'il n'y avait pas de bus, et d'autre part que le premier frein à l'usage est la fréquence, et non le temps de parcours (temps de parcours moyen : 13 minutes). La fréquence est aussi la première cause invoquée de non-utilisation des bus de soirée (Noctibus) et du bus du dimanche (Dimbus). Ces constats sont à mettre en parallèle avec le fait que 91% de l'usage du réseau de la SIBRA est assuré par les lignes principales qui représentent 68% du volume kilométrique annuel du réseau.

Le fait que 76% des usagers du réseau de la SIBRA sont des « usagers multi-lignes », et que le pôle de Meythet Le Rabelais sur la ligne n°1 soit le second site de fréquentation de la ligne n°1 (derrière le pôle multimodal de la gare SNCF), démontrent l'importance des enjeux d'intermodalité.

L'importance de la fréquence et de l'intermodalité plaide en faveur de dessertes à Haut Niveau de Service que le POA M doit inscrire prioritairement dans son plan d'action.

#### 1.8.5 DES MODES DOUX QUI CONSTITUENT UNE BONNE ALTERNATIVE MODALE POUR DES PETITES DISTANCES

L'enquête réalisée auprès des usagers du vélo, a permis de mettre en évidence que les deux motifs principaux d'usage du vélo sont le « travail » et le « loisir/ culture », que les raisons du choix du vélo sont très diverses, et que les principaux freins, après la météo (51%), sont la sécurité routière (23%) et la pollution (11%). Selon cette enquête, le temps de parcours moyen d'usage du vélo est de 22 minutes (19 minutes pour les déplacements à motif « travail »).

En 2021, le Grand Annecy a lancé la production concertée de son Schéma Directeur Cyclable (SDC). Celle-ci implique largement les territoires et les habitants. Le POA M fixe un cadre que le SDC précise et décline en matière de mobilité active. Le Schéma Directeur Cyclable a été voté en juin 2022.

## 1.9 La stratégie territorialisée du POA M

Pour répondre à la diversité territoriale du Grand Annecy, le POA M propose une approche articulée autour de quatre territoires :

### 1.9.1 L'« HYPER-CENTRE »

Ce territoire concentre un patrimoine architectural de grande qualité et des commerces à forte valeur ajoutée, l'ensemble générant une grande attractivité, à la fois touristique et auprès des habitants du grand bassin annécien. Des parkings en structure situés à l'intérieur de ce périmètre permettent de répondre à ce type de demande.

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.

### 1.9.2 LE « CŒUR D'AGGLO »

Il est constitué du territoire de l'ancienne C2A.

Ce territoire, qui constitue le « cœur » du Grand Annecy est le territoire de pertinence historique du réseau urbain de la SIBRA.

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'efficacité du réseau de transport collectif,
- le développement des modes doux,

- le développement d'une politique de stationnement, qui doit faire face à trois objectifs majeurs : répondre aux besoins de l'activité commerciale et des services, aux besoins des résidents, et dans le même temps favoriser le report modal vers les transports collectifs.

C'est dans ce territoire que se pose de la manière la plus aiguë, d'une part la question de la qualité de l'air, et d'autre part celle du partage de la voirie associée à la hiérarchisation et à l'organisation du plan de circulation.

### 1.9.3 LES « CORRIDORS D'ACCES »

Ces territoires 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 vers les grands pôles d'emploi d'Annecy et de Genève.

L'importance des flux de voitures qui circulent dans ces corridors et la faible part de marché du transport collectif confrontent ces territoires à des préoccupations liées aux temps d'accès (pour répondre à l'enjeu « ville de proximité ») et à la qualité de l'air. Ces préoccupations peuvent se décliner sous la forme de trois enjeux :

- le développement d'interface avec des offres performantes du réseau de transport collectif,
- l'amélioration des conditions de rabattement sur les grandes infrastructures routières et ferroviaires, grâce à une politique de développement d'interfaces multimodales associées,
- le développement de liaisons interurbaines « express » ou tangentielles, se traduisant par un découplage des lignes régulières entre offre commerciale et offre scolaire dédiée.

C'est dans ce territoire que se pose de la manière la plus forte, l'exigence d'une accessibilité satisfaisante (ville de proximité), et ce quel que soit l'éloignement.

### 1.9.4 LES « TERRITOIRES OUVERTS »

Ces territoires ruraux qui sont bordés par les « corridors d'accès », 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.

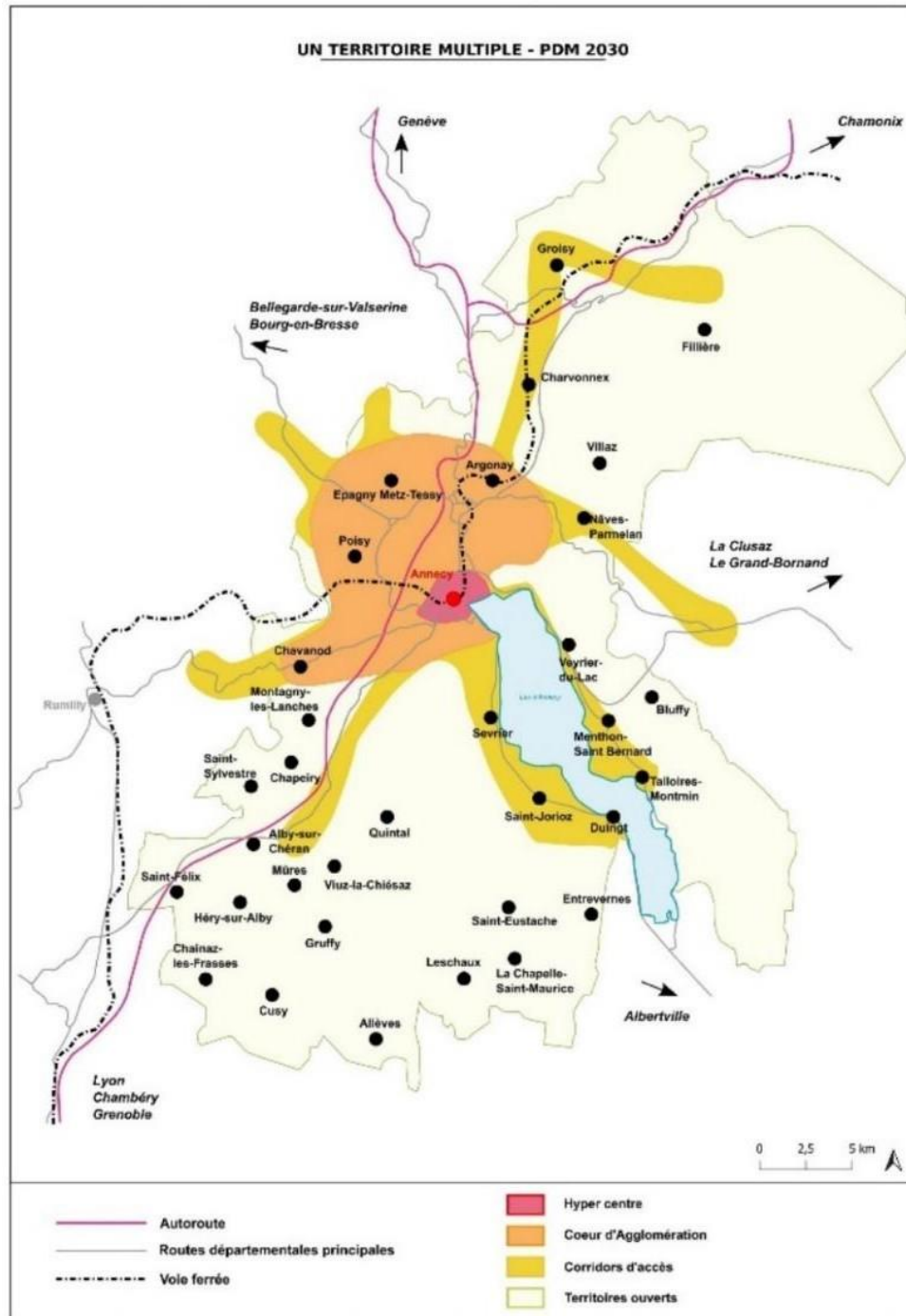
Les deux principaux types de mobilité présents dans ces territoires sont la mobilité liée à l'emploi, qui correspond généralement à des distances à parcourir assez importantes, et la mobilité liée à la vie quotidienne qui s'inscrit dans ce que l'INSEE a identifié comme des « bassins de vie » et dans 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.

Le SCoT leur accorde une attention particulière, en pointant la nécessité d'y maintenir une forte composante de nature et d'ouverture de l'espace.

Le territoire du Grand Annecy est diversifié, marqué par le relief et la présence de l'eau.

Il associe secteurs urbains denses et espaces ruraux.











Certains secteurs du Grand Annecy partagent des problématiques de mobilité similaires. Les identifier permet de faire face à la diversité des enjeux et d'adapter nos enjeux à cette diversité



**Les objectifs de répartition des déplacements par mode du POA M sont fixés ci-après, au regard des parts modales actuelles mesurées par l'Enquête Déplacements Grand Territoire (EDGT) réalisée en 2017.**

Ainsi, ces objectifs consistent à ce que le système de mobilité soit en mesure d'absorber une augmentation des flux lié au dynamisme démographique du territoire tout en prolongeant la baisse tendancielle de la part modale de la voiture et des distances parcourues en voiture. Cela est possible en :

- Passage de la part modale des transports collectifs de 6.5% à 10%
- Passage de la part modale des déplacements effectués à pied de 24.5% à 26%
- Donnant une part significative à la pratique du vélo en multipliant par 5 la part modale des vélos pour atteindre 10% des déplacements à horizon 2030.

			
	65%		<b>53%</b>
	6,5%		<b>10%</b>
	2%		<b>10%</b>
	24,5%		<b>26%</b>

Ces objectifs de parts modales à la hauteur de l'ambition portée par le Grand Annecy dans son POA M feront l'objet dans le cadre de l'évaluation à mi-parcours du POA M d'une mise à jour afin de les adapter plus précisément à leur évolution réelle.

La crise sanitaire de la COVID-19 est venue bouleverser les hypothèses que les experts mobilités pouvaient projeter sur l'évolution des parts modales des années à venir. En effet, nous constatons, désormais, un changement de paradigme dans la manière dont les usagers décident désormais de se déplacer :

- Un engouement majeur pour le vélo d'autant plus important dans les milieux denses tels que le cœur d'agglomération du Grand Annecy.
- Le développement du télétravail imposé lors des confinements a démontré à de nombreux employeurs qu'il était désormais possible de travailler depuis un autre lieu. Il est difficile de projeter le volume de télétravailleurs de demain mais il est certain que cette caractéristique aura un impact à long terme sur les modes de vie et de déplacements des usagers.

Face à ces bouleversements récents, il convient donc de faire preuve de prudence face aux projections des parts modales et l'évaluation à mi-parcours sera, en ce sens, primordial.



# 2

## LES ORIENTATIONS DU POA MOBILITES

## 2.1 Les orientations stratégiques du POA M du Grand Annecy

Les orientations stratégiques sont la feuille de route du POAM du Grand Annecy. Leur déclinaison opérationnelle se traduira par la définition et le phasage du plan d'actions.

Le POA M est un véritable projet de territoire décliné spatialement (cf. stratégie spatiale du POA M) et temporellement.

### 2.1.1 L'HYPERCENTRE

Est le territoire où l'objectif prioritaire est d'apaiser l'espace public et de privilégier la marche et le vélo

### 2.1.2 LE CŒUR D'AGGLOMERATION

Est le territoire de pertinence du réseau de transports publics et du vélo

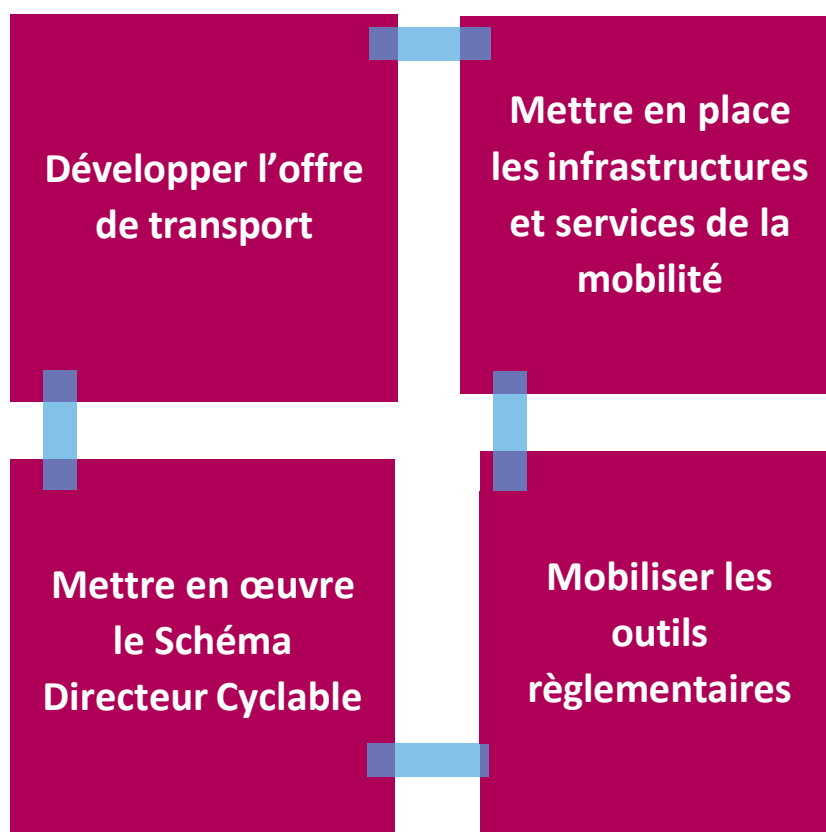
### 2.1.3 LES CORRIDORS D'ACCES

Sont les axes privilégiés pour le développement d'offres alternatives à l'usage de la voiture, performantes et attractives.

### 2.1.4 LES TERRITOIRES OUVERTS

Sont les bassins de vie étendus, marqués par la présence de petits centres urbains induisant une forte dispersion des déplacements.

## 2.2 Quatre grandes orientations stratégiques sont proposées dans le POA M



## 2.3 Financement des différentes actions dans le cadre du PPI du Grand Annecy

Budget	Intitulé du projet	Période de réalisation	Coût net PPI 2023 en €	Action(s) du POAM
Mobilités - Politique transports en commun ferroviaire	Réaménagement intérieur gare d'Annecy Vélonecy	2021/2025	500 000	N° : 7 // 15
Mobilités - Politique transports en commun ferroviaire	Doublement ferroviaire Aix/ Annecy 1ère tranche / RER Métropolitain Rumilly / Groisy	2021/ 2026	21 600 000	N° : 4
Mobilités - Politique transports en commun ferroviaire	Réouverture Gare Saint-Martin Bellevue	2021/ 2025	4 100 000	N° 4 // 7
Mobilités - Politique cyclable	Politique cyclable et prime à l'achat de Vélos urbains	2021/ 2025	37 176 000	N° : 5 // 7 // 10 // 14 // 15 // 16
Mobilités - Politique générale	Modèle multimodal / MAAS	2022/ 2026	9 250 000	N° : 9 // 13
Mobilités - Politique transport en commun	Sécurité, accessibilité et équipement des points d'arrêts	2021/ 2025	2 918 000	N° : 1 // 3 // 7
Mobilités - Politique transport en commun	Renouvellement du parc de bus SIBRA (véhicules faibles émissions)	2022/ 2026	41 549 000	N° : 1 // 3 // 6
Mobilités - Politique cyclable	Déploiement vélonecy dont nouveaux relais dans les territoires	2022/ 2025	1 640 000	N° 15
TCSPi - Transports Collectifs en site propre intégral dont PEM	TCSPi		57 488 000	N° : 2
TCSPi - Transports Collectifs en site propre intégral dont PEM	PEM Glaisins / Annecy Nord / Rive Ouest		16 930 000	N° 2 // 7 // 8

Précision apportée :

- TCSPi : les coûts estimés au stade des études de 2025 vont d'environ 500 M€ HT et 715 M€ HT d'investissement en fonction du mode et des variantes qui seront retenues

## 2.4 Orientation n° 1 : Développer l'offre de transport

- L'offre de transport collectifs est en développement avec une évolution majeure attendue avec l'arrivée prochaine du TCSPi. Le POA M, avec cette première orientation fixe les axes d'amélioration attendues.

A l'échelle du Grand Annecy, le réseau SIBRA devra poursuivre son renforcement afin de gagner en performance tout en décarbonant la flotte de véhicules avant d'être restructuré avec l'arrivée du TCSPi. Les liens en transports collectifs entre le Grand Annecy et les intercommunalités proches devront être renforcés avec que les services liés à l'offre de mobilité.

Orientation n° 1 : Développer l'offre de transport		Thématiques								
		Réseau viaire	TC	Cycles	Piétons	Stationnement	Logistique & livraisons	Communication	Nouvelles pratiques de mobilités	ZFE
1	Mettre en place un réseau de TC performant et accessible à tous	X	X					X		
2	Engager la réalisation du TCSPi de l'agglomération du Grand Annecy		X							
3	Expérimenter les navettes lacustres comme transport de passagers reliant les communes du Grand Annecy riveraines du Lac d'Annecy		X							
4	Mettre en place un "Réseau Express Métropolitain" cadencé entre Rumilly et Groisy		X							
5	Développer les services et promouvoir l'offre de mobilité		X	X	X	X		X	X	
6	Déployer des mobilités basées sur des énergies propres		X						X	X

## 2.5 Orientation n° 2 : Mettre en place les infrastructures et services de la mobilité

Le POA Mobilités offre l'opportunité de réimaginer l'aménagement de l'espace public et ses fonctions pour accueillir la restructuration du réseau de transports en commun, notamment le réseau TCSPi, ainsi que les infrastructures favorisant la cohabitation modale. Le but est de créer une véritable interconnexion de l'ensemble des modes de transport grâce à des pôles multimodaux, le tout sur un espace de voirie apaisé et partagé.

La rue doit refléter les évolutions dans les modes de déplacement et la réduction de l'utilisation de la voiture. Cela implique une redéfinition de la manière dont l'espace est alloué entre les différents modes de transport, avec pour priorité la promotion des modes de déplacement plus respectueux de l'environnement. Le POA Mobilités est l'outil essentiel pour engager cette transition vers une mobilité plus durable.

Orientation n° 2 : Mettre en place les infrastructures et les services de la mobilité		Thématiques							
		Réseau viaire	TC	Cycles	Piétons	Stationnement	Logistique & livraisons	Communication	Nouvelles pratiques de mobilités
7	Créer des pôles multimodaux sur l'ensemble du territoire	X	X	X		X			X
8	Développer le covoiturage et l'autopartage					X			X
9	Projets routiers et voiries dynamiques en partenariats avec le CD74	X							X
10	Agir sur la pacification de la voirie	X		X	X	X	X		X
11	Soutenir le développement des mobilités auprès des acteurs économiques		X	X		X		X	X
12	Consolider et développer un réseau d'ambassadeurs de la mobilité							X	X
13	Mise en place d'un modèle multimodal sur le ressort territorial du Grand Annecy		X	X	X				

## 2.6 Orientation n°3 : Mettre en œuvre le Schéma Directeur Cyclable

Le Schéma Directeur Cyclable (SDC) approuvé par le Grand Annecy en 2022 définit le maillage cyclable sur le territoire et les aménagements à réaliser. Le POA M traduit ce SDC en action pour assurer cette mise en œuvre.

Que ce soit en termes d'infrastructures ou de services, le développement de la pratique cyclable, en lien avec les objectifs de parts modales exprimés dans le POA M et repris dans le POA M, sont la base du changement des pratiques de mobilités à l'échelle du Grand Annecy.

Orientation n° 3 : Mettre en œuvre le schéma directeur cyclable		Thématiques							
		Réseau viaire	TC	Cycles	Piétons	Stationnement	Logistique & livraisons	Communication	Nouvelles pratiques de mobilités
14	Mise en œuvre des infrastructures du SDC	X		X	X				
15	Mise en œuvre des services du SDC	X		X		X		X	X
16	Faire des événements organisés sur le territoire des temps forts de la mobilité actives du Grand Annecy			X	X			X	X

## 2.7 Orientation n°4 : Mobiliser les outils réglementaires

Intégrer les dispositions réglementaires essentielles pour améliorer la mobilité au sein d'un cadre bien défini afin d'en assurer une application efficace. Cela implique la mise en place de contraintes et de réglementations visant à favoriser les modes de déplacement respectueux de l'environnement. Ces mesures servent à inciter et à accompagner les citoyens et les entreprises vers des choix de mobilité plus vertueux. Ainsi, que ce soit au niveau du stationnement, sur les livraisons de marchandises, sur la logistique urbaine, sur la circulation des véhicules poids lourds, le cadre réglementaire doit évoluer pour permettre l'application des nécessaires évolutions attendues sur le Grand Annecy sur la mobilité. L'application de la ZFE se doit d'être un accompagnement des habitants et des entreprises du territoire.

Orientation n° 4 :  Mobiliser les outils règlementaires		Thématiques								
		Réseau viaire	TC	Cycles	Piétons	Stationnement	Logistique & livraisons	Communication	Nouvelles pratiques de mobilités	ZFE
17	Stationnement					X				
18	Logistique urbaine durable : élaborer et mettre en œuvre une charte et un plan d’actions concertés						X			X
19	Mieux accueillir les véhicules de livraison sur l'espace public						X			
20	Favoriser la décarbonation des opérations logistiques grâce au foncier/immobilier et à l'expérimentation (mutualisation, comportement des consommateurs)	X					X			X
21	Accompagner la mise en place de la Zone à Faible Emission									X

# 3

## **LES ACTIONS DE L'ORIENTATION N°1 DEVELOPPER L'OFFRE DE TRANSPORT**



### 3.1 Action n°1 : Mettre en place un réseau de TC performant et accessible à tous

Cette action détermine les axes à améliorer pour assurer les grands rabattements vers le futur réseau de TCSPi (cf. action 2) qui constituera l'armature du réseau structurant de transports collectifs, tout en continuant l'amélioration globale de l'offre de transport collectif urbain et interurbain en cours (plus de 24 % d'offre kilométrique entre 2019 et 2022).

**Pour l'année 2024, une restructuration du réseau est prévue, incluant des lignes tangentielles, afin d'optimiser la desserte du Grand Annecy. À l'horizon 2040, l'objectif est de repousser les limites en mettant en place un réseau de transports collectifs routiers caractérisé par une fréquence améliorée et une régularité accrue, une interconnexion étendue et une offre globalement inclusive. Ceci instaurera une nouvelle confiance et servira de catalyseur au changement de comportement.**

**Le 29 avril 2024, le réseau Sibra se réinvente, plus simple, plus tard, plus souvent !**

**Les évolutions principales sont les suivantes :**

- Création de lignes pour desservir de nouveaux secteurs
- Création de lignes transversales
- Renfort des lignes en soirée, les dimanches et jours fériés
- Harmonisation des périodes de fonctionnement
- Un nouveau service de transport à la demande : Sibra à la demande ! (couplé au Transport de Personnes à Mobilité Réduite)

Ce réseau doit :

- Accompagner le mode de vie des habitants du Grand Annecy et les perspectives d'évolutions du territoire, en captant notamment les flux des actifs vers les TC
- Bénéficier de conditions de circulation favorisées et préférentielles dans le tissu urbain, au droit des carrefours et le long des corridors, dans la perspective du TCSPi
- Offrir des points d'intermodalité (gares et P+R) comme portes d'entrée sur le réseau de transports collectifs

#### 3.1.1 CONTINUER DE DEVELOPPER L'OFFRE STRUCTURANTE

L'ensemble du réseau « socle » doit s'appuyer sur les corridors urbains ainsi qu'interurbains. La cartographie ci-dessous permet de localiser les différents corridors pertinents pour déployer cette offre performante.

#### 3.1.2 DEPLOYER DE NOUVELLES LIAISONS

Au-delà de l'amélioration de l'offre sur les corridors de déplacements qui génèrent les flux les plus massifs, il est également **pertinent de déployer de nouvelles liaisons entre les communes et les quartiers :**

- Sans nécessairement transiter par le centre-ville d'Annecy (lignes tangentielles prévues en 2024)
- Capables d'offrir des liens plus directs et des temps de parcours plus performants (lignes express)

Il est ainsi proposé de mettre en place de nouvelles liaisons, **qui offriront des liaisons concurrentielles à la voiture en contournement du cœur d'agglomération.**

Ces nouveaux corridors de transport collectif sont principalement dédiés aux besoins liés au travail dont la demande se concentre en heure de pointe du matin et du soir.

### 3.1.3 RENFORCER LES LIGNES COMPLEMENTAIRES ET DE PROXIMITE

Que ce soit en termes de fréquence et d’amplitude horaire.

### 3.1.4 DEVELOPPER L’OFFRE DE TRANSPORT A LA DEMANDE POUR LES « TERRITOIRES OUVERTS »

Un TAD est un service de transport public qui dessert des points de destination à certaines heures ou plages horaires définies. Contrairement aux lignes régulières dont les passages aux arrêts sont prévus, le TAD ne circule qu’à la condition qu’une réservation ait été réalisée pour un trajet.

Deux solutions de transport à la demande sont possibles dont les principes de fonctionnement sont précisés ci-dessous.

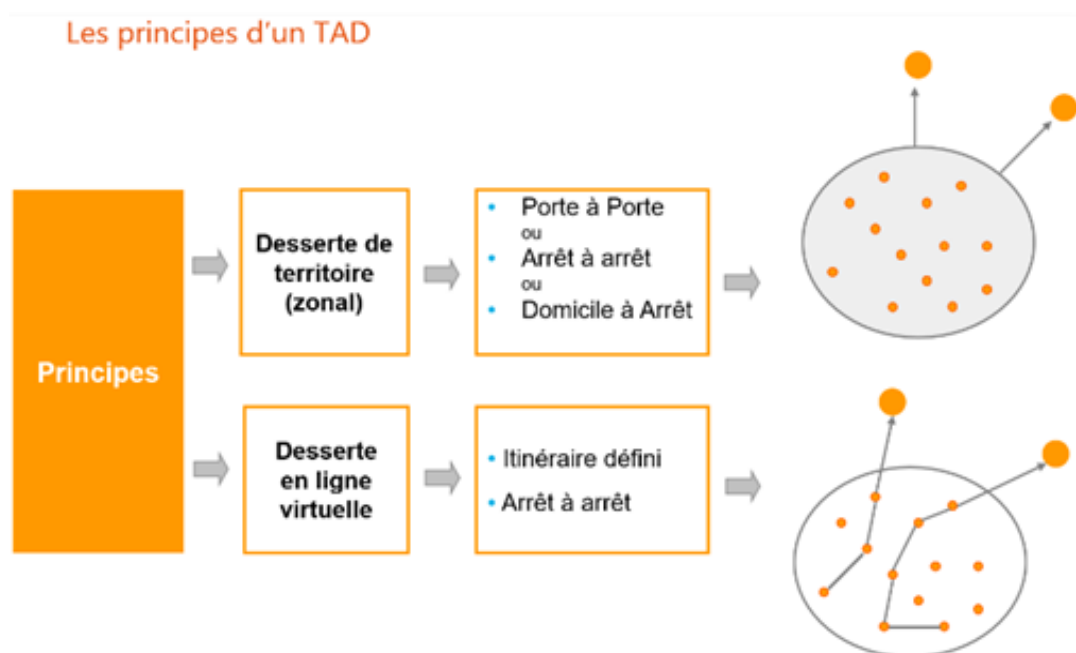


Figure 1: Les Principes d'un TAD ITER

L’offre de TAD existante (Proxibus et Handibus) a été récemment renforcée, **elle sera remplacée par la mise en place d’une offre de TAD / TPMR zonale et dynamique est prévue pour 2024.**

Le nouveau service de transport à la demande « Sibra à la demande ! » a été lancé en complément du réseau de bus. Ce service est mixé au service TPMR « Sibra Accès ».

Le nouveau service de transport à la demande fonctionne en semaine et le week-end sur réservation.

Les deux lignes virtuelles Proxibus 1 et 2 sont remplacées par un TAD zonal et dynamique réparti sur l’ensemble du territoire du Grand Annecy en 6 zones.

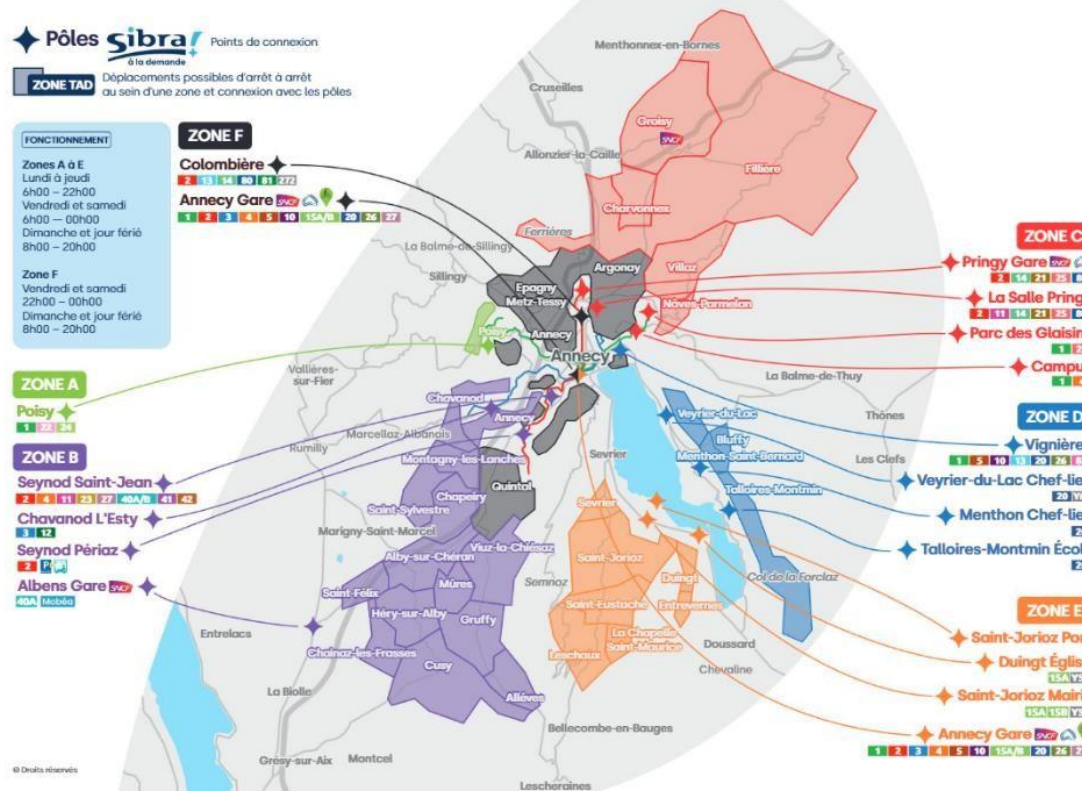
L’amplitude de fonctionnement est élargie :

- De 6h à 22h du lundi au jeudi
- De 6h à minuit les vendredis et samedis

- De 8h à 20h les dimanches et jours fériés.

La réservation est possible 7j/7 et 24h/24 sur l'application Sibra Résa ou sur le site internet [sibra-resa.app.ridewithvia.com](http://sibra-resa.app.ridewithvia.com)

Par téléphone au 04.50.40.60.06 du lundi au vendredi de 7h à 19h, les week-end et jours fériés de 9h à 17h.



### 3.1.5 DEVELOPPER L'OFFRE DE TRANSPORT A DESTINATION DES SECTEURS DE MONTAGNE

Les sites touristiques du Col de la Forclaz, du Plateau des Glières et de la station du Semnoz sont des lieux fréquentés en haute période touristique (hiver, été et certains week-ends en fonction de la météo) générant d'importants problèmes circulatoires d'accès au site.

Les dispositifs Mobi'été et Mobi'hiver ont été mis en place par le Grand Annecy pour la desserte des sites de montagne. Sur ce sujet, En 2022, le Grand Annecy a remporté un Appel à Manifestation d'Intérêt lancé par l'ANCT et France Mobilités du plan d'investissement Avenir Montagnes, visant à soutenir en ingénierie des projets durables et innovants de mobilités dans les territoires de montagne.

Il convient de conforter et de continuer d'améliorer les dispositifs de transport des secteurs de montagne en associant les acteurs économiques et touristiques qui animent le Semnoz, les Glières et la Forclaz, le Grand Annecy précisera les solutions de mobilité pertinentes, en se fondant sur les analyses suivantes :

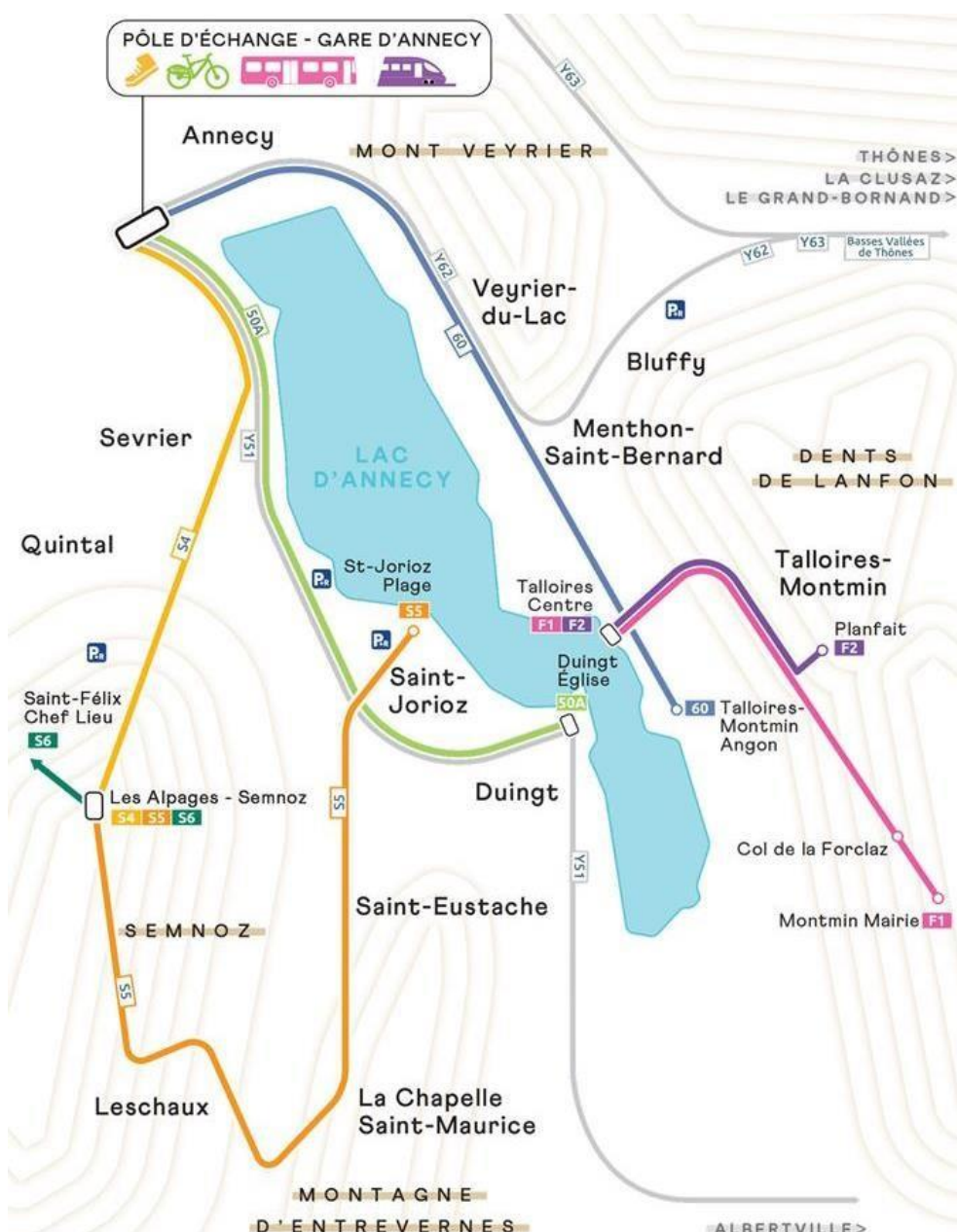
- Diagnostic des situations d'accessibilité de chaque site,
- Benchmark des pratiques et solutions proposés dans d'autres sites français et européens,

- Définitions des modalités possibles de dessertes pour chaque site,
- Phase de préconisation, propositions de mises en œuvre accompagnées de solutions techniques, juridiques et financières.

### Un réseau de TC performant sur le Grand Annecy, socle du POA M

La montée en puissance de l'offre de transports collectifs devra s'accompagner de mesures d'aménagement physiques sur la route et l'espace public. Le principe de l'insertion et de la circulation préférentielle des transports collectifs sur les corridors identifiés implique des principes d'aménagements ad hoc tels que les voies réservées, et les franchissements de giratoire.

D'autres mesures figurant dans le reste du plan d'action garantiront au réseau de transport collectif son attractivité et sa performance : la réalisation d'interfaces et de pôles d'échanges multimodaux, l'intégration tarifaire et l'interopérabilité billettique.



## TABLEAU DE BORD

---

### Pilotage

Maître(s) d'ouvrage : Grand Annecy

Partenaires : SIBRA, communes, Conseil départemental de Haute-Savoie, Région Auvergne-Rhône-Alpes

Calendrier de mise en œuvre

**2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 >2040**

## INDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION

---

### Indicateurs de suivi de mise en œuvre

- Echéance de mise en œuvre de l'augmentation de fréquence sur les lignes urbaines,
- Echéance de mise en œuvre de l'augmentation de fréquence sur les lignes interurbaines,
- Mise en place des liaisons tangentielles, express
- Indicateur d'efficacité des lignes (moyens/fréquentation),
- Fréquentation par ligne, par service
- Offre de TAD
- Nombre de courses du TAD
- Répartition des voyages par type de public (âge/ salarié ou personne en insertion, jeune public, etc.).

### Indicateurs d'évaluation des impacts

- Evolution de la part modale des Transports collectifs
- Diminution de la congestion routière
- Fréquentation des lignes de transports à la demande (nombre de personnes utilisant ce service à l'année) / nombre de voyageurs du TAD,
- Taux de remplissage des véhicules de TAD / Taux de charge moyen par véhicule

## 3.2 Action n°2 : Engager la réalisation du TCSPi de l'agglomération du Grand Annecy

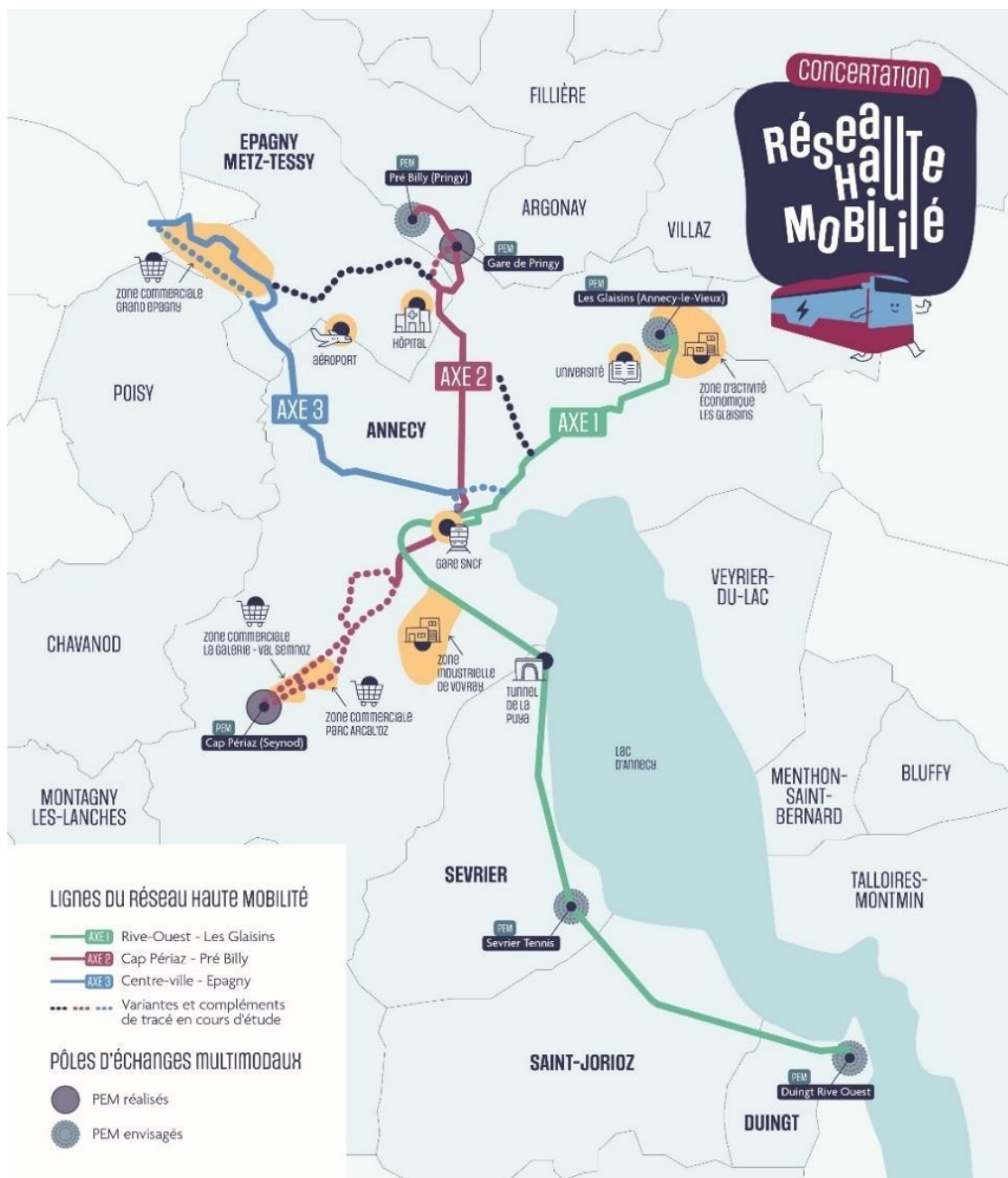
Dans le cadre de l'élaboration du projet de territoire à l'horizon 2050, les habitants, les salariés et les entreprises ont tous indiqué que l'une de leur préoccupation majeure était la mobilité afin de préserver notre mode de vie, notre cadre de vie et notre attractivité. Leur souhait est de pouvoir se déplacer sur le territoire et d'accéder à la ville centre facilement et en ayant plusieurs solutions de déplacement. Le TCSPi, apparaît comme une solution pertinente pour l'agglomération d'Annecy qui compte plus de 210 000 habitants et connaît une croissance démographique.

**Le Conseil d'agglomération du 27 janvier 2022 a adopté le principe de réalisation des branches du futur réseau de transport collectif en site propre intégral (TCSPi) dont la réalisation d'une première combinaison de branches de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre la Rive Ouest et les Glaisins**



(DEL 2022-06). Ce premier axe, permettra de démarrer le réseau de Transport Collectif en Site Propre Intégral (TCSPi) du Grand Annecy.

Le Conseil d'agglomération du 27 janvier 2022 a également adopté le lancement des études préliminaires spécifiques sur le mode BHNS pour les autres deux axes et sur le mode tramway plus BHNS pour le seul axe Seynod - Pringy.



Les tracés du Réseau Haute Mobilité ont été définis pour desservir au mieux les habitants, les emplois, les services et les établissements scolaires existants et futurs. Ils s'appuient sur les axes forts des réseaux de bus et de cars actuels, où le potentiel de report modal est important. Grâce à son site propre intégral et à un matériel roulant performant, il offrira des temps de parcours attractifs et des intervalles réguliers connus à l'avance.

## TABLEAU DE BORD

---

### Pilotage

Maître(s) d'ouvrage : Grand Annecy

Partenaires : SIBRA, Département Haute Savoie, Région, communes, SILA, Etat

### Calendrier de mise en œuvre

**2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 >2030**

### Coûts (investissement et fonctionnement)

Coût travaux et exploitation à définir sur la base de l'étude du projet en cours.

## INDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION

---

### Indicateurs de suivi de mise en œuvre

Inscription des réserves foncières dans le PLUi-HM BioClimatique.

### Indicateurs d'évaluation des impacts

- Evolution de la fréquentation sur les lignes du réseau de TCSPi
- Offre du réseau (fréquence des TCSPi, plage horaire...),
- Evolution de la part modale des transports collectifs
- Impact sur la qualité de l'air
- Bilan carbone de la réalisation de chaque axe de TCSPi

### 3.3 Action n°3 : Expérimenter les navettes lacustres comme transport de passagers reliant les communes du Grand Annecy riveraines du Lac d'Annecy

Après une étude sur la mobilité touristique réalisée en 2017, et une mise en consultation, le Grand Annecy a testé avec le prestataire Water Taxi la mise en place de navettes lacustres à l'été 2019 dans le cadre d'une DSP (délégation service public) reconduite en 2020-2021.

A l'été 2021, les caractéristiques du service Lac Annecy Express sont les suivantes :

- Lignes B1et B2 composées de 2 bateaux de 12 places chacun :

B1 : 3 allers-retours par jour entre Annecy et les communes de Saint-Jorioz, Veyrier-du-Lac, Menthon-Saint-Bernard et Sevrier

B2 : 6 rotations par jour Annecy – Talloires – Duingt – Talloires – Annecy

- Fonctionnement de juillet à septembre 2021
- Départs entre 8h40 et 19 h 20



- Vélos transportés gratuitement, sous réserve de place disponible dans le bateau
- Desserte de 8 pontons sur les 7 communes riveraines du Lac
- Tarif par commune desservie, selon la distance : adultes 3 € / 6 €, enfants 2 € / 3 €
- Participation du Grand Annecy à hauteur de 100 000 €

Pour se déplacer autour du lac, à l'été 2023, le Grand Annecy met en place une offre saisonnière gratuite de bus:

- Les lignes « Village » permettent de se déplacer en transport en commun dans Sevrier (V1 - Balcons du Lac) et Menthon-Saint-Bernard/Bluffy (V3 – Bosson <> Port Menthon).
- Les lignes interurbaines 50A et 60, qui sont renforcées en période estivale, pour rejoindre les bords du lac d'Annecy.



Figure 2. Réseau Lac et Montagnes, Eté 2021, SIBRA

**À l'été 2023, le Grand Annecy a également expérimenté une ligne zéro émission avec l'entreprise Sea Bubbles, utilisant des bateaux à foils et une propulsion électrique. L'objectif est d'étudier la poursuite de ces expérimentations en :**

- Renforçant l'intermodalité en créant un tarif intégré bus+ navettes lacustres, offrant éventuellement d'autres services (P+R, vélos en location)
- En étendant le service à l'ensemble des communes riveraines du lac, en partenariat avec la Région et la Communauté de Commune des Sources du Lac
- En incitant à la mise en service de bateaux électriques ou hybrides
- En pérennisant le service de navettes lacustres toute l'année

A l'été 2024, une ligne de navette lacustre sera opérée entre les communes d'Annecy et de Veyrier du lac.

Un bilan sera établi pour juger de la pertinence et de la pérennité du service

#### **TABLEAU DE BORD**

---

##### **Pilotage**

**Maître(s) d'ouvrage :** Grand Annecy

**Partenaires :** Office du tourisme, gestionnaires de sites touristiques, Région, CCVT, État, Département Haute Savoie, communes, acteurs économiques, SIBRA, SILA

##### **Calendrier de mise en œuvre**

2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 >2040

#### **INDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION**

---

##### **Indicateurs de suivi de mise en œuvre**

- Lancement de l'étude.
- Diffusion, connaissance de l'offre par les visiteurs (relais : OT, hébergeurs, structures d'accueil).

##### **Indicateurs d'évaluation des impacts**

- Evolution de la fréquentation,
- Satisfaction des usagers (y compris les touristes et excursionniste),
- Evolution de la part modale,
- Evolution des recettes commerciales.

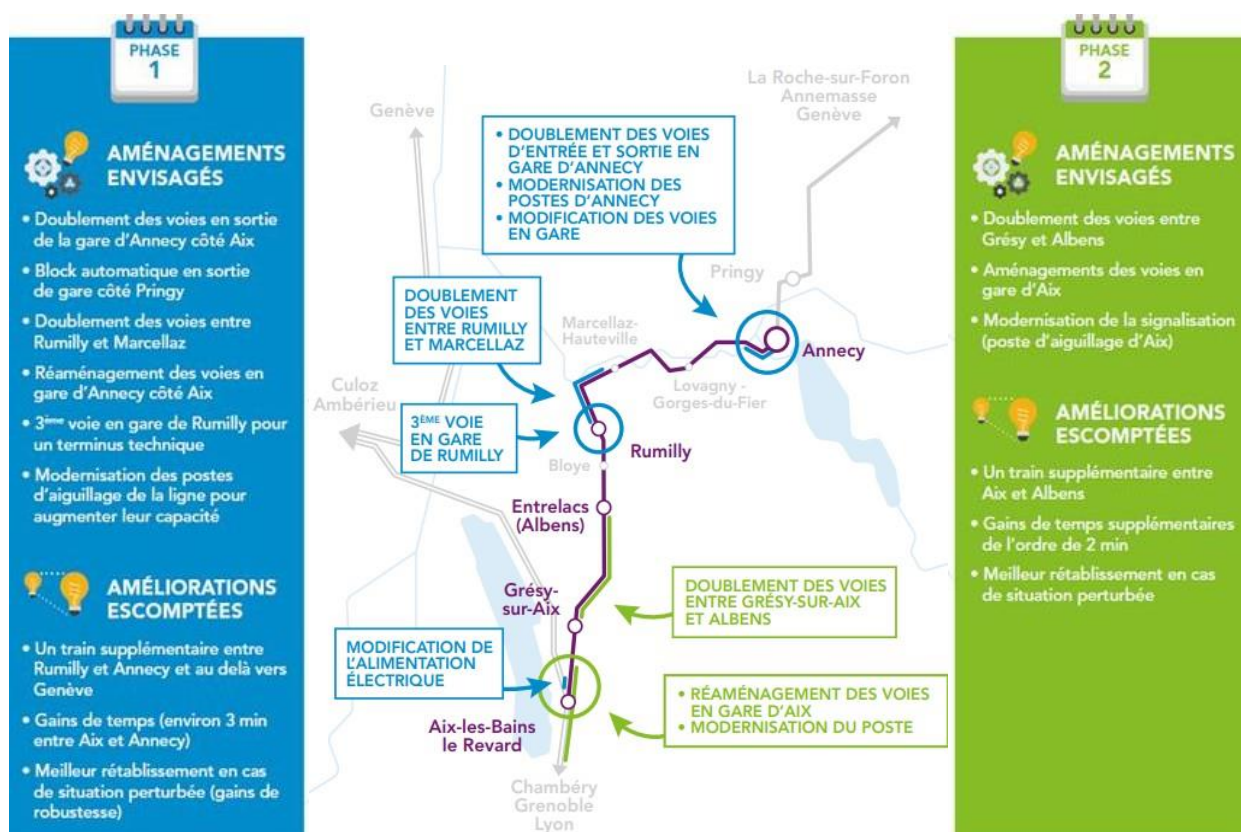
### **3.4 Action n°4 : Mettre en place un "Réseau Express Métropolitain" cadencé entre Rumilly et Groisy**

L'objectif est l'amélioration de l'offre des services ferroviaires entre Rumilly et Groisy afin de créer une véritable dorsale ferroviaire, le « Réseau Express Métropolitain » du Grand Annecy, en s'appuyant sur deux projets d'envergure : Le Léman Express et la modernisation de la ligne Aix-Annecy.

**Le futur réseau ferroviaire de bassin s'appuie sur une amélioration de l'offre et le redéploiement des gares, et passe notamment par :**

- Une augmentation de la capacité et de la robustesse de l'infrastructure et des services entre Aix-les-Bains et Annecy, grâce au projet en cours de modernisation de cette ligne
- Un cadencement de l'offre ferroviaires (heure de pointe/heure creuse)
- La réouverture de la gare de Saint-Martin Bellevue (action n°7)
- Le réaménagement des gares de Pringy et Groisy en véritables pôles d'échanges (action n°7)
- Des services complémentaires en faveur des usagers (tarification combinée, communication, information en temps réel, plateforme de service, action n°5)

Le projet de modernisation de la ligne Aix-Annecy constitue la déclinaison Nord du Sillon Alpin (Valence TGV – Genève). Il vise l'amélioration des temps de parcours, de la robustesse et la capacité sur la ligne ferroviaire Annecy-Aix longue de 40km en voie unique électrifiée. Ce projet s'articulait en 2 phases (voir carte ci- après).



**Figure 3. Projet de modernisation de la ligne Aix-Annecy**

La **phase 1** de ce projet correspondait au doublement des voies entre Rumilly et Annecy, aux aménagements d'avant-gare d'Annecy et à la reprise de la signalisation. Elle était inscrite au Contrat de Plan Etat-Région (CPER) 2015-2020 avec un montant de **160 M€**. Dans ce cadre, les études suivantes ont été réalisées entre 2015 et 2021 :

- Etudes Préliminaires (EP) ; montant total de la convention de financement multipartenaires (CFI) : 2,815 M€ (dont part Grand Annecy 9,95 %, soit 280 K€)
- Etudes d'Avant-Projet (AVP) ; montant total de la CFI : 4 M€ (dont part du Grand Annecy 9,5 %, soit 380 K€)

Une réunion publique a également été menée le 6 novembre 2019 par SNCF Réseau, dans le cadre de la phase de concertation.



Au cours du **COPIL du 1<sup>er</sup> avril 2021**, les collectivités savoyardes ont décidé de concentrer leur participation financière sur la **phase 2**. Le montant de leurs participations inscrit dans le CPER 2015-2020 s'élevait à **160 M€**.

Lors du **COPIL du 3 février 2022**, la **Région Auvergne-Rhône-Alpes** a indiqué que ses compétences portaient sur la **circulation des trains, non sur le financement de l'infrastructure ferroviaire**, tout en rappelant le caractère prioritaire du projet. Le CPER 2023-2027 n'a pas été approuvé.

**Ces projets s'inscrivent dans les réflexions autour de deux Services Express Régionaux Métropolitains (SERM), en cours d'élaboration : le SERM de la grande aire urbaine de Chambéry et le SERM Franco-Suisse, dont le Grand Annecy est respectivement observateur et financeur.**

Le SERM est un service de mobilité global qui s'appuie prioritairement sur un renforcement de l'offre ferroviaire, complétée par l'ensemble des autres modes de transport – en particulier les transports routiers à haut niveau de service et les réseaux cyclables – avec un haut niveau d'interconnexion entre eux aux pôles d'échanges et des services associés (ex : interopérabilité de la billettique ou tarification combinée).

Il vise une amélioration de la qualité des transports du quotidien, le désenclavement des territoires périurbains et ruraux et la décarbonation des mobilités.

**Pour ce qui concerne le SERM Franco-Suisse, piloté par la Société des Grands Projets (SGP), la phase de préfiguration est en cours.** Elle doit permettre l'élaboration d'un schéma d'ensemble multimodal, d'un schéma de gouvernance et la préparation d'un plan de financement. Le dossier de synthèse devrait être déposé au premier semestre 2026, en vue de l'octroi du statut de SERM par arrêté ministériel.

Pour le Grand Annecy, de nombreux projets sont mis en avant, dont l'ouverture de la gare de Saint-Martin-Bellevue, mais également l'ensemble des actions prévues dans le projet « Aix-Annecy » :

- Elargissement de la gare d'Annecy ;
- Nouveau poste d'aiguillage regroupant les deux postes actuels ;
- Modernisation des voies entre Annecy et la Roche-sur-Foron ;
- Réouverture des points de croisement entre Groisy et la Roche-sur-Foron.

## TABLEAU DE BORD

---

### Pilotage

**Maître(s) d'ouvrage :** Grand Annecy, Région Auvergne Rhône-Alpes, SNCF Réseau

**Partenaires :** Grand Annecy, Etat (DREAL), Région Auvergne-Rhône-Alpes, Société des Grands Projets (SGP), Conseil Départemental de la Haute-Savoie, SNCF réseau, SNCF Gares & Connexions, Pôle Métropolitain du Genevois Français, Canton de Genève, EPCI financeurs et non-financeurs du SERM

### Calendrier de mise en œuvre

**2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 >2040**

## INDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION

---

### Indicateurs de suivi de mise en œuvre

- Inscription des réserves foncières dans le PLUi-HM Bio.

### Indicateurs d'évaluation des impacts

- Evolution de la fréquentation du réseau ferroviaire,
- Evolution de l'offre du réseau ferroviaire,
- Evolution de la part modale des transports collectifs.

### 3.5 Action n°5 : Développer les services et promouvoir l'offre de mobilité

Socle des politiques de mobilités pour diminuer l'utilisation de l'automobile, l'offre de transport collectif doit être associé à la performance du réseau en termes de régularité, de temps de parcours notamment pour jouer un rôle efficient dans le choix modal. Mais il est nécessaire d'œuvrer également sur l'image du réseau, l'information modale et multimodale, les leviers financiers et tarifaires à l'attention des usagers pour déclencher un usage plus important des transports collectifs. Ainsi, le développement de l'offre sera renforcé par cinq catégories de mesures visant à améliorer la qualité et l'attrait du réseau de transport public du Grand Annecy :

#### 3.5.1 CONTINUER A DEVELOPPER L'OFFRE TARIFAIRE

L'offre de mobilité au Grand Annecy a connu une évolution marquée par plusieurs étapes clés : l'harmonisation des abonnements scolaires et l'intégration des lignes régionales en 2018, le statut de zone multimodale dans la gamme tarifaire transfrontalière Léman Pass en 2019, l'équipement du réseau Sibra avec le système billettique interopérable régional OURA en 2020, l'unification de l'offre saisonnière en 2021 sous la marque Mobil'été et Mobil'hiver (avec une augmentation de la fréquentation de 18% en 2023 par rapport à 2022) , la distribution des abonnements scolaires via OURA en 2021, et la possibilité d'acheter des titres de transport par SMS depuis janvier 2023. Pour aller plus loin, le Grand Annecy souhaite poursuivre l'intégration tarifaire et offrir davantage de multimodalité :

- Créer une zone multimodale Grand Annecy qui donne un accès indifférencié à tous les modes de transport présents sur le territoire : bus, car, train, vélo, interfaces multimodales.
- Etudier de nouveaux produits multimodaux avec les territoires voisins.
- Créer des pass visiteurs (« city pass ») pour les touristes.
- Etendre les abonnements et les pass en proposant de nouveaux services.
- Développer le E-Billet et mettre en service le paiement par carte bancaire (Open Payment) à bord des véhicules.

En 2024, une refonte de la grille tarifaire du réseau Sibra sera opérationnelle au 1<sup>er</sup> juillet 2024.

Une politique tarifaire très agressive au niveau des abonnements annuels devrait inciter fortement les Grand Anneciens à s'abonner et à emprunter le réseau de bus. Les tarifs des abonnements annuels sont les suivants :

- Abo jeunes -18 ans et étudiants -26 ans : 80€ TTC
- Abo tous publics : 100€ TTC
- Abo seniors +65 ans : 80€ TTC

La gratuité estivale a été testée quelques années pour la période du 1<sup>er</sup> juillet au 31 août.

Le ticket unitaire vendu à bord passe à 2,00€ TTC pour inciter les usagers à anticiper leur voyage en achetant le ticket dans les différents points de vente ou à utiliser les e-billets et tickets par SMS.

La vitesse commerciale et la ponctualité des bus en sera renforcée.

### 3.5.2 AMELIORER L'ACCES A L'INFORMATION SUR L'OFFRE TC

- **Valoriser le réseau des dépositaires Sibra, l'agence commerciale Sibra, les relais du Grand Annecy**, afin de favoriser le contact direct et humain auprès des usagers. Ces points de contacts physiques et commerciaux (dépositaires) sont essentiels dans la relation avec la clientèle et le public. Ils jouent un rôle clé dans la transmission d'information, notamment auprès des personnes âgées. Ils diffusent les supports d'informations papier, assurent la vente et le rechargement des billets, valorisent les services.



Figure 4 : L'agence SIBRA

- **Intégrer l'ensemble des services de mobilité dans une application**, (y compris le covoiturage dynamique, les interfaces multimodales) pour en faire une référence en la matière.
- Mettre en place de **Bornes d'information voyageur en temps réel (BIV) connectées au SAEIV sur l'ensemble du réseau**, particulièrement sur les rives du lac ainsi que sur les sites du Semnoz, Glières et Col de la Forclaz. Les BIV sont aussi nécessaires au droit des interfaces multimodales.
- Mettre en place un système de **jalonement, de signalétique et d'information** statique clair, lisible, et constamment mis à jour à tous les points du réseau (y compris les terminus et arrêts en correspondance).

### 3.5.3 CONTINUER A AGIR SUR LE MARKETING DU RESEAU SIBRA

- Le renouvellement du matériel avec une livrée attrayante qui promeut le réseau. Comme cela a été réalisé sur les véhicules roulant sur les lignes RYTHMO, les sites de montagnes ainsi que sur les lignes du lac estampillés d'une livrée spécifique. L'objectif est une « signature spatiale » de l'offre et un saut qualitatif en matière de confort (cette évolution est en lien avec l'action 6 sur la transition énergétique du parc du véhicule et vient la compléter).



- Porter une attention particulière sur le design, l'esthétisme, le confort des futurs véhicules sur les lignes BHNS/Tramway.
- Garantir sécurité, qualité et confort à tous les points d'arrêts du réseau. En effet, ce sont les portes d'entrée du réseau, le mobilier doit être homogène et confortable au cœur de l'agglomération et dans les territoires moins denses également.
- Le développement d'opérations de « marketing réseau » via la réalisation de guides et présence en événements à l'exemple de la promotion de l'offre Mobil'été et Mobil'hiver.
- L'élaboration d'opérations de marketing ciblées à l'attention des entreprises et des actifs via la réalisation de guides horaires et de fiches lignes spécifiques à chaque zone d'activités, la présence de la SIBRA dans le cadre des actions de promotion du réseau menée dans le cadre des Plans de Mobilité d'Entreprises.
- Promouvoir la visibilité du site Mobilités Grand Annecy.
- Promouvoir le réseau auprès des jeunes en passant par le biais du numérique et au sein des établissements scolaires et d'enseignement supérieur. De plus, les tarifs préférentiels pour les jeunes doivent faire l'objet d'une communication plus ciblée.
- Promouvoir l'image auprès des publics âgés via les mairies (CCAS), une cible à ne pas oublier quand on sait que les plus de 60 ans utilisent seulement le bus à 38%.
- Renforcer l'information sur l'offre et les événements sur les réseaux sociaux, notamment pour cibler les jeunes.
- S'inspirer des bonnes pratiques (à l'image du Leman Pass) sur les campagnes de communication et sur l'aspect marketing.

#### 3.5.4 CONTINUER A AGIR SUR LA FIDELISATION DES USAGERS

- Explorer des innovations tarifaires à l'exemple de la gratuité estivale, pour permettre plus de souplesses d'usages entre les différents services de mobilité proposés par le Grand Annecy (Compte déplacement, Tarification solidaire, tarification combinée, Post-paiement).
- Mettre en place un programme de fidélisation des usagers des transports en commun à travers la validation de la carte billettique, visant à récompenser la fidélité des voyageurs et à promouvoir
- l'utilisation régulière des services de transport public au Grand Annecy.



Figure 5. Promotion de la gratuité estivale du réseau SIBRA

#### •• Zoom sur ... Le programme de fidélisation Clubéo de Tisséo à Toulouse

*Clubéo est le programme de fidélité du réseau de transport publics de l'agglomération toulousaine. Ce dispositif de ludification permet de cumuler 10 points à chaque validation des cartes Pastel, Montoulouse, Sénior, MUT, l'application Ticket Easy.*

*Les usagers s'inscrivent au programme et peuvent bénéficier des récompenses proposées en partenariats avec les acteurs culturels et économiques de l'agglomération.*

*Ce dispositif, également développé à Lyon et Bordeaux, compte plus de 60 000 adhérents.*



Figure 6. Promotion Programme Clubéo de Tisséo à Toulouse

**Le futur réseau ferroviaire de bassin s'appuie sur une amélioration de l'offre et le redéploiement des gares, et passe notamment par :**

- Une augmentation de la capacité et de la robustesse de l'infrastructure et des services entre Aix-les-Bains et Annecy, grâce au projet en cours de modernisation de cette ligne
- Un cadencement de l'offre ferroviaires (heure de pointe/heure creuse)
- La réouverture de la gare de Saint-Martin Bellevue (action n°7)
- Le réaménagement des gares de Pringy et Groisy en véritables pôles d'échanges (action n°7)
- Des services complémentaires en faveur des usagers (tarification combinée, communication, information en temps réel, plateforme de service, action n°5)

#### 3.5.5 DEVELOPPER LE MAAS (MOBILITY AS A SERVICE) OU SERVICE DE MOBILITE INTEGRE

L'objectif est de faire communiquer les différentes offres tant du point de vue de l'information que de l'accès au service (titres et tarification) au sein d'un système cohérent et efficace pour l'utilisateur, simplifier son parcours et renforcer l'attractivité au territoire. Il est donc proposé de développer une solution d'information et d'accès aux services parfaitement intégrée relevant du concept de MaaS.

#### •• Qu'est-ce que le MaaS

*L'arrivée de nombreux nouveaux acteurs sur le secteur des mobilités bouleverse l'équilibre établi depuis des dizaines d'années. Ces nouvelles offres transforment les exigences de la part des usagers ainsi que leurs modes de déplacement en ville. La diversité des services de mobilité peut entraîner une plus grande complexité chez l'utilisateur qui doit trouver la meilleure alternative pour effectuer son trajet et passer d'une appli à une autre en fonction des opérateurs choisis.*

*Le MaaS marque un changement de perspective du système de mobilité plus axé vers l'utilisateur. Il s'agit d'un processus continu d'agrégation avec de multiples couches de services et de*

*fonctionnalités. Il simplifie le passage d'un mode de transport à l'autre pour un seul voyage, offrant une transition en douceur de l'information, la réservation et du paiement.*

*Le MaaS est un écosystème hybride composé d'éléments digitaux (plateformes, applis) et d'infrastructures physiques (véhicules, routes, espaces dédiés au stationnement, gares, etc.)*

Source : [www.via-id.com](http://www.via-id.com)

L'objectif de ce concept est de fournir à l'utilisateur une seule plateforme lui permettant de choisir le mode de déplacement décarboné (vélo, TC, autopartage, parking, etc.) le plus utile/ efficace à son besoin présent et de lui faciliter l'accès. Plusieurs niveaux de MaaS sont possibles :

- Niveau 1 : une plateforme permettant de planifier son trajet en combinant ou alternant en fonction des périodes le(s) mode(s) de déplacements les plus efficace,
- Niveau 2 : Ajouté au niveau 1, la plateforme permet d'acquérir les titres de transports directement pour faciliter l'accès au service,
- Niveau 3 : Ajouté aux niveaux précédents, la plateforme propose en plus de la tarification, la création d'un titre tout inclus à la tarification avantageuse pour l'utilisateur. Ce niveau permet d'y intégrer des solutions de Post-Paiement par exemple.
- Niveau 4 : Ce niveau le plus intégré permet d'envisager des incitations tarifaires comme l'accès à des services nécessitant au préalable un abonnement (autopartage par exemple).

À ce jour, toutes les informations concernant l'offre en matière de mobilité du Grand Annecy sont accessibles via le site internet dédié à la mobilité. Ce site propose un calculateur d'itinéraires, une présentation des services de transports en commun, du VélOnecy, de l'autopartage, de l'offre ferroviaire, les parkings payants et les parkings relais. De plus, pour obtenir une connaissance plus détaillée de l'offre ferroviaire, l'utilisateur est redirigé vers d'autres plateformes : SNCF, SIBRA (pour les titres et tarifs de transport), sur le site de VélOnecy, CITIZ, etc.



Figure 7. Page d'accueil du site internet de Mobilités du Grand Annecy

Il est donc proposé que le Gand Annecy engage la mise en œuvre des solutions techniques permettant le déploiement d'une plateforme agrégeant l'ensemble des données pour faciliter l'accès aux services de mobilité. Ces solutions impliquent :

- Les services que l'Agglomération souhaite intégrer à la plateforme : transport collectifs, location vélo, autopartage, covoiturage, covoiturage dynamique, offre de stationnement, accès au parking,
- Etudier les stratégies tarifaires à proposer auprès des usagers en fonction du choix des modes utilisés,
- Etudier les capacités de cette plateforme à améliorer le modèle économique du financement de la mobilité.

**Du point de vue des gestionnaires de réseaux et du Grand Annecy AOM, le MaaS suppose de :**

- Compléter les offres de mobilité douce et de transports collectifs par des offres d'autopartage et de covoiturage renforcées sur le territoire
- Mettre en place un modèle multimodal
- Mettre en place une cellule de gestion intégrée des mobilités
- Mettre en place un poste de commandement multimodal
- Mettre en place une tarification simplifiée et incitative
- Mettre en place le système de transports intelligent (études, capteurs, informatique, infrastructure), dont le schéma a été initié.

Le MaaS est conçu comme à la fois le support et le promoteur des services de mobilité et des outils déployés en faveur de la route intelligente.

- Zoom sur le Compte Mobilité de Mulhouse



*Cette plateforme permet d'accéder :*

*Une information en temps réel : heure de passage, disponibilité de vélo, où trouver des voitures en autopartage, le nombre de place encore disponible dans les parkings, ...*

*Un accès avec la plateforme associée à une carte compte mobilité à l'ensemble des services de mobilité : TC, parking, vélo en libre-service, autopartage, box vélo,*

*Des tarifs préférentiels d'accès aux différents services (gratuité de l'abonnement à Citiz au lieu de 8€/mois) avec la possibilité de mettre en place le post-paiement pour payer seulement ce qui est consommé.*

*Un suivi des consommations/dépenses des titres de mobilité avec la possibilité d'éditer sa facture facilitant la transmission par exemple à son employeur pour le remboursement à 50%.*

### 3.5.6 DEPLOYER LES OUTILS DE LA ROUTE INTELLIGENTE SUR LE TERRITOIRE DU GRAND ANNECY

La mobilité fait aujourd'hui face à une triple évolution :

- Technologique en lien avec l'agenda environnemental, le développement des véhicules électriques, hybrides qui bouleversent la filière automobile ;

- Digitale en lien avec le véhicule connecté, intelligent et autonome ;
- Sociétale avec les nouvelles formes de mobilité et l'évolution du rapport à la voiture.

Cette révolution des mobilités s'accompagne d'une révolution des infrastructures et des routes. Les équipementiers de la route et les gestionnaires de la voirie doivent eux aussi relever le défi d'une route différente, « intelligente », modulable et flexible pour s'adapter à une mobilité plus dynamique, plurielle. Il s'agit de faire de la route une infrastructure adaptable, ouverte.

L'état s'est engagé dans cette transition du véhicule électrique (contrat de filière automobile – mai 2018) et des programmes de recherche investissent ces réflexions (Etude MIRE – ATEC, Idrrim, Ifsttar, Routes de France et TDIE ; ou encore le projet Forever Open Road porté par le Fehrl association européenne regroupant plus de 30 laboratoires de recherche pour développer la route de 5<sup>ème</sup> génération (R5G) capable de supporter les nouvelles mobilités et d'en internaliser les externalités environnementales négatives.

Ces réflexions font échos aux problématiques posées à l'échelle du Grand Annecy.

Le 16 décembre 2011, le Comité du SYANE a approuvé le Schéma Directeur Territorial d'Aménagement Numérique (SDTAN) de la Haute-Savoie, et le Grand Annecy a engagé une stratégie de transition numérique basé sur 3 axes :

- Rendre les citoyens acteurs et responsables dans la lutte pour la préservation de l'environnement ;
- Améliorer le contrôle des modes de déplacements ;
- Améliorer l'accessibilité de la ville.

En 2023, le Grand Annecy a également lancé la réalisation du schéma directeur des systèmes de transport intelligents qui servira de référence pour le déploiement de cette action.

Dans le cadre du POA Mobilités, les objectifs sont :

### 3.5.7 LE DEVELOPPEMENT D'OUTILS DE CONNAISSANCE ET DE GESTION DES FLUX TOUTS MODES

Un outil de **modélisation multimodale dynamique**, à l'échelle du Grand Annecy et à l'état de l'art sera développé. Ce modèle, outil d'aide à la décision et de gestion de trafic permettra une connaissance plus fine des trafics par modes, de leur évolution et des problématiques associées. Il constitue la pierre angulaire du système de *Mobility as a Service* (MaaS) à destination des habitants et des gestionnaires de réseaux. Il permettra également de suivre l'évolution de la qualité de l'air sur le territoire. Le modèle multimodal aidera le Grand Annecy à étudier l'ensemble des projets de mobilité. Il viendra alimenter le dispositif de suivi et d'évaluation du POA Mobilités.

### 3.5.8 INSTAURER UNE GESTION DYNAMIQUE DE LA MOBILITE, AU PROFIT DES TRANSPORTS PUBLICS ET ALTERNATIFS A L'AUTOSOLISME

- L'objectif est une gestion en temps réels des problématiques de circulation et une adaptabilité des leviers de régulation, grâce aux outils de la route intelligente et connectée (exemple : gestion de carrefour avec priorité TC, Traffic Lab (GTL) de Grenoble – collecte des données de trafic en temps réel et gestion en temps réel de la modélisation de trafic, affectations de voies réservées dynamiques, modération de vitesse).

### 3.5.9 INSTAURER UNE VEILLE QUI PERMETTE AU GRAND ANNECY DE S'INSCRIRE DANS UN PROGRAMME D'EXPERIMENTATION D'INFRASTRUCTURE ROUTIERE « INTELLIGENTE ».

De manière plus prospective, le Grand Annecy amorcera une dynamique collaborative d'expérimentations et mobilisera un écosystème d'acteurs, depuis les constructeurs jusqu'aux

exploitants, en passant par les développeurs de solutions connectées innovantes et les spécialistes de la sécurité et de l'environnement.

Un groupe de travail sera constitué pour définir les jalons qui permettront de développer une nouvelle stratégie de gestion du trafic et les systèmes de bords de voies nécessaires à sa mise en œuvre.

Dans le cadre du réseau de TCSPi, un centre de commandement multimodal sera établi pour mettre en œuvre les outils de connaissance et de gestion des flux, ainsi que pour instaurer une gestion dynamique de la mobilité. Ce centre aura pour mission de coordonner et d'optimiser l'ensemble des modes de transport sur le territoire, assurant ainsi une gestion efficace de la mobilité.

Le Grand Annecy a été choisi comme territoire pilote du projet DataFlow.

L'appel à projet CORAM vise à soutenir des projets de recherche et développement de la filière mobilité qui accélèrent la mise sur le marché de technologies, de services et de solutions ambitieuses. Cet appel à projet est piloté par BPI et s'inscrit dans le cadre du plan d'investissement France 2030.

La projet DataFlow a pour vocation d'améliorer la connaissance continue de la mobilité multimodale sur la base des données numériques et de permettre aux collectivités et aux opérateurs privés de disposer de bases de comparaisons des flux de déplacements issus des différents modes. Le projet DataFlow est porté par 4 partenaires :

- Flowly : outils de suivi et d'analyse de flux
- Autoroutes trafic : outils de suivi GPS du trafic routier et d'enquêtes de mobilité
- ICIA technologies : développement de logiciels cartographiques
- Mobility-metrix : observatoire multimodal de la mobilité à l'échelle d'un bassin de vie

Le territoire du Grand Annecy a été choisi pour ce projet ce qui va permettre de valoriser les investissements systèmes réalisés et les données du territoire, d'augmenter la qualité des services de mobilité, de décloisonner les données et services, suivre les effets des projets mis en place.

#### LES INNOVATIONS QUI NOUS ATTENDENT SUR LA ROUTE D'ICI 2030

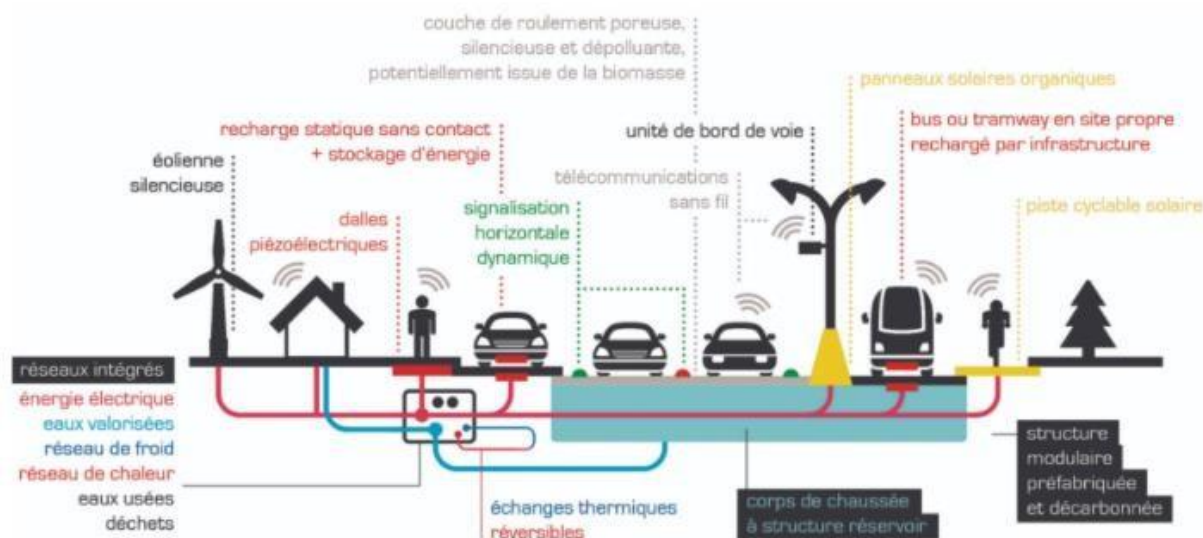


Figure 8. Le système de transports intelligents. Source: Ifsttar

## TABLEAU DE BORD

---

### Pilotage

**Maître(s) d'ouvrage :** Grand Annecy, Communes, Conseil départemental

**Partenaires :** SIBRA, Région, Département, Communes, AOM partenaires, acteurs du tourisme, Opérateurs de transport, services autopartage et covoiturage, gestionnaire de parking, SYANE, Université, entreprises, ADELAC-AREA.

### Calendrier de mise en œuvre

**2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 >2040**

### Documents de référence

- Projet de territoire « Imagine le Grand Annecy », objectif 32 « Être un lieu d'expérimentation des nouvelles mobilités basées sur les énergies renouvelables et les technologies numériques : véhicules autonomes, électriques, à hydrogène, etc. », et objectif 35 « Ensemble, changeons de mode ! Etudier et expérimenter le forfait permettant d'accéder à différents modes de transports avec un seul abonnement. »
- SRADET Règles 12 et 13
- PCAET Action n°30 Développer le MAAS (Mobility as a Service) ou service de mobilité intégrée
- Schéma Directeur territorial d'Aménagement Numérique
- Stratégie de transition numérique Ville d'Annecy et Grand Annecy
- Schéma directeur des Systèmes de Transport Intelligent

### Public associé

Tous les publics

## INDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION

---

### Indicateurs de suivi de mise en œuvre

- Définition d'une stratégie de communication (différents supports, différents publics)
- Adaptations au fur et à mesure de l'évolution du réseau
- Lancement des études d'aménagement de voies réservées
- Evolutions de la gamme tarifaire
- Mise en œuvre du MaaS
- Mise en œuvre des outils de la route intelligente

### Indicateurs d'évaluation des impacts

- Nombre et type de campagne de communication
- Evolution de la fréquentation du réseau (voyage)



- Evolution du nombre d'abonnement sur le réseau et notamment les actifs
- Evolution du niveau de trafic sur les axes de l'agglomération
- Evolution du report modal, du taux d'occupation des voitures, évolution du niveau de trafic sur les axes de l'agglomération

### **3.6 Action n°6 : Déployer des mobilités basées sur des énergies propres**

Le Programme Local pour la Qualité de l'Air, adopté le 8 février 2018 par le Conseil communautaire du Grand Annecy, prévoit des actions visant à améliorer l'impact de la mobilité professionnelle sur la qualité de l'air, notamment en réduisant les émissions de gaz à effet de serre (GES) résultant de l'activité industrielle et des travaux publics. L'amélioration du parc de véhicules des artisans et des entreprises est devenue une priorité pour réduire la pollution de l'air.

Le Grand Annecy a conventionné en 2019 avec la Région Auvergne Rhône Alpes pour porter des actions en faveur de la qualité de l'air, à travers l'aide à l'achat de véhicules propres pour les activités industrielles et les travaux publics.

**En s'appuyant sur le partenariat avec les acteurs économiques locaux, le Grand Annecy se lance également à :**

#### **3.6.1 TESTER DES NAVETTES AUTONOMES DANS LES ZONES D'ACTIVITES**

#### **3.6.2 DEPLOYER DES POINTS D'AVITAILLEMENT EN ENERGIES ALTERNATIVES AU PETROLE (BIO-GAZ, ELECTRICITE, HYDROGENE) (ACTION N°19)**

L'étude d'implantation de la station hydrogène a été menée en 2023, et les travaux sont programmés pour début 2024.

#### **3.6.3 COLLABORER AVEC LES ACTEURS ECONOMIQUES POUR TESTER DE NOUVELLES SOLUTIONS DE MOBILITE ET PROMOUVOIR LES INNOVATIONS LOCALES ;**

#### **3.6.4 ÊTRE FORCE DE PROPOSITIONS ET ACCOMPAGNER LES ACTEURS DU TERRITOIRE DANS LEUR TRANSITION ENERGETIQUE.**

Lors des réunions de travail avec les partenaires, la nécessité d'améliorer le parc de véhicules des artisans et des entreprises est devenue une action prioritaire pour améliorer la qualité de l'air et diminuer les émissions de GES.

Le Grand Annecy a conventionné en 2019 avec la Région Auvergne Rhône Alpes pour porter des actions en faveur de la qualité de l'air, à travers l'aide à l'achat de véhicules propres pour les activités industrielles et les travaux publics.

#### **3.6.5 CONTINUER LA MISE EN ŒUVRE DE LA TRANSITION ENERGETIQUE DU PARC DE VEHICULES DE TRANSPORTS :**

Parallèlement, la loi sur la Transition énergétique pour la croissance verte de 2015 a mis l'accent sur les bus à faibles émissions de gaz à effet de serre. Le Grand Annecy a entrepris des démarches pour diversifier sa flotte de bus et évaluer les technologies à faibles émissions, telles que l'électrique, le GNV, l'hydrogène, le bio-carburant et les motorisations hybrides.

En 2020, le Grand Annecy a remporté un Appel à Manifestation d'Intérêt lancé par l'ADEME, visant à étudier le potentiel d'électrification de la flotte d'autobus du réseau SIBRA. Le Grand Annecy a élargi le

cadre de cette étude à l'ensemble des technologies à faibles émissions, afin d'évaluer les différents scénarios de décarbonation possibles de sa flotte.

Cette étude a reçu le soutien de la Région Auvergne-Rhône-Alpes dans le cadre de la Convention Qualité de l'Air 2020-2022.

L'objectif est d'identifier les conditions technico-économiques pour l'introduction de bus électriques, ainsi que d'autres technologies à faibles émissions, en fonction des caractéristiques des lignes, de l'exploitation, de la topographie et des coûts. Cette démarche s'inscrit dans le cadre du Schéma Directeur des Énergies et contribue à la décarbonation de la flotte de transports collectifs du Grand Annecy.

**Un Plan Pluriannuel d'Investissement a été défini dans le cadre de l'étude pour la décarbonation de la flotte de transports collectifs, avec un renouvellement des véhicules chaque année.** En 2023, six véhicules électriques ont été acquis, suivis de l'achat de seize véhicules en 2024. Des expérimentations de différents types de véhicules de faible émission sont en cours. Parallèlement, une étude est actuellement en cours pour l'infrastructure du dépôt de recharge, planifiée pour 2023/2024. Les résultats de cette étude seront disponibles fin 2024, avec les travaux prévus pour débuter en 2025.

Une station de distribution d'Hydrogène est en cours de travaux sur le site du dépôt de bus Sibra.

Les premiers autobus Hydrogène seront commandés en 2024 pour démarrer l'expérimentation de la décarbonation du par roulant avec une motorisation hydrogène.

## TABLEAU DE BORD

---

### Pilotage

Maître(s) d'ouvrage : Grand Annecy

Partenaires : Entreprises, Laboratoires de recherche, SIBRA, ADEME, Région (Convention territoriale qualité de l'air 2022),

### Calendrier de mise en œuvre

**2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 >2040**

### Documents de référence

- Projet de territoire 2050 « Imagine le Grand Annecy », objectifs 32 et 36 « Être un lieu d'expérimentation des nouvelles mobilités basées sur les énergies renouvelables et les technologies numériques : véhicules autonomes, électriques, à hydrogène, etc. », « Encourager le test de "nouvelles mobilités" avec les différents partenaires. »
- PCAET action n° 26, 31, 33 et 49 (réaliser le schéma directeur des énergies du territoire)

### Public associé

Tous les publics

## INDICATEURS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

---

### Indicateurs de suivi de mise en œuvre

- Nombre d'expérimentations engagées en matière d'innovations et de nouvelles mobilités
- Nombre d'acquisition de véhicule motorisé à énergie alternative

- Avancement des projets locaux de stations d'avitaillement en énergie renouvelable (GNV, bio-gaz, hydrogène)

#### Indicateurs d'évaluation des impacts

- Nombre et type de véhicules en circulation en lien avec les expérimentations développées
- Evolution du nombre de kilomètres commerciaux réalisés par des véhicules diesel sur l'ensemble de l'offre kilométrique
- Evolution du parc de la SIBRA
- Evolution des émissions de polluants de l'air sur le cœur d'agglomération

# 4

---

**LES ACTIONS DE  
L'ORIENTATION N°2  
METTRE EN PLACE LES  
INFRASTRUCTURES ET  
SERVICES DE LA MOBILITE**

## 4.1 Action n°7 : Créer des pôles multimodaux sur l'ensemble du territoire

En lien avec l'arrivée des grands projets de transports, il est indispensable de mailler le territoire du Grand Annecy d'un réseau d'interfaces multimodales, offrant la gamme des services de mobilité, s'intégrant de manière compacte et végétalisée dans le territoire. Ces interfaces multimodales se fonderont sur un niveau de service et une image unifiée sur l'ensemble du territoire.

Les pôles d'échanges multimodaux garantissent une intermodalité efficace, facile et sécurisée pour les usagers. Ce sont des marqueurs urbains de l'offre de mobilité qui associent l'ensemble des services.

Pour les réaliser, le Grand Annecy doit fédérer les acteurs qui interviennent dans l'exploitation et le fonctionnement.

**Le Schéma Directeur des Interfaces Multimodales, réalisé par le Grand Annecy en 2022 a identifié les emplacements des pôles d'échanges multimodaux suivants :**

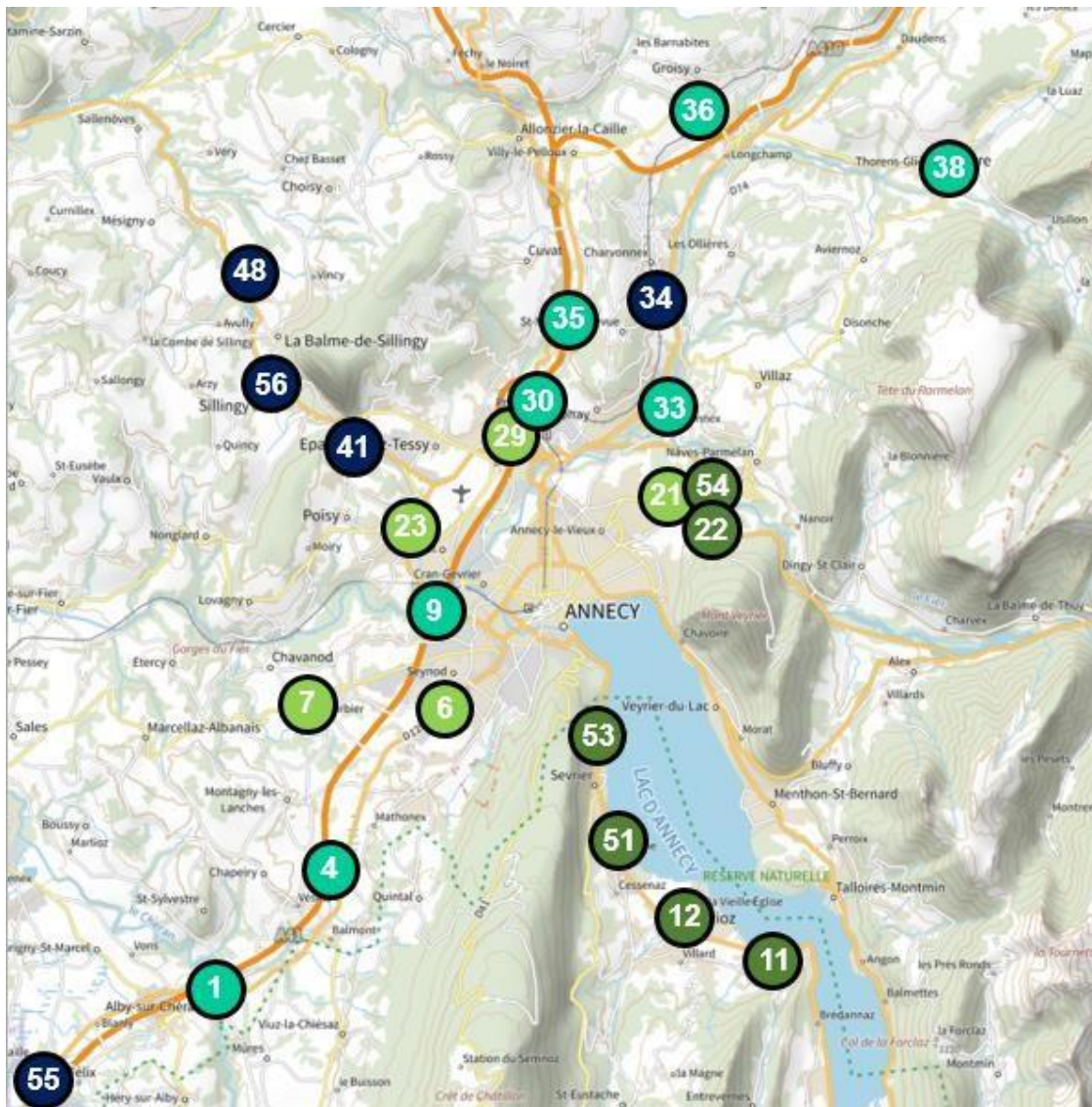


Figure 9. Emplacements des PEM

N°	NOM	COMMUNE
6	CAP PERIAZ	ANNECY
7	CHAVANOD STADE	CHAVANOD
21	PAE DES GLAISINS	ANNECY
23	ECHANGEUR RD3508 POISY	POISY
29	PÉAGE ANNECY NORD	ANNECY
11	DUINGT	DUINGT
12	COLLÈGE JEAN-MONNET	SAINT-JORIOZ
22	AIRE DE COVOITURAGE ROUTE DE THÔNES	ANNECY
51	SEVRIER – TENNIS	SEVRIER
53	SEVRIER CENTRE-BOURG	SEVRIER
54	ECHANGEUR NORD GLAISINS	ANNECY
1	PÉAGE D'ALBY SUR-CHÉLAN	ALBY-SUR-CHÉLAN
4	PÉAGE DE SEYNOD	ANNECY
9	ÉCHANGEUR ANNECY CENTRE	ANNECY
30	GARE SNCF DE PRINGY	ANNECY
33	MERCIER	FILLIÈRE
35	PÉAGE ST-MARTIN-DE-BELLEVUE	FILLIÈRE
36	GARE SNCF DE GROISY	GROISY
38	THORENS-GLIÈRES	FILLIÈRE
34	GARE SNCF ST-MARTIN-DE-BELLEVUE	FILLIÈRE
41	SILLINGY	SILLINGY
48	LA BALME-DE-SILLINGY	LA BALME-DE-SILLINGY
55	SAINT-FÉLIX : ZAC D'ORSAN	SAINT-FÉLIX
56	SILLINGY COLLÈGE	SILLINGY

Figure 10. Liste des PEM

#### 4.1.1 LES POLES D'ÉCHANGE MULTIMODAUX PRIORITAIRES.

**Des études de faisabilité ont été réalisées pour la création de 5 Pôles d'échanges multimodaux situés aux principales entrées stratégiques du territoire, en coordination avec le futur TCSPi (Transports en Commun et Services de Proximité Intégrés) (cf. action 2) et l'amélioration du réseau de transports en commun. Ces pôles sont les suivants :**

- **PAE des Glaisins** (21 - Pôle d'Activités Économiques des Glaisins, Terminus TCSPi) : La planification du PEM est approuvée, et un concours d'architecte est initié pour concrétiser ce pôle d'échanges, la mise en service est prévue pour 2028.
- **Annecy Péage Sud** (4) : Le Grand Annecy envisage d'entrer en contact avec le Département et AREA pour évaluer la faisabilité de densifier la parcelle du P+R existant. En parallèle, le projet envisage d'intégrer le PEM au sein de la zone d'activité économique de la Pilleuse.
- **Sevrier Tennis** (51 – desserte TCSPi) : Le PEM est envisagé sur la parcelle communale des Tennis couverts en cohérence avec le maintien du besoin de ce complexe sportif.
- **Pré Billy** (terminus TCSPi) : Le PEM envisagé doit intégrer à la fois les besoins en termes de mobilité (terminus de TCSPi et covoiturage en lien avec l'entrée de l'autoroute A41 nord) et les besoins propres à la commune d'Annecy pour des équipements sportifs supplémentaires.
- **Annecy Péage Nord** (29) : Préférence pour l'étude de Pré Billy, avec suspension des études sur la parcelle d'Annecy Péage Nord.

**Voici les conditions préalables à la mise en place d'une stratégie d'équipements des interfaces multimodales du Grand Annecy :**

- Une desserte en transports publics à haute performance et des aménagements pour les modes actifs à proximité
- Des espaces de stationnement compacts (et végétalisés si en surface) pour accueillir une fonction Parc Relais (P+R), parking de covoiturage, station d'autopartage
- Une tarification combinée attractive donnant accès aux transports collectifs
- Une gestion et un contrôle d'accès aux stationnements qui garantissent leur bon usage (en s'appuyant sur le numérique, la billettique, ces modalités sont à étudier)
- Tous les services complémentaires de mobilité : emplacements réservés et bornes de recharge pour les véhicules électriques / GNV, box vélo sécurisés, toilettes, consignes
- Des commerces de proximité lorsque c'est possible
- Une présignalisation en amont et un jalonnement adapté (notamment depuis les sorties de l'autoroute) ;
- Une carte interactive des interfaces de multimodalité (géolocalisation), relayée sur le site de l'agglomération et une application mobile avec la visibilité en temps réel des places et services disponibles
- Une politique de stationnement en cœur d'agglomération dissuasive pour les usagers de longue durée et centrée sur les usages de courte et moyenne durée (touristes, visiteurs, résidents)



#### 4.1.2 L'AMENAGEMENT DES GARES DE PRINGY, GROISY ET SAINT-MARTIN DE BELLEVUE EN POLES MULTIMODAUX

Les gares de Pringy, Groisy, et Saint-Martin de Bellevue, reconfigurées en pôles d'échanges multimodaux, seront les portes d'entrée du réseau express métropolitain, tout comme la gare d'Annecy, qui a déjà été aménagée en tant que pôle multimodal.

#### 4.1.3 REOUVERTURE DE LA GARE DE SAINT-MARTIN BELLEVUE

L'objectif est d'ouvrir cette gare au service voyageur qui est fermée depuis 2010. Elle complètera ainsi le maillage de services ferroviaires sur le Grand Annecy, et sera desservie par le TER et le Léman Express.

Les projections effectuées par SNCF Réseau estiment une fréquentation annuelle jusqu'à 50 000 voyageurs par an. La réouverture de la gare de Saint Martin Bellevue impliquerait quelques minutes additionnelles de temps de parcours (2 minutes environs).

**Une étude réalisée par SNCF Réseau en 2019 a regardé le positionnement possible d'ouvrages de franchissement des voies (passage souterrain et passerelle).**

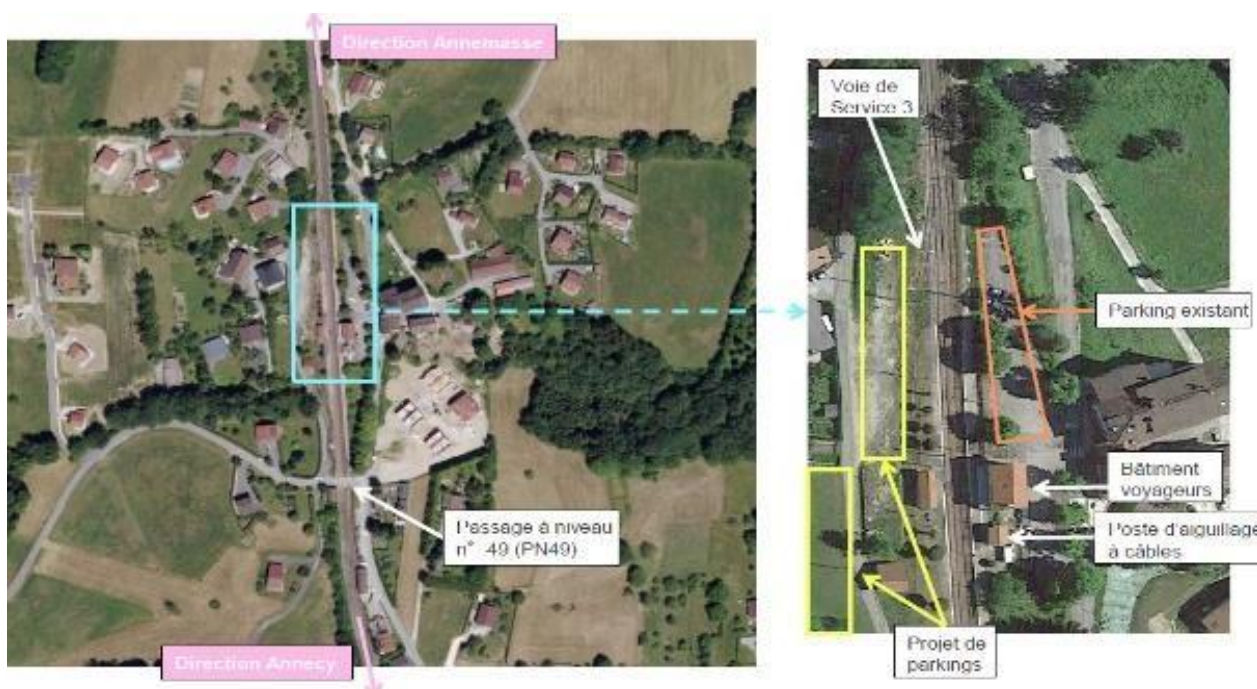


Figure 11. Vue aérienne gare de Saint-Martin Bellevue (source SNCF)

#### 4.1.4 REDEPLOIEMENT DES GARES DE PRINGY ET DE GROISY EN POLES MULTIMODAUX

En 2022, la gare de Groisy a enregistré une fréquentation annuelle de 100 000 voyageurs, ce qui représente une augmentation de 25 000 par rapport à l'année 2021.

La gare de Pringy a accueilli environ 45 000 voyageurs en 2022, enregistrant une augmentation de 20 000 voyageurs depuis 2021, selon les données fournies par la SNCF.

**L'objectif est la transformation des gares de Saint-Martin Bellevue, Pringy et Groisy en véritables pôles multimodaux :**

- offrant une intermodalité efficace, facile et sécurisée pour les usagers,



- en combinant tous les services de mobilité autour des marqueurs urbains que sont ces gares ferroviaires,
- en valorisant la Transformation fonctionnelle, urbaine et architecturale des gares.

## TABLEAU DE BORD

---

### Pilotage

**Maître(s) d'ouvrage :** Grand Annecy, Gare et Connexion, Région

**Partenaires :** Région Auvergne Rhône Alpes, Gare et Connexion, Conseil Départemental de la Haute-Savoie, APRR, communes, SNCF Réseau, SIBRA, propriétaires fonciers, volet « gares/pôles d'échanges » du CPER

**Calendrier de mise en œuvre**

**2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 >2040**

### Documents de référence

- Schéma directeur des pôles d'échanges multimodaux
- Projet de territoire 2050 « Imagine le Grand Annecy », objectif 41 « Groisy, Saint-Martin Bellevue et Pringy : aménager les 3 gares en pôles multimodaux. »
- CPER 2021-2027
- SRADDET règles 15, 16 et 17.
- Stratégie de stationnement des communes.

### Public associé

Tous les publics

## INDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION

---

### Indicateurs de suivi de mise en œuvre

- Création des Comités de Pôle et validation des projets de pôle.
- Lancement des marchés de travaux et réception des projets.
- Nombre d'interfaces multimodales réalisées en lien avec le planning de développement du réseau de transport publics structurant.

### Indicateurs d'évaluation des impacts

- Niveau de fréquentation journalier des PEMs
- Niveau de satisfaction des usagers

Programme/calendrier des aménagements en gare

## 4.2 Action n°8 : Développer le covoiturage et l'autopartage

Pour certains trajets quotidiens pour lesquels les transports en commun ou les vélos ne peuvent répondre, la voiture semble le meilleur moyen de déplacement. Afin de répondre à ces besoins de déplacements, le Grand Annecy souhaite développer le covoiturage et l'autopartage.

### 4.2.1 EXPERIMENTER UNE OFFRE DE COVOITURAGE DYNAMIQUE

#### •• Qu'est-ce-que le covoiturage dynamique ?

Le covoiturage dynamique consiste à mettre en relation des personnes souhaitant se rendre à un même point d'arrivée. La particularité de ce service par rapport au covoiturage classique : il agit en temps réel (pas de réservation préalable). De plus, il s'adresse en particulier aux trajets de courtes distances. Le Grand Annecy a conventionné avec les principaux acteurs de covoiturage Blablacar, Karos et Mov'ici. L'offre de covoiturage est donc disponible dans les calculateurs d'itinéraires de l'application Sibra et du site internet [mobilites.grandannecy.fr](http://mobilites.grandannecy.fr)



Figure 12. Plateforme Mov'ici

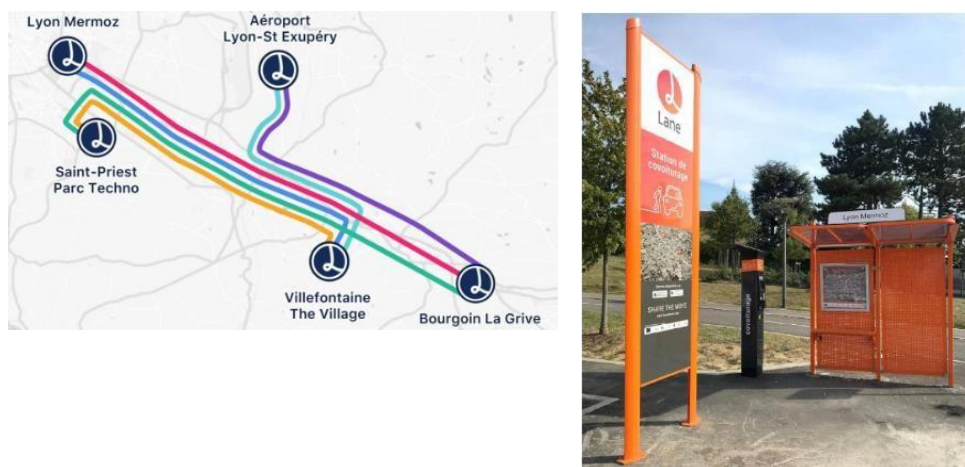


Figure 13. Lane, le service de covoiturage dynamique de la ville de Lyon

#### 4.2.2 CONTINUER A DEVELOPPER L'OFFRE D'AUTOPARTAGE

Dans le cadre de sa politique de mobilité, le Grand Annecy a déjà mis en place une offre de véhicules électriques et non-électriques d'autopartage à disposition des usagers sur plusieurs communes qui se sont portées volontaires (Filière, Saint-Jorioz, Argonay, Epagny-Metz-Tessy...). L'exploitation du service a été confiée à Citiz, expert de l'autopartage et entreprise membre de l'Economie Sociale et Solidaire.

**On peut distinguer 2 grands dispositifs d'autopartage :**

- L'autopartage « classique » avec parcours « en boucle » (retour du véhicule à la station de départ) : il existe 24 stations d'autopartage CITIZ sur le territoire du Grand Annecy avec un panel de véhicules allant des tailles S à XL (utilitaires – minibus), un mix entre des véhicules thermiques et des véhicules électriques.
- L'autopartage « sans station », qui a existé sur le territoire du Grand Annecy depuis 2020 avec le service YEA (10 véhicules mutualisés sur les territoires de Chambéry, Annecy, Grenoble et Valence TGV).



Figure 14. Renault Zoé exploité par Citiz à Epagny Metz-Tessy.

L'action proposée par le Grand Annecy vise à évaluer l'usage des voitures en autopartage en vue d'intensifier et poursuivre l'équipement du territoire, créer des animations et des sessions de prise en main pour faire connaître l'autopartage.

## TABLEAU DE BORD

---

### Pilotage

Maître(s) d'ouvrage : Grand Annecy

Partenaires : SIBRA, Région, Communes, Pôle Métropolitain du Genevois Français, APRR, fournisseurs de solutions de covoiturage, Agence Ecomobilité Savoie Mont-Blanc

### Calendrier de mise en œuvre

**2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 >2040**

### Documents de référence

- [Projet de territoire 2050 « Imagine le Grand Annecy », objectif 36 « Encourager le test de “nouvelles mobilités” avec les différents partenaires. »](#)
- [Convention territoriale qualité de l'air](#)

### Public associé

Actifs, touristes, jeunes

## INDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION

---

### Indicateurs de suivi de mise en œuvre

- [Nombre d'expériences initiées](#)
- [Nombre de stations d'autopartage et de véhicules proposés](#)

### Indicateurs d'évaluation des impacts

- [Nombre d'utilisateurs inscrits](#)
- [Nombre d'utilisateurs ayant utilisés les services](#)
- [Evolution du nombre de trajets de covoiturage dynamique proposé](#)

## 4.3 Action n°9 : Projets routiers et voiries dynamiques en partenariats avec le CD74

En matière de projets routiers et de voirie, le Grand Annecy qui n'est pas gestionnaire de voirie, n'a pas de compétence directe. Sur son territoire, le Grand Annecy établit des partenariats avec les maîtres d'ouvrage de la voirie :

- [Le Conseil Départemental de la Haute-Savoie, maître d'ouvrage et gestionnaire de l'infrastructure routière départementale qui constitue notamment les corridors du POA M,](#)
- [Les communes, maîtres d'ouvrage de la voirie communale.](#)

Dans le contexte du développement et de l'optimisation des infrastructures routières sur son territoire, le Grand Annecy s'associe étroitement aux maîtres d'ouvrage de la voirie pour mettre en œuvre des initiatives spécifiques :

#### 4.3.1 PARTICIPER A CERTAINS PROJETS ROUTIERS EN PARTENARIAT AVEC LE DEPARTEMENT DE LA HAUTE-SAVOIE

**De manière générale, le Grand Annecy s'engage à intégrer dans les projets d'aménagement routiers élaborés en partenariat avec les gestionnaires de voirie, l'étude et la réalisation d'aménagements en faveur des modes doux ainsi que des études de voirie dynamique et intelligente (en cohérence avec les actions n°5 et n°15).**

Les projets routiers en partenariat avec le Conseil Départemental ayant fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique (DUP) ou achevés récemment, sont les suivants :

- RD 1508 – aménagement de la sortie Epagny 1 : ce projet est achevé, la sortie a été mise en service en 2017.
- RD 1201 – Déviation de Pringy : ce projet est achevé, la déviation a été mise en service le 20 mai 2019.
- RD 14 – Déviation de Poisy : projet déclaré d'utilité publique le 22 mars 2007, livrée et mise en service le 3 décembre 2020.
- Aménagement de la RD 1508 entre Sillingy-Epagny pour créer partiellement une 2x2 voies ainsi que des sites propres pour un BHNS : projet déclaré d'utilité publique en novembre 2018, travaux démarrés en 2020, fin de travaux prévue en 2030.
- Doublement de la RD 3508 nord sur une longueur de 2,3 km entre l'échangeur de Gillon et l'échangeur de l'hôpital : projet déclaré d'utilité publique en novembre 2018, travaux lancés en 2020 et mis en service en 2023.

Par ailleurs, le Grand Annecy cofinance, en partenariat avec le Conseil Départemental, une étude sur le doublement de la RD 3508 Sud (entre le giratoire de Gillon et l'échangeur Annecy sud de l'A41), avec un objectif de fin de travaux en 2030.

Les projets suivants font l'objet d'une convention entre le Grand Annecy (ex Communauté de l'agglomération d'Annecy) et le Conseil Départemental et la commune d'Annecy signée en 2016, et ne font pas l'objet d'une DUP :

- Requalification de la RD 1201 en boulevard urbain (maîtrise d'ouvrage commune d'Annecy), travaux finalisés
- Création d'une liaison nouvelle entre la RD 16 et la RD 1201 sur une longueur de 700 mètres pour une fin de travaux prévue en 2027

En réponse à la réserve du commissaire-enquêteur (enquête publique de 2019 sur le projet de PDU) le Grand Annecy a retiré le projet LOLA du POA M 2030.

L'étude du réaménagement du diffuseur n°17 d'Annecy Nord a été engagée en 2022 en partenariat avec le Département et le concessionnaire autoroutier AREA-APRR.

**En qualité d'Autorité Organisatrice de la Mobilité, le Grand Annecy inscrit dans son POA M :**

- La mise en œuvre d'un modèle multimodal comme outil d'aide à la décision et à la gestion des infrastructures et des réseaux. Pour répondre aux enjeux ce modèle intégrera : une fonction d'utilité pour tous les modes de déplacement (VP, transport en commun, modes actifs), une vision à long terme, la saisonnalité, une capacité à fournir des zooms sur les secteurs à enjeux (voir action n°28 du POA M). Ce modèle servira de base à la mise en place du système de Mobility as a Service (MaaS) à destination des habitants et des gestionnaires de réseaux. Il permettra également de suivre l'évolution de la qualité de l'air sur le territoire. Le modèle multimodal aidera le Grand Annecy à étudier l'ensemble des projets de mobilités. Il viendra alimenter le dispositif de suivi et d'évaluation du POAM.
- L'accompagnement des études pilotées par les communes



- Une démarche de concertation, en coordination avec le Conseil Départemental, la Région, les communes

#### 4.3.2 METTRE EN PLACE UNE VOIE RESERVEE DYNAMIQUE TC / COVOITURAGE SUR L'AXE AUTOROUTIER ANNECY/ GENEVE ET SUR L'AXE LA BALME DE SILLINGY - ANNECY – HOPITAL ET LA 3508 SUD.

Le projet routier de doublement de la RD 3508 sur une longueur de 2,3 km entre l'échangeur de Gillon et l'échangeur de l'hôpital permettra une expérimentation sur 4 ans d'une voie réservée au covoiturage entre l'échangeur de Metz-Tessy et l'échangeur de Gillon.

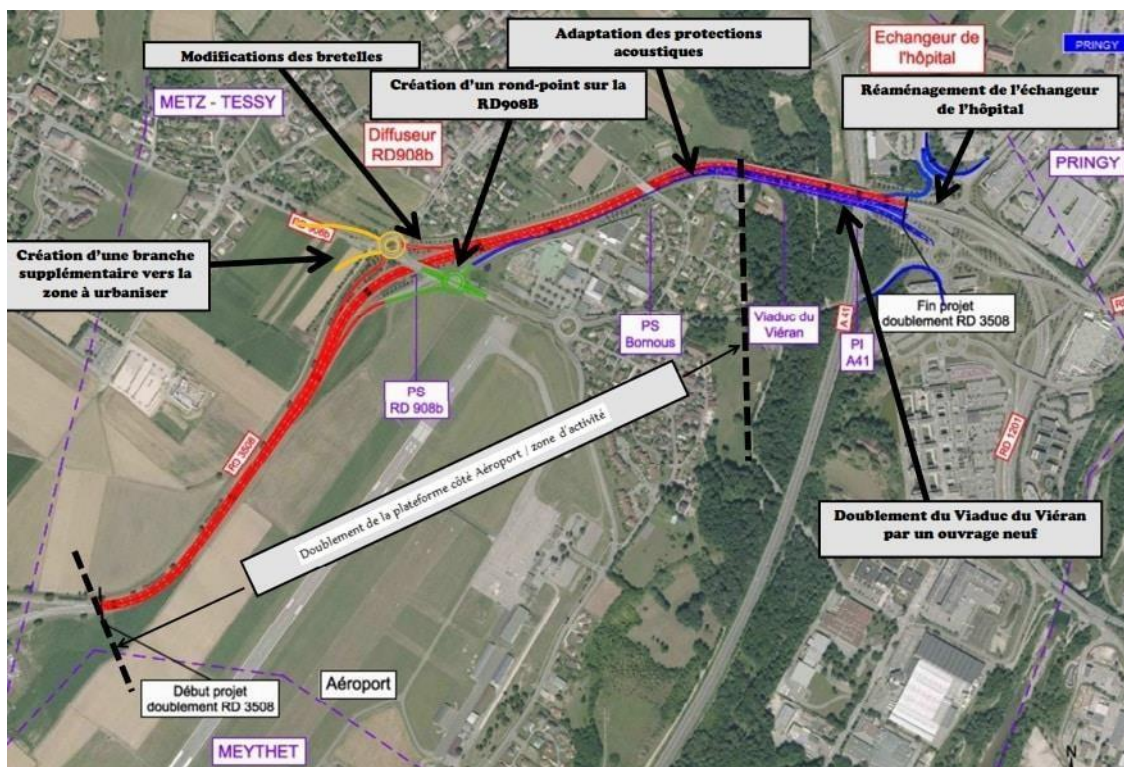


Figure 15. Projet routier de doublement de la RD 3508. Source : Haute-Savoie Le Département

Pour aller plus loin, Le Grand Annecy envisage la mise en œuvre d'autres voies réservées dynamique TC/ Covoiturage sur deux liaisons stratégiques en matière de densité de flux, pour l'amélioration de l'accessibilité par les actifs (RD3508 sud, RD1508).

Les objectifs sont :

- Permettre une fiabilité et un gain de temps aux covoitureurs et usagers des transports publics,
- Proposer des offres complémentaires,
- Améliorer la fluidité du trafic et inciter à la pratique des modes alternatifs à l'autosolisme.

Le déploiement de cette action consiste à :

- Définir les modalités de fonctionnement, de gestion dynamique (heures de pointes, technique développée), de sécurité, de réglementation, les conditions de contrôle (LOM – Art. 16) et de jalonnement en lien avec les interfaces multimodales (Action n°7).
- Identifier les aménagements et les équipements nécessaires à la mise en œuvre des voies réservées.



- Définir et mettre en œuvre la campagne de communication associée au lancement des voies réservées.

**Cette action pourrait s'étendre à d'autres axes du territoire, et s'appliquer aux offres de transports collectifs tangentiels et express envisagés.**

## TABLEAU DE BORD

---

### Pilotage

Maître(s) d'ouvrage : Grand Annecy, communes et Département de la Haute Savoie.

Partenaires : Région, Etat, Communes, ADELAC (Filiale APRR sur la Liane 30), AREA, CCFU, intercommunalités voisines du Grand Annecy, Pôle Métropolitain du Genevois Français, CEREMA.

### Calendrier de mise en œuvre

2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 >2040

### Documents de référence

- Projet de territoire 2050 « Imagine le Grand Annecy », objectifs 32 et 36 « Être un lieu d'expérimentation des nouvelles mobilités basées sur les énergies renouvelables et les technologies numériques : véhicules autonomes, électriques, à hydrogène, etc. », « Encourager le test de "nouvelles mobilités" avec les différents partenaires. »
- Schéma directeur cyclable
- Système de transport intelligent

### Public associé

Tous les publics

## INDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION

---

### Indicateurs de suivi de mise en œuvre

- Finalisation des démarches réglementaires et techniques en lien avec les projets routiers
- Expérimentation des deux voies réservées dynamique
- Mise en œuvre du projet

### Indicateurs d'évaluation des impacts

- Etat du trafic sur les voiries, observation et gestion de la capacité des réseaux, qualité de l'air
- Niveau de trafic
- Niveau de fréquentation de la liaison de transport publics en TC
- Evolution du temps de parcours entre la voie réservée dynamique et les voies classiques
- Evolution de l'usage des transports collectifs et du covoiturage sur cet axe dynamique

- Nombre de véhicules empruntant les voies dynamiques
- Niveau d'accidentologie
- Niveau de compréhension du dispositif (voie dynamique) auprès des usagers (enquête qualitative)

#### 4.4 Action n°10 : Agir sur la pacification de la voirie

L'objectif essentiel de cette initiative est d'apaiser, sécuriser et prioriser les déplacements en modes actifs, de réduire les points accidentogènes, de pacifier l'espace public, et de garantir la sécurité pour tous sur la route. Pour atteindre cet objectif, une série de mesures et de projets seront mis en place, visant à apporter des changements significatifs dans la manière dont les citoyens perçoivent et utilisent nos rues et espaces publics. Ceci suppose la combinaison de plusieurs mesures qui impliquent la totalité des usagers de l'espace public. La mise en œuvre de cette action relève du pouvoir de police des maires et sera étudiée par les communes.



Figure 16. Itinéraires d'accès aux collèges, CETE Méditerranée, Oct 2012.

Pour cela, plusieurs critères ont été définis :

##### 4.4.1 IDENTIFIER LES POINTS NOIRS ET DISCONTINUITES

Il est ainsi proposé d'aider les communes dans leurs réflexions. Les 4 axes prioritaires d'aménagements de cheminements piétons seront : continus, sécurisés, agréables et jalonnés.

- Identifier les zones à aménager en priorité dans lesquelles le potentiel de développement de la marche à pied est fort : dans les centres-bourgs, les quartiers, etc.
- Définir des priorités d'aménagements au cœur de ces zones en concertation avec l'ensemble des communes et des acteurs du territoire,
- Sécuriser les traversées, les carrefours, les abords des pôles générateurs de déplacements (écoles, établissements publics, arrêts de transports en commun, etc.),
- Créer des espaces publics favorables à la marche à pied.
- Jalonner les itinéraires piétons vers les pôles générateurs de proximité en indiquant les temps de parcours (si inférieur à 15 minutes)
- Garantir, avec les communes et les gestionnaires de voirie, la qualité des revêtements, plus particulièrement des trottoirs pour le confort des PMR, des personnes ayant des difficultés à marcher, et des personnes âgées.

Une réflexion pourrait également s'engager sur le franchissement des passages à niveau afin d'améliorer la sécurité des déplacements notamment pour les cyclistes, les piétons et les véhicules de transport scolaire. A cet effet, un recensement cartographique des passages à niveaux existants est visible dans les Annexes.

#### 4.4.2 ETUDIER LA PIETONISATION POSSIBLE DE CERTAINES RUES, DE FAÇON PONCTUELLE OU PERMANENT, AUX ABORDS DES ETABLISSEMENTS SCOLAIRES

Une assistance en direction des communes pourra être mise en place dans l'objectif de diminuer le risque d'accidents de la route dans ces secteurs et d'encourager la venue des scolaires en modes actifs. En premier lieu il convient de généraliser la pacification aux abords des établissements scolaires.

Intervention	Circulation maintenue
<b>Objectifs</b>	<b>Apaiser et sécuriser</b>
<b>Réglementation</b>	Zone de rencontre
<b>Situation type</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rue avec lignes de bus</li> <li>• Rue sans itinéraire de délestage</li> </ul>
<b>Principes d'aménagement</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aménagement de dispositifs de pacification (chicanes, plateaux, coussins...)</li> <li>• Extension des parvis sur les espaces de stationnement</li> <li>• Déport des passages piétons de l'axe de l'entrée d'école</li> <li>• Végétalisation</li> </ul>

En second lieu et dès que possible, le concept de rue aux écoles, ou rue scolaire doit être mis en place. Il consiste à offrir une large place aux piétons aux abords des écoles en engageant une fermeture temporaire de la rue à la circulation. L'objectif est de créer des micro-centralités apaisées et qualitatives aux abords des établissements scolaires. Au-delà de l'aspect sécuritaire, c'est une démarche en faveur de l'usage des mobilités douces et de reconquête et d'apaisement de l'espace public. Le concept de rue aux écoles se décline en plusieurs niveaux d'intervention selon les caractéristiques et les contraintes techniques de la rue et le degré de conservation de la circulation motorisée. La ville d'Annecy a expérimenté en 2023 ce concept sur quelques jours au niveau des écoles La Prairie et Vallin-Fier.

Intervention	Piétonisation temporaire aux heures d'entrée et de sortie d'école	Piétonisation permanente
<b>Objectifs</b>	Apaiser et concilier les usages	Rendre la rue aux enfants et créer un espace calme
<b>Réglementation</b>	Zone de rencontre permanente Aire piétonne temporaire aux horaires d'entrée et sortie d'école (sortie riveraine conservée mais gestion des entrées plus délicates)	Aire piétonne (accès riverains conservés) Stationnement interdit
<b>Situation type</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rue faiblement circulée avec itinéraire de délestage possible</li> <li>• Pas de circulation de bus</li> </ul>	
<b>Principes d'aménagement</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pose de barrières amovibles</li> <li>• Végétalisation</li> <li>•</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pose d'une barrière fixe ou d'une borne de contrôle d'accès pour les riverains</li> <li>• Végétalisation</li> <li>• A terme, requalification de l'espace public et transformation de la rue de l'école en un nouvel espace de vie pour les enfants</li> </ul>



#### 4.4.3 LIEN AVEC LES ESPACES DE LOISIRS

Une assistance technique en direction des communes pourra être établies pour améliorer l'accès aux zones de loisirs en créant des liaisons piétonnes avec les centres urbains et les principaux pôles d'échanges du territoire qui bénéficient d'une bonne desserte TC :

- Identifier les itinéraires les plus empruntés pour accéder aux espaces de loisirs,
- Analyser les cheminements actuels : sont-ils continus, agréables, sécurés, visibles des autres usagers ?

#### 4.4.4 ACCESSIBILITE PMR : PAVE

A l'horizon 2030, il s'agit pour le Grand Annecy de compléter et mettre en œuvre l'Agenda d'Accessibilité programmée (Ad'AP), en lien avec les communes et leurs Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE).

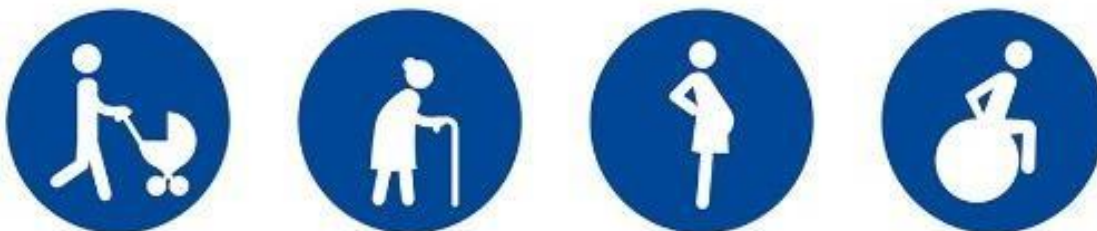
En 2024, le diagnostic de l'ensemble des points d'arrêts a été finalisé selon les critères définis par le CNIG.

La base de données cartographique ressenne le résultat de l'audit et préconise si besoin les travaux nécessaires à la mise en conformité.

Côté TCSPi, celui-ci sera conforme aux normes d'accessibilité en vigueur pour les personnes à mobilité réduite (PMR).

L'ambition du Grand Annecy est importante sur ce point. Des stations adaptées et confortables, ainsi qu'un accès amélioré au matériel roulant seront proposés autant pour le mode BHNS que pour le mode tramway, à tous les arrêts.

•• Qu'est-ce-que le PAVE ?



*Depuis 2005, le Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE) oblige toutes les communes de plus de 1000 habitants à rendre accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR) l'ensemble des aires de stationnement et des circulations piétonnes du territoire.*

*Cette politique a pour objectif de permettre l'autonomie des personnes à mobilité réduite et ainsi de lutter contre leur exclusion.*

## TABLEAU DE BORD

---

### Pilotage

Maître(s) d'ouvrage : Grand Annecy

Partenaires : Communes, Département Haute Savoie.

### Calendrier de mise en œuvre

**2023 2024 2025** 2026 2027 2028 2029 2030 >2040

### Documents de référence

- Projet de territoire 2050 « Imagine le Grand Annecy », objectif 1 « Toute nouvelle construction se fera dans des pôles de vie bien reliés aux transports en commun pour favoriser la vi(II)e de proximité. », objectifs 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. » et 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. »
- PCAET actions 24 et 25
- Schéma directeur de randonnées pédestres
- Convention Qualité de l'Air avec la Région Auvergne-Rhône Alpes

### Public associé

Tous les publics

## INDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION

---

### Indicateurs de suivi de mise en œuvre

- Lancement de l'étude sur la piétonisation de certaines rues

- Nombre de d'aménagements réalisés pour sécuriser les liaisons piétonnes
- Nombre d'expériences d'urbanisme tactique engagées

#### Indicateurs d'évaluation des impacts

- Evolution de la part modale des modes actifs, notamment la marche
- Evolution de l'accidentologie sur voirie.

Volume d'usagers ayant fait évoluer ses pratiques de mobilité (enquêtes qualitatives sur les secteurs de développement des expériences d'urbanisme tactique engagées).

## 4.5 Action n°11 : Soutenir le développement des mobilités auprès des acteurs économiques

Selon l'enquête « ménages déplacements » réalisée en 2017, les déplacements domicile-travail représentent 18% des déplacements quotidiens des résidents du Grand Annecy et près de 30% des déplacements quotidiens sont liés au lieu de travail.

Le Programme Local pour la Qualité de l'Air adopté le 8 février 2018 par le Conseil communautaire prévoit l'amélioration de l'impact sur la qualité de l'air de la mobilité professionnelle induite par l'activité industrielle et les travaux publics.

Cette action vise à impliquer les acteurs économiques, tels que les commerces et les entreprises, dans la promotion de pratiques de mobilité durables pour améliorer la qualité de vie et l'impact environnemental de la région. Pour cela, plusieurs mesures sont envisagées :

### 4.5.1 CONTINUER A SOUTENIR LE DEVELOPPEMENT DES PLANS DE MOBILITE DES ENTREPRISES

Le Grand Annecy a accompagné, de novembre 2017 à mai 2019, des établissements publics et privés de plus de 100 salariés dans leur élaboration des plans mobilité.

Cet accompagnement, mené en partenariat avec la SIBRA et l'Agence Ecomobilité Savoie Mont-Blanc pour la partie technique, a été financé par l'Etat via l'action « Accompagnement des plans de mobilité des entreprises et établissements publics » inscrite dans la convention « Territoire à Energie Positive pour la Croissance Verte » (TEP-CV).

59 établissements publics et privés sont engagés dans la démarche soit 50 entreprises (parmi lesquels NTN SNR, Pfeiffer Vacuum, Baïkowski, Groupe Millet, Allergan, le CHANG, Techmeta, Entremont). 13 nouvelles entreprises sont inscrites pour participer à la 3ème session d'accompagnement qui se déroulera durant la 1er semestre 2024.

L'accompagnement s'est décliné en 4 sessions de formation :

- Géolocalisation des salariés
- Enquête auprès des salariés
- Elaborer le plan d'action
- Animer et évaluer le POA M.

**Le plan d'actions concernant la mobilité des entreprises est composé de deux phases :**

### La première est la poursuite de l'accompagnement des entreprises de plus de 100 salariés :

Au terme de l'accompagnement, des actions ont été définies et validées par le Grand Annecy qui s'associe à la mise en place effective des plans mobilité et les coordonne. A la demande des établissements, le Grand Annecy continue de réunir le groupe composé des référents des établissements pour échanger ensemble sur cette thématique : actions, actualités, échange de bonnes pratiques, etc. Le Grand Annecy propose un plan d'actions décliné selon 4 axes :

- Axe 1 - Développement des modes actifs (3 actions)
- Axe 2 - Promotion du réseau de transport en commun urbain SIBRA (1 action)
- Axe 3 - Développement de la voiture partagée (1 action)
- Axe 4 - Management de la mobilité (3 actions).

Le volet « animation » et « suivi/évaluation des Plans de mobilité des entreprises », sera réalisé par l'Agence Ecomobilité Savoie Mont-Blanc.

### La seconde phase consiste en l'élaboration de démarches collectives regroupant les entreprises de plus de 50 salariés au sein des parcs d'activités du Grand Annecy :

Le Grand Annecy souhaite soutenir l'émergence de démarches collectives en construction ou préexistantes. Le Grand Annecy lance maintenant la mise en place de concertation avec les entreprises implantées sur certaines de ses zones d'activités. Il en découlera une étude d'opportunité qui identifiera les besoins d'actions à mettre en place.

Le choix des zones d'activités est étudié en croisant le flux domicile-travail et la présence d'entreprises de plus de 50 salariés.

- Zoom sur .... La Plate-forme « Mobilité des salariés » à destination des établissements du Grand Annecy ayant engagé un POA M

*Dans le cadre de l'accompagnement des Plans de Mobilité, le Grand Annecy met à dispositif des employeurs et actifs engagés une plate-forme numérique de services et d'informations.*

*La plate-forme contient notamment :*

- les informations sur l'ensemble des modes de déplacement desservant l'agglomération (Train, Bus/Car, Vélo, Voiture partagée)
- la possibilité de réserver des animations mobilité individuelles (prêt hebdomadaire de trottinettes et vélos électriques, diagnostic personnalisé...) et collectives (contrôle technique vélo, marquage vélo, stand d'info multimodal...) pour accompagner les changements de comportements.





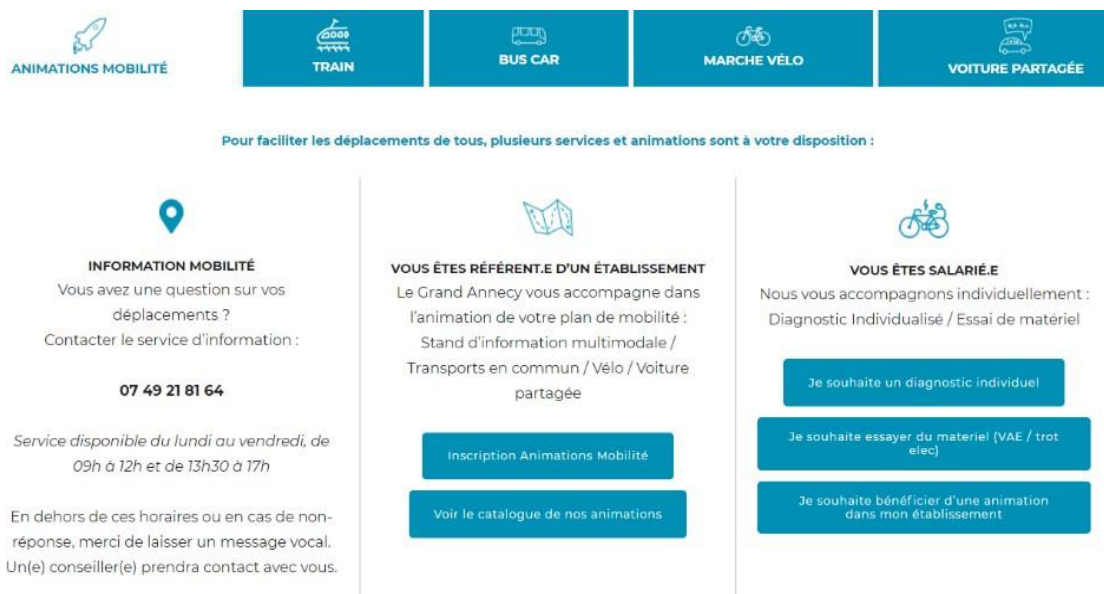


Figure 17. Plate-forme « Mobilité des salariés » Agence Ecomobilité Savoie Mont-Blanc

#### 4.5.2 FAIRE DES ACTEURS ECONOMIQUES LES PARTENAIRES DU DEVELOPPEMENT DES NOUVELLES MOBILITES

Afin de garantir la mise en œuvre des plans de mobilité des entreprises et s’assurer au fil du temps que les solutions proposées sont efficaces et adaptées aux besoins des actifs et des visiteurs du territoire, **il est nécessaire de fédérer un réseau des acteurs économiques autour des questions de mobilité.**

**Le Grand Annecy pourra s’appuyer sur ce partenariat avec les acteurs économiques pour faire évoluer les pratiques de mobilité.** La stratégie de l’action est la suivante :

- Animer une communauté des représentants du monde économique (entreprises et collectivités) sur la mobilité : échanges, bilan des actions mises en œuvre, points d’actualité, remontée de terrain, etc. ;
- Accompagner le déploiement du forfait mobilité dans les entreprises et les collectivités (loi LOM) ;
- Travailler avec les structures touristiques (office de tourisme, hébergeurs, structures d’accueil et de loisirs, loueurs de vélos, etc.) pour la promotion de l’offre de mobilité auprès des touristes ;
- Allouer des ressources (ETP, expertise et ingénierie) aux entreprises porteuses d’initiatives en lien avec la mobilité ;
- Mettre en œuvre les dispositifs d’accompagnement au renouvellement des flottes de véhicules professionnels inscrit dans le PCAET.

#### 4.5.3 INTEGRER LA NOTION DE NON-MOBILITE DANS LES ENTREPRISES

**En lien avec le PCAET, cette action vise à adapter les modes de travail pour réduire les besoins en déplacements (semaine de 4 jours, télétravail, travail à distance, espaces de coworking ...) et mise en réseau.**

Les actions à mener sont les suivantes :

- Travail mené en lien avec l’accompagnement des plans mobilité des entreprises, sensibilisation des entreprises à la mise en place ces solutions dans le cadre des plans de mobilité des entreprises et les

ateliers Climat entreprises. Pour le Grand Annecy en tant qu'employeur, le travail à distance a été mis en œuvre par la Direction des Ressources Humaines et est amené à s'étendre à d'autres sites.

- Développement des solutions de tiers-lieux (espaces de coworking) sur le territoire ;
- Mise à profit du développement de l'internet haut-débit sur le territoire pour communiquer sur le télétravail auprès des entreprises,
- Amélioration et massification des réunions en visioconférence,
- Rendre flexibles les horaires de travail,
- Rendre possible le non déplacement, suppression du déplacement spécifique pour les besoins du quotidien.

Le Grand Annecy (Direction de l'Economie) a répondu à l'appel à projets de la Région concernant les tiers lieux (2018-2020).

## TABLEAU DE BORD

---

### Pilotage

Maître(s) d'ouvrage : Grand Annecy, Centre de ressources, Maison de la transition énergétique du Grand Annecy

Partenaires : Entreprises, Agence Ecomobilité Savoie Mont-Blanc, comité des partenaires mobilité du Grand Annecy, CCI

### Calendrier de mise en œuvre

2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 >2040

### Documents de référence

- Projet de territoire 2050 « Imagine le Grand Annecy », objectif 37 « Soutenir le développement des plans de déplacements d'entreprises. »
- PCAET action n°28, 31 et 32.

### Public associé

Entreprises et actifs

## INDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION

---

### Indicateurs de suivi de mise en œuvre

- Nombre de démarches de POA M d'Entreprises engagées
- Nombre de démarches de POA M d'Entreprises validées
- Participation des acteurs économiques au comité de partenaires
- Nombre de tiers lieux créés
- Effectifs en télétravail sur une semaine type, par entreprise

- Nombres de salariés concernés

#### Indicateurs d'évaluation des impacts

- Nombre de Plans de Mobilité d'Entreprise
- Evolution de la part modale dans les entreprises engagées dans une démarche de POA M d'Entreprises
- Evolution de la part de télétravail dans les entreprises
- Nombre d'actions portées par les entreprises en lien avec la démarche

## 4.6 Action n°12 : Consolider et développer le réseau d'ambassadeurs de la mobilité

Depuis 2022, des ambassadeurs de mobilité ont été présents pendant la période estivale, déployant des stands mobiles pour encourager et informer les citoyens sur des pratiques de mobilité alternatives. Afin de pérenniser cette initiative et de l'étendre à l'ensemble de l'année, le Grand Annecy s'engage à :

- Mobiliser et associer les acteurs locaux à la démarche (les associations, les entreprises, les établissements scolaires, etc) ;
  - Identifier un échantillon de personnes volontaires intéressées par la démarche en particulier dans les relais territoriaux ;
  - Diffuser une information sur l'écomobilité (outils d'information et de sensibilisation : plaquettes informatives, sites internet, réseaux sociaux, etc) ;
  - Aller à la rencontre de ces volontaires ;
  - Favoriser la connaissance de l'offre de mobilité sur le territoire auprès des volontaires (transports en commun, covoiturage, train, vélos, etc) ;
  - Renforcer l'apprentissage en conseillant et en formant les publics cibles : seniors, personnes en situation de précarité ou de handicap, familles, jeunes ...
  - Former à l'utilisation des applications smartphones,
  - Former à l'apprentissage pour se repérer sur une carte, pour comprendre un réseau de transport.
  - Organiser des opérations de sensibilisation auprès des publics cibles lors des journées dédiées à la mobilité (fête du vélo, semaine de la mobilité, etc) ;
  - Aller à la rencontre des personnes âgées et des personnes à mobilité réduite ;
  - Accompagner les changements de pratique en levant les freins psychologiques à l'utilisation des nouvelles mobilités ;
  - Adhérer au réseau Mob'In de la mobilité inclusive ;
  - Suivre les progrès de la démarche.
- Exemples d'actions mises en place par les Ambassadeurs de la Mobilité de la Métropole Aix-Marseille Provence

*Recrutement de 400 volontaires pour répondre à une enquête et changer les habitudes de déplacements des habitants*

*Aide à « l'apprentissage de la mobilité » : savoir où se situe un arrêt de bus, comprendre les offres de mobilité*

*Création d'une page Facebook pour faciliter les échanges entre les volontaires ayant répondu à l'enquête*



Figure 18. Page Facebook Ambassadeurs de la Mobilité - Métropole Aix-Marseille Provence

Récompenses :

*Prix de la meilleure initiative des Challenges du Transport Public au Sénat en 2015*

*Pris des Trophées Eco Actions, à l'Assemblée nationale en 2017*

## **TABLEAU DE BORD**

### **Pilotage**

Maître(s) d'ouvrage : Grand Annecy

Partenaires : Maison de la Transition Energétique du Grand Annecy, communes, Agence Ecomobilité Savoie Mont-Blanc, SILA

### **Calendrier de mise en œuvre**

2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 >2030

### **Documents de référence**

Imagine le Grand Annecy

### **Public associé**

Tous les publics

## **INDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION**

### **Indicateurs de suivi de mise en œuvre**

- Nombre d'ambassadeurs formés

## Indicateurs d'évaluation des impacts

- Nombre de sollicitations auprès des ambassadeurs de la mobilité
- Impact sur l'usage des TC et des modes actifs auprès des publics ciblés (parts modales, Km parcourus, enquêtes usages et satisfaction)

## 4.7 Action n°13 : Mise en place d'un modèle multimodal sur le ressort territorial du Grand Annecy

**Le Grand Annecy porte l'ambition de devenir capitale verte à l'horizon 2040. Pour concourir à cet objectif, le POA Mobilités prévoit de comptabiliser l'impact carbone des actions et des projets de mobilité.**

Diverses méthodes de comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre se sont développées. Ces méthodes évoluent en fonction de l'objet étudié : territoire, organisation, produit, etc.

Dans le cas des projets de mobilité, il conviendra de prendre en compte une combinaison de critères tels que : l'impact sur la biodiversité, les sols, les paysages, la ressource en eau, les risques, le bruit, la consommation d'énergie, etc.

L'objectif de la comptabilité carbone des projets de mobilité est d'aider à prendre de meilleures décisions.

Pour y parvenir, il est nécessaire pour les services du Grand Annecy et ses partenaires de se doter de nouveaux moyens, et s'acculturer à cette nouvelle dimension de l'écologie des projets.

Une première version de modèle multimodal a été élaborée dans le cadre des études préliminaires relatives au projet de TCSPi. Il intègre les flux de transports collectifs et de véhicules personnels. Il évoluera dans le cadre des études de maîtrise d'œuvre, qui devraient démarrer au printemps 2026.

### TABLEAU DE BORD

---

#### Pilotage

Maître(s) d'ouvrage : Grand Annecy

Partenaires : Département, communes, Région, Etat, ADEME, SIBRA, Vélonecy, Espace Citoyen, acteurs économiques, observatoire citoyen

#### Calendrier de mise en œuvre

2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 >2040

#### Documents de référence

- SCoT
- PLUi-HM Bioclimatique
- Projet de Territoire
- PCAET (action n°58)
- Observatoire des mobilités

### INDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION

---

#### Indicateurs de suivi de mise en œuvre

A définir, en lien avec le PCAET

## Indicateurs d'évaluation des impacts

A définir, en lien avec le PCAET

# 5

**LES ACTIONS DE  
L'ORIENTATION N°3  
METTRE EN ŒUVRE LE  
SCHEMA DIRECTEUR  
CYCLABLE**



## 5.1 Action n° 14 : Mise en œuvre des infrastructures du Schéma Directeur Cyclable

En juin 2022, l'Agglomération a approuvé le schéma directeur cyclable, accompagné d'un plan d'investissements de 77 millions d'euros. Ce schéma prévoit la création de 429 kilomètres de pistes cyclables, l'amélioration des services dédiés aux cyclistes, ainsi que des mesures de sensibilisation visant à encourager l'utilisation du vélo.

Afin de soutenir la réalisation des infrastructures du Schéma Directeur Cyclable, le Grand Annecy a pour objectif de reconfigurer son espace public en faveur des modes actifs et de le rendre plus inclusif. Cette amélioration sera entreprise de manière alignée avec le développement des transports en commun.

Pour cela, plusieurs critères ont été définis :

### 5.1.1 ENGAGER LA REALISATION DU RESEAU VELO A HAUT NIVEAU DE SERVICE

Parmi les 429 kilomètres prévus dans le Schéma Directeur Cyclable, 46 kilomètres sont spécifiquement dédiés au réseau de type Haut Niveau de Service. Ces 46 kilomètres de pistes cyclables font partie intégrante des infrastructures cyclables majeures de l'agglomération et sont à considérer au même titre que les lignes structurantes de transport collectif. Ils bénéficieront donc d'un très haut niveau de service, visant à favoriser l'usage du vélo de manière optimale et sécurisée. La partie du réseau à haut niveau de service de la rive ouest du lac utilise la voie verte à vocation touristique et de loisirs créée par le Syndicat mixte du lac d'Annecy (SILA) en 1976.

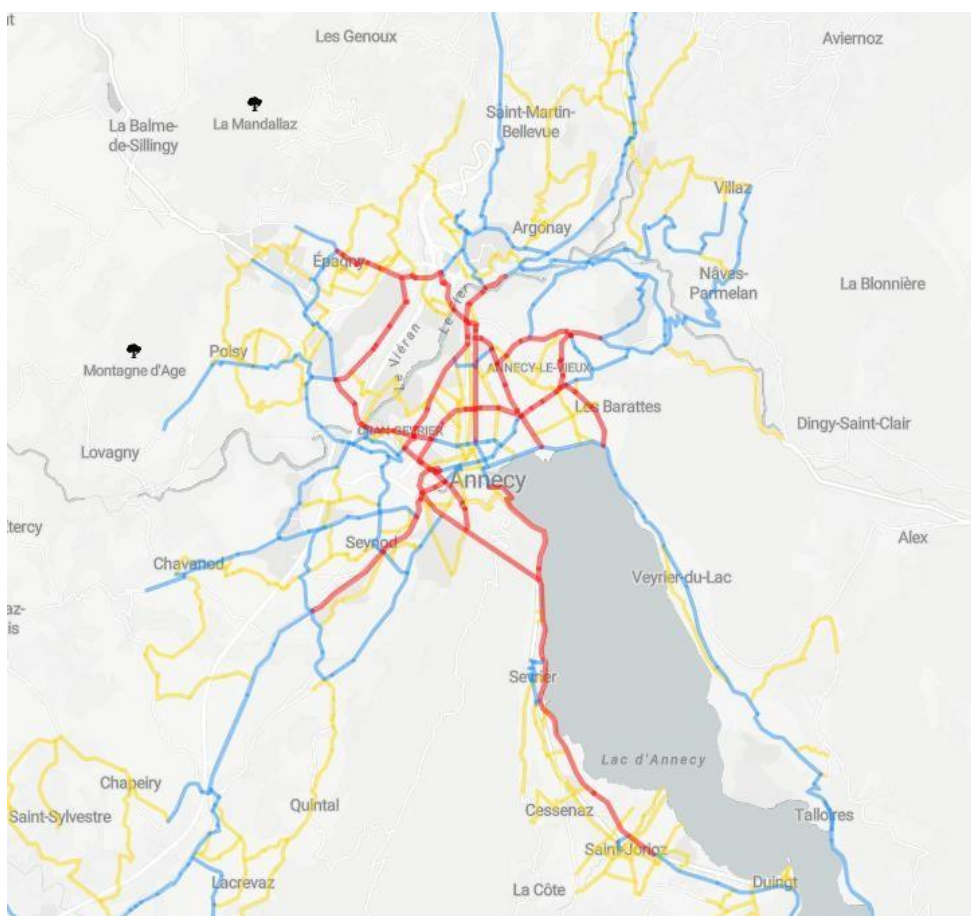


Figure 19. En rouge, les 46km du réseau Haut Niveau de Service.

A noter que les véloroutes de la Région sont intégrées dans les itinéraires structurants du Schéma Directeur Cyclable du Grand Annecy.

**Pour atteindre ce très haut niveau de service, il est proposé de s'appuyer sur les critères suivants<sup>2</sup>:**

**La sécurité :**

- Limiter la cohabitation avec le mode motorisé aux axes où le trafic routier reste très limité en vitesse et en volume, sans stationnement de surface.
- Développer des aménagements spécifiques ou des passages dénivelés aux principaux carrefours. Assurer la lisibilité de la trajectoire cycle et l'évidence du régime de priorité retenu.
- Limiter la cohabitation avec les piétons (statut voie verte) aux seuls endroits où leur présence sera restreinte, afin d'éviter les conflits d'usage.
- Permettre l'utilisation par les véhicules de secours en cas de congestion sur les axes routiers contigus.

**La convivialité, l'attractivité :**

- Viser la possibilité pour deux cyclistes de rouler l'un à côté de l'autre sans se gêner (et en croisant un troisième dans le cas d'une piste cyclable bidirectionnelle).
- Traitement visuel fort (peinture, couleur de revêtement, jalonnement) mettant en avant la spécificité de ce réseau.
- Traitement marketing spécifique, participant à la notoriété du réseau et assurant un usage important
- Ponctuer les itinéraires de services qui montrent que le vélo compte : fontaines, totem compteurs, stations-services équipées d'outils et de pompes.
- Jalonnement avec indications kilométriques ou de temps de parcours
- Des compteurs fixes permettront d'en mesurer la fréquentation.

**L'efficacité :**

- Garantir une vitesse moyenne de 20 km/h
- Tendre vers des itinéraires directs, évitant les détours.
- Temps d'attente aux principales intersections maîtrisés.
- Généraliser les priorités aux intersections.

**La fiabilité :**

- Réseau praticable 24h/24 et 365 jours par an.
- Déneigement et entretien définis dans le cadre d'une gouvernance
- Éclairage mis en œuvre sur les points de danger particuliers en lien avec les stratégies lumière du Grand Annecy et de la ville d'Annecy.
- Itinéraire de déviation efficace systématiquement proposé en cas de travaux impactant la voirie.

---

<sup>2</sup> Critères déployés à Strasbourg pour son réseau "Vélostras"

### 5.1.2 TRAITER LES SITES DANGEREUX POUR SECURISER LES CYCLISTES

L'objectif est d'identifier les points durs, de les hiérarchiser, de proposer les solutions techniques opérationnelles et de programmer la réalisation des travaux. Chaque point dur fera l'objet d'une fiche détaillée. Une cartographie et une base de données SIG seront tenues à jour.

En concertation permanente avec les collectivités (Conseil départemental, communes, etc.), la méthodologie de travail proposée est :

- **Phase 1** : priorisation / hiérarchisation des points durs avec les concours des collectivités concernées,
- **Phase 2** : repérage terrain et propositions pré-opérationnelles d'aménagements,
- **Phase 3** : intégration au Plan Pluriannuel d'Investissement (PPI) de l'écosystème vélo, et proposition opérationnelle de certains aménagements prioritaires (DCE), définition de la gouvernance sur la réalisation des aménagements en fonction de la maîtrise d'ouvrage définie au schéma directeur cyclable.

**Cette méthodologie sera reconduite régulièrement, afin de prendre en compte les ruptures ponctuelles d'itinéraires qui sont régulièrement remontés par les usagers.**

Les ruptures d'itinéraires peuvent être la résultante de plusieurs facteurs :

- Ouvrages d'art particuliers n'intégrant pas à l'origine de cheminement cyclable (ponts, tunnels, ...),
- Aménagements de voiries n'intégrant pas ou mal le cycle,
- Des problèmes de foncier et d'emprise de voirie insuffisante,
- Des aménagements non cohérents avec le trafic actuel (densité ou vitesse) ou mal conçus.
- Aménagements cyclables non accessibles (stationnements, conflits d'usages),
- Aménagements non achevés (glissant par temps de pluie) ou mal entretenus (végétation, verglas...).

Au travers de sa politique cyclable, le Grand Annecy a compilé les différentes ruptures ponctuelles d'itinéraires provenant de plusieurs sources :

- Dans le cadre de la concertation du POA M de 2022 (26 contributions font état de ruptures cyclables),
- Diagnostic réalisé par l'agence écomobilité Savoie Mont-Blanc dans le cadre des plans de mobilité d'entreprises (22 principaux points noirs cyclables - étude 2017)
- Dossiers d'associations impliquées dans la mobilité douce (Roule & Co) et des courriers d'habitants
- Diagnostic réalisé avec l'agence écomobilité Savoie Mont-Blanc pour la mise en conformité des aménagements existants avec le guide technique des aménagements cyclables

Exemple de point noir recensé :



Figure 20. Annecy – Implantation des voies entraînant des conflits de trajectoire

#### 5.1.3 AMENAGER DES VOIES VERTES AUTOUR DES ETABLISSEMENTS SCOLAIRES

En complément de la valorisation de continuités piétonnes sécurisées et agréables dans un rayon de 1km autour de l'établissement, le Grand Annecy souhaite sécuriser les accès aux écoles, collèges et lycées en vélo dans un rayon de 3km. L'étude des aménagements cyclables aux abords des collèges et lycées est actuellement en cours.

Stratégie d'aménagement :

- Cartographie des établissements scolaires et des cheminements doux dans un rayon de 1 km et des itinéraires de voies vertes existants ou aménageables dans un rayon de 3 km.
- Amélioration de la signalétique vélo aux abords des établissements scolaires.
- Développement d'itinéraires cyclistes sécurisés entre les quartiers résidentiels et les écoles.
- Création de stationnement sécurisés pour les vélos dans les établissements scolaires.
- Créer des « rues écoles ».

#### 5.1.4 ENGAGER LA REALISATION DU RESEAU STRUCTURANT SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE

Parmi les 429 kilomètres prévus dans le Schéma Directeur Cyclable, 155 kilomètres sont spécifiquement dédiés au réseau structurant. Il couvre notamment les corridors d'accès en permettant une desserte efficace vers le cœur d'agglomération et connecte les territoires voisins. Il combine des infrastructures dédiées aux modes actifs (60% en piste cyclable ou voie verte) et du jalonnement d'axes peu fréquentés.

## TABLEAU DE BORD

---

### Pilotage

Maître(s) d'ouvrage : Grand Annecy

Partenaires : SILA, Communes concernées, Département Haute Savoie, ADEME, Agence Ecomobilité Savoie Mont-Blanc.

### Calendrier de mise en œuvre

**2023 2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 >2040**

### Documents de référence

- Projet de territoire 2050 « Imagine le Grand Annecy », 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. »
- Schéma Directeur Cyclable du Grand Annecy

### Public associé

Tous les publics

## INDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION

---

### Indicateurs de suivi de mise en œuvre

- Nombre de km aménagé
- Temps pour relier à vélo la première et seconde couronne au centre-ville
- Nombre de sites dangereux pour les cyclistes traités

### Indicateurs d'évaluation des impacts

- Evolution de la part modale vélo (actifs, jeunes et scolaires)
- Fréquentation des Réseaux à Haut Niveau de Service et structurants

## 5.2 Action n° 15 : Mise en œuvre des services du Schéma Directeur Cyclable

L'une des ambitions du POA Mobilités est d'encourager et de promouvoir les modes de déplacement plus respectueux de l'environnement : les transports publics et les modes actifs notamment pour les déplacements de courte distance : le vélo, la marche, la glisse urbaine.

**Si des actions de communication et de sensibilisation sur la mobilité sont déjà menées par différents acteurs, il convient de les développer.**

**L'objectif est d'améliorer la connaissance de l'offre alternative pour favoriser le report modal en utilisant l'ensemble des moyens de communication et de sensibilisation. Mesures à mettre en place :**

### 5.2.1 METTRE EN ŒUVRE LE SCHEMA DIRECTEUR DE STATIONNEMENT VELO

Actuellement, le Grand Annecy s'engage activement dans la finalisation d'un Schéma Directeur de Stationnement Vélo, qui constitue un volet essentiel de son approche globale pour soutenir le développement du réseau cyclable.

En 2022, le cœur d'agglomération proposait environ 1 800 places de stationnement vélos. Depuis début 2023, le Grand Annecy présente une nouvelle offre sur le stationnement vélo en consigne sécurisée : Vélonacy Box. Fonctionnant avec abonnement mensuel ou annuel par carte oùRA ou via l'application Vélonacy Box, 7j/7 et 24h/24 sur 12 consignes :

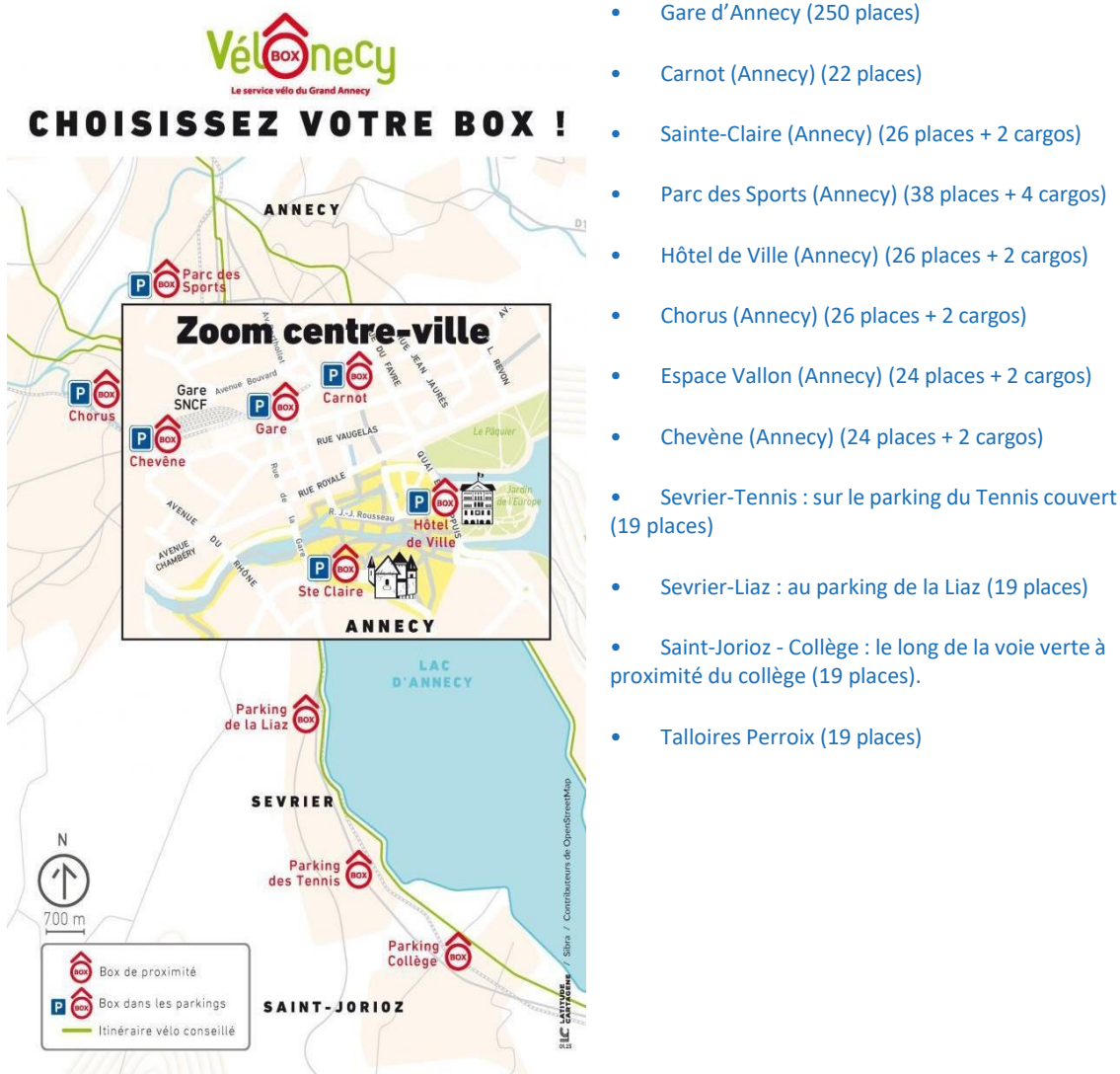


Figure 21. Carte des consignes Vélonacy Box



À l'horizon 2030, le Grand Annecy souhaite augmenter cette offre. Deux champs sont investis : le domaine public et le domaine privé.

#### Sur le domaine public :

Il s'agira non seulement d'accompagner le développement des aménagements sur voirie, mais aussi de proposer une offre de proximité dans les secteurs proposant des conditions de circulation apaisée et réglementairement en faveur des modes actifs.

**Ainsi, la stratégie de développement de l'offre de stationnement vélo devra répondre aux principes suivants :**

- Création d'une offre à proximité des pôles générateurs de déplacements : établissements scolaires, commerces, établissements publics, zones d'activités et d'emplois desservis par un aménagement cyclable et / ou dans un secteur réglementé en faveur des usages partagés.
- Créer des stationnements vélo en amont des passages piétons.
- Création d'une offre de stationnement à proximité des centralités où des pratiques de stationnement sont déjà identifiées et ne bénéficient pas d'une offre dédiée.
- Développement d'une offre de stationnement vélo au droit des interfaces de multimodalité (cf. action n° 7).
- Développer les services associés :
  - Bornes de recharge pour VAE en consignes sécurisées
  - Dans les interfaces de multimodalité : la mise à disposition d'une station de gonflage et petit outillage de réparation.

**Préconisations relatives au type d'équipements en fonction de l'environnement urbain et des temps de stationnement :**

- Pour le stationnement de courte et moyenne durée au niveau des zones commerciales, des zones d'emplois, des établissements publics : les arceaux ou les arceaux couverts sont préconisés car ils ont l'avantage de pouvoir attacher ensemble au moins une roue et le cadre du vélo.
- En complément de ces derniers, et pour satisfaire des besoins de plus longue durée au niveau de ces zones et des pôles d'échanges il est préconisé de développer une **offre plus sécurisée pour les actifs pendulaires souhaitant déposer leurs vélos pour la journée par exemple : box à vélos, consignes à vélos.**
- Pour le stationnement au niveau des établissements scolaires, il est recommandé de favoriser les garages à vélo et les abris à vélos avec arceaux. Le stationnement des cycles au niveau des établissements scolaires est en lien avec l'action n°14.



Figure 22. Arceaux et Box/consignes à vélos





Figure 23. Parc à vélos/ abri vélos

●● Pour rappel

**Stationnement de courte durée** (inférieur à 2 heures) : démarche administrative, chalands etc.

**Stationnement de moyenne durée** (entre 2 et 6 heures) : visiteurs, touristes.

**Stationnement de longue durée** (supérieur à 6 heures) : la journée pour les actifs pendulaires, la nuit ou les WE pour les résidents.

La sécurisation du stationnement des cycles est un point essentiel pour les usagers : 1 français sur 5 renonce à l'usage du vélo après un vol selon une étude du CEREMA. C'est pourquoi, il est important de prévenir les dégradations ou les vols de vélos par des actions de sensibilisation auprès du public mais aussi par la création de stationnement sécurisé.

Par ailleurs, il existe aujourd'hui des solutions innovantes en termes de sécurité pour les vélos : systèmes de marquage des cycles avec un numéro unique, traçage GPS intégré au vélo qui permet de suivre son vélo en temps réel, etc. Le marquage du cadre est obligatoire depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2021 pour les cycles neufs.



Figure 24. Marquage du vélo Bicycode

Sur la base de ces principes, les services du Grand Annecy formaliseront la stratégie de stationnement vélo qui sera ensuite déclinée à l'échelle de chaque commune de l'agglomération avec une priorisation sur le Cœur de ville (commune d'Annecy), les centralités les plus denses, et les corridors d'accès.

#### Sur le domaine privé :

Pour le stationnement privé, le code de l'urbanisme (article L151-30) dispose que « le règlement du PLUi-HM Bio fixe les obligations minimales en matière de stationnement pour les vélos pour les immeubles d'habitation et de bureaux, dans le respect des conditions prévues au II de l'article L. 111-5-2 du code de la construction et de l'habitation. ».

#### 5.2.2 RENFORCER ET PERENNISER L'OFFRE VELONECY

Le développement de VéloNecy contribue à l'enrichissement de l'offre cyclable sur le territoire du Grand Annecy.



Figure 25. Vélos VéloNecy

VéloNecy est un service de location de vélos urbains exploité par la Société Intercommunale des Bus de la Région Annecienne (SIBRA) dans le cadre de la politique du Grand Annecy en faveur des mobilités durables. Ce service fait partie de l'offre globale de mobilité sur le territoire et offre plus de 2800 vélos en location. Une large gamme de vélos urbains est proposée : 2500 VAE, 250 vélos classiques, une quinzaine de vélos cargo léger (type Oklô) ; 10 vélos pliants et quelques modèles de vélos cargos (1 longtail, 1 biporteur, 1 triporteur) et vélos PMR. La durée de location est variable selon le type de vélo allant de la journée (cargo, PMR), au mois (vélo classique) à l'année (VAE).



Figure 26. Fonctionnement de la location Véloncyc 60 minutes

La location de vélos en libre-service est aussi possible avec l'offre Véloncyc 60 minutes. 450 vélos à assistance électrique sont disponibles en libre-service dans 79 stations (disponible 7j/7 - 24h/24h).

Le développement de l'offre Véloncyc s'appuie sur :

- La diversification et l'élargissement du public visé pour la location de VAE en développant les usages de très courte durée (< 60') en complémentarité avec les offres publics et privés existantes. L'objectif étant d'atteindre de nouvelles cibles telles que les touristes, excursionnistes ou encore les étudiants et les actifs (trajet domicile-étude en complément du bus et répondant à la problématique du stationnement résidentiel).
- L'application opérationnelle du Schéma Directeur de Stationnement Vélo avec le développement de la marque et du service Véloncyc Box : l'offre de stationnement sécurisé vélo du Grand Annecy.
- Le renforcement de l'offre de vélos à assistance électrique (VAE) disponibles à la location.
- Un accès favorisé au service par une révision de la tarification plus attractive et simplifiée.
- L'amélioration de l'accessibilité au service par la création de l'offre *Véloncyc +*, l'atelier mobile d'entretien vélo pour les abonnés Véloncyc qui se déplace dans les communes et parcs d'activités du mardi au samedi.
- Prévoir un dispositif d'animation et de formation ayant pour objectif intervenir en écoles, collèges, créer des événements festifs, etc. Ce dispositif pourrait s'appuyer sur les acteurs compétents préexistants.
- L'information aux habitants et aux touristes concernant l'ensemble de l'offre de location de VAE répondant aux différents usages (quotidien, sportif, touristique) qui valorise à l'échelle du territoire Véloncyc ainsi que les autres opérateurs privés de location de vélos. Cela pourrait passer par la déclinaison d'un site internet multimodal saisonnier ou pérenne (cf. Mobil'été).
- La création de points de réparation de vélos fixes et / ou mobiles (aires de services comprenant des pompes et outillages pour réparer son vélo)

Le développement de l'offre Véloncyc sera accompagné des moyens humains et matériels nécessaires à cette ambition et qui feront l'objet d'une évaluation de besoin (fourgonnette, locaux de stockage, ETP, etc.).

### 5.2.3 ENCOURAGER LES NOUVELLES PRATIQUES DE MOBILITE AUPRES DES ENFANTS SCOLARISES

- Engager une concertation avec les parents d'élèves, les enseignants et les élèves pour connaître les problèmes rencontrés pour se déplacer, les attentes ;
- Encourager les établissements scolaires à utiliser des modes actifs lors des sorties scolaires et à faire appel aux associations concernées de l'agglomération pour les accompagner ;
- Communiquer sur les bonnes pratiques en termes de mobilités,
- Associer les établissements scolaires des communes dans les projets de mobilités ;
- Promouvoir le « défi des écoliers » entre les différentes écoles du Grand Annecy. Tous les élèves sont incités ce jour à se rendre à l'école à pied, vélo, trottinette, covoiturage ou transport en commun pour faire gagner leur école. Cette initiative a été lancée en 2023 avec la participation de 40 écoles, impliquant 7 525 élèves et comprenant 93 interventions pédagogiques. Cette 1ère édition a été une réussite avec 85 % des élèves venus à l'école autrement qu'en voiture individuelle.



Figure 27. Promotion du "défi des écoliers" sur les réseaux sociaux.

- Déployer le programme « Savoir Rouler A Vélo » ;
- Inciter et accompagner les établissements scolaires dans la mise en place de PDES (Plans de Déplacements d'Etablissements Scolaires);
- Test de nouvelles mobilités :
  - Organiser des journées de sensibilisation et de test de nouvelles mobilités en partenariat avec les associations vélos par exemple ;
  - Accompagner des itinéraires encadrés comme service de ramassage scolaire non motorisé (bus pédestre ou cycliste) dans les écoles primaires ;
  - Améliorer la desserte en transports en commun à proximité des collèges et lycées ;

Exemples d'animations dans les écoles :





Figure 28. Expérimentation du pédibus et Atelier de réparation vélo.

#### 5.2.4 ENCOURAGER LES NOUVELLES PRATIQUES DE MOBILITE AUPRES DES JEUNES

Offrir de nouvelles solutions de mobilité sur les lieux de formation :

- Evaluer l'utilisation universitaire par les étudiants de la ligne RYTHMO 1 qui dessert le Campus (et plus généralement de l'ensemble du réseau). Anticiper la croissance du campus : augmentation de l'offre de formation, du nombre d'étudiants et de résidences universitaires.
- Prendre en compte les besoins des étudiants des autres pôles d'enseignement supérieur, tels que les Marquisats (ESAA), les Papèteries, l'IPAC, ECORIS, les lycées.
- Viser les étudiants en développant la location de VAE de très courte durée (< 60 minutes), e55n complémentarité avec les offres publiques et privées existantes. Le VAE est utile sur le trajet domicile-étude en complément du bus.
- Créer un tarif intégré abonnement TC et VAE adapté aux étudiants.
- Aménager des stationnements cyclables sécurisés et des bornes de rechargement des VAE sur le campus et sur les autres sites de formation.
- Organiser des tests de VAE, trottinettes auprès des lycéens et étudiants.
- Réserver des places de stationnement aux covoitureurs sur les parkings du campus et des autres sites de formation.
- Réorganiser circulations et stationnements des voitures aux abords et au sein du campus

**Etudier la mise en place de services adaptés aux modes de vie des jeunes :**

- Etendre le réseau de nuit et de week-end en apportant des réponses aux besoins des jeunes et des étudiants (ex : arrivées de trains en gare d'Annecy le dimanche soir).
- Etudier la faisabilité de TAD nocturne et le week-end pour les jeunes des territoires moins denses.
- Etudier l'ouverture de la carte OURA vers une offre multiservices (carte étudiant, abonnements loisirs, etc.)

**Prendre en compte les besoins, idées et propositions des jeunes qui émanent :**

- Dans le cadre de l'Atelier Climat Jeune, du Comité Annecy Jeune, du volet jeunesse du projet de territoire,
- Dans le cadre des projets de recherche portés par l'université.

**Faire connaître l'offre de mobilité, communiquer auprès des jeunes :**

- Création d'une « Welcome Box » pour les étudiants, qui mettent en valeur les services de mobilité, propose des titres de transport gratuits, etc.
- S'appuyer sur le BIJ, le service de la vie étudiante de l'université, les MJC, les associations.
- Promouvoir les modes actifs auprès des étudiants, notamment la marche.

## 5.2.5 DEFINIR LE "CODE DE LA RUE" DU GRAND ANNECY

Le code de la rue a pour objectif d'informer et de sensibiliser l'ensemble des usagers de l'espace public à des pratiques moins conflictuelles qui priorisent les modes les plus vulnérables.

Ainsi, dans la continuité des démarches engagées à l'échelle nationale en 2006, inspirée de l'exigence belge, **le code de la rue du Grand Annecy sera réalisé dans le cadre d'une démarche concertée avec l'ensemble des parties prenantes (usagers et associations les représentants, gestionnaires de voirie, aménageurs, représentants des personnes en situation de handicap, associations de commerçant).**

Il définira et rappellera les bonnes pratiques en matière de comportement et de cohabitation sur l'espace public des différents usagers quels que soient leur mode de déplacement, leur âge ou leur niveau de motricité. Le code de la rue du Grand Annecy sera aussi l'opportunité de rappeler les obligations en lien avec la signalisation routière, de développer des actions de sensibilisation et de formation.

La démarche proposée s'articulera autour de :

- La constitution d'un groupe de pilotage par la direction de l'aménagement regroupant les services déplacement du Grand Annecy, voirie d'un panel de communes représentatives du territoire (cœur d'agglomération, corridors d'accès et des territoires ouverts) ; VélOnecy, représentants de la CIAPH, la mission départementale de la sécurité routière, la SIBRA.
- La constitution d'un panel d'associations et de citoyens représentatifs des différents usagers, âge et niveau de motricité :
  - Piétons ;
  - Cyclistes ;
  - Usager de roller et de la trottinette (sans moteur et à moteur) ;
  - Usager de motos, scooter
  - Usager de la voiture
- L'organisation de groupes de travail thématique et territoriaux pour définir collectivement par typologie d'usagers les bonnes pratiques et ce en fonction des contextes urbains et réglementaires.
- La rédaction et la diffusion du code de la rue associées au développement d'animations locales dans les communes du Grand Annecy. Cela s'accompagnera également par des actions d'affichage sur du mobilier urbain ou sur des infrastructures cyclables pour sensibiliser aux règles de bonne conduite et réglementations en vigueur.
- Le développement d'actions de sensibilisation et d'information : en lien avec les actions menées par les services de l'état dans le cadre du Plan Départemental d'actions de sécurité routière (PDASR), en

lien avec la démarche du Grand Annecy d'accompagnement des entreprises pour la réalisation de Plans de Déplacements d'Entreprises ou encore via VélOnecy.

- L'implication des acteurs socio-éducatifs pour la création de supports de sensibilisations originaux et symboliques (slogans, affiches, aménagements temporaires / évènementiels de l'espace public).



Figure 29. « Code de la rue » définis à Bordeaux ou encore à Grenoble

#### 5.2.6 ENCADRER L'USAGE DES ENGIN DE DEPLACEMENTS PERSONNELS (EDP) SUR LE GRAND ANNECY

Qu'ils soient motorisés ou non, les Engins de Déplacements Personnels (EDP et EDPM) connaissent aujourd'hui un fort essor dans les grandes agglomérations. Les EDP motorisés ou mixtes par exemple, permettent d'effectuer des plus longues distances que des vélos classiques sans effort supplémentaire. **Ils favorisent l'intermodalité : légers et transportables, ces EDP permettent d'effectuer rapidement le dernier kilomètre entre la gare ou le parking et la destination finale.**

- • Comment définir un Engin de Déplacement Personnel (EDP) ?

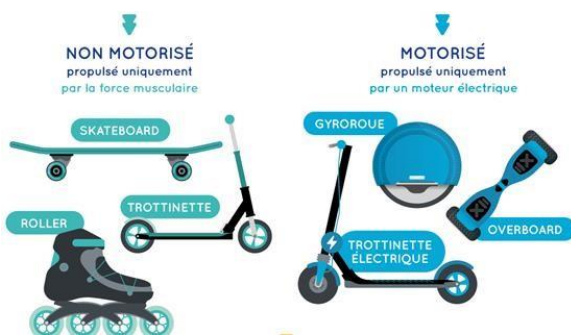


Figure 30. Définition EDP



C'est pourquoi, le Grand Annecy souhaite encadrer leur usage dans le cadre du développement des mobilités alternatives à la voiture particulière.

Leur circulation en ville doit s'effectuer en harmonie avec les autres usagers, notamment piétons et automobilistes et cyclistes, à la lumière de la réglementation prévue par la loi LOM et du code de la rue du Grand Annecy qui en diffusera les principes.

Dans le cadre de la loi sur les mobilités (LOM), il est créé « une nouvelle catégorie de véhicule dans le code de la route ». Il est ainsi prévu que les EDPM devront utiliser en zone agglomérée les aménagements cyclables lorsqu'ils existent, utiliser la voirie sinon. Ils sont par contre interdits hors agglomération en dehors des aménagements cyclables, leur place ne sera plus autorisée sur les trottoirs (sauf exception) car la sécurité des piétons n'est plus assurée (article R412-43-1 du code de la route).

Les EDP non motorisés restent quant à eux assimilés à des piétons et donc autorisés sur trottoir.

Il a été envisagé que des adaptations seront possibles pour prendre en compte les situations locales avec une adaptation des règles (plus ou moins restrictives) en tenant compte de la situation de leur territoire.

Stratégie d'encadrement des EDP, en fonction de la volonté des communes (compétence voirie) :

- Animation, dans les entreprises et les écoles, de groupes thématiques sur les nouvelles pratiques de mobilité dont font partie les EDP, leur usage et circulation en sécurité.
- Mise en place d'animations de sensibilisation pour les salariés dans les entreprises pour promouvoir les bonnes pratiques.
- Mise en place de tests ou de prêts de matériel dans les entreprises et les établissements scolaires.
- Assurer une veille réglementaire et de bonnes pratiques.
- Développement de revêtements lisses au sol (ex : *abaissement de bordures à 0 systématiquement*)

## TABLEAU DE BORD

### Pilotage

**Maître(s) d'ouvrage :** Grand Annecy

**Partenaires :** Etat dans le cadre du Plan Départemental d'actions de sécurité routière (PDASR), Département, Vélonéc, Communes, Régie de stationnement d'Annecy, SNCF Réseau, Région Auvergne Rhône Alpes, éducateurs moniteurs vélos présents sur le territoire, Agence Ecomobilité Savoie Mont-Blanc, Communes, Agir Ensemble pour le Campus Durable, Missions Locales et tissu associatif, Atelier climat « jeunes », Université Savoie Mont Blanc, sites d'enseignement, CFA « L'école by CCI », UCLY, ISETA, représentants de la CIAPH, associations de commerçants, SILA

### Calendrier de mise en œuvre

**2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 >2040**

### Documents de référence

- Schéma Directeur Cyclable
- Projet de territoire 2050 « Imagine le Grand Annecy », objectif 36 et objectif 39
- Schéma Directeur du Campus

Public associé

Tous les publics

## INDICATEURS DE SUIVI ET D’EVALUATION

---

Indicateurs de suivi de mise en œuvre

- Adoption de la stratégie de stationnement vélo finalisée,
- Nombre de stationnement déployé en fonction de la typologie souhaitée.
- Nombre de vélos VélOnecy loués
- Nombre de vélos VélOnecy réparés

Nombre d’animations effectuées sur l’offre VélOnecy Indicateurs d’évaluation des impacts

- Utilisation VélOnecy
- Résultats du challenge « défi des écoliers »
- Evolution de la part modale des modes actifs

### 5.3 Action n° 16 : Faire des évènements organisés sur le territoire des temps forts de la mobilité actives du Grand Annecy

Les événements organisés sur le territoire du Grand Annecy sont de plus en plus nombreux, mettant en scène des disciplines exigeantes dans un cadre naturel exceptionnel. Au fil des événements organisés entre mi-mai et fin octobre, plusieurs milliers de personnes y participent chaque année.

**Il est possible de tirer profit de ces événements pour promouvoir la pratique des modes actifs. L’enjeu est d’atteindre un large public : jeunes, familles, seniors, etc.**

Vélonecy et/ou la SIBRA sont présents sur différents événements organisés sur le territoire du Grand Annecy, notamment les événements récurrents suivants : Semaine européenne de la mobilité, Festival du vélo, Biennale du Climat, Forum Bien Vieillir, journées d'accueil des étudiants (Vôga), etc.

Pour mettre en œuvre cette action, le Grand Annecy s’engage à :

- Organiser des événements grand public
- Continuer à proposer des séances d’initiation ouvertes à tous (VAE, « vélos rigolos », trottinettes, etc.) avec d’autres services vélos, comme le marquage des vélos, atelier de réparation, etc.

- Pérenniser la présence des stands de renseignement Vélonecy et Sibra lors des événements



Figure 31. Promotion des animations vélo sur les réseaux sociaux.

## TABLER DE BORD

### Pilotage

Maître(s) d'ouvrage : Grand Annecy

Partenaires : Organisateurs d'événements, SIBRA, In Annecy Mountains, Outdoor Sport Valley, Agence Ecomobilité Savoie Mont-Blanc, intercommunalités voisines

### Calendrier de mise en œuvre

2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 >2040

### Documents de référence

Imagine le Grand Annecy

### Public associé

Tous les publics

## INDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION

Evaluation de la part modale des modes actifs et transports en communs

# 6

---

## **LES ACTIONS DE L'ORIENTATION N°4 MOBILISER LES OUTILS REGLEMENTAIRES**

## 6.1 Action n° 17 : Stationnement

La politique de stationnement est un levier déterminant dans la politique de mobilité globale d'un territoire. Son impact sur le choix modal est déterminant, et sa coordination avec les autres actions menées sur l'écosystème de mobilité nécessaire.

Au regard de la structuration du territoire et des dynamiques de flux, les enjeux en matière de stationnement sont essentiellement portés par la commune d'Annecy et les communes accueillant des interfaces multimodales urbaines et interurbaines.

La stratégie globale de stationnement sur le cœur d'agglomération vise à favoriser les usages visiteurs, maintenir les usages résidents et orienter plus fortement les usages pendulaires aux franges de l'hyper centre.

### 6.1.1 LIBERER DU STATIONNEMENT DE SURFACE POUR L'AFPECTER A D'AUTRES DESTINATIONS (VOIES CYCLABLES / PIETONNES, COMMERCES, AMENAGEMENTS PAYSAGERS DE PLEINE TERRE)

Il est pertinent de chercher à améliorer le taux de rotation (occupation horaire des places) permise par : l'instauration du Forfait de Post de Stationnement, des conditions de paiement facilitées (paiement par téléphone mobile, par CB aux horodateurs...), l'extension de la zone réglementée sur voirie et le développement des offres de mobilité alternatives à la voiture.

**Cette baisse de la capacité de stationnement à terme rendu possible par :**

- 1/ La disparition des véhicules « ventouses » du fait d'un contrôle amélioré
- 2/ Le recours plus important aux TC et modes actifs du fait de l'extension des zones de stationnement réglementé
- 3/ Une même place de stationnement offrira plus de capacité de stationnement sur une journée du fait du contrôle du stationnement plus efficace et permettra ainsi de diminuer le nombre de place nécessaires.

**Cette stratégie est essentielle pour la mise en œuvre du maillage cyclable, l'amélioration de la performance des lignes fortes du réseau de bus ou encore le développement de stationnement vélo ainsi, la reconquête des places de stationnement est nécessaire.**

Ainsi, **Sur l'ensemble des secteurs stratégiques (pôles d'échanges et centralités) il convient de mettre en œuvre une priorisation de l'usage des places de stationnement dans un rayon de 100 m. de la manière suivante :**

- 1/ Stationnement pour les personnes en situation d'handicap**
- 2/ Accueil des TC (quais / arrêts) et dans les secteurs où le trafic est saturé priorisation aux carrefours**
- 3/ Réalisation d'aménagements cyclable en site propre (quand la cohabitation modale n'est pas possible)**
- 4/ Stationnement pour les vélos**
- 5/ Aires de livraisons (quand l'intensité commerciale le nécessitent)**
- 6/ Autopartage**
- 7/ Consignes pour l'enlèvement / reprise des colis**
- 8/ Stationnement ouvert à tous.**

**Concernant le stationnement des vélos et compte tenu du volume attendu nécessaire pour répondre à la pratique croissante en rabattement sur les centralités et les pôles d'échanges il convient d'être source d'innovations pour l'accueil du stationnement vélos.** Il convient ainsi de travailler avec les promoteurs à proximité des pôles d'échanges urbains / centralités (rayon de 100 m.) pour identifier des projets urbains (construction ou requalification) afin de pouvoir accueillir des consignes vélos qui pourraient être mutualisées avec les besoins des résidents / actifs du programme et ceux du pôle d'échange que ce soit en souterrain ou en aérien avec une faible emprise au sol nécessaire.



Figure 32. Exemple de coopération public / privé pour un stationnement vélo économe en besoin de foncier.

#### 6.1.2 FAIRE EVOLUER LES SECTEURS REGLEMENTES DE STATIONNEMENT

L'objectif est de favoriser l'usage des TC et des modes actifs et d'éviter un stationnement de « longue durée » aux abords des centralités et principaux arrêts de TC.

Ainsi, il est préconisé aux communes concernées de :

- Etendre certaines zones de stationnements,
- De passer de zone bleue à du stationnement payant pour garantir une meilleure efficacité de la politique de stationnement du fait d'un contrôle efficace et financé par les recettes de stationnement.

Dès lors, une rationalisation de l'offre de stationnement dans les secteurs concernés permettra d'offrir des possibilités pour la mise en œuvre d'aménagements pour les modes actifs ou de couloirs réservés bus en amont des carrefours notamment et une baisse de l'usage de l'automobile pourra être observée.

Concernant les secteurs concernés par l'extension de stationnement règlementée, il convient de cibler les axes desservis par les lignes de TC les plus structurantes et de mettre en place une politique de stationnement quand une centralité importante est desservie par une de ces lignes pour à la fois favoriser la rotation pour les visiteurs de ces secteurs et également inciter les actifs notamment à opter pour l'usage des TC et modes actifs pour effectuer leurs trajets pendulaires.



### 6.1.3 RESIDENTIALISER LA PLACE EN AMONT DES TRAVERSEES PIETONNES CONFORMEMENT A LA LOI LOM

La loi LOM précise que :

Article L118-5-1 du code de la voirie routière

*Afin d'assurer la sécurité des cheminements des piétons en établissant une meilleure visibilité mutuelle entre ces derniers et les véhicules circulant sur la chaussée, aucun emplacement de stationnement ne peut être aménagé sur la chaussée cinq mètres en amont des passages piétons, sauf si cet emplacement est réservé aux cycles et cycles à pédalage assisté ou aux engins de déplacement personnel.*

*Les dispositions du présent article sont applicables lors de la réalisation de travaux d'aménagement, de réhabilitation et de réfection des chaussées. Les travaux de mise en conformité doivent avoir été réalisés au plus tard le 31 décembre 2026.*

A l'échelle du Grand Annecy, il convient de mettre en application cette résidentialisation de la place en amont de la traversée piétonne pour réaliser soit :

- **Des places de stationnements vélos** : 1 place de stationnement peut accueillir 4 à 5 arceaux vélos (soit 8 à 10 vélos).
- **De la végétalisation** : selon un objectif de désimperméabilisation des sols et de constitution d'un micro-ilot de fraîcheur. Il s'agira de veiller au bon entretien afin d'éviter que le développement végétal forme un masque de visibilité pour les piétons.
- **Un désencombrement des trottoirs** : points collecte de déchets en silos enterrés, panneaux d'informations, bancs, poubelles, etc. peuvent être installés sur ces espaces, en veillant à ne pas constituer un masque de visibilité.

#### Configuration SANS double sens cyclable

2 places doivent être supprimées

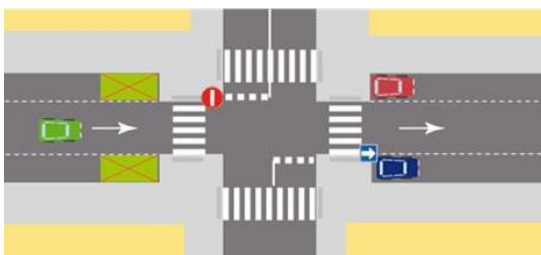
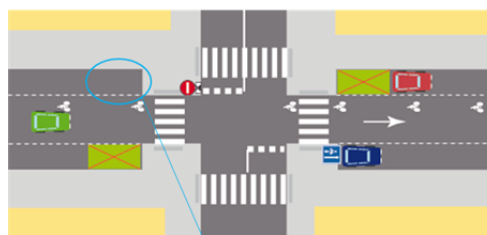


Figure 33. Exemple de cas de suppression de la place en amont de la traversée piétonne

#### Configuration AVEC double sens cyclable

Le double sens cyclable étant considéré comme un sens de circulation, il faut supprimer la place amont



Le CEREMA recommande aussi de supprimer cette place de stationnement



#### 6.1.4 AMELIORER LE CONTROLE DU STATIONNEMENT

Même la meilleure des réglementations de stationnement serait un échec sans un contrôle efficace. Le POA M recommande aux Villes disposant de secteurs réglementés de mettre en œuvre différents moyens matériels et humains pour répondre à cet impératif de fonctionnement des zones de stationnement sur le territoire. Ce point représente une des clés de réussite du POA M pour notamment offrir les emprises nécessaires au développement des modes actifs, à l'amélioration des vitesses commerciales des bus et de manière générale pour favoriser un usage raisonné de l'automobile dans les trajets du quotidien.

Il convient que le contrôle soit régulier et suffisamment dissuasif pour que les pratiques changent avec un risque proche de 80 % chaque jour de s'acquitter d'un FPS pour les automobilistes qui stationnent soit sans payer soit en dépassant le temps autorisé.

Pour ce faire, les communes pourront faire classiquement des tournées avec des agents assermentés ou via une DSP sur le contrôle du stationnement. Les moyens humains nécessaires représentent entre 250 et 400 places contrôlées chaque jour.

Il est également possible de contrôler le stationnement payant en utilisant des véhicules LAPI (Lecture Automatique des Plaques d'Immatriculation) qui permettent d'envoyer directement un FPS aux usagers qui ne sont pas en règle. Ce sont ainsi entre 2 000 et 3 000 places qui sont contrôlées chaque jour avec un système LAPI (2 agents par véhicules), permettant d'affecter les agents à d'autres tâches que le contrôle du stationnement.

**Mettre en œuvre une communication et une politique de contrôle visant à lutter contre le stationnement illicite** avec la mise en place d'un contrôle intensif du stationnement illicite sur 5 à 10 jours dans un même secteur. Le but est que l'importante répression du stationnement illicite en périodes diurne et nocturne changera durablement le comportement incivique des usagers du fait du coût des amendes (entre 35 et 135 € selon les cas). En parallèle, il convient également de prévoir une campagne de communication pour lutter contre le stationnement illicite en amont de la verbalisation.



Figure 34. Exemple de campagne de communication pour lutter contre le stationnement illicite

#### 6.1.5 PROPOSER DES NORMES DE STATIONNEMENT POUR LES NOUVELLES CONSTRUCTIONS SUR LE GRAND ANNECY

Le règlement du PLUi HM Bioclimatique du Grand Annecy fixe des normes de stationnement afin que les nouvelles constructions soient adaptées :

- Aux besoins des résidents, en matière de stationnement automobile et vélo, pour éviter une trop forte consommation de foncier et donc renchérir le coût de la construction
- Aux objectifs de parts modales pour les actifs travaillant au sein de bureaux pour le stationnement automobile et de vélo.

##### **Rappel des nouvelles obligations pour le stationnement cycle**

**depuis le 26 décembre 2022 :**

Obligatoire pour la construction de bâtiments neufs (pour l'habitat collectif, les bâtiments à usages industriel ou tertiaire, les services publics et les ensembles commerciaux ou établissements cinématographiques), et pour certains bâtiments existants dont le parc automobile fait l'objet de travaux et pour l'ensemble des bâtiments tertiaires existants dont le parc automobile fait au moins 10 places :

- *Stationnement de 1,5 m<sup>2</sup> minimum ;*
- *Double accroche minimum (le cadre et au moins une roue) ;*
- *Au RDC ou au premier sous-sol ;*
- *Un espace de stationnement sécurisé par une porte dotée d'un système de fermeture;*
- *Pour les habitats collectifs 1 emplacement par logement jusqu'au T2 et 2 pour un T3 et plus ;*
- *Pour les bâtiments à usage industriel ou tertiaire, 15 % de l'effectif total des salariés accueillis simultanément ;*
- *Pour les bâtiments accueillant un service public, 15 % de l'effectif total des salariés et 15 % de l'effectif total des usagers accueillis simultanément ;*
- *Pour les bâtiments constituant un ensemble commercial ou accueillant un établissement de spectacles cinématographiques avec 10 % de la capacité du parc de stationnement avec une limitation fixée à 100 emplacements ;*
- *Pour les bâtiments tertiaires existants 10 % de l'effectif total des salariés accueillis simultanément.*

## TABLEAU DE BORD

---

### Pilotage :

Maître(s) d'ouvrage : Grand Annecy

Partenaires : Communes et régie de stationnement de la commune d'Annecy, associations de commerçants

### Calendrier de mise en œuvre

2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 >2040

### Coûts (investissement et fonctionnement)

Interne aux communes

### Documents de référence

- Politique de stationnement de la commune d'Annecy

### Public associé

Tous les publics

## INDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION

---

### Indicateurs de suivi de mise en œuvre

- Nombre de places de stationnement supprimées sur voirie
- Rapport entre nouvelles places créées en ouvrage et places supprimées sur voirie

### Indicateurs d'évaluation des impacts

- Evolution de la fréquentation des parcs relais de l'agglomération
- Augmentation de la part modale des transports collectifs et des modes actifs

## 6.2 Action n° 18 : Logistique urbaine durable (élaborer et mettre en œuvre une charte et un plan d'actions concertés)

Le **transport de marchandises** représente **près de 20% des émissions de gaz à effet de serre liées au transport**. Les conditions d'acheminement et de distribution des biens sont la clé de voûte de la vitalité et de l'attractivité des entreprises d'un territoire. Pour imaginer la logistique urbaine de demain, des grandes chaînes logistiques au dernier kilomètre, le Grand Annecy est en cours d'élaboration d'une charte de la logistique urbaine durable (LUD). Le diagnostic de cette charte a été validée et les étapes d'enjeux et d'orientations stratégiques sont en cours dans le but des dégager des pistes d'actions et d'aboutir à la charte de logistique urbaine durable.

### 6.2.1 LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DU DIAGNOSTIC

Afin de mieux comprendre l'impact des flux logistiques sur le territoire du Grand-Annecy, une modélisation de ces flux (via le logiciel Silogues), des entretiens, des observations de terrain et des questionnaires ont été réalisés.

**Les flux de marchandises se distinguent entre ceux générés entre les entreprises (B2B) et ceux générés depuis les entreprises vers les consommateurs (B2C) avec le e-commerce notamment.**

**Les flux B2B** constituent 83% des flux logistiques sur le territoire du Grand-Annecy dont 64 % sur la seule commune d'Annecy.

**Les flux B2C représentent 17% des flux logistiques** sur le Grand-Annecy. Sur une année, cela représente 7 livraisons par habitant. Une grande part de ces flux sont réalisés sur la commune d'Annecy, avec 62 % des opérations B2C par semaine sur ce périmètre. L'organisation des flux du e-commerce dépend fortement des consommateurs et de leurs habitudes d'achat. Le consommateur peut en effet impacter les flux par les décisions qu'il prend lors de sa commande par exemple sur le lieu de livraison ou de retrait du colis, ou sur le choix du transporteur. Les échecs de livraison et les retours après livraison participent également à l'augmentation des flux.

### 6.2.2 PERSPECTIVES SUITE AU DIAGNOSTIC

**Agir sur la réglementation du transport de marchandises sur le Grand Annecy :**

Cf. action n°19

**Un développement limité de l'immobilier logistique :**

Le foncier disponible est rare et l'attractivité du territoire induit des prix élevés, ce qui contraint le développement. Cette rareté et cherté du foncier est particulièrement observée sur les zones consacrées à la logistique.

Cf. action n°20

**Les problématiques des aires de livraison**

Cf. action n°19

**Le renouvellement de la flotte de véhicules**

La majorité des transporteurs envisageraient de renouveler leur flotte dans les cinq prochaines années. Mais plusieurs freins au changement de motorisation ont été cités par les transporteurs rencontrés :

- Un investissement financier trop important, que peu d'acteurs peuvent porter sur le court terme ;
- Le peu de personnes locales pour l'entretien ou les réparations ;
- Le manque de place sur les sites actuels des transporteurs pour l'installation de bornes ;
- Le manque de station d'avitaillement sur le territoire.

**Le déploiement de la cyclologistique**

L'évolution du parc de véhicules de livraison peut également se faire par le déploiement de la cyclologistique. Bien que cette pratique tende à se développer sur le territoire national, la volonté de recourir à la cyclologistique dans les 5 prochaines années semble encore faible sur le Grand-Annecy.

Ce type d'actions est préconisé dans le schéma directeur cyclable délibéré en 2022 par le Grand-Annecy. Le développement de nouveaux services est en effet envisagé pour atteindre 10% de part modale vélo d'ici 2030.

### Des pistes d'optimisation mutuelle

Enfin, la dernière perspective d'évolution concerne la mutualisation, pratique déjà encouragée à l'échelle nationale. Sur le territoire du Grand-Annecy, l'un des constats du diagnostic est que les acteurs sont déjà avancés dans leur optimisation logistique.

#### 6.2.3 LA REALISATION DE LA CHARTE DE LOGISTIQUE DURABLE

Le travail d'élaboration de la charte LUD et des actions est en cours au sein du Grand Annecy notamment avec la mise en place d'une concertation avec les différents acteurs impliqués.

#### TABLEAU DE BORD

---

##### Pilotage

Maître(s) d'ouvrage : Grand Annecy

Partenaires : Communes, CCI, Entreprises

##### Calendrier de mise en œuvre

2026 : Signature de la Charte Logistique Urbaine Durable du Grand Annecy

2026-2029 : mise en œuvre du plan d'actions, en fonction des priorités définies avec les partenaires

2023 2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 >2040

##### Public associé

Entreprises de logistique / commerçants

#### INDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION

---

##### Indicateurs de suivi de mise en œuvre

- Réalisation de la charte LUD
- Mise en place des actions prévues dans la charte LUD

### 6.3 Action n° 19 : Mieux accueillir les véhicules de livraison sur l'espace public

L'accueil des véhicules de marchandises sur le domaine public est un objectif à la fois pour les livraisons du dernier kilomètre en véhicules utilitaires (légers ou lourds), notamment par le développement d'aires de livraison adaptées et contrôlées, mais également pour les poids lourds desservant les zones d'activités.

Sur le territoire du Grand Annecy, **les aires de livraison ou points d'accueil véhicules** sont jugés inadaptés principalement parce qu'ils sont systématiquement occupés par des voitures particulières. Certains axes fortement générateurs ne disposent pas d'espace d'accueil (rue Sommelier par exemple). En d'autres lieux, comme la zone résidentielle des Passerelles à Cran-Gevrier, rien n'est prévu pour la mobilité des marchandises bien que le quartier génère des livraisons à domicile (en forte croissance).

Également, dans les ZAE fortement génératrices de flux d'ensembles articulés, des pratiques d'attente des camions avant livraisons ou enlèvements de marchandises auprès des établissements économiques sont relevées.

Enfin, les **professionnels réalisant des interventions en centre-ville** sont également confrontés à une problématique de stationnement. Pour eux, l'aire de livraison ne constitue pas un outil adapté à leur activité, et les parkings en ouvrage sont parfois limités en hauteur comparativement à la taille de leurs véhicules.

**Dans le cadre du POA Mobilités, le Grand Annecy vise à :**

- Homogénéiser la réglementation et les arrêtés de circulation des marchandises, en lien avec l'évolution de la ZFE
- Anticiper les besoins en aires de livraisons et optimiser leur gestion (notamment à l'horizon 2030)
- Elaborer un schéma de circulation pour les PL, en lien avec l'évolution de la ZFE

#### 6.3.1 HOMOGENEISER LA REGLEMENTATION ET LES ARRETES DE CIRCULATION DES MARCHANDISES EN LIEN AVEC L'EVOLUTION DE LA ZFE.

L'absence de continuité de la réglementation entre les communes nuit à la lisibilité de celles-ci. De même, il existe aujourd'hui peu d'incitation aux motorisations alternatives ou au vélo pour le transport de marchandises. Il est à noter que les réglementations sont globalement connues et respectées par les livreurs.

#### 6.3.2 ANTICIPER LES BESOINS EN AIRES DE LIVRAISONS ET OPTIMISER LEUR GESTION

L'aire de livraison constitue le premier niveau d'espace logistique urbain en s'insérant dans l'organisation spatiale de la voirie, à une échelle très fine. Toutefois, pour être efficaces, les aires nécessitent d'être en nombre suffisant, bien implantées, bien dimensionnées et contrôlées.

Les aires de livraison des centres villes d'Annecy et de communes périphériques ont fait l'objet d'un recensement spécifique en juillet 2023. Il a été mis en évidence que certaines zones ne disposent pas assez d'aires de livraison pour absorber l'ensemble des flux et que de nombreuses aires ne sont pas aux normes et donc pas toujours adaptées aux contraintes des chauffeurs-livreurs (trop petites, pas de présence d'abaissement de trottoir, marquage au sol non conforme, etc.).

#### 6.3.3 ELABORER UN SCHEMA DE CIRCULATION POUR LES PL EN LIEN AVEC L'EVOLUTION DE LA ZFE

Le manque d'informations sur les itinéraires routiers adaptés aux poids lourds est une cause potentielle de dysfonctionnements : traversées de zones résidentielles, pertes de temps des chauffeurs livreurs, incidents sur la voirie (déformation de chaussées, dégradation de bordures de trottoir...).

Pour autant, la circulation des marchandises dans l'agglomération, y compris dans les cœurs de ville, est indispensable au bon fonctionnement des activités économiques qu'elles soient industrielles ou commerciales et il n'est pas envisageable d'interdire purement et simplement la circulation des poids lourds en ville.

La mise en œuvre d'un schéma de circulation pour les PL en lien avec l'évolution de la ZFE à l'échelle de l'agglomération Annécienne pourra être réalisée en différentes étapes :

- Établir la liste des voiries potentiellement adaptées à accueillir des flux de poids lourds et de déterminer et dessiner les itinéraires les plus pertinents pour desservir les pôles générateurs.
- Jalonner et, le cas échéant, adapter (aménagements de voirie pour la circulation, la sécurité...) les itinéraires poids lourds.

En parallèle, il convient d'interdire à la circulation poids lourds les itinéraires jugés non adaptés. Dans le long terme il faut pouvoir garantir ces itinéraires poids lourds en évitant, notamment, que de nouveaux aménagements de voirie viennent les contraindre.

## TABLEAU DE BORD

---

### Pilotage

Maître(s) d'ouvrage : Grand Annecy Partenaires : Communes, CCI, CEREMA

Calendrier de mise en œuvre : à partir de 2026 (dans le cadre de la Charte Logistique)

2023 2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 >2040

### Documents de référence

SRADET règle 21, règle 34  
PCAET actions 29 et 31  
Plan d'action Logistique Urbaine

### Public associé

Tous les publics

## INDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION

---

### Indicateurs de suivi de mise en œuvre

- Développement des outils permettant l'occupation temporaire du domaine public par des véhicules de livraison

### Indicateurs d'évaluation des impacts

- Taux d'occupation des véhicules de livraison sur l'espace public en cœur d'agglomération

## 6.4 Action n° 20 : Favoriser la décarbonation des opérations logistiques grâce au foncier/immobilier et à l'expérimentation (*mutualisation, comportement des consommateurs*)

Alors que le territoire Annécien est particulièrement dynamique, le développement de nouveaux espaces économiques pour l'accueil d'activités, a fortiori logistiques, se heurte à de nombreuses contraintes : topographiques, environnementales, réglementaires... Or, le territoire est principalement concerné par deux types de logistique, une **logistique industrielle** en lien direct avec le tissu économique local et une **logistique urbaine** représentée, notamment, par les activités de messagerie et de distribution de marchandises en ville.

Dans le cadre du POA M, le Grand Annecy a pour objectif de :

- **Elaborer une stratégie du foncier et de l'immobilier logistique du Grand Annecy, évaluer les possibilités de micro-foncier (cyclologistique) et mettre en place des expérimentations ;**

Pour mener à bien cette action il conviendra notamment de localiser et hiérarchiser les 44 zones d'activités du Grand Annecy pour élaborer cette stratégie foncière et également, en lien avec la future charte LUD d'étudier les besoins en microfoncier notamment sur Annecy pour développer la cyclologistique et réduire l'impact environnemental du dernier Km. Concernant les expérimentations, il pourrait être envisager de :



- - Mutualiser les flux et des espaces de stockages, projet HLU, espaces temporaires, etc.
- - Agir sur le comportement des consommateurs du e-commerce et favoriser les points-relais et e-consignes au droit des nœuds de mobilité
- - Accompagner le verdissement des flottes et le changement de motorisation (stations avitaillments, cf. SDRIVE, stations multiénergies, etc.)
- - Accompagner et soutenir le recours au fret ferroviaire et au transport combiné

## TABLEAU DE BORD

---

### Pilotage

Maître(s) d'ouvrage : Grand Annecy

Partenaires : Communes, CCI, ZA

Calendrier de mise en œuvre : à partir de 2026

2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 >2040

### Documents de référence

SRADET règle 21, règle 34

PCAET actions 29, 31, 48

Plan d'action Logistique Urbaine

### Public associé

Commerces et entreprises de transports

## INDICATEURS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

---

### Indicateurs de mise en œuvre

- Existence d'une base de données des implantations logistiques
- Définition des éléments de planification des ZAE sur le territoire

### Indicateurs d'évaluation des impacts

Développement d'offres d'accueil logistique en lien avec la stratégie portée par le Grand Annecy (nombres d'emplacements créés)

## 6.5 Action n° 21 : Accompagner la mise en place de la Zone à Faible Emission (ZFE-m)

La ZFE-m (Zone à Faibles Emissions mobilité) est identifiée dans le PACTE pour le Climat du Grand Annecy (action n°35). L'objectif de la ZFE-m est d'améliorer la qualité de l'air en réduisant les oxydes d'azote, et ainsi d'améliorer la santé des habitants.

Conformément à la loi « Climat et résilience », le Grand Annecy a l'obligation de mettre en place une Zone à faibles émissions mobilité d'ici le 1er janvier 2025. La réglementation impose que le périmètre de la ZFE-m concerne à minima la majeure partie des habitants de l'agglomération, soit environ 105 000 habitants.

En juillet 2023, l'Etat a distingué deux types de territoires selon leur niveau de pollution par rapport à la réglementation. Le Grand Annecy respecte les valeurs réglementaires et a ainsi été classé en territoire de vigilance aux côtés de 36 autres agglomérations (dont Chambéry et Annemasse). La seule obligation pour ces territoires est de restreindre au 1<sup>er</sup> janvier 2025 les véhicules non classés dans la classification de vignette Crit'Air au sein de la ZFE-m.

Après modélisation de plusieurs scénarios préalables, un scénario a été proposé à la concertation avec le grand public, les partenaires socio-professionnels, les élus du territoire et des territoires voisins et les associations entre octobre 2023 et février 2024. L'espace citoyens du Grand Annecy a par ailleurs travaillé tout au long de l'année 2023 sur la notion d'équité sociale et sa prise en compte dans le projet. Un bilan de concertation a été dressé qui a permis d'alimenter le projet d'arrêté ZFE-m délibéré lors de la séance du Conseil Communautaire du 25 avril 2024. Ce projet d'arrêté a ensuite été soumis à consultation réglementaire auprès du grand public et des personnes publiques associées entre le 13 mai et le 18 juin 2024. Un bilan de cette consultation réglementaire a été dressé. Au global, 3 200 contributions ont été reçues, qui ont permis d'ajuster les modalités de déploiement de la ZFE-m, notamment les dérogations locales et dispositifs d'accompagnement à mettre en place.

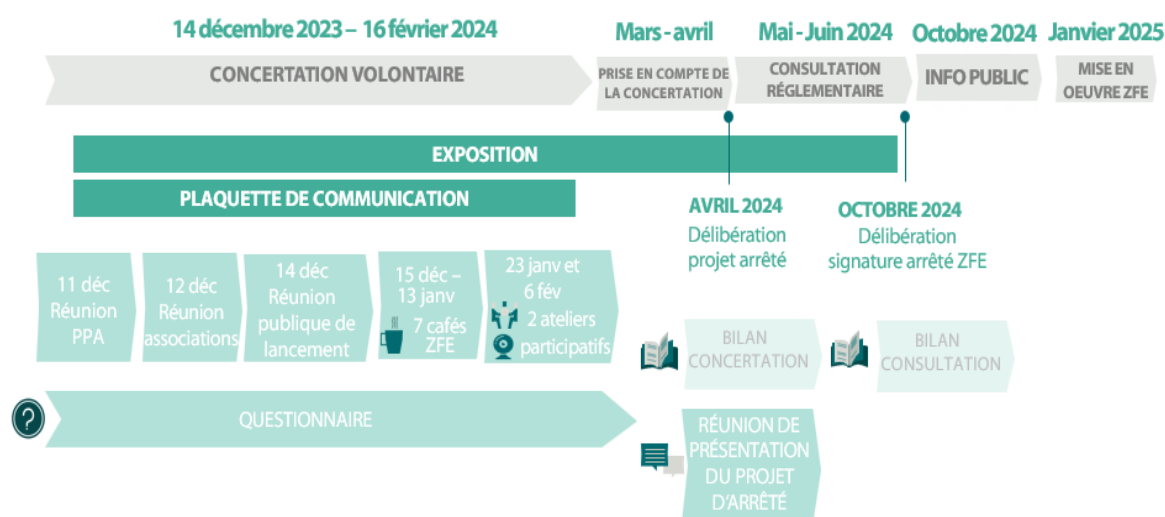


Figure 35. Calendrier ZFE-m 2024

ATMO Auvergne Rhône-Alpes a évalué les effets de la ZFE-m sur la qualité de l'air : 13 500 habitants supplémentaires passeront sous les recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) en matière de qualité de l'air à horizon 2030 grâce à la ZFE-m.

Le Conseil communautaire réuni le 24 octobre 2024 a donné un avis favorable sur l'arrêté ZFE-m, qui a été signé par la Présidente le 14 novembre 2024.

Le jalonnement de la ZFE-m a ensuite été installé afin d'être opérationnel au 1er janvier 2025.

Enfin, une large campagne de communication a été lancée fin novembre 2024 et a accompagné les premiers mois de mise en œuvre de la ZFE-m.

### 6.5.1 PERIMETRE

Le périmètre de la ZFE-m du Grand Annecy est délimité par les RD 3508, 1203 et 916 ainsi que la partie urbaine sud d'Annecy. Il se trouve sur la commune nouvelle d'Annecy (hors Pringy) et couvre 113 259 habitants. Des itinéraires de transit (en bleu) sont prévus pour permettre aux véhicules faisant l'objet de

restrictions de traverser la ZFE-m (contraintes naturelles du territoire entre lac et massifs) ou de rejoindre un parking relais.



#### 6.5.2 CALENDRIER DE RESTRICTIONS

Applicable à tous les types de véhicules (véhicules légers, utilitaires, poids-lourds, deux-roues motorisés) :

- Au 1<sup>er</sup> janvier 2025 : véhicules non classés ;
- Au 1<sup>er</sup> janvier 2028 : véhicules Crit'air 5 et non classés ;
- Au 1<sup>er</sup> janvier 2029 : véhicules Crit'air 4, 5 et non classés ;
- Au 1<sup>er</sup> janvier 2030, véhicules Crit'Air 3, 4, 5 et non classés.

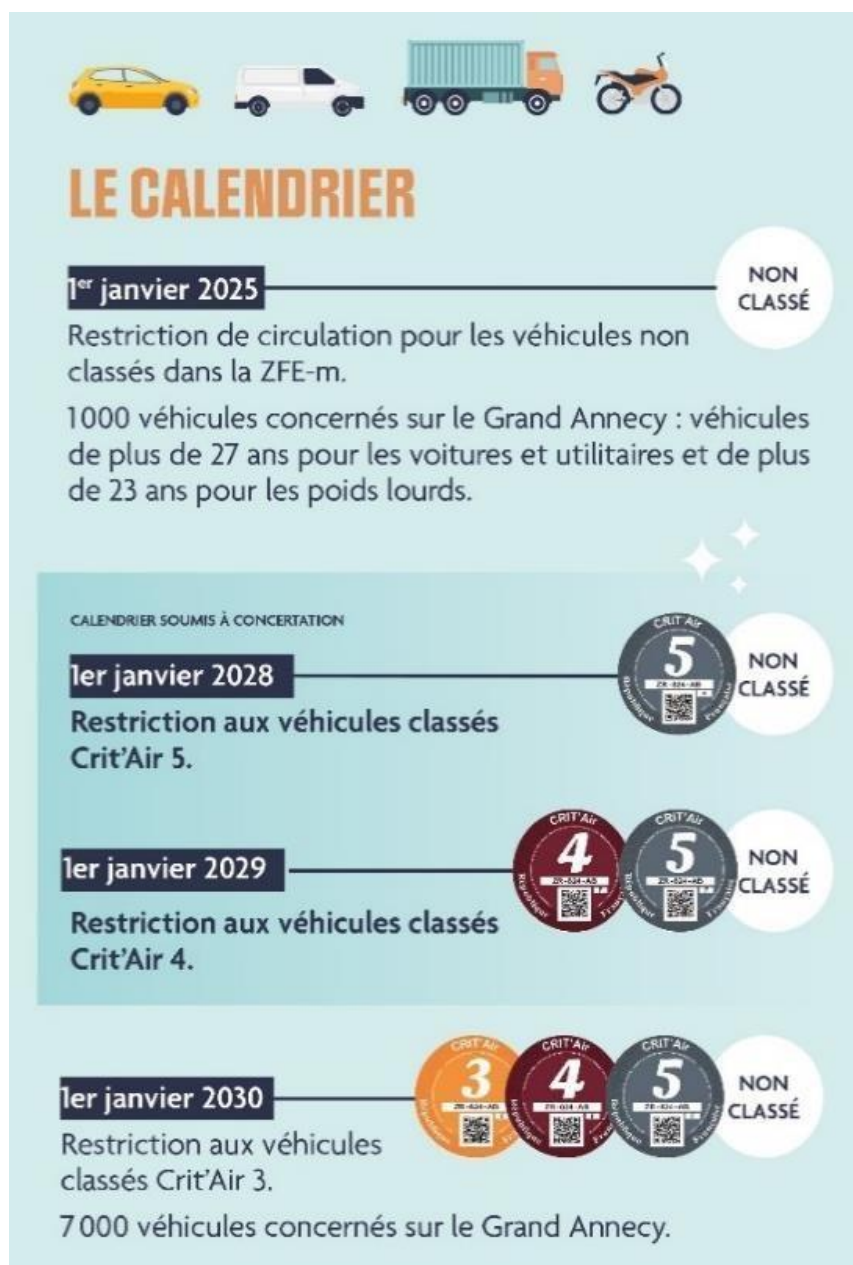


Figure 37. Calendrier de restrictions de la ZFE-m (arrêté ZFE-m de novembre 2024)

En plus des exemptions nationales, l'arrêté ZFE-m prévoit un certain nombre de dérogations locales sur la base des retours faits durant la phase de concertation préalable. Les demandes de dérogation sont possibles depuis fin novembre 2024.

Une aide financière a par ailleurs été mise en place par le Grand Annecy depuis octobre 2024 afin d'accompagner les particuliers et les professionnels possédant un véhicule non classé pour son renouvellement.

### 6.5.3 ACCOMPAGNER LE DEPLOIEMENT DE LA ZFE PAR UN DEVELOPPEMENT DES BORNES DE RECHARGE POUR VEHICULE ELECTRIQUE

En effet, il convient d'accompagner et favoriser l'électrification du parc automobile par le développement de bornes sur l'espace public. Le nécessaire développement des bornes doit s'organiser sur le territoire tout en assurant que les tarifs de vente d'électricité restent accessibles de la part des opérateurs de bornes IRVE.

Le parc en véhicules électriques ou hybrides sur le Grand Annecy est connu à partir des données de l'Agence ORE (Opérateurs de Réseaux d'Énergie) qui fédère l'ensemble des acteurs français de la distribution d'électricité et de gaz. Elle met à disposition une plateforme en OpenData détaillant le parc de véhicules particuliers (VP) électriques et au gaz immatriculés par commune et par type de charge. Ainsi le Grand Annecy comptait en 2023, environ **6 300 véhicules électriques ou hybrides** soit **2,7 % du parc en circulation**.

**Les projections futures du parc en véhicules électriques sur le Grand Annecy**, avec la dynamique de pénétration qui reste soumise à plusieurs incertitudes à moyen terme. Plusieurs scénarios/projections (PFA – Plateforme Française de l'Automobile, Stratégie Nationale Bas Carbone) mettent en avant que le parc pourrait atteindre entre **20 % et 40 % en 2035**, en l'état des études connues en 2024. Dans cette optique, à volume de parc constant, le nombre de véhicules électriques du Grand Annecy pourrait être compris entre **47 000 et 94 000 véhicules en 2035**, soit une multiplication par 7 à 15 du parc actuel. Le nombre de bornes doit ainsi évoluer significativement dans les années à venir, en sachant que la ZFE sur le Grand Annecy sera un facteur fortement incitatif pour une augmentation plus rapide du parc de véhicules électriques, au profit entre autres d'une augmentation du nombre de véhicules électriques.

	Nombre de véhicules de résidents stationnant sur l'espace public la nuit	Nombre de bornes nécessaires pour 20 % de véhicules électriques	Nombre de bornes nécessaires pour 35 % de véhicules électriques
ALBY-SUR-CHÉРАН	374	7	13
ALLÈVES	55	1	2
ANNECY	26645	533	933
ARGONAY	258	5	9
BLUFFY	25	1	1
CHAINAZ-LES-FRASSES	16		1
CHAPEIRY	52	1	2
CHARVONNEX	61	1	2
CHAVANOD	70	1	2
CUSY	93	2	3
DUINGT	143	3	5
ENTREVERNES	18		1
EPAGNY METZ-TESSY	766	15	27
FILLIÈRE	520	10	18
GROISY	309	6	11
GRUFFY	89	2	3
HÉRY-SUR-ALBY	37	1	1
LA CHAPELLE-SAINT-MAURIC	25		1
LESCHAUX	21		1
MENTHON-SAINT-BERNARD	226	5	8
MONTAGNY-LES-LANCHES	33	1	1
MÛRES	54	1	2
NÂVES-PARMELAN	30	1	1
POISY	591	12	21
QUINTAL	67	1	2
SAINT-EUSTACHE	21		1
SAINT-FÉLIX	242	5	8
SAINT-JORIOZ	597	12	21
SAINT-SYLVESTRE	28	1	1
SEVRIER	283	6	10
TALLOIRES-MONTMIN	190	4	7
VEYRIER-DU-LAC	200	4	7
VILLAZ	95	2	3
VIUZ-LA-CHIÉSAZ	64	1	2
<b>GRAND ANNECY</b>	<b>32299</b>	<b>643</b>	<b>1130</b>

La loi d'orientation des mobilités (LOM) et les décrets du 18 juin 2019 puis du 25 août 2021 déterminent :

- La possibilité pour les AOM de réaliser un Schéma Directeur des IRVE (SDIRVE) et de bénéficier d'une réfaction de 75 % sur les coûts de raccordement jusqu'au 31 décembre 2025 ;
- La fin des ventes de véhicules thermiques et hybrides neufs en 2035 (amendement 3032) ;
- Le renouvellement des flottes publiques et des grandes entreprises :
  - Pour les services de l'Etat ayant une flotte supérieure à 20 véhicules : 50 % des renouvellements en véhicules à très faibles émissions (VTFE) dès 2021 ;
  - Pour les collectivités territoriales et établissements publics ayant une flotte supérieure à 20 véhicules : 30 % des renouvellements en VTFE dès 2021, puis 37,4 % en 2026 ;
  - Pour les flottes professionnelles privées supérieures à 100 véhicules : 10 % des renouvellements en 2022, 20% en VTFE en 2024, 40% en 2027 et 70 % en 2030.
- L'équipement obligatoire des parkings publics dès 2025 : 1 point de charge par tranche de 20 places (sauf si des travaux importants d'adaptation du réseau électrique sont nécessaire pour remplir cette obligation) situé sur un emplacement accessible aux personnes à mobilité réduite :
  - côté bâtiments non résidentiels à parc de stationnement de plus de 20 places ;
  - côté parc de stationnement de plus de 20 emplacements, gérés en délégation de service public, en régie ou via un marché public.

Type de logement	Répartition sur Grand Annecy (INSEE 2019)	Disponibilité d'une place de stationnement	Actions possibles de la collectivité pour le déploiement de l'électromobilité chez les résidents
<b>Maison individuelle</b>	31 %	Oui en majorité	Le Grand Annecy peut communiquer sur l'installation d'une prise en maison individuelle. Cette installation est accessible à des couts raisonnables, moins de 1 000 € pour une installation haut de gamme, quelques centaines d'euros pour des prises plus simples.
<b>Logement collectif</b>	69 %	Oui	Concernant les copropriétés existantes, le Grand Annecy peut renseigner sur les aides disponibles. Les obligations législatives issues de la loi LOM : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Obligation de préinstaller des équipements de recharge pour les copropriétés neuves disposant d'un parking de plus de 10 places ;</li> <li>- Obligation pour le syndic de mettre la question à l'ordre du jour d'une AG avant le 1er janvier 2023 ;</li> <li>- Création d'un droit à la prise qui autorise les occupants à faire installer à leurs frais une borne de recharge individuelle ;</li> <li>- Facilité d'installation d'une solution collective en passant par Enedis sans frais pour la copropriété;</li> </ul>
		Non	La disponibilité des bornes publiques est indispensable pour le développement de l'usage des véhicules électriques pour les ménages sans accès à une structure de parking privative. Le Grand Annecy et les communes doivent donc impulser une dynamique de développement de bornes sur voiries publiques.



## TABLEAU DE BORD

---

### Pilotage

Maître(s) d'ouvrage : Grand Annecy / Communes

Partenaires : Communes, Département, services de l'Etat, ATMO Aura

### Calendrier de mise en œuvre

**2023 2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 >2040**

### Documents de référence

- PACTE pour le Climat action n°35
- Système de transport intelligent

### Public associé

Tous les publics

## INDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION

---

### Indicateurs de suivi de mise en œuvre

- Finalisation des études
- Installation du jalonnement ZFE-m avant le 1<sup>er</sup> janvier 2025
- Nombre de véhicules électriques sur le Grand Annecy

### Indicateurs d'évaluation des impacts (en cours de définition)

- Evolution des indicateurs de la qualité de l'air dans le périmètre de la ZFE-m.
- Evolution du parc de véhicules sur le territoire
- Evolution du nombre de bornes IRVE