



Projet de PDM

Conseil Communautaire 24 juin 2021



SOMMAIRE

EDITO.....	3	2.4.2	La stratégie territorialisée du PDM.....	23
1 L'AMBITION DU PLAN DE MOBILITE DU GRAND ANNECY.....	4	2.4.3	L'« Hyper-centre »	24
1.1 L'ambition souhaitée.....	4	2.4.4	Le « Cœur d'agglo »	24
1.2 Les objectifs retenus à l'horizon 2030.....	5	2.4.5	Les « Corridors d'accès »	24
1.3 Le processus d'élaboration du PDM : une démarche collaborative et consensuelle.....	6	2.4.6	Les « Territoires ouverts »	25
1.3.1 2017-2019 : L'approche concertée autour du projet de Plan de Déplacements Urbains	6	3 LES ORIENTATIONS STRATEGIQUES DU PDM DU GRAND ANNECY.....	28	
1.3.2 2019-2020, un projet de PDU arrêté et soumis à enquête publique	7	4 LE PLAN D' ACTIONS DECLINE PAR ORIENTATIONS ET AXES DE TRAVAIL.....	31	
1.3.3 2021 : le PDU se transforme en Plan de Mobilité 2030 ...	8	5- L' EVALUATION FINANCIERE A L' HORIZON 2030	191	
2 LES OBJECTIFS DU PDM.....	11			
2.1 Rappel du cadre réglementaire.....	11			
2.2 Le PDM, un document pivot autour des autres documents stratégiques du territoire.....	12			
2.2.1 Le SRADETT	12			
2.2.2 Le Projet de Territoire Imagine le Grand Anncy	12			
2.2.3 Le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) :.....	13			
2.2.4 Le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal Habitat Mobilité Bioclimatique (PLUI-HM bioclimatique).....	14			
2.2.5 Les autres démarches de planification.....	15			
2.3 Bilan et diagnostic : des évolutions engagées et un système de mobilité en développement à soutenir à l'horizon 2030	18			
2.3.1 Bilan du PDU précédent	18			
2.3.2 Une agglomération dynamique, un projet de territoire.	18			
2.3.0 Usages et pratiques.....	20			
2.4 La stratégie du PDM.....	22			
2.4.1 Les enjeux	22			

Edito

Apaiser, fluidifier, allier mobilité durable et développement du territoire, sont les maîtres mots du **Plan de Mobilité** que le Grand Anecy finalise pour les dix prochaines années.

Ce Plan de Mobilité prolonge le Plan de Déplacements Urbains, validé en 2019, 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 Anecy, du Plan Climat Air Energie Territorial, du Plan local d'urbanisme intercommunal habitat mobilité bioclimatique.

Ce Plan de Mobilité, 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 Anecy

François Astorg

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

Didier Sarda

Vice-Président en charge de la mobilité active, touristique et territoire cyclable

Sandrine Dall'Aglio

Conseillère communautaire déléguée au tramway et aux flux de marchandises

Jean-Louis Toé

Conseiller communautaire délégué aux transports scolaires

1 L'ambition du Plan de Mobilité du Grand Anancy

1.1 L'ambition souhaitée

Le Grand Anancy est un territoire dynamique et attractif. 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.

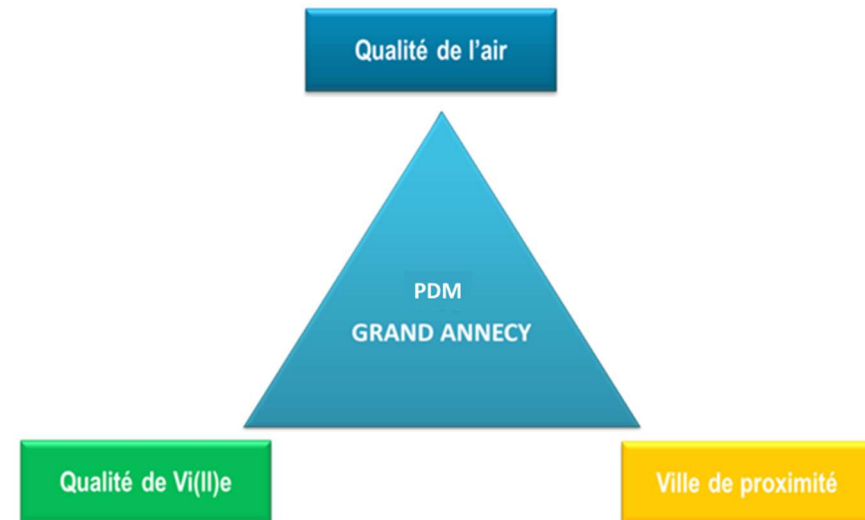
L'élaboration du PDM est une opportunité pour le Grand Anancy de définir sa politique de transport et de déplacement et se donner les moyens de répondre aux besoins de mobilité dans un souci d'articulation et de cohérence avec ses choix de développement urbain et économique.

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 PDM.

Les enjeux du PDM 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 PDM du Grand Anancy** :



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 Les objectifs retenus à l'horizon 2030

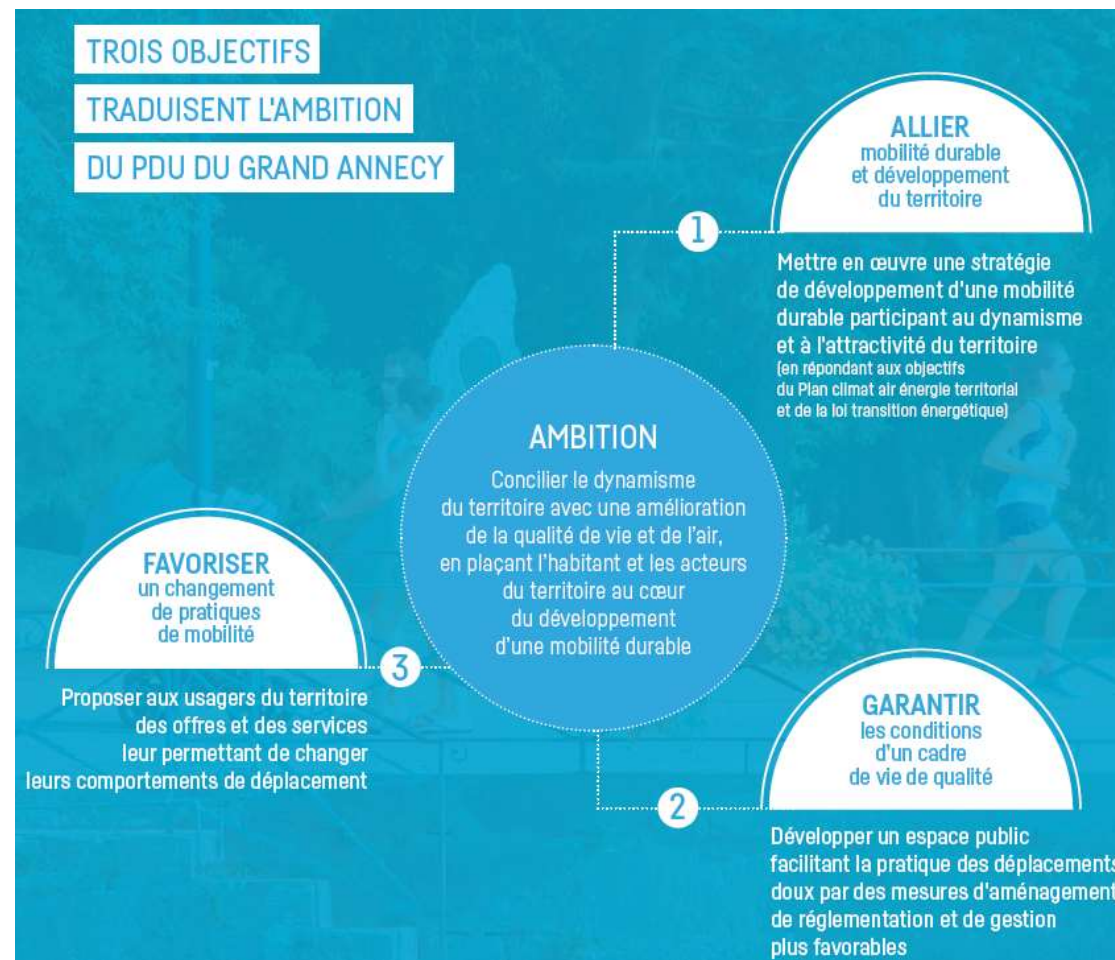
L'ambition de concilier le dynamisme territorial et l'amélioration de la qualité de vie et de l'air est clairement affirmée.

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 PDM : une démarche collaborative et consensuelle.

1.3.1 2017-2019 : L'approche concertée autour du projet de Plan de Déplacements Urbains

Le Grand Anncy 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 Anncy, associations ayant un lien avec la mobilité (Roul'Co, Grenelle des Transports et de la qualité de l'Air, Lac Anncy 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 Anncy ou qui touchent celui-ci :

- Imagine le Grand Anncy 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'Égalité des Territoires) ;
- PLUI HD (à venir) ;
- Schéma de cohérence territoriale (SCOT).

La Loi NOTRe de 2015 a recomposé le paysage institutionnel des transports et de la mobilité. Aujourd'hui, sur le territoire :

- Le Grand Anncy est l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM).
 - Planifie et organise l'ensemble de l'offre de transport et de mobilité : le réseau de la SIBRA, Véloncy, le réseau cyclable, le réseau scolaire.
- La Région Auvergne-Rhône-Alpes
 - Gère tous les transports routiers et ferroviaires à l'extérieur du Grand Anncy. La gestion des gares est opérée par la Région et SNCF Mobilités.
- Le Conseil Départemental de la Haute-Savoie
 - Gère le réseau routier départemental. Il a également la compétence de gestion de l'aéroport.
- Les communes
 - Gèrent le stationnement et exploitation de la voirie communale ;
- L'Etat
 - Initie les grands projets d'infrastructures nationales.

1.3.2 2019-2020, un projet de PDU arrêté et soumis à enquête 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 PDM.

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 PDM 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 PDM 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.



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 Anancy », des groupes de travail transversaux et lors de la concertation préalables 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 Anancy 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 dématérialisé 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.

1.3.3 2021 : le PDU se transforme en Plan de Mobilité 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 Plan de Mobilité (PDM) 2030.

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 (Vélonecy 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.”

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 plans 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 (orientation stratégique n°5 du PDM, action n°25 du PCAET)
- Développer le MaaS ou service de mobilité intégré (action n°27 du PDM, action n°30 du PCAET)

- Réduire les besoins en déplacement (action n°38 du PDM, action n°32 du PCAET)
- Réaliser la comptabilité carbone des projets structurant de mobilité (action n°50 du PDM, action n°58 du PCAET)
- Le PDM 2030 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.

2 Les objectifs du PDM

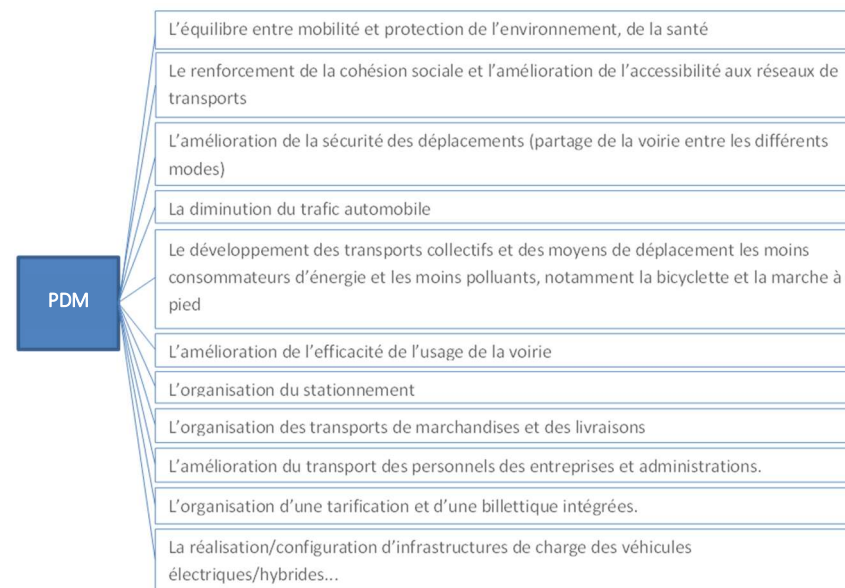
2.1 Rappel du cadre réglementaire

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

Le Plan de Mobilité (PDM) est un document obligatoire pour le Grand Anncy, Autorité Organisatrice de Mobilité (AOM) dont le ressort territorial compte 203 000 habitants.

Le PDM « 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 PDM 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 PDM 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 PDM qui confirme donc de traiter de l'ensemble des thématiques réglementaires du code des transports présentés 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.

2.2 Le PDM, un document pivot autour des autres documents stratégiques du territoire

L'élaboration du PDM 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.

2.2.1 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 SRADETT 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/PDM, PCAET et chartes de PNR doivent :

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

2.2.2 Le Projet de Territoire Imagine le Grand Anancy

Le Grand Anancy 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 Anancy ». 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 Anancy 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 Anancy 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 Anancy »](#), 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 PDM intègre les objectifs du projet de territoire en lien avec les mobilités.

2.2.3 Le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) :

De l'ambition du Projet de Territoire « 2050 : le Grand Anancy 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 Anancy 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 PDM.

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 REUSSIR LA TRANSITION ECOLOGIQUE.
- AXE 2 – MAÎTRISER NOS CONSOMMATIONS D'ENERGIE.
- AXE 3 – VALORISER LES RESSOURCES DU TERRITOIRE.
- AXE 4 – METTRE EN PLACE UNE STRATEGIE OPERATIONNELLE D'ADAPTATION AU CHANGEMENT CLIMATIQUE.

Le PDM décline le volet mobilité du PCAET, intègre et précise les actions liées à la mobilité du PCAET. A son tour, le PDM 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 PDM.

2.2.4 Le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal Habitat Mobilité Bioclimatique (PLUI-HM bioclimatique)

En matière d'urbanisme et d'aménagement, depuis le 1er janvier 2017, le Grand Anancy est compétent pour élaborer les PLU et réaliser les évolutions souhaitées par les communes, dans la mesure où elles sont compatibles avec les documents de rang supérieur, en particulier le schéma de cohérence territoriale (SCoT), le PDU/PDM et le Plan Local de l'Habitat (PLH).

La loi Égalité et Citoyenneté a défini un délai de 5 ans à compter du 1er janvier 2017 (CU art. L.153-3) pour engager l'élaboration d'un PLU couvrant l'intégralité du périmètre intercommunal. Le Grand Anancy a

cependant choisi de ne pas attendre la fin de ce délai pour commencer à élaborer son PLUI.

L'objectif est de concrétiser le projet de territoire « Imagine le Grand Annecy ». L'outil de planification PLUI-HM permettra d'articuler le projet de territoire à l'horizon 2050 avec une traduction concrète à l'horizon de 15 ans.

Le Grand Annecy entend construire son PLUI-HM pour permettre un développement équilibré et maîtrisé de son territoire aux enjeux majeurs, multiples et complexes. L'élaboration du PLUI-HM correspond aussi à l'un des engagements qui ont fondé Grand Annecy au moment de la fusion des 5 ex-EPCI. Elle permettra de consolider la construction commune et contribuera au renforcement des solidarités entre les entités territoriales du Grand Annecy.

Le Grand Annecy réunit des territoires variés, tant sur le plan géographique que socio-économique : le lac d'Annecy et ses rives jusqu'aux sommets qui l'encadrent, le cœur de l'agglomération et son amphithéâtre collinaire, les pays d'Alby et Fillière. Cette diversité est génératrice d'une grande richesse. Elle constitue un véritable atout pour l'avenir de ce territoire. Elle confère aussi au Grand Annecy une responsabilité particulière pour engager un développement soutenable et acceptable.

Les objectifs poursuivis lors de la prescription du PLUI-HM sont :

► Placer le paysage au cœur du projet comme bien commun marqueur de l'identité du Grand Annecy

- Préserver les grands équilibres territoriaux et intégrer les enjeux de mobilités dans le développement urbain et économique du Grand Annecy
- Faire face aux défis environnementaux par l'innovation

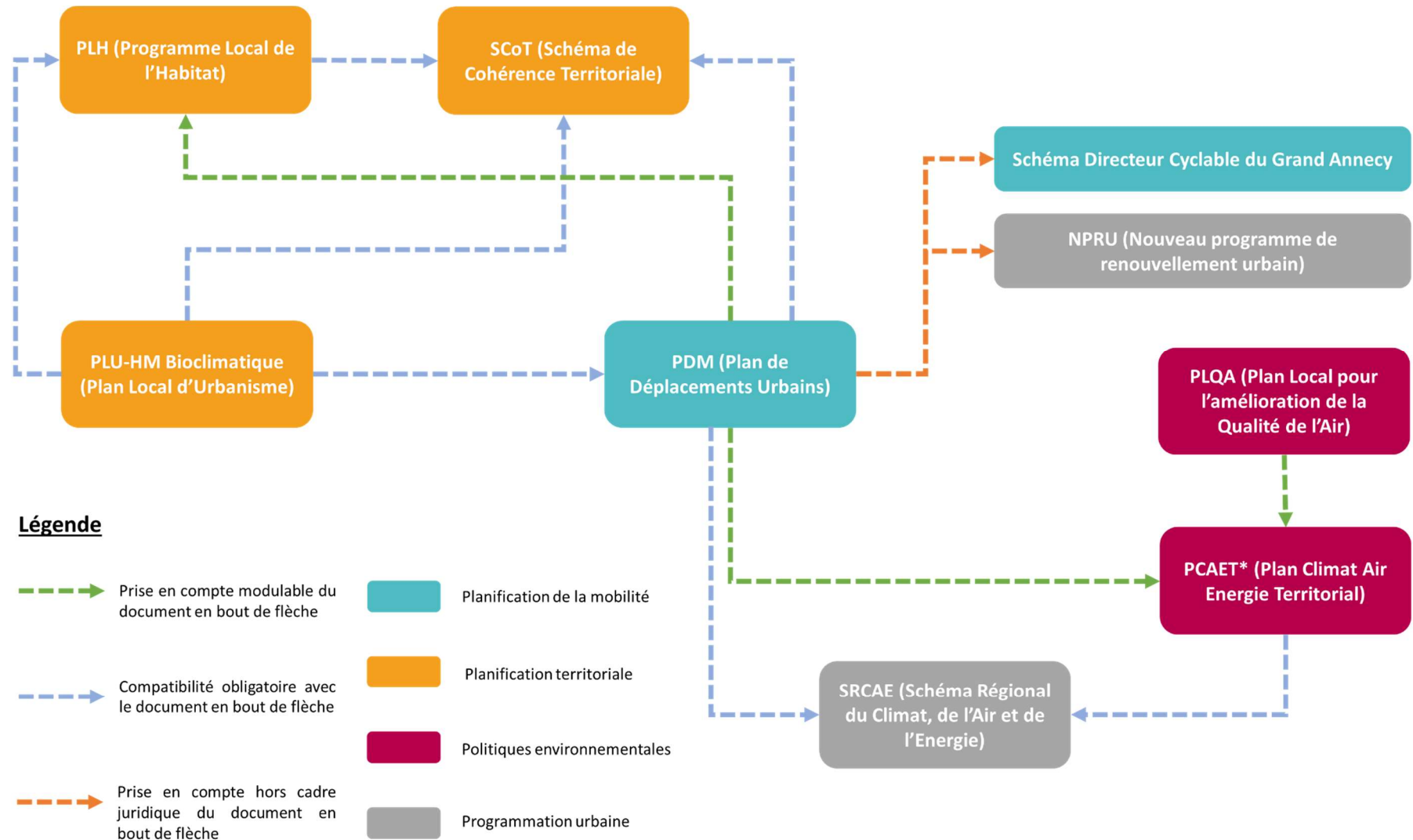
Par délibération du 25 mars 2021, le PLUI-HD devient PLUI Habitat-Mobilité Bioclimatique, et intègre ainsi une dimension "bioclimatique" forte, affirmée et transversale.

2.2.5 Les autres démarches 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 26 février 2014** et rendu opposable le 13 mai 2014, et qui fera l'objet d'une révision en 2020.
- **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.

Compatibilité du PDM avec les autres documents d'urbanisme



* Le PCAET est la nouvelle dénomination du PCET

Plan de Mobilité 2030

Le PDM doit aussi être cohérent avec les autres documents de planification et de programmation du développement urbain du territoire :

- **Les Plan Locaux d'Urbanisme.**
- **Le Plan Local de l'Habitat** adopté en 2019.
- **Le Plan Local d'Urbanisme intercommunal HM Bioclimatique**
- **Le Plan Climat Air Energie Territorial**
- Le Plan de prévention du Bruit dans l'Environnement (approuvé par la Ville d'Annecy en 2020).

Les évolutions réglementaires, territoriales, de rythmes de vie, technologiques et sociétales mais aussi les préoccupations relatives au cadre de vie (environnementales notamment) conduisent le Grand Annecy à élaborer son PDM pour s'engager dans une nouvelle politique de mobilité durable pour la période 2020 - 2030.

L'annexe environnementale du PDM

L'ordonnance n°2004-489 du 3 juin 2004 a introduit dans le Code de l'Urbanisme et le Code Général des Collectivités Territoriales les dispositions relatives à la procédure d'évaluation environnementale applicable aux plans et programmes d'aménagement, dont les PDU/PDM font partie. Cette évaluation a pour objectif d'identifier, de caractériser et d'exposer les incidences notables des préconisations et des actions proposées par le PDM sur l'environnement et la santé.

L'objectif de l'évaluation environnementale est de mettre en lumière les problématiques environnementales du territoire en fonction des activités

de déplacement et d'évaluer le plus en amont possible les effets du PDM sur l'environnement afin de faire des choix pertinents.

Ainsi, en cohérence avec le PACET, l'annexe environnementale du PDM se fonde sur deux documents :

- L'un empirique : l'évaluation de la qualité de l'air réalisée par ATMO en 2019 et fondée sur une modélisation du trafic et des actions du PDU (sur la base du projet de PDU arrêté en juin 2019),
- L'autre prospectif : le Plan Spécifique de Réduction des Polluants Atmosphériques, réalisé dans le cadre du PCAET en 2020.

Selon l'évaluation de la qualité de l'air réalisée par ATMO et fondée sur une modélisation de trafic en 2019 :

- Le PDM va contribuer par lui-même à hauteur du 1/3 de l'objectif des réductions des GES fixés par le PCAET
- Les retombées positives du PDM sont en adéquation avec les objectifs du PCAET pour les polluants de l'air (à savoir : -56% pour les NOx, -38% pour les PM10, -50% pour les PM 2,5)

2.3 Bilan et diagnostic : des évolutions engagées et un système de mobilité en développement à soutenir à l'horizon 2030

2.3.1 Bilan du PDU précédent

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.

Un contexte urbain en forte évolution lié à une dynamique économique positive nécessitait de revoir la stratégie globale d'organisation de la mobilité à l'échelle de l'agglomération. Par ailleurs, la C2A s'était engagée en 2009 dans un projet « Agglomération Annecy 2030 » définissant pour les 20 prochaines années une vision de développement du territoire. L'ambition d'Annecy de se positionner dans la compétition des grandes

viles internationales a permis d'identifier trois enjeux stratégiques : la « qualité de l'air », la « qualité de vi(II)e » et la « ville de proximité ». Ces trois enjeux ont donc naturellement constitué le cadre de référence du futur PDM.

Le 1^{er} janvier 2017, le « Grand Annecy » est né, les Communautés de communes du Pays d'Alby, du Pays de Fillière, de la Rive Gauche du lac d'Annecy, de la Tournette et de la Communauté d'Agglomération d'Annecy se sont unies pour construire l'avenir d'un grand ensemble territorial comptant 34 communes et une population de 207 000 habitants. Dans le même temps les villes d'Annecy, Annecy-le-Vieux, Cran Gevrier, Meythet, Pringy et Seynod ont fusionné pour créer la nouvelle commune d'Annecy au 01^{er} janvier 2017.

Le développement cohérent et harmonieux de ce grand ensemble territorial de 207 000 habitants soulève bien évidemment de nouvelles questions en termes de mobilité, et ce d'autant plus que la loi NOTRe a profondément redistribué les cartes dans l'organisation institutionnelle de la compétence transport. Le Grand Annecy devrait ainsi se voir transférer un ensemble de services spéciaux scolaires et de lignes régulières antérieurement gérés par le Département de la Haute Savoie. En tant qu'outil de planification de la mobilité, le PDM voit donc sa responsabilité s'accroître, car c'est désormais à lui de définir pour la décennie à venir, quelle organisation est susceptible de conférer au territoire sa cohésion, sa dynamique de développement, et sa qualité d'y vivre à travers l'organisation de sa mobilité.

2.3.2 Une agglomération dynamique, un projet de territoire

Le Grand Annecy s'est engagé en 2018 dans une démarche prospective de projet de territoire « Imagine le Grand Annecy » à l'horizon 2050.

L'ambition est de préparer l'avenir du territoire avec les habitants et l'ensemble des partenaires du territoire.

Ce projet de territoire a donné lieu à une phase d'écoute et de dialogue avec les habitants (2 enquêtes, 6 réunions publiques, 1 grand atelier rassemblant habitants, élus et partenaires) et des séminaires spécifiques. Durant cette phase d'écoute, où plus de 350 propositions ont été formulées, la mobilité est apparue de façon récurrente comme un enjeu majeur au cœur des préoccupations quotidiennes des acteurs, dans la perspective de la préservation de qualité de vie et du respect de l'environnement.

Le projet de territoire a abouti à la formulation de 90 objectifs, pour une vision d'avenir partagée : un territoire où chacun pourra vivre en harmonie, s'épanouir, participer, un territoire exemplaire en matière de développement durable et d'innovation en Europe.

Le PDM contribue à la réalisation des objectifs fixés dans le projet de territoire, en programmant des actions en faveur de la mobilité à l'horizon 2030. Autant que possible, les actions du PDM sont explicitement reliées à un ou plusieurs objectifs du projet de territoire.

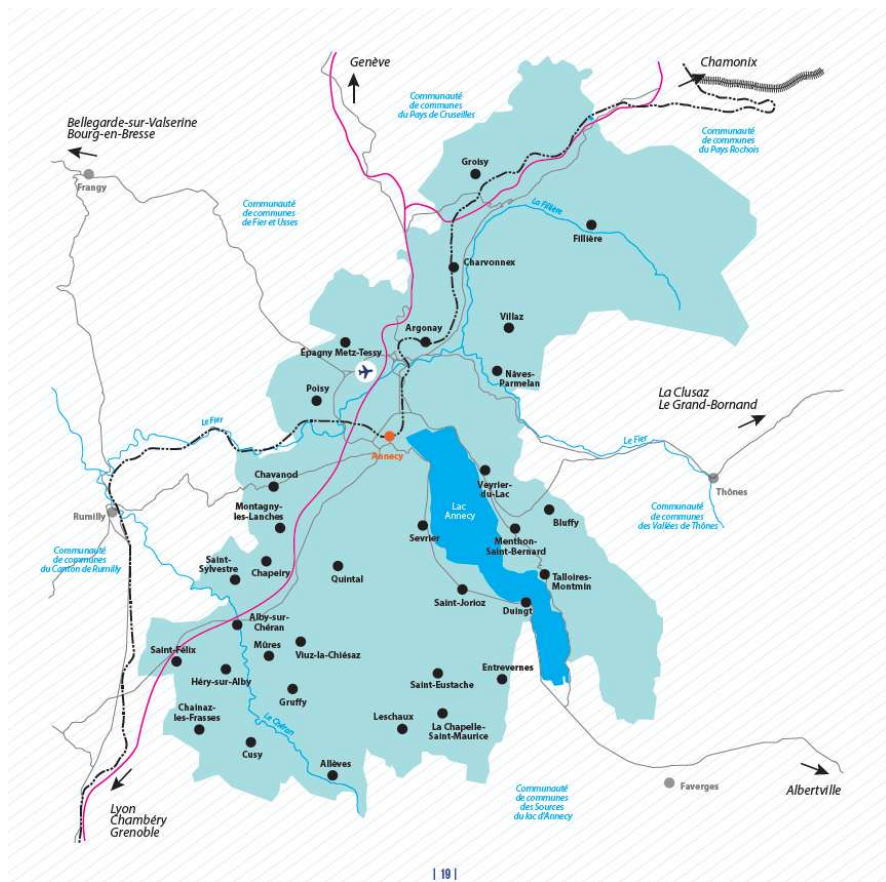
LE GRAND ANNECY, DESSIN D'UN NOUVEAU TERRITOIRE

Au cœur du sillon alpin entre Genève et Chambéry, l'agglomération du Grand Anancy est née de la fusion de 5 intercommunalités en 2017 :



Le Grand Anancy regroupe aujourd'hui 34 communes et s'étend sur 539 km².





2.3.0 Usages et pratiques

En 2016-2017, une enquête ménage déplacements grand territoire (EDGT) a été menée auprès de 3 500 résidents du Grand Anancy 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 Anancy. En complément, dans le cadre du diagnostic du PDM, le Grand Anancy 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.

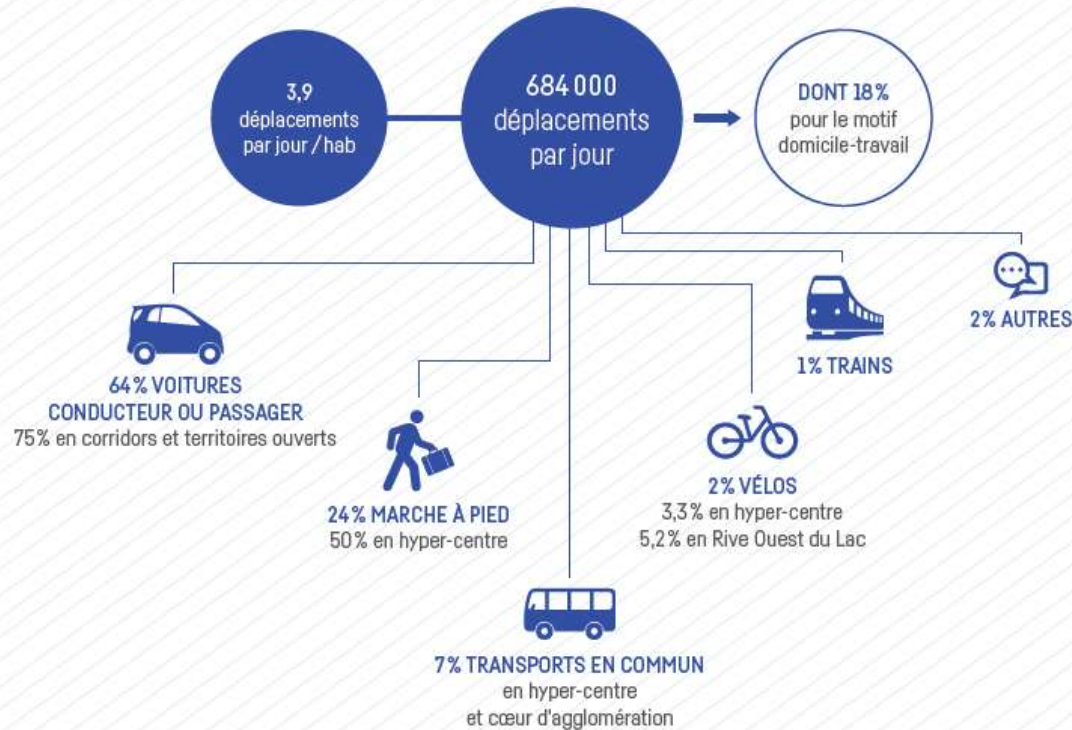
Plan de Mobilité 2030

USAGES ET PRATIQUES

Plusieurs enquêtes permettent de caractériser la mobilité des résidents du Grand Annecy.

ENQUÊTE DÉPLACEMENT GRAND TERRITOIRE

Auprès de 3500 résidents sur le Grand Annecy et âgés de 5 ans et plus (nov. 2016 - mars 2017).



POSSESSION DE MOYENS DE TRANSPORTS

- 0,64 voiture par personne
- 1,69 vélo par ménage
- 13% des résidents abonnés aux transports urbains (principalement des scolaires et des étudiants)
- 2 500 actifs abonnés au réseau de transport urbain

PRINCIPAUX MOTIFS DE DÉPLACEMENT

- Domicile - travail (18%)
- Domicile - achats, services (18%)
- Domicile - loisirs (16%)

🕒
15 À 20 MN
Temps moyen
de déplacement

SUR LES 684 000 DÉPLACEMENTS JOURNALIERS

- 86% ont lieu à l'intérieur du Grand Annecy
- 6% ont pour origine ou destination le reste de la Haute-Savoie
- 3,4% sont entièrement réalisés en dehors du Grand Annecy
- 2,3% ont pour origine ou destination la Suisse
- 2,3% sont réalisés en échange avec le territoire national, hors Haute-Savoie

ENQUÊTE CYCLISTES DU QUOTIDIEN

Auprès de 350 cyclistes interrogés sur leur pratique (Nov. 2016).

- 22 mn : durée moyenne de déplacement
- 62% utilisent leur vélo tous les jours
- Principales raisons d'usage du vélo : le plaisir, l'efficacité, la contribution à une bonne santé, la préservation de la qualité de l'air
- Principaux freins à l'usage : la météo et la sécurité sur les itinéraires
- Principaux motifs : les loisirs, le travail et les achats

ENQUÊTE BUS URBAINS

Auprès de 5 698 usagers de la ligne 1 de la SIBRA (Oct. 2016).

- 50% sont des scolaires ou étudiants
- 61% sont des femmes
- 72% sont des usagers quotidiens
- 13mn : temps de déplacement moyen, soit un parcours de 10 arrêts
- Principales insatisfactions : la fréquence et l'amplitude du service

2.4 La stratégie du PDM

2.4.1 Les enjeux

Au-delà des enjeux généraux qui sous-tendent l'ensemble de la démarche d'élaboration du PDM « 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.

Un PDM qui concerne l'ensemble du territoire du Grand Anancy

Le choix d'identifier quatre territoires partageant des logiques de mobilités et des enjeux de développement proches, oblige d'une certaine manière la démarche PDM 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 ».

Un nouveau territoire qui doit assurer son développement, sa cohésion et sa cohérence

Né le 1^{er} janvier 2017, le Grand Anancy, 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 Anancy 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 1^{er} janvier 2017 pour les lignes régulières et à partir du 1^{er} septembre 2017 pour les Services à Titre Principal Scolaires (SATPS).

Le Grand Anancy 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 PDM.

Un cœur d'agglomération, 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 Anancy.

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 (de type BHNS) ?

[Une attractivité croissante du canton de Genève que peinent à accompagner les offres de transport public](#)

Le développement très important de la zone d'emploi du franco-genevois, engendre des flux routiers de plus en plus importants se traduisant par des mobilisations d'espace de stationnement de plus en plus importants dans l'agglomération genevoise. Une telle situation ne saurait être considérée comme acceptable à terme côté suisse, et des projets de développement ferroviaire et en tramway importants y sont envisagés à un horizon de 50 ans. Côté français, force est de constater, malgré la mise en œuvre prochaine de projets majeurs (Léman Express, doublement entre Aix et Annecy) une notable insuffisance de l'offre ferroviaire (notamment entre Annecy et Annemasse). Le PDM doit permettre de conforter les dessertes actuelles.

[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 PDM doit inscrire prioritairement dans son plan d'action.

[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 Anancy a lancé la production concertée de son Schéma Directeur Cyclable (SDC). Celle-ci implique largement les territoires et les habitants. Le PDM fixe un cadre que le SDC précise et décline en matière de mobilité active.

2.4.2 La stratégie territorialisée du PDM

Pour répondre à la diversité territoriale du Grand Anancy, le PDM propose une approche articulée autour de quatre territoires :

2.4.3 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.

2.4.4 Le « Cœur d'agglo »

Il est constitué du territoire de l'ancienne C2A.

Ce territoire, qui constitue le « cœur » du Grand Anancy correspond 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 aigüe, 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.

2.4.5 Les « Corridors d'accès »

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'Anancy 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 (desserte en Bus à Haut Niveau de Service – BHNS - par exemple),
- 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.

2.4.6 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.

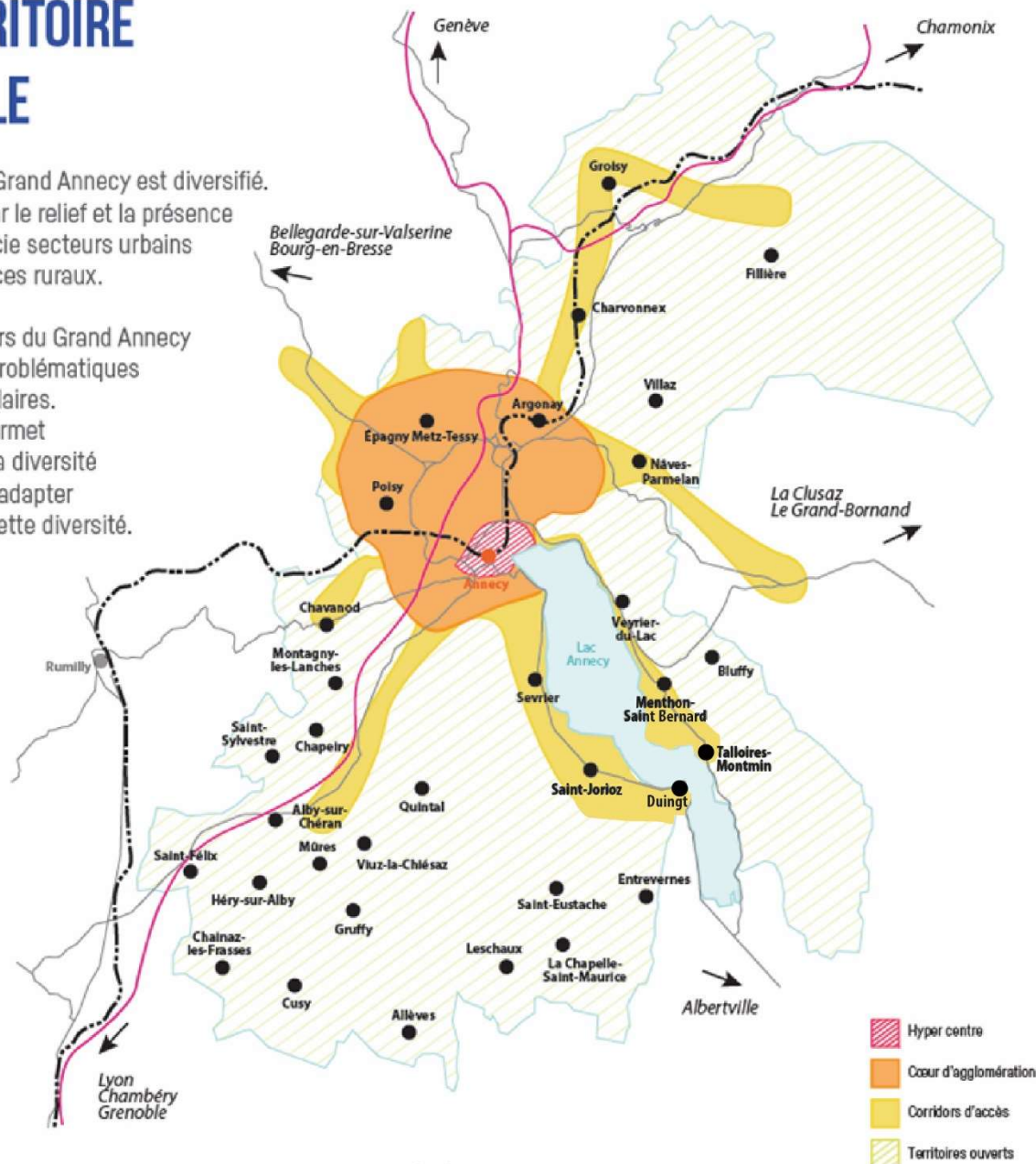
La présence dans ces territoires de « petits centres urbains », induit une forte dispersion des déplacements et impose une conception très souple des solutions de transports, ce qui rend ces territoires propices au développement de solutions de mobilité innovantes, qu'elles soient publiques ou privées.

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.

UN TERRITOIRE MULTIPLE

Le territoire du Grand Anancy est diversifié. Il est marqué par le relief et la présence de l'eau. Il associe secteurs urbains denses et espaces ruraux.









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



Les objectifs de répartition des déplacements par mode du PDM 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 :

- Augmentant de 50% la part modale des transports, pour qu'elle représente 10% du total des déplacements
- Augmentant de 6% les déplacements effectués à pied, pour qu'ils représentent 26% du total des déplacements
- 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.

	2017		2030
	65%		53%
	6,5%		10%
	2%		10%
	24,5%		26%

Ces objectifs de parts modales à la hauteur de l'ambition portée par le Grand Anncy dans son PDM feront l'objet dans le cadre de l'évaluation à mi-parcours du PDM 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 Anncy.
- Le développement du télétravail imposé lors des confinements à démontrer 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.
- Le transport collectif risque de traverser une crise de fréquentation dont personne n'en connaît l'épilogue.

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

3 Les orientations stratégiques du PDM du Grand Anncy

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

Le PDM est un véritable projet de territoire décliné spatialement (Cf. stratégie spatiale du PDM) et temporellement.

La dimension spatiale

La dimension spatiale où :

L'hypercentre

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

Le cœur d'agglomération

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

Les corridors d'accès

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

Les territoires ouverts

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

La dimension temporelle

Le PDM se déploiera, en termes de mise en œuvre, sur un délai de 10 ans (2020-2030). Trois échéances sont données pour déployer le plan d'action.

1- Le court terme : 2 – 3 ans et correspondant à des actions déjà engagées ou à engager rapidement => Horizon 2023 avant la révision du PDM

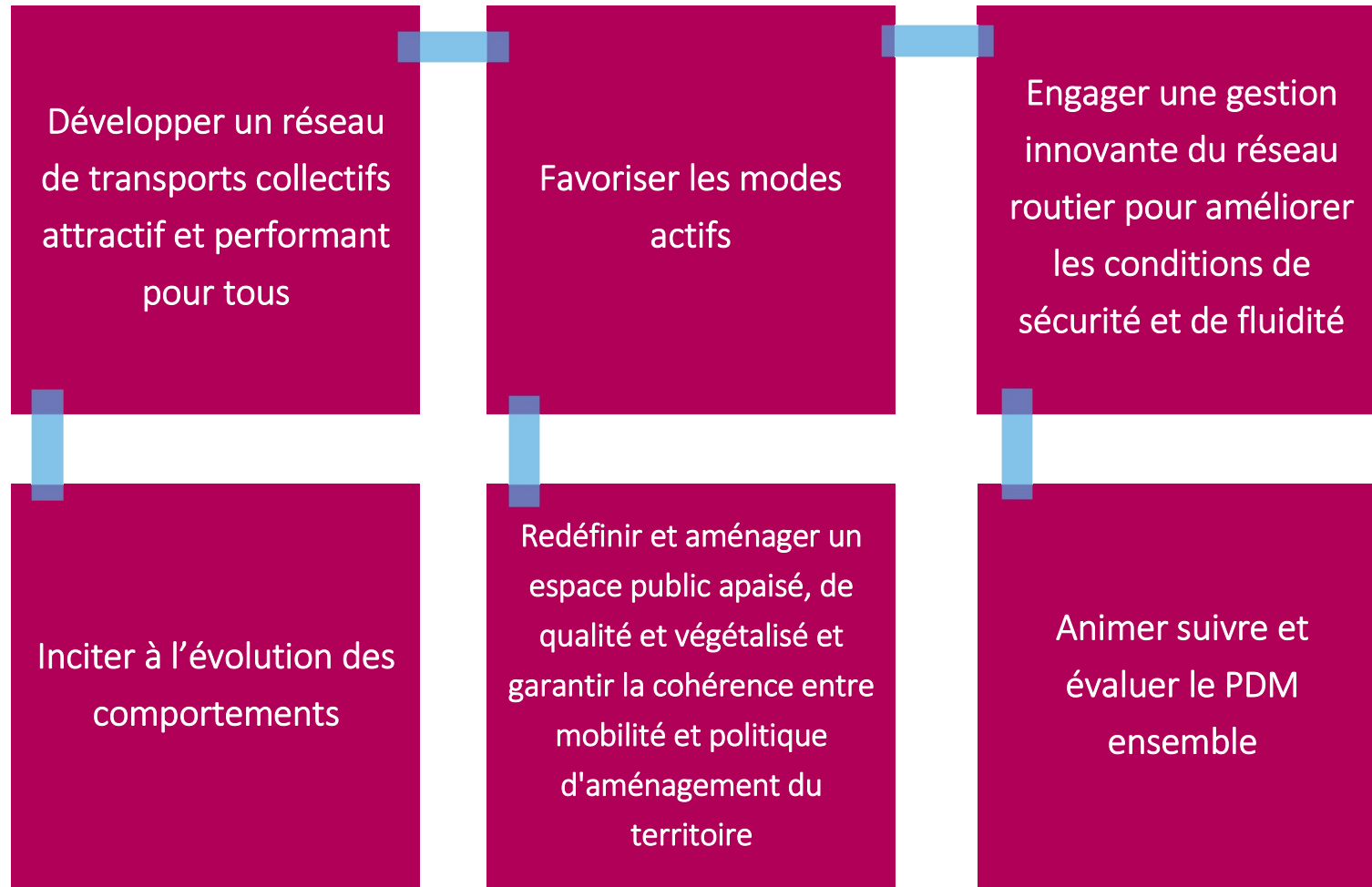
2- Le moyen terme : 4 – 5 ans et correspondant à des actions à engager => Horizon 2026 post révision PDM

3- Le long terme : 6 – 10 ans et correspondant à des actions à planifier et à engager à la suite de l'évaluation et de la révision du PDM (à 5 ans) => Horizon 2030



Les orientations stratégiques définies

Six grandes orientations stratégiques sont proposées pour le PDM du Grand Anecy et déclinées en axes de travail et actions



Afin de faciliter l'appréhension du plan d'actions il convient de préciser la typologie des actions qui le compose :

- **Les actions ayant fait l'objet d'une évaluation des coûts** (investissement et / ou fonctionnement) dès le stade de la planification proposée.

Il s'agit des actions qui portent l'ambition de changement modal visée par le PDM (infrastructures dédiées, offre de services...).

- **Les actions nécessitant une étude préalable** pour approfondir leurs conditions de mise en œuvre sont assorties quand cela était possible, en préalable de l'étude, d'un coût de fonctionnement et / ou d'investissement estimatif. Ici, l'étude n'a pas vocation à déterminer l'intérêt de l'action dans le cadre du PDM mais bien de définir plus précisément les conditions de sa mise en œuvre.
- **Les actions directement mises en œuvre par les services du Grand Anecy** dans le cadre de leurs prérogatives et dont les coûts sont inclus dans le fonctionnement courant des services de l'agglomération.

L'ensemble de cette stratégie se traduit par une estimation budgétaire pour le PDM à l'horizon 2030. Cette estimation sera à affiner, supposera une mise en œuvre partenariale en vue d'une programmation.

4 Le plan d'actions décliné par orientations et axes de travail

Développer un réseau de transports collectifs attractif et performant pour tous

Renforcer la desserte du cœur d'agglomération et les liens entre secteurs denses et moins denses

- 1- Augmenter l'offre et le cadencement du réseau de transport public du Grand Anancy
- 2- Développer de nouvelles liaisons TC offrant des conditions concurrentielles à la voiture
- 3- Engager la réalisation du réseau de Tramway et de Bus à Haut Niveau de Service de l'agglomération du Grand Anancy
- 4- Déployer une offre de transport à la demande pour les personnes en situation de handicap et les habitants des secteurs peu denses
- 5- Promouvoir l'image, la qualité et l'attractivité du réseau de transport public du Grand Anancy
- 6- Définir et mettre en œuvre la transition énergétique du parc de véhicules de transports publics
- 7- Desservir les trois sites de montagne (Semnoz, Les Glières et la Forclaz) autrement qu'en voiture
- 8- Déployer les navettes lacustres comme transport de passagers reliant les communes du Grand Anancy riveraines du Lac d'Anancy

Développer le réseau ferroviaire structurant et favoriser l'intermodalité

- 9- Mettre en place un "Réseau Express Métropolitain" cadencé entre Rumilly et Groisy
- 10- Aménager les gares de Pringy, Groisy et Saint-Martin de Bellevue en pôles multimodaux
- 11- Créer des interfaces multimodales aux entrées d'agglomération et aux nœuds stratégiques du territoire
- 12- Développer les services permettant l'accès à toute l'offre de mobilité

Accompagner le rayonnement du Grand Anancy en améliorant les liaisons avec les réseaux régionaux, nationaux et internationaux

- 13- Engager la réflexion et le travail partenarial avec l'ensemble des territoires voisins et partenaires
- 14- Favoriser la mise en place de liaisons performantes vers les grandes agglomérations

Favoriser les modes actifs

Privilégier les modes actifs dans l'espace public

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

Développer un réseau d'infrastructures cyclables cohérent à l'échelle du Grand Anncy

- 18- Traiter les sites dangereux pour sécuriser les cyclistes
- 19- Etendre le schéma directeur cyclable au territoire du Grand Anncy
- 20- Aménager des voies vertes autour des établissements scolaires et encourager de nouvelles pratiques de mobilité auprès des enfants scolarisés
- 21- Créer un réseau vélo à haut niveau de service

Déployer une politique de stationnement vélos

- 22- Etablir une stratégie de déploiement l'offre de stationnement vélo.

Accompagner l'ensemble de la démarche par une politique volontariste de services

- 23- Développer l'offre VélOnncy
- 24- Encourager les nouvelles pratiques de mobilité auprès des jeunes
- 25- Encadrer l'usage des engins de déplacements personnels (EDP) sur le Grand Anncy

Engager une gestion innovante du réseau routier pour améliorer les conditions de sécurité et de fluidité

Sécuriser le réseau routier et moderniser sa gestion

- 26- Garantir la sécurité de tous sur la route
- 27- Développer le MaaS (Mobility as a Service) ou service de mobilité intégré
- 28- Déployer les outils de la route intelligente sur le territoire du Grand Anncy

Optimiser l'usage du réseau routier

- 29- Mettre en place une voie réservée dynamique TC/ Covoiturage sur l'axe autoroutier Anncy/ Genève et sur l'axe La Balme de Sillingy - Anncy – Hôpital
- 30- Mettre en place une Zone à Faible Emission

- 31- Créer les conditions favorisant l'accès au cœur d'agglomération aux usages partagés et durables
- 32- Participer à certains projets routiers en partenariat avec le Département de la Haute-Savoie

Inciter à l'évolution des comportements

Favoriser l'usage raisonné de la voiture

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

Agir pour la santé grâce à la mobilité active

- 35- Engager un travail partenarial avec les professionnels de la santé pour promouvoir et expérimenter les modes actifs.
- 36- Créer un réseau d'ambassadeurs de la mobilité.
- 37- Faire des événements sportifs organisés sur le territoire des temps forts de la mobilité actives du Grand Anncy.

Créer une dynamique de travail avec les acteurs privés pour contribuer à l'évolution des comportements de mobilité

- 38- Réduire les besoins de déplacement
- 39- Soutenir le développement des plans de mobilité des entreprises.
- 40- Faire du Grand Anncy un lieu d'expérimentation des nouvelles mobilités basées sur les énergies renouvelables et les technologies numériques : véhicule autonome, électrique, à hydrogène, ...
- 41- Faire des acteurs économiques les partenaires du développement des nouvelles mobilités.

Redéfinir et aménager un espace public apaisé, de qualité et végétalisé et garantir la cohérence entre mobilité et politique d'aménagement du territoire

Garantir la cohérence entre mobilité et politique d'aménagement du territoire

- 42- Anticiper la desserte en mobilité alternative et les infrastructures dédiées aux modes actifs en créant des espaces réservés dans le PLUI-HM Bioclimatique
- 43- Développer la culture de l'urbanisme tactique

Optimiser le stationnement et sa gestion

- 44- Déploiement d'une politique de stationnement permettant de libérer l'espace public au profit des autres usages

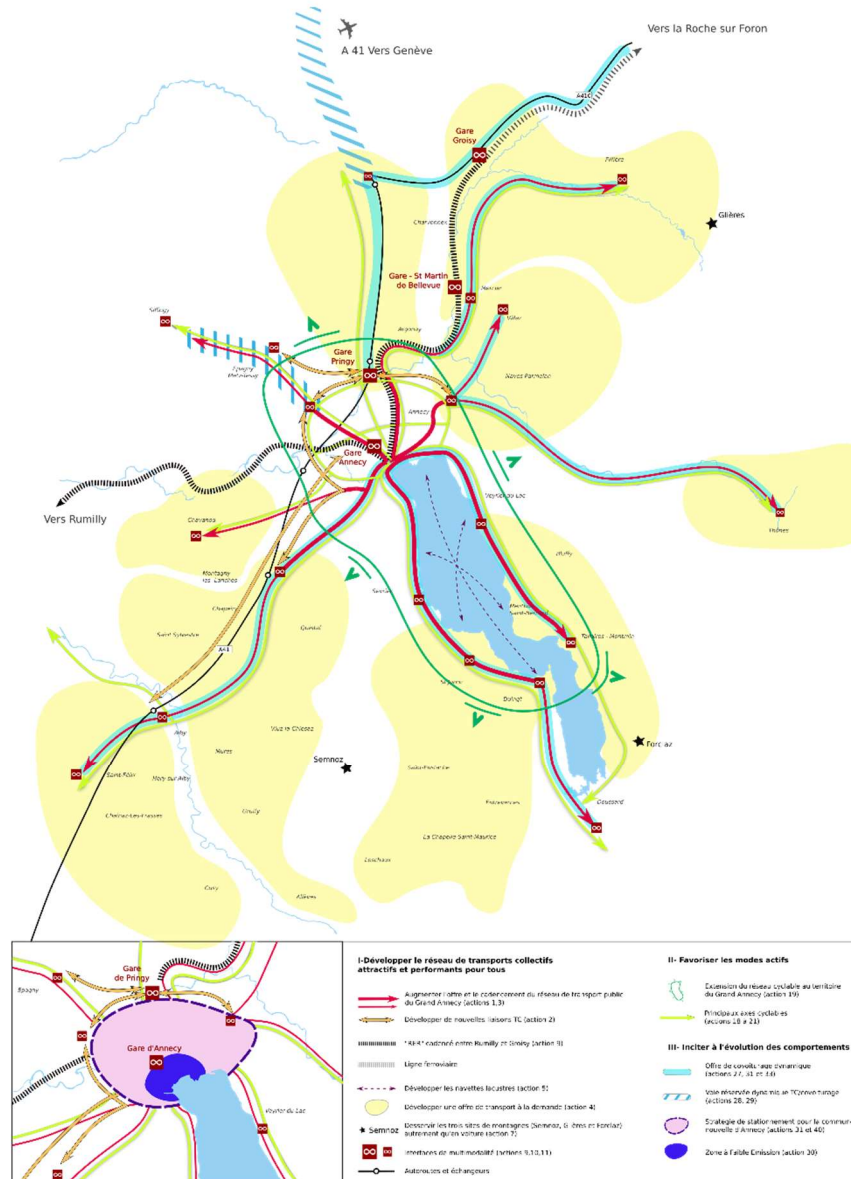
Organiser les livraisons et les flux de marchandises

- 45- Encourager le déploiement de flottes de véhicules "propres" et silencieux
- 46- Hiérarchiser et localiser les espaces logistiques nécessaires au territoire
- 47- Mieux accueillir les véhicules de livraison sur l'espace public
- 48- Définir le réseau d'itinéraires poids lourds à l'échelle du territoire

Animer suivre et évaluer le PDM ensemble

- 49- Mettre en place une gouvernance dédiée à la mise en œuvre, au suivi et à l'évaluation du PDM
- 50- Réaliser la comptabilité Carbone des projets de mobilité du Grand Anncy

CARTE SYNTHÉTIQUE DU PROJET DES MOBILITÉS PDM 2030



Développer un réseau de transports collectifs attractifs et performant pour tous

AXE DE TRAVAIL

Renforcer la desserte du cœur d'agglomération et les liens entre secteurs denses et moins denses

CONTEXTE ET ENJEUX

L'ensemble de la démarche de PDM, du diagnostic à la concertation préalable, a montré un déficit d'attractivité du réseau de transports collectifs de l'agglomération malgré une offre déployée située dans la fourchette haute des réseaux de tailles comparables.

Ce constat évoqué par les différents acteurs mobilisés (société civile, citoyens, élus, entreprises) s'illustre par un réseau principalement emprunté par des usagers captifs (jeunes, personnes âgées, ménages non motorisés) et une très faible proportion d'usagers actifs se déplaçant pour le travail.

La raison principale est un déficit d'attractivité du réseau vis-à-vis de la voiture individuelle qui s'observe à différents niveaux :




- Une fréquence horaire faible en heure de pointe en décalage avec le potentiel d'usage identifié,
- Un cadencement irrégulier qui ne facilite pas la compréhension des horaires pour les usagers,
- Une lisibilité du réseau qui mériterait d'être améliorée pour faciliter sa compréhension,
- Une amplitude horaire peu étendue avec une faiblesse d'offre en soirée qui nécessite de planifier son déplacement alors que l'usage de la voiture individuelle permet une plus grande liberté.
- Une intermodalité insuffisante et à améliorer (interfaces de multimodalité)

La dynamique d'augmentation de l'offre et l'amélioration de l'attractivité du réseau est une démarche continue depuis la mise en service des lignes RYTHMO en 2019.

OBJECTIF

L'objectif du PDM est de fixer le cap pour l'augmentation du niveau de service du réseau de transport collectif afin d'améliorer son attractivité pour les usagers actifs et faire du transport collectif une alternative crédible à la voiture individuelle sur les corridors à forts potentiels d'usage.

CONTRIBUTION A LA REUSSITE DU PDM

Sur le report modal	
Sur la cohérence d'ensemble	
Sur l'environnement	

1- Augmenter l'offre et le cadencement du réseau de transport public du Grand Anancy.

DESCRIPTION DE L'ACTION

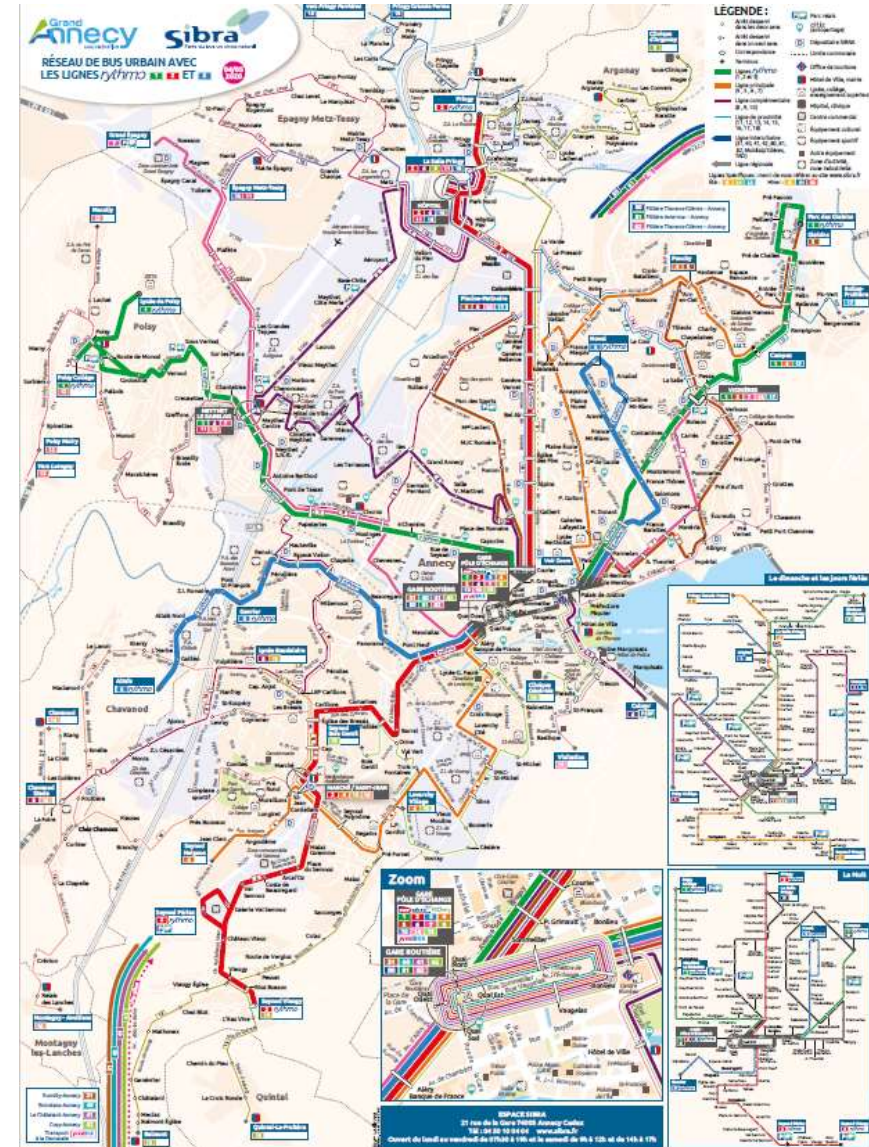
Les enjeux importants liés à la mobilité sur le Grand Anancy nécessitent une réponse forte. L'agglomération a engagé une réflexion sur l'identification d'un réseau de tramway et/ou de BHNS qui constituera l'armature du réseau structurant de transports collectifs sur lequel s'effectueront les grands rabattements.

En cohérence avec ce futur réseau structurant, **l'offre de transport collectif urbain et interurbain dans sa globalité doit bénéficier d'une amélioration en termes de cadencement, fréquence, amplitude et itinéraire.**

Une première étape a été franchie en avril 2019 avec la création des lignes RYTHMO 1 et 2, puis avec la mise service de RYTHMO 3 en septembre 2020.

Les lignes RYTHMO 1,2 et 3 offrent une fréquence à 10 minutes toute la journée (de 7h à 19h) et une amplitude horaire étendue en soirée (fréquence à l'heure entre 23h et 1h).

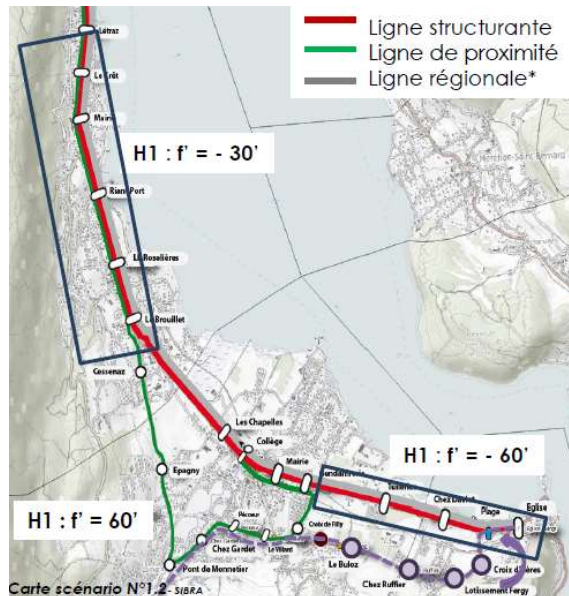
Une nouvelle étape sera atteinte à partir de la rentrée de septembre 2021, avec l'intégration des lignes des bords du lac dans le réseau SIBRA : la ligne-50 (Duingt–Anancy) et la ligne 60 (Talloires-Montmin – Anancy) sont reprises par le Grand Anancy et intègrent le réseau SIBRA.



SIBRA 2021

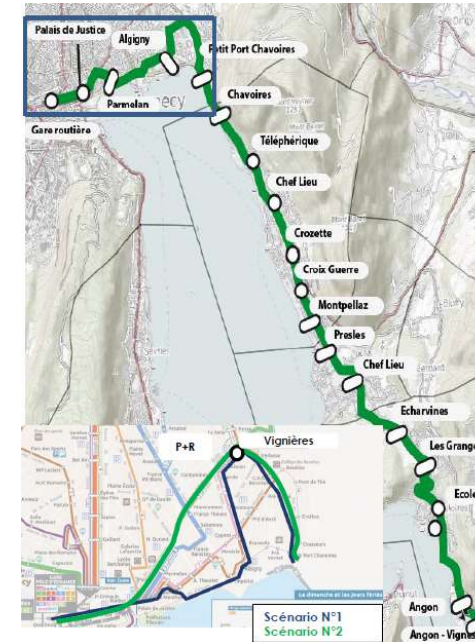
Une nouvelle offre de service renforcée sur la Rive Ouest, autour de la nouvelle ligne 50 :

- Une ligne directe structurante entre Duingt et Annecy qui emprunte la route départementale
- Une offre cadencée du lundi au samedi toute l'année, de 6h30 à 20h30
- Offre en soirée jusqu'à 22h
- Dimanche une offre cadencée à l'heure sur la ligne principale entre 8h30 et 19h30
- Une ligne de proximité qui dessert les quartiers de Saint-Jorioz
- Une ligne de Transport à la Demande virtuelle depuis les secteurs de Leschaux, la Chapelle Saint Maurice et Saint Eustache en rabattement (véhicules légers ou minibus)
- La ligne régionale 51 (Albertville-Annecy)



Une nouvelle offre de service renforcée sur la Rive Est, autour de la nouvelle ligne 60 :

- Une offre cadencée du lundi au samedi toute l'année, de 5h50 à 21h
- Le dimanche : une offre cadencée à l'heure, de 8h30 à 19h30



A l'horizon 2030 du PDM, il s'agit d'aller plus loin et de constituer un réseau de transports collectifs routiers (bus et cars) dont la fréquence et la régularité seront gages d'une confiance nouvelle et catalyseurs d'un changement comportemental.

Pour cela, le réseau de transport collectifs (bus et cars) vise à :

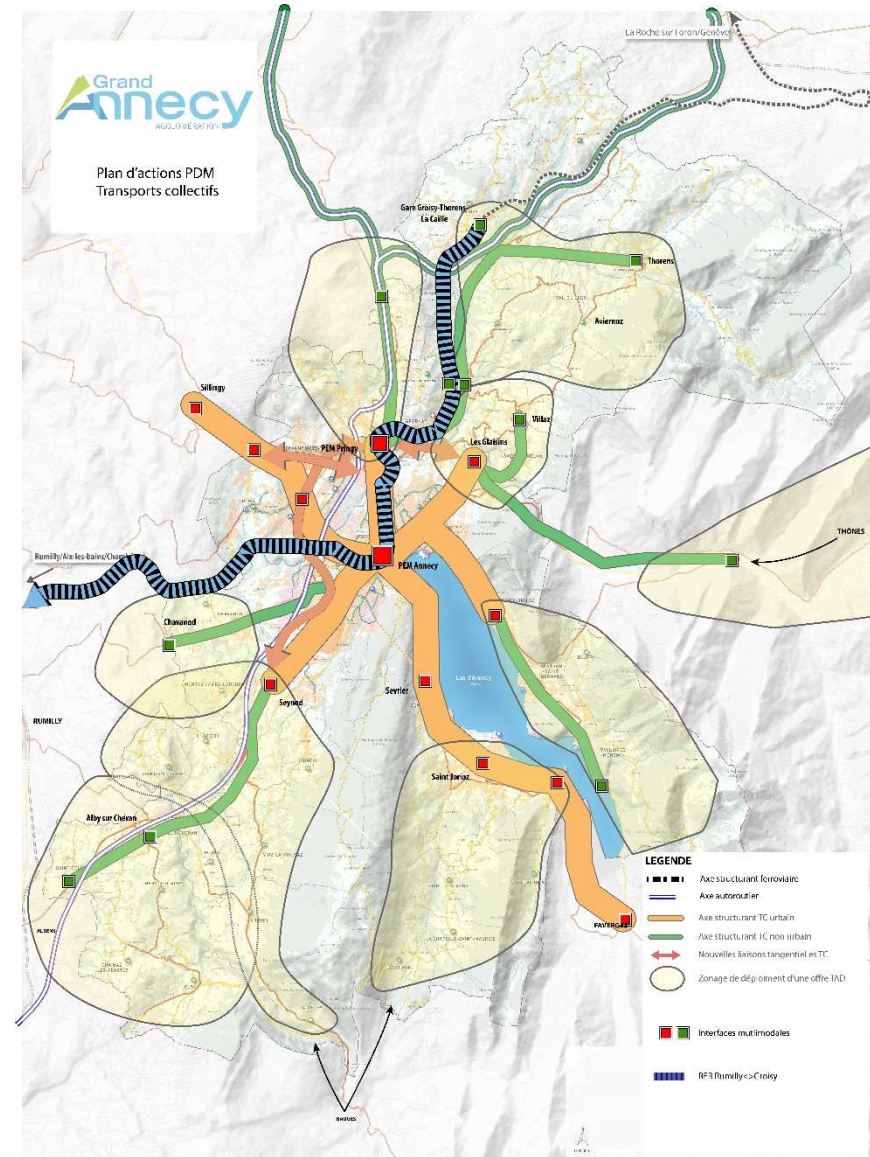
1. Accompagner le mode de vie des habitants du Grand Annecy et les perspectives d'évolutions du territoire, en captant notamment les flux des actifs vers les TC,
2. Bénéficier de conditions de circulation favorisées et préférentielles dans le tissu urbain, au droit des carrefours et le long des corridors, dans la perspective d'offres de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS)

3. Offrir des points d'intermodalité (gares et P+R) comme portes d'entrée sur le réseau de transports collectifs

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

Ces différents itinéraires qui répondent aux enjeux de déplacement des corridors « naturels » et « majeurs » du territoire doivent bénéficier d'un niveau d'offre à haut niveau de service. Il est donc proposé de déployer l'offre suivante en fonction des corridors, en ciblant les objectifs suivants :

Corridors		Offre en HdP	Amplitude
Urbain	Seynod<>Pringy RYTHMO 2	5' à 10'	05h à 01h
	Epagny<>Glaisins RYTHMO 1		
	Rive Ouest Anancy <> Faverges	10'	
	Rive Est Anancy <>Talloires Montmin	10'	
Interurbain	Alby <> Anancy	15'	06h à 23h
	Pringy <> Genève via A41		
	St Martin de Bellevue <> Anancy		
	Thorens <> Anancy	30'	
	Villaz <> Anancy	30'	
	Sillingy <> Anancy	30'	



En complément de ces corridors, dans le cœur d'agglomération, **un maillage fin est assuré par les lignes principales et les lignes d'extension du réseau SIBRA :**

- Création de lignes tangentielles et express (action n°2)
- Renforcement des lignes 8 à 18 du réseau SIBRA
- Déploiement d'une offre de transport à la demande (action n°4)

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 (action n°3 et action n°31). 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, à prévoir dans les documents d'urbanisme sous forme de réservations foncières et étudier spécifiquement, dans une logique d'axe** (action n°43).

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 Anancy

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

Calendrier de mise en œuvre

2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 >2030

Coûts (investissement et fonctionnement)

Investissement : 2 M€/an (dont 1 M€ pour le réseau SIBRA et 1€ pour les infrastructures en faveur des TC)

Coûts d'exploitation : augmentation du budget de fonctionnement de la SIBRA de 2 M€/an à l'horizon 2030

Action(s) liée(s) :

- Action n°2 : Développer de nouvelles liaisons TC offrant des conditions concurrentielles à la voiture,
- Action n°3 : Engager la réalisation du réseau de Tramway et de Bus à Haut Niveau de Service de l'agglomération du Grand Anancy
- Action °4 : Déployer une offre de transport à la demande pour les personnes en situation de handicap et les habitants des secteurs peu denses
- Action N°10 : Aménager les gares de Pringy, Groisy et Saint Martin Bellevue en pôles multimodaux
- Action n°11 : Créer des interfaces de multimodalité aux entrées d'agglomération et aux nœuds stratégiques du territoire
- Action n°12 : Développer les services permettant l'accès à toute l'offre de mobilité
- Action n°31 : Créer les conditions favorisant l'accès au cœur d'agglomération aux usages partagés et durables

- Action n°42 : Anticiper la desserte en mobilité alternative et les infrastructures dédiées aux modes actifs en créant des espaces réservés dans le PLU-HM Bioclimatique.

Documents de référence

- Projet de Territoire 2050 « Imagine le Grand Anecy »
- PCAET actions n°26 et 26bis

Public associé

Tous les publics

INDICATEURS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

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,
- Indicateur d'efficacité des lignes (moyen/fréquentation),
- Fréquentation par ligne, par service.

Indicateurs d'évaluation des impacts

- Evolution de la part modale des Transports collectifs,
- Diminution de la congestion routière

2- Développer de nouvelles liaisons TC offrant des conditions concurrentielles à la voiture

DESCRIPTION DE L'ACTION

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)**
- **Capables d'offrir des liens plus directs et des temps de parcours plus performants (lignes express)**

A court terme, les dessertes suivantes présentent un intérêt à être développées :

- **Ligne 8 Lycée Baudelaire – Piscine Patinoire (seule ligne du réseau SIBRA qui ne passe pas par la gare d'Annecy en 2019) :** étude du renforcement de la fréquence, du prolongement et de l'optimisation de l'itinéraire. **Le développement de cette ligne est particulièrement intéressant dans la perspective de la requalification du boulevard du Fier.**
- **Création d'une ligne entre Annecy-le-Vieux (secteur de Vignières / Campus) et l'Hôpital :** amplitude de service et fréquence identique à celles des lignes principales du réseau SIBRA.
- **Création d'une ligne express depuis Saint-Félix et le Parc Relais d'Alby-sur-Chéran via l'autoroute A41 à destination du centre-ville d'Annecy**

A moyen terme, il est également proposé de mettre en place de nouvelles liaisons, **qui offriront des liaisons concurrentielles à la voiture en contournement du cœur d'agglomération :**

- **Relier le pôle intermodal de Pringy à la zone d'activités des Glaisins via la voie des Aravis :** cette liaison sans arrêt intermédiaire a pour objectif d'améliorer l'accès de la zone d'activités des Glaisins depuis le nord de l'agglomération et conforter le pôle de Pringy comme porte d'entrée de l'agglomération avec

des liaisons performantes vers le centre d'Annecy mais aussi vers la zone d'activités.

- Relier le P+R de Cap Periaz à Seynod à la gare de Pringy via l'ouest de l'agglomération et les villes de Meythet/ Epagny et Metz-Tessy. Cette liaison, dont l'itinéraire doit encore être précisé, pourra emprunter la RD 3508 et devra desservir les grands projets immobiliers/ résidentiels afin de donner accès aux secteurs d'emplois de Pringy.
- Développer, à moyen terme, un axe de transport en commun (prévu au PLU d'Epagny Metz-Tessy) entre le Grand Epagny et l'est de la commune via les secteurs Village et Sous-Lettraz, en direction de l'hôpital.
- Développer, à moyen terme un axe de transport en commun pour relier Chavanod au cœur d'agglomération en prolongement de la ligne RYTHMO 3

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

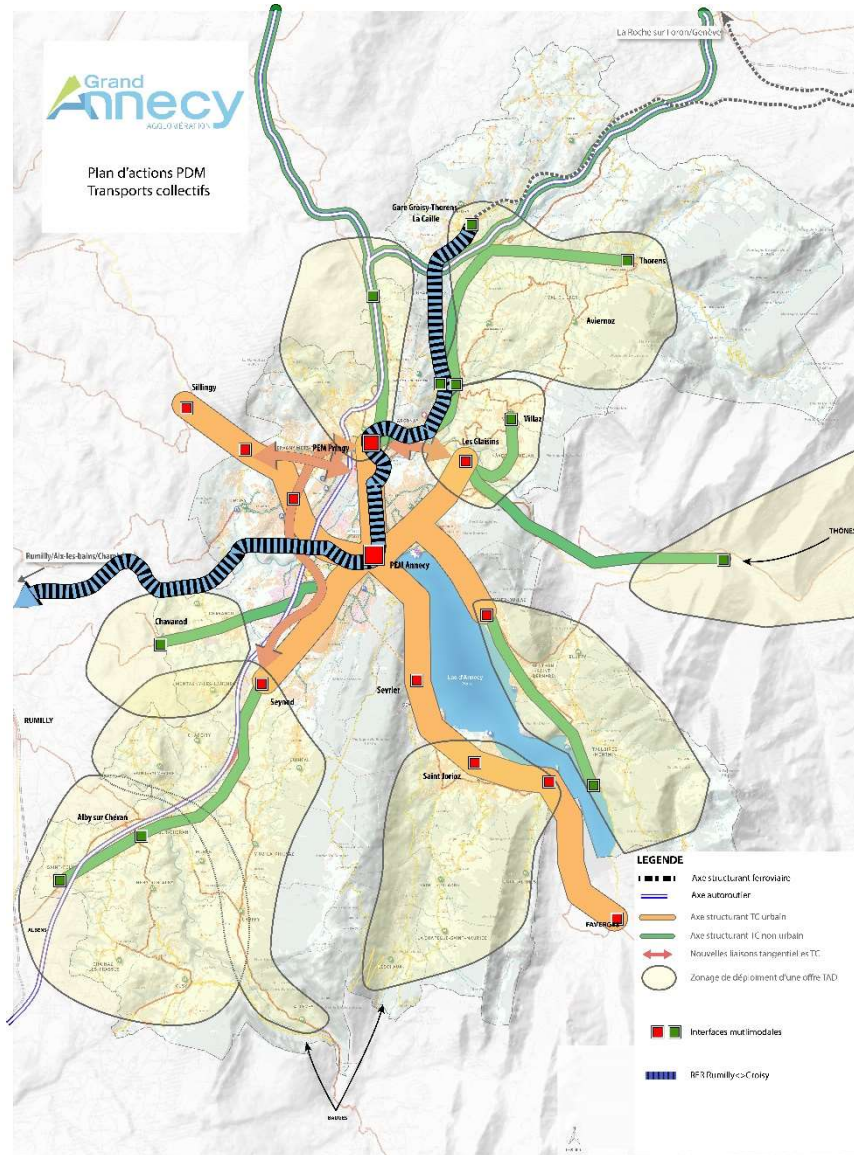


TABLEAU DE BORD

Pilotage

Maître(s) d'ouvrage : Grand Anancy

Partenaires : SIBRA, Département Haute Savoie

Calendrier de mise en œuvre

2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 >2030

Coûts (investissement et fonctionnement)

Investissement aménagement de voirie en faveur des TC : 3,5M€ par an

Fonctionnement : 1 M€/ an

Action(s) liée(s) :

- Action n°1 : Augmenter l'offre et le cadencement du réseau de transport public du Grand Anancy,
- Action n°3 : Engager la réalisation du réseau de Tramway et de Bus à Haut Niveau de Service de l'agglomération du Grand Anancy
- Action n°11 : Créer des interfaces de multimodalité aux entrées d'agglomération et aux nœuds stratégiques du territoire
- Action n°12 : Développer les services permettant l'accès à toute l'offre de mobilité
- Action n°13 : Engager la réflexion et le travail partenarial avec l'ensemble des territoires voisins et partenaires

Documents de référence

- Projet de Territoire 2050 « Imagine le Grand Anancy »
- PCAET action n°26

Public associé

Tous les publics

INDICATEURS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

Indicateurs de suivi de mise en œuvre

- Mise en place des liaisons tangentielles, express
- Indicateur d'efficacité des lignes (moyens/fréquentation),
- Fréquentation par ligne, par service.

Indicateurs d'évaluation des impacts

- Evolution de la part modale des transports collectifs.

3- Engager la réalisation du réseau de Tramway et de Bus à Haut Niveau de Service de l'agglomération du Grand Anncy

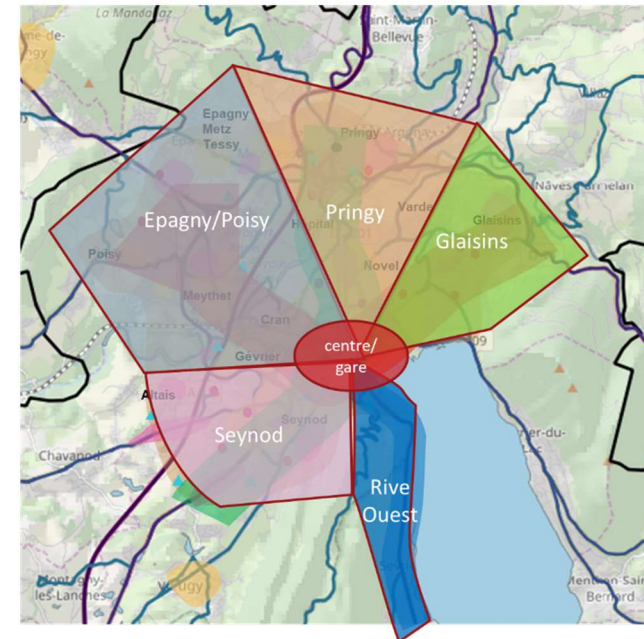
DESCRIPTION DE L'ACTION

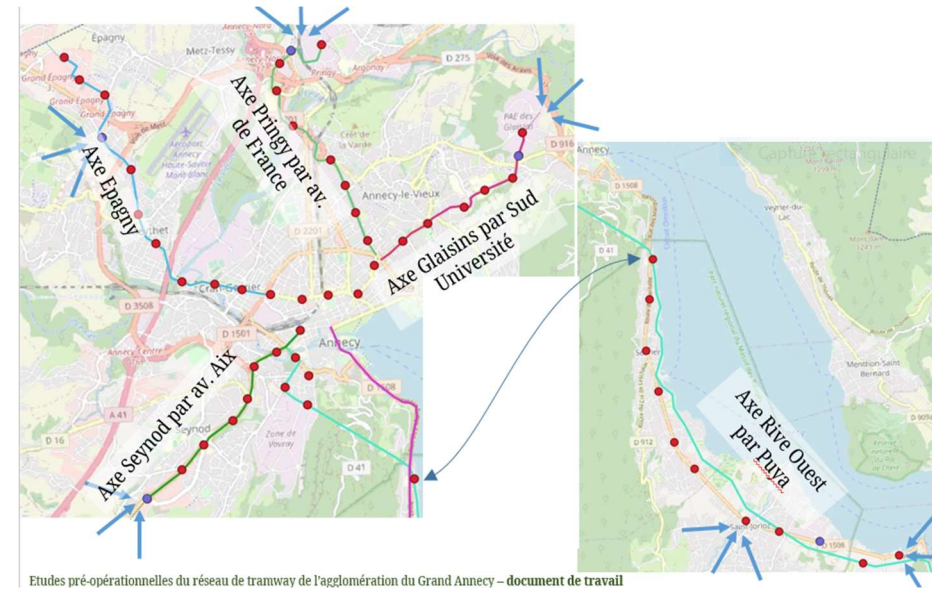
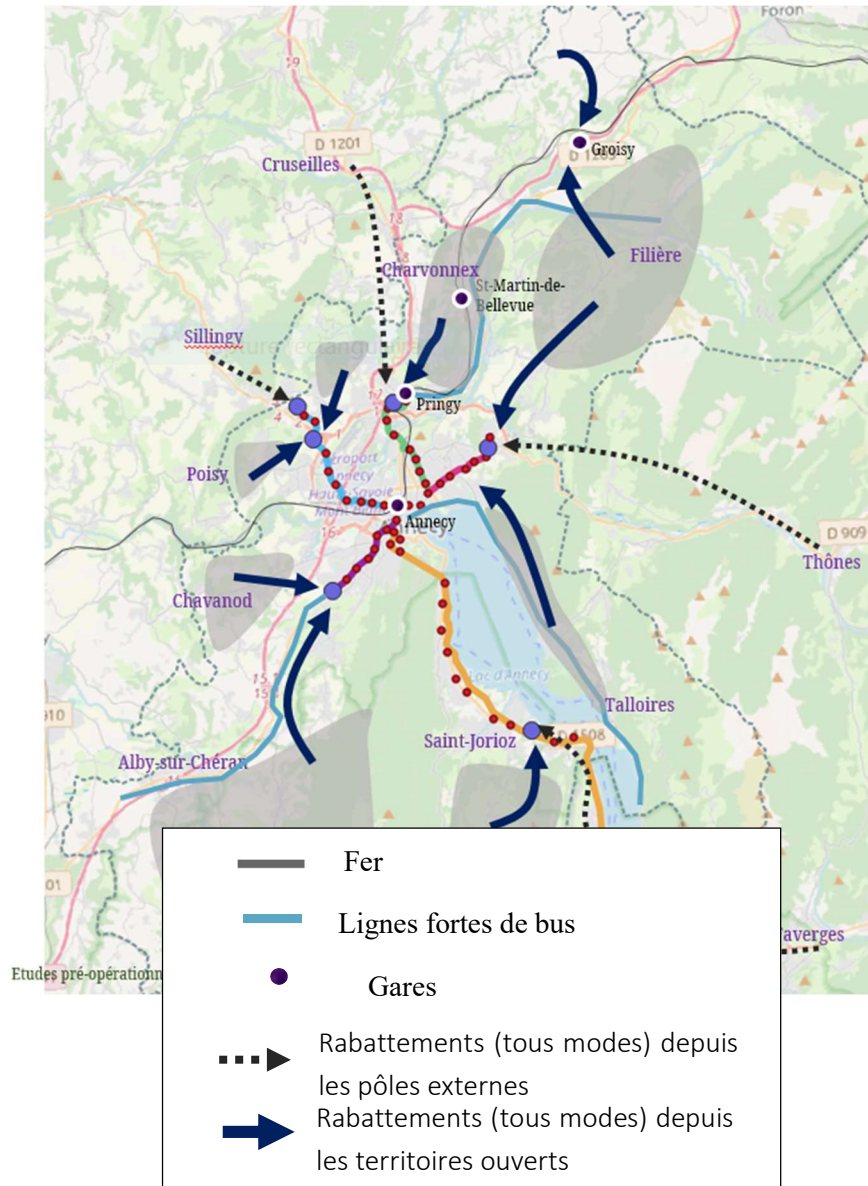
Dans le cadre de l'élaboration du projet de territoire à l'horizon 2050, les habitants, les salariés et les entreprises ont tous indiqué que l'une de leur préoccupation majeure était la mobilité afin de préserver notre mode de vie, notre cadre de vie et notre attractivité. Leur souhait est de pouvoir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

Pour concrétiser ce projet, le Grand Anncy a lancé en 2019 les études pré-opérationnelles pour un réseau de tramway à l'échelle de l'agglomération (Objectif n°33 d'Imagine le Grand Anncy). **Cette étude met en lumière la pertinence d'un réseau de tramway et/ou de BHNS sur le territoire de l'agglomération d'Annecy.**

Une analyse multicritère a permis d'identifier 6 secteurs pertinents pour du mode lourd, au sein des fuseaux ci-après

Au sein de chaque fuseau, les axes à approfondir ont été déterminés. **Pour chaque axe, plusieurs scénarios de tracé seront comparés. L'analyse porte notamment le report modal, l'impact sur les autres modes de transport, la faisabilité technique, l'impact sur les sols et l'environnement, l'opportunité de requalifier des espaces publics, et les coûts.**





Etudes pré-opérationnelles du réseau de tramway de l'agglomération du Grand Anancy – document de travail

A l'échelle du Grand Anancy, ces axes supports pour le tramway et/ou le BHNS constituent l'armature du réseau structurant de transports collectifs sur lequel s'effectueront les grands rabattements depuis les territoires moins denses (Filière, Alby-sur-Chéran, Rive Est, etc.).

Les études pré-opérationnelles vont permettre la production d'un dossier de « programme du projet ». L'approche opérationnelle sera également assortie d'une évaluation financière.

La population, les associations, les entreprises et les partenaires institutionnels du Grand Anancy, seront associés au déroulement du projet, dans le cadre d'une démarche participative.

Le PDM, dans sa révision à mi-parcours, s'appuiera sur les résultats des études et d'un bilan des impacts des actions mises en place, pour programmer la création des lignes sur les tracés retenus.



TABLEAU DE BORD

Pilotage

Maître(s) d'ouvrage : Grand Anancy

Partenaires : SIBRA, Département Haute Savoie, Région, communes

Calendrier de mise en œuvre

Etude :

2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 >2030

Echéances de réalisation :

2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 >2030

Coûts (investissement et fonctionnement)

Etude : 150K€

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

Action(s) liée(s) :

- Action n°1 : Augmenter l'offre et le cadencement du réseau de transport public du Grand Anancy,
- Action n°2 : Développer de nouvelles liaisons TC offrant des conditions concurrentielles à la voiture
- Action n°5 : Promouvoir l'image, la qualité et l'attractivité du réseau de transport public du Grand Anancy,
- Action n°10 : Aménager les gares de Pringy, Groisy et Saint-Martin Bellevue en pôles multimodaux,
- Action n°11 : Créer des interfaces multimodales aux entrées d'agglomération et aux nœuds stratégiques du territoire,
- Action n°32 : Créer les conditions favorisant l'accès au cœur d'agglomération aux usages partagés et durables
- Action n°42 : Anticiper la desserte en mobilité alternative et les infrastructures dédiées aux modes actifs en créant des espaces réservés dans le PLUI-HM Bioclimatique
- Action n°50 : Réaliser la comptabilité carbone des projets de mobilité du Grand Anancy

Documents de référence

- Projet de Territoire 2050 « Imagine le Grand Anancy », objectif 33 « Lancer une étude pré-opérationnelle sur le tramway à l'échelle de l'agglomération. »
- Etude pré-opérationnelle du réseau de tramway et de BHNS du Grand Anancy (SYSTRA)

Public associé

Tous les publics

INDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION

Indicateurs de suivi de mise en œuvre

- Respect des plannings d'études,
- Respect des délais de mise en œuvre et travaux,
- Inscription des réserves foncières dans le PLUi-HD.

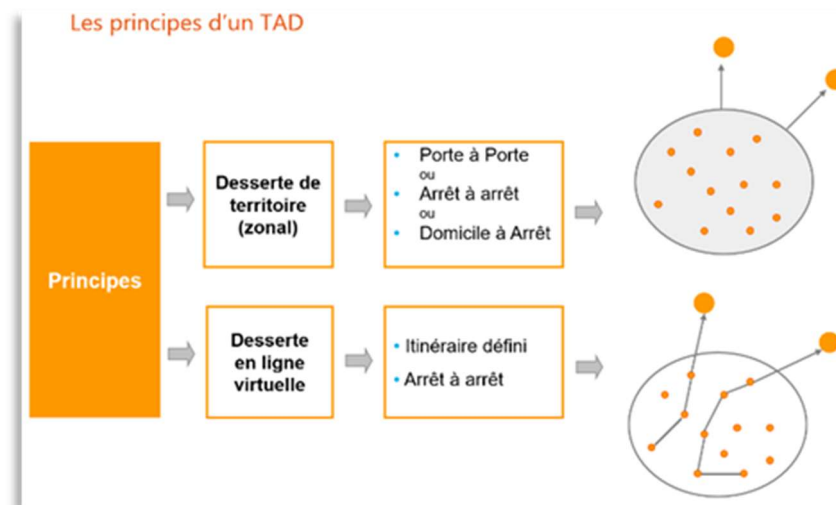
Indicateurs d'évaluation des impacts

- Evolution de la fréquentation sur les lignes du réseau de Tramway et de BHNS
- Offre du réseau (fréquence des tramway, 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 tramway et de BHNS

- 4- Déployer une offre de transport à la demande pour les personnes en situation de handicap et les habitants des secteurs peu denses.

DESCRIPTION DE L'ACTION

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-contre.



Proposer une offre de transport sur l'ensemble du territoire du Grand Anancy adaptée au potentiel d'usage attendu, suppose de traiter deux enjeux :

- Mieux répondre au besoin de mobilité des personnes en situation de handicap. Ce service est assuré par Handibus qui dispose de 4 mini-bus (Mercedes Sprinter PMR) depuis 2020, (contre 2 mini-bus en 2019)
- Offrir des services de transport dans les territoires ouverts, où la mise en place de lignes régulières ne se justifie pas

1) Pour mieux répondre aux besoins des personnes en situation de handicap sur l'ensemble du territoire du Grand Anancy, il est proposé de :

- Renforcer la flotte du service Handibus, en le dotant de nouveaux véhicules adaptés de type mini-bus. Au total 4242 voyageurs ont été transportés en 2020 contre 5814 en 2019, cette légère baisse s'explique par la période de

Figure 1: Les Principes d'un TAD, crise sanitaire. Cela représente 52158 km en 2020 contre 65053 en 2019.

- Etendre le service Handibus aux malvoyants et mal marchants,
- Simplifier et optimiser le parcours administratif donnant droit au service Handibus,
- Mieux informer le personnel accompagnant du service Handibus

La mise en place et le suivi des services Handibus est assuré par le Grand Anancy et la SIBRA, qui consultent la Commission Intercommunale pour l'Accessibilité (CIA). La plus récente réunion de la CIA s'est tenue le 28 janvier 2020.

2) Concevoir une offre de transport à la demande pour les « territoires ouverts » :

Une offre TAD quotidienne renforcée en heure de pointe du matin et du soir garantira une correspondance sur une interface multimodale (cf. actions 10 et 11) ou avec une ligne structurante (cf. action 1,2 et 3) et ciblera prioritairement mais non exclusivement les actifs.

Une offre TAD occasionnelle pourra relier les centralités du territoire, les bourgs, les centres villages et les polarités commerciales et de service pour tous les publics particulièrement les personnes âgées.

Le TAD est intéressant pour la mobilité des personnes âgées : Selon l'analyse des besoins sociaux réalisée sur le Grand Anancy et publiée en 2019, les personnes âgées de plus de 85 ans connaissent des difficultés dans leur mobilité au quotidien et ont tendance d'être en situation de dépendance par rapport aux transports en commun.

Le transport à la demande est alors parfois la meilleure possibilité pour se déplacer car il permet un service de porte à porte limitant les ruptures de charges.

Depuis mi-2018, un TAD en ligne virtuelle permet de relier les communes de St Sylvestre et Chapeiry à Annecy toute l'année du lundi au samedi 2 fois par jour : **Proxibus**. Pour l'utiliser, il est nécessaire de réserver le service au plus tard la veille du déplacement avant 17h.

Proxibus possède 1 véhicule type Mercedes Sprinter qui a effectué **802 voyages en 2020** contre 602 en 2019. En 2020, le service Proxibus a parcouru 10309km en 2020 contre 10081 km en 2019 avec donc une légère augmentation. Cela représente 1,5 voyageurs par jour. Une piste d'amélioration du service Proxibus serait de l'ouvrir vers les territoires de Rumilly et l'Albanais.



De nouvelles expérimentations du TAD sont prévues dès 2021 :

- Entre Leschaux, la Chapelle Saint Maurice, Saint-Eustache et le bourg de Duingt, en interface avec la ligne renforcée sur la rive ouest du lac (Ligne 52).
- Autour du secteur de Filière en rabattement vers la gare de Groisy et la ligne 80.

Pour aller plus loin, une analyse fine des besoins à l'échelle des communes des territoires peu denses doit être effectuée.

La carte ci-contre ébauche une sectorisation de l'offre à déployer. Les secteurs où déployer une offre de TAD correspondraient aux territoires ouverts du PDM :

- Communes situées dans le PNR des Bauges et hameau de la rive ouest (polarités : Ligne 50 Duingt, Saint-Jorioz et Alby-sur-Chéran).

- Secteur du pays d'Alby-sur-Chéran (polarités: Alby-sur-Chéran, secteur de Rumilly).
- Secteur des hameaux de la rive est (polarités: Veyrier-du-Lac, Menthon Saint-Bernard, Annecy-Le Vieux, Talloires, Ligne 61)
- Secteur du Pays de Fillière (pôles de rabattement : Thorens-Glières, gare de Groisy, Villaz).
- Secteur de Quintal, Montagny-les-Lanches, Chavanod (pôle de rabattement : Seynod, réseau urbain).
- Secteur des hameaux d'Epagny Metz-Tessy, Pringy, Argonay (pôle de rabattement : gare de Pringy, réseau urbain).

Les caractéristiques de fonctionnement possibles et préconisées sont les suivantes à définir lors des entretiens menés en phase pré étude :

- Type de TAD :
 - TAD ligne virtuelle (cible le public actif)
 - TAD zonal (tout public à l'échelle du secteur identifié)
- Une réservation dynamique possible grâce à une application. Une réservation 15 à 30 minutes avant serait nécessaire pour emprunter le service.
- Il est nécessaire d'avoir un système de réservation par téléphone quelques heures avant ou la veille pour la commodité des personnes âgées
- La tarification doit être celle du réseau SIBRA donc une correspondance possible avec les autres lignes du réseau sans surcoût.
- L'horaire de destination est garanti, le TAD permet en revanche d'optimiser le trajet amont

L'objectif de la desserte pourrait être :

- 1 à 2 aller-retour quotidiens en rabattement sur les lignes structurantes et interfaces multimodales

- 1 à 2 allers-retours quotidiens à destination d'Annecy et/ou des polarités les plus proches

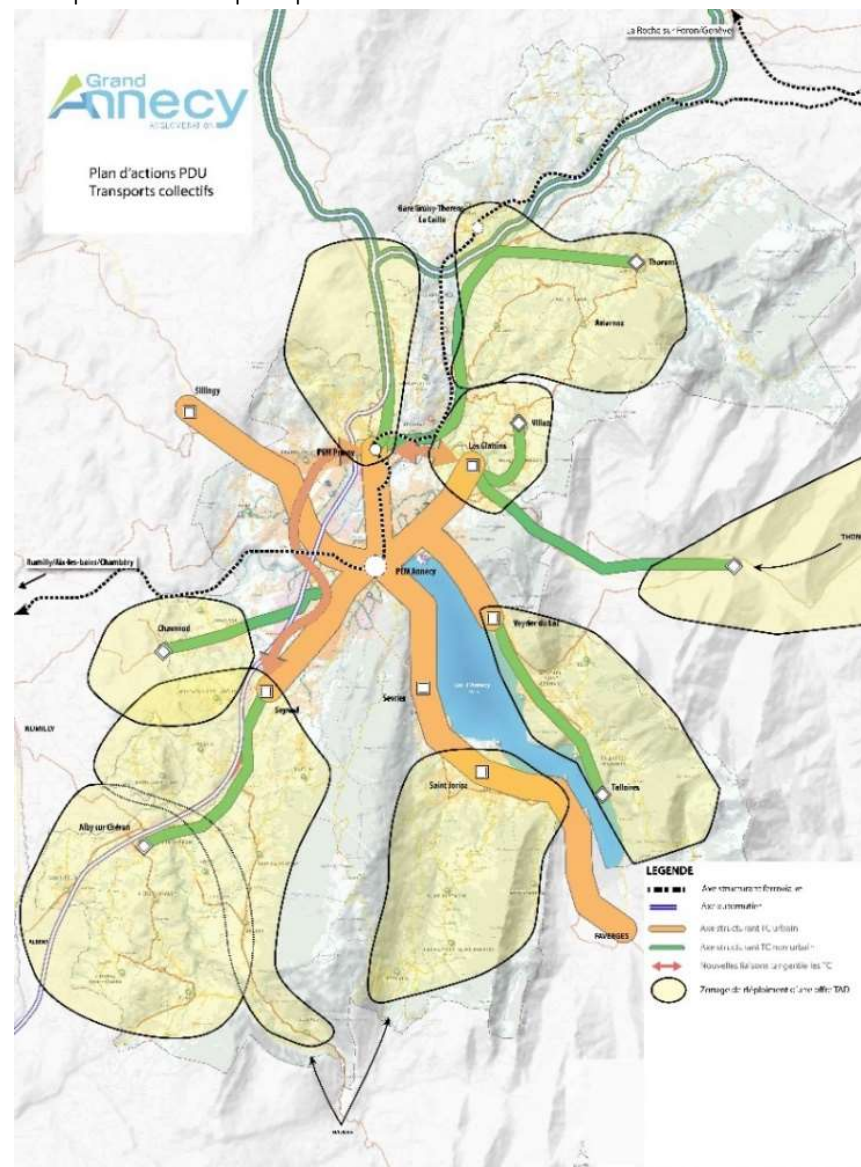


TABLEAU DE BORD

Pilotage

Maître(s) d'ouvrage : Grand Annecy

Partenaires : SIBRA

Calendrier de mise en œuvre

2019 **2020** 2021 2022 2023 2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 >2030

Coûts (investissement et fonctionnement)

Etude : 40 K€

Mise en œuvre : 500 K€

Action(s) liée(s) :

- Action n°1 : Augmenter l'offre et le cadencement du réseau de transport public du Grand Annecy.
- Action n°10 : Aménager les gares de Pringy, Groisy et Saint-Martin Bellevue en pôles d'échanges multimodaux
- Action n°11 : Créer des interfaces multimodales aux entrées d'agglomération et aux nœuds stratégiques du territoire
- Action n°15 : Garantir des liaisons piétonnes et PMR sécurées, continues et agréables dans les quartiers, les bourgs, les hameaux.
- Action n°36 : Créer un réseau d'ambassadeurs de la mobilité.

Documents de référence

- Projet de Territoire 2050 « Imagine le Grand Annecy », objectif 67 « Favoriser le maintien à domicile des personnes âgées : aide à l'adaptation des logements, faciliter l'accès aux commerces, aux services de santé, à la mobilité, aux loisirs, maintien de la vie sociale...

Public associé

Jeunes, personnes âgées, publics vulnérables et PME

INDICATEURS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

Indicateurs de suivi de mise en œuvre

- 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

- 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.

5- Promouvoir l'image, la qualité et l'attractivité du réseau de transport public du Grand Anancy

DESCRIPTION DE L'ACTION

La meilleure des alternatives à l'autosolisme est certainement le transport public. Si le niveau d'offre associé à la performance du réseau en termes de régularité, de temps de parcours sont déterminants dans le choix modal, l'image du réseau, l'information modale et multimodale, les leviers financiers et tarifaires à l'attention des usagers, le sont tout autant.

Ainsi, les développements d'offre seront soutenus par trois types de mesures contributives à la qualité et l'attractivité du réseau de transport public du Grand Anancy.

Mesures relatives à l'image et la qualité de l'expérience usager en complément des actions déjà portées par la 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** » 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 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%.
- S'inspirer des bonnes pratiques (à l'image du Lemman Pass) sur les campagnes de communication et sur l'aspect marketing.
- Mettre en place des modes de communication alternatifs, être présents sur les réseaux sociaux, notamment pour cibler les jeunes.

Mesures relatives à l'attractivité du réseau

- Le développement de conditions d'intermodalités horaires et physiques, performantes et attractives :
 - **Mise 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**.
 - Jalonnement, signalétique et information statique lisible et à jour à tous les points du réseau (terminus et arrêts en correspondance).

Mesures relatives à la promotion et à la fidélisation des usagers

Développement d'un programme de promotion de l'usage des transports publics. Explorer des innovations tarifaires pour permettre plus de souplesses d'usages entre les différents services de mobilité proposés par le Grand Anney (Compte déplacement, Tarification solidaire, tarification combinée, Post-paiement)

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 cumul 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.



TABLEAU DE BORD

Pilotage

Maître(s) d'ouvrage : Grand Anancy

Partenaires : SIBRA, communes

Calendrier de mise en œuvre

2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 >2030

Coûts (investissement et fonctionnement)

100 K€ par an.

Action(s) liée(s) :

- Action n°1 : Augmenter l'offre et le cadencement du réseau de transport public du Grand Anancy.
- Action n°2 : Développer de nouvelles liaisons TC offrant des conditions concurrentielles à la voiture.
- Action n°6 : Définir et mettre en œuvre la transition énergétique du parc de véhicules de transports publics.
- Action n°8 : Déployer les navettes lacustres comme transport de passagers reliant les communes du Grand Anancy riveraines du Lac d'Anancy.
- Action n°7 : Desservir les trois sites de montagne (Semnoz, Les Glières et la Forclaz) autrement qu'en voiture
- Action n°12 : Développer les services permettant l'accès à toute l'offre de mobilité.
- Action n°40 : Faire du Grand Anancy un lieu d'expérimentation des nouvelles mobilités basées sur les énergies renouvelables et les technologies numériques : véhicule autonome, électrique, à hydrogène, etc.

Documents de référence

- Projet de territoire 2050 « Imagine Grand Anancy », 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. »

Public associé

Tous les publics

INDICATEURS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

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.

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.

6- Définir et mettre en œuvre la transition énergétique du parc de véhicules de transports publics

DESCRIPTION DE L'ACTION

Dans le cadre de la loi sur la Transition énergétique pour la croissance verte votée le 17 août 2015 et du décret relatif à la définition des véhicules à faibles émissions, les bus à faibles émissions de gaz à effet de serre occupent une place de premier plan.

Ces dernières années, l'offre de matériel roulant routier s'est largement diversifiée. En effet, si pendant plusieurs décennies l'offre était essentiellement focalisée sur une source énergie unique, le pétrole, elle est aujourd'hui largement multi-énergies. Les enjeux et les accords internationaux associés à la pollution globale (gaz à effet de serre) mais également à la pollution locale (particules fines, oxydes d'azote, etc.), ont contraint les constructeurs à diversifier leur panel de solutions.

Le marché français est encore largement dominé par les véhicules diesel mais des technologies plus ou moins matures gagnent des parts de marché d'année en année. **Les motorisations hybrides, gaz, électrique ont déjà fait leur apparition depuis de nombreuses années sur les réseaux français, tandis que l'hydrogène se déploie petit à petit dans quelques agglomérations.**

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 faible émission, afin d'évaluer les différents scénarios de décarbonation possibles de sa flotte.

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

L'objectif pour le Grand Annecy est d'identifier les conditions technico-économiques qui permettraient la mise en service de bus électriques et identifier les opportunités de développement des autres technologies de motorisation à faible émission telles que le GNV, l'hydrogène, le Bio-carburant, les motorisations hybrides.

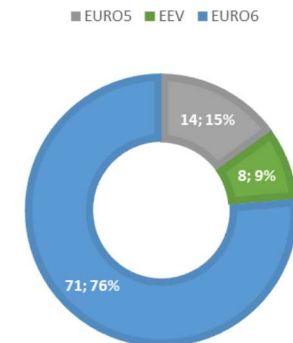
En lien avec l'élaboration du Schéma Directeur des Energie, ce travail s'appuie sur un état de l'art des technologies ainsi qu'une analyse des lignes du réseau. Sont par exemple examinées : les conditions d'exploitation, les caractéristiques topographiques des lignes, leur fréquentation, les coûts. La méthodologie est déclinée en 3 temps :

Etape 1 : Diagnostic de la flotte de bus et de l'atelier-dépôt, des lignes actuelles et des conditions d'exploitation

Etape 2 : Etat de l'art des solutions de décarbonation

Etape 3 : Etude de scénarios de décarbonation, évaluation de la faisabilité de l'électrification, de l'utilisation de véhicules roulant au BioGNV ou à l'hydrogène, et analyse des impacts économiques et environnementaux induits.

A ce jour le parc de la SIBRA se compose de 57 bus standards et 36 bus articulés soit 93 véhicules. Ces véhicules opèrent sur les lignes 1 à 7.



La moyenne d'âge des véhicules au 1^{er} janvier 2021 était de seulement 3.9 ans. De premiers test d'un véhicule électrique sont prévus pour l'été 2021.

Dans le cadre du PDM 2030, le Grand Annecy s'engage à déployer la stratégie retenue pour la décarbonation de sa flotte de transports collectifs :

- En précisant les scénarios retenus et leur phasage
- En évaluant précisément les investissements nécessaires à réaliser pour effectuer un tel virage
- En se coordonnant avec la stratégie du futur Schéma Directeur des Energies

TABLEAU DE BORD

Pilotage

Maître(s) d'ouvrage : Grand Anecy

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

Calendrier de mise en œuvre

Etude :

2019 2020 **2021** 2022 2023 2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 >2030

Réalisation :

2019 2020 2021 **2022 2023 2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030** >2030

Coûts (investissement et fonctionnement)

Coût d'investissement : 63M€

Action(s) liée(s) :

- Action n°5 : Promouvoir l'image, la qualité et l'attractivité du réseau de transports publics du Grand Anecy
- Action n°30 : mettre en place une Zone à Faible Emission
- Action n°40 : Faire du Grand Anecy un lieu d'expérimentation des nouvelles mobilités basées sur les énergies renouvelables et les technologies numériques : véhicule autonome, électrique, à hydrogène, etc.
- Action n°45 : Encourager le déploiement de flottes de véhicules propres et silencieux

Documents de référence

- Projet de territoire 2050 « Imagine le Grand Anecy »
- PCAET action n°26, n°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'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

- 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

7- Desservir les trois sites de montagne (le Semnoz, les Glières et la Forclaz) autrement qu'en voiture

DESCRIPTION DE L'ACTION

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.

Le Grand Anancy a mis en place une desserte durant la période 2020 – 2021, et ce malgré le contexte de la crise sanitaire.

- Pour le Semnoz :**

La ligne S1 (été et hiver) (Vignières-Semnoz) qui part d'Anancy-le-Vieux à proximité du campus universitaire, avant de se diriger vers le centre-ville et la gare routière, puis vers le sommet du Semnoz par la route principale D41.

La ligne S2 (hiver) (Gare routière-Semnoz) qui part de la gare d'Anancy avant de se diriger vers le Semnoz par le versant Ouest, desservant notamment Seynod et la zone d'activités de Cap Périaz ou encore Quintal.

La ligne S3 (hiver), dessert le Semnoz par le versant Est, et depuis la rive ouest du lac d'Anancy.



Bus floqué S1 été Sibra 2020



Desserte Semnoz, Sibra 2021

- Pour le Plateau des Glières :**

La ligne des Glières (G1) part de la gare routière et rejoint la commune de Filière et son chef-lieu Thorens-Glières en passant par Argonay et Groisy, avant d'entamer la montée vers le plateau. Malgré la restriction de circulation

sur la RD 55, la fréquence des navettes a triplé avec 3 allers-retours par jour en 2020-2021.

La ligne G2 (minibus), part du chef-lieu de la commune de Filière avec un cadencement de 30 minutes pour la montée au plateau.

- Pour le Col de la Forclaz il n'existe pas de ligne directe depuis le centre-ville d'Annecy pour accéder au site de la Forclaz. A l'été 2021, la ligne F1 relie le centre de Talloires au col de la Forclaz, la Ligne F2 relie Planfait et Montmin Mairie au col de la Forclaz.



Bus et navette Sibra, Atelier Titus



Ligne G1 et G2 Plateau des Glières, Sibra, 2021

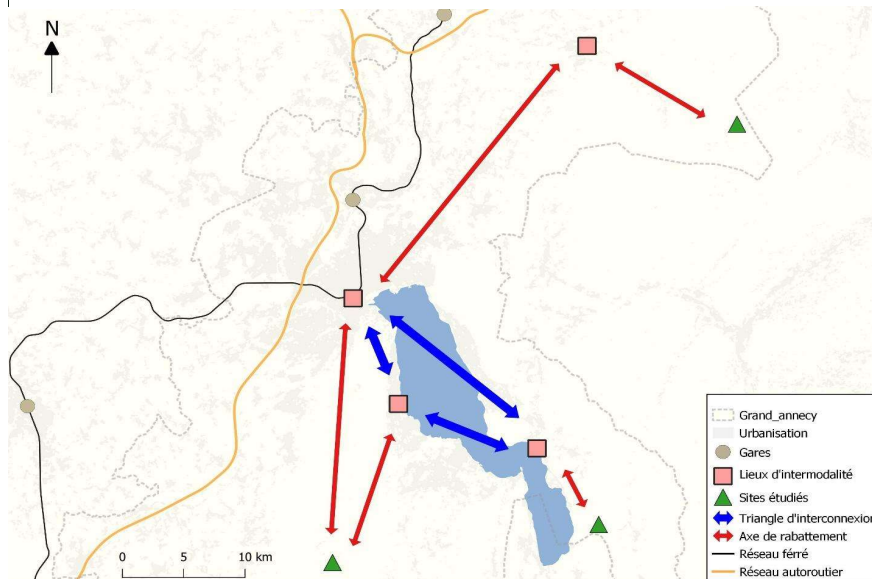
En 2020/2021, les étudiants du Master « Transport et Intermodalité » (USMB) ont travaillé en atelier sur les trois sites de montagnes. Un questionnaire (mis en ligne du 26/11/2020 jusqu'au 21/02/2021) a suscité 1638 réponses (683 Semnoz, 416 Plateau des Glières, 539 au Col de la Forclaz) et permis de tirer les enseignements suivants :

- Sur le site du Semnoz 81,4% des personnes viennent du Grand Anancy. Le site attire une forte clientèle sur la demi-journée environ 4h durant toutes les saisons. Les transports communs sont utilisés à 6.3% et les individus utilisent à 75.5% la voiture individuelle occupait en moyenne par 2.5 personnes. Enfin le site possède des problèmes de stationnement sauvage.
- Sur le site du Col de la Forclaz 62% des personnes proviennent de l'extérieur du Grand Anancy. Le site attire une clientèle internationale pour la pratique du parapente. De plus le Col de la Forclaz est principalement atteint en voiture individuelle à 68%.
- Sur le site du Plateau des Glières 75,7% des personnes viennent du Grand Anancy. Le site attire une clientèle pour la pratique de la randonnée et du ski nordique. De plus, 82.9% des usagers montent sur le site en voiture individuelle et 7% en transport en commun grâce- aux lignes G1 et G2 mises en place par le Grand Anancy. Enfin le site possède une route étroite créant des problématiques de circulation et de croisement.

Les étudiants de l'atelier ont mis en avant l'idée d'un circuit qui aurait pour objectif de relier les trois sites dans un triptyque de transport



Atelier Titus, Accessibilité au site du Mont Pilate 2021



Concept intermodalité et triptyque reliant les sites, Atelier TITUS 2021

Ce concept de triptyque s'inspire de l'exemple du site du Mont Pilate (Atelier TITUS 2021).

Il s'agit d'un sommet montagneux culminant à 2132 m d'altitude et situé au sud de l'agglomération de Lucerne. **Un train à crémaillère** est aménagé sur le versant sud **et trois téléportés** sur son versant nord.

L'offre de transport touristique est **basée sur l'enchaînement des modes de transports**.

Pour aller plus loin, en associant les acteurs économiques et touristiques qui animent le Semnoz, les Glières et la Forclaz, le Grand Anancy 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.

TABLEAU DE BORD

Pilotage

Maître(s) d'ouvrage : Grand Anecy

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

Calendrier de mise en œuvre

2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 >2030

Coûts (investissement et fonctionnement)

Etude : 50 K€

Coûts d'investissement et de fonctionnement à définir

Action(s) liée(s) :

- Action n°3 : Engager la réalisation du réseau de Tramway et de Bus à Haut Niveau de Service de l'agglomération du Grand Anecy
- Action n°5 Promouvoir l'image, la qualité et l'attractivité du réseau de transport public du Grand Anecy
- Action n°8 : Déployer les navettes lacustres comme transport de passagers reliant les communes du Grand Anecy riveraines du Lac d'Anecy
- Action n°11 : Créer des interfaces multimodales aux entrées d'agglomération et aux nœuds stratégiques du territoire

Documents de référence

- Projet de territoire 2050 « Imagine le Grand Anecy », objectif 18 « Le Semnoz, les Glières et La Forclaz, j'y vais autrement qu'en voiture ! Lancement d'une étude permettant l'accès au Semnoz, aux Glières et au col de la Forclaz autrement qu'en voiture. »
- Délibération de principe sur le lancement d'une consultation relative à la mise en place d'un service alternatif pour desservir les sites de la Forclaz, Le Semnoz et le Plateau des Glières.

Public associé

Tous les publics

INDICATEURS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

Indicateurs de suivi de mise en œuvre

- Lancement de l'étude.

Indicateurs d'évaluation des impacts

- Evolution de la fréquentation,
- Satisfaction des usagers,
- Evolution de la part modale.

8- Déployer les navettes lacustres comme transport de passagers reliant les communes du Grand Anney riveraines du Lac d'Anney

DESCRIPTION DE L'ACTION

Le lac d'Anney attire une très importante population pendant l'été. Le réseau de navettes lacustres offre des opportunités de traversées pour relier les communes riveraines du lac.

Après une étude sur la mobilité touristique réalisée en 2017, et une mise en consultation, le Grand Anney 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.

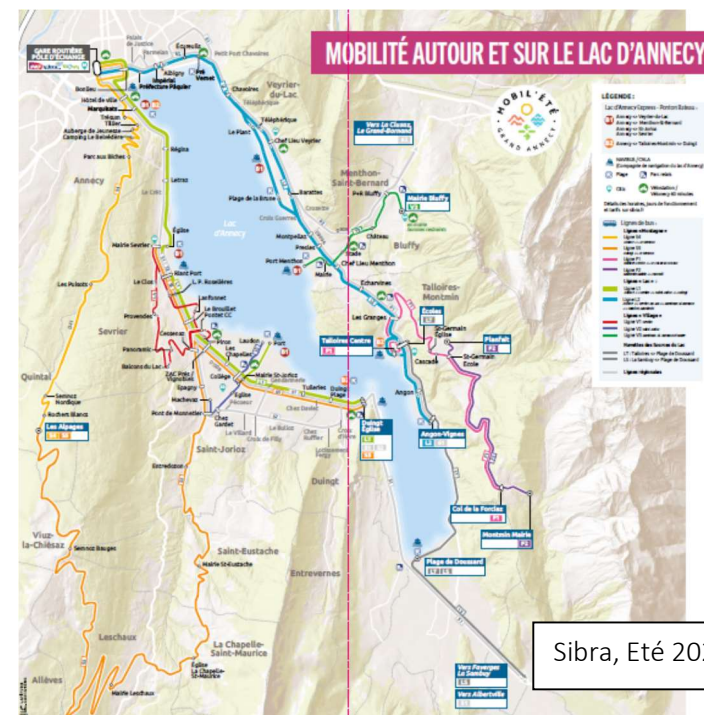
A l'été 2021, les caractéristiques du service Lac Anney Express sont les suivantes :

- Lignes B1et B2 composées de 2 bateaux de 12 places chacun :
- B1 : 3 allers-retours par jour entre Anney et les communes de Saint-Jorioz, Veyrier-du-Lac, Menthon-Saint-Bernard et Sevrier
- B2 : 6 rotations par jour Anney – Talloires – Duingt – Talloires – Anney
- 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 Anney à hauteur de 100 000 €

Durant l'été 2021, le Grand Anney expérimente un panel d'actions pour améliorer la mobilité saisonnière. Voici les services de transport en commun gratuits qui complètent les navettes lacustres :

- Doublement de l'offre sur les lignes des plages (L1 et L2)

- Création de lignes internes aux communes de Sevrier, Saint-Jorioz, Menthon-Saint-Bernard/ Bluffy
- Création de la ligne F1 entre le centre de Talloires et le col de la Forclaz, et de la Ligne F2 depuis Planfait /Montmin et le col de la Forclaz.
- Pour aller au Semnoz : S4 depuis la gare d'Anney, S5 depuis Duingt



Pour l'avenir, des perspectives d'évolution sont à envisager :

- Renforcer l'intermodalité en créant un tarif intégré bus+ navettes lacustres, offrant éventuellement d'autres services (P+R, vélos en location)
- L'extension du service à l'ensemble des communes riveraines du lac, en partenariat avec la Communauté de Commune des Sources du Lac
- L'incitation à la mise en service de bateaux électriques ou hybrides
- La pérennisation du service de navettes lacustres toute l'année

TABLEAU DE BORD

Pilotage

Maître(s) d'ouvrage : Grand Annecy

Partenaires : SIBRA, Etat, communes, Région

Calendrier de mise en œuvre

2019 **2020** **2021** **2022** **2023** **2024** **2025** 2026 2027 2028 2029 2030 >2030

Coûts (investissement et fonctionnement)

50K€ d'étude

Fonctionnement : 150 K€ par an pour un service étendu

Investissement : 5M€

Action(s) liée(s) :

- Action n°5 : Promouvoir l'image, la qualité, l'attractivité du réseau de transport public du Grand Annecy.
- Action n°7 : Desservir les trois sites de montagne (Semnoz, Les Glières et la Forclaz) autrement qu'en voiture
- Action n°12 : Développer les services permettant l'accès à toute l'offre de mobilité

Documents de référence

- Projet de territoire 2050 « Imagine le Grand Annecy », objectif 48 « Tester des navettes lacustres et des minibus pour desservir les plages en saison. »
- Conférence « Mobilité Saisonnière » de l'hiver 2020

Public associé

Touristes et excursionnistes

INDICATEURS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

Indicateurs de suivi de mise en œuvre

- Lancement de l'étude,

- Bilan de l'expérimentation de l'été 2019,
- 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 touristes et excursionnistes,
- Evolution des recettes commerciales.

AXE DE TRAVAIL

Développer le réseau ferroviaire structurant et favoriser l'intermodalité

CONTEXTE ET ENJEUX

2021 est l'année européenne du rail. En Europe, seulement 7% des personnes voyagent en train et 11 % des marchandises sont transportées par rail. Pourtant, le train est un mode de transport sûr et écologique. Le plan de relance nationale prévoit d'investir sur le réseau et l'offre ferroviaire.

Le territoire du Grand Anecy a accueilli en décembre 2019 le Léman Express, RER transfrontalier franco-suisse, malgré un contexte difficile marqué par les grèves puis la pandémie.

Si le rôle d'autorité organisatrice ferroviaire revient à la Région, le Grand Anecy porte à ses côtés une ambition forte pour le réseau ferré, à travers des projets partenariaux d'envergure : modernisation de l'axe Aix-Anecy, réouverture de la gare de Saint-Martin Bellevue, redéploiement des gares de Pringy et Groisy, promotion du Léman Pass.

Le territoire du Grand Anecy met également l'accent sur les pôles multimodaux. Le Pôle d'Echanges Multimodal de la Gare d'Anecy, récemment requalifié, permet une interconnexion facilitée entre le train, les bus urbains de la SIBRA, le vélo, les cars interurbains et la voiture. Demain, ce seront les gares de Pringy, Saint-Martin Bellevue et Groisy qui se transformeront en pôles multimodaux, ainsi qu'un réseau d'interfaces multimodales organisées qui mailleront le territoire.

Ces interfaces ont un rôle stratégique à jouer dans l'organisation du système de mobilité du territoire. Elles créent une cohérence entre l'ensemble des offres de mobilité : stationnement auto, offres de transport collectif urbain et interurbain, vélo, covoiturage, information en temps réel, tarifs combinés, plateforme de service (MaaS).

OBJECTIF

Développer le réseau ferroviaire et ses gares de constituer une véritable dorsale de mobilité : le réseau express métropolitain du Grand Anecy reliant Rumilly à Groisy.

Aménager un réseau d'interface multimodales pour faciliter l'usage de l'écosystème de mobilité au contact des corridors de mobilité, à proximité des espaces de vie et autour desquels des services seront associés.

CONTRIBUTION A LA REUSSITE DU PDM

Sur le report modal	
Sur la cohérence d'ensemble	
Sur l'environnement	

Aujourd'hui :
Part modale ferroviaire au
Grand Anecy
<1% (EDGT 2017)

9- Mettre en place un « Réseau Express Métropolitain » cadencé entre Rumilly et Groisy

DESCRIPTION DE L'ACTION

Cet objectif s'appuie sur deux projets d'envergure : Le Léman Express et la modernisation de la ligne Aix-Anney.

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 Anancy.

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 Anney, 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°10)
- Le réaménagement des gares de Pringy et Groisy en véritables pôles d'échanges (action n°10)
- Des services complémentaires en faveurs des usagers (tarification combinée, communication, information en temps réel, plateforme de service, action n°12)

Le **Léman Express**, en service depuis le 15 décembre 2019, relie Anney, Pringy et Groisy au cœur de Genève en un peu plus d'une heure. La montée en puissance de ce service auprès des usagers s'appuie sur le titre transfrontalier Léman Pass et une campagne de communication multipartenaires.



Le **projet de modernisation de la ligne Aix-Anney** constitue la déclinaison Nord du Sillon Alpin (Valence TGV – Genève). Ce projet partenarial, cofinancé par le Grand Anancy, est inscrit au Contrat de Plan Etat-Région. Il vise l'amélioration des temps de parcours, de la robustesse et la capacité sur la ligne ferroviaire Anney-Aix longue de 40km en voie unique électrifiée. Ce projet s'articule en 2 phases (voir carte ci-contre) :

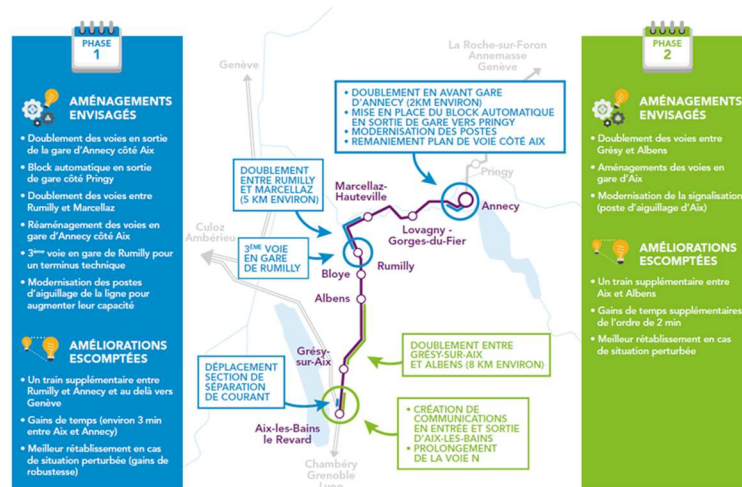
- Phase 1 : doublement partiel des voies entre Rumilly et Anney, aménagements d'avant-gare d'Anney, reprise d'ouvrages de franchissement, modernisation de la signalisation.

En 2021, est lancée la phase « études projet et dossiers de consultation des entreprises » (coût total 15M€, part envisagée pour le Grand Anancy: 9,5% soit 1,425M€).

- Phase 2 : doublement partiel des voies entre Grésy-sur-Aix et Albens, réaménagement des voies en gare d'Aix, modernisation du poste.
- Le coût total du projet est estimé à 310M€

Le projet de modernisation de la ligne Aix-Anancy a fait l'objet d'une première concertation publique en décembre 2019, puis d'une seconde concertation publique entre avril et mai 2021, en vue de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme

La mise en service est prévue en 2026 (source : SNCF Réseau 2021).



Dans la perspective de la mise en place du « Réseau Express Métropolitain » du Grand Anancy, il est nécessaire de regarder le traitement des passages à niveau (PN) sur le territoire.

Depuis le plan gouvernemental de 2008, un diagnostic de sécurité est systématiquement réalisé pour chaque passage à niveau par les gestionnaires d'infrastructures routières, avec l'appui de la SNCF. **Ces diagnostics de sécurité sont renforcés par la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM).**

Voici la liste des passages à niveau situés sur le Grand Anancy :

N° PN	COMMUNE	Difficulté franchissement (véhicules surbaissés)	AGGLO	Moment (estimation)	Traversée de Transports Scolaires	CLASSE VOIRIE
55	Groisy	NON	Oui	103980	Oui	Route départementale
45	Anancy (Pringy)	OUI	Oui	45920	Non	Voie communale
47	Argonay	OUI	Oui	31300	Non	Route départementale
49	Fillière	NON	Oui	20100	Oui	Route départementale
57	Fillière	NON	Non	15460	Non	Route départementale
52	Charvonnex	OUI	Non	14400	Non	Route départementale
51	Charvonnex	OUI	Non	9500	Non	Voie communale
48	Argonay	OUI	Non	8380	Non	Voie communale
38	Poisy	NON	Non	3186	Non	Chemin rural
53	Charvonnex	NON	Non	540	Non	Voie communale
50	Charvonnex	NON	Non	280	Non	Voie communale
54	Groisy	NON	Non	0	Non	Chemin rural

Liste des PN situés sur le Grand Anancy, le long de l'axe Aix-les-Bains-Le Revard – Annemasse (source SNCF)

Le moment est le produit du nombre de véhicules routiers par le nombre de circulations ferroviaires, ce qui donne une première indication sur le risque des PN.

Dans le cadre du PDM, le Grand Anancy se coordonnera avec la SNCF, le Département et les communes concernées afin de répondre aux obligations de la loi LOM : améliorer les conditions de franchissement des PN pour les cyclistes, les piétons et les véhicules de transport scolaire.

En lien avec l'action n°10 qui vise le redéploiement des gares de Pringy/Groisy et la réouverture de la gare de Saint-Martin Bellevue, une étude spécifique sera lancée, selon les grandes étapes suivantes :

- 1- Priorisation des PN à sécuriser, en se basant sur les diagnostics réalisés par les gestionnaires de voirie en appui avec la SNCF (2021-2022)
- 2- Définition de scénarios de sécurisation (2022)
- 3- Travaux de mise en sécurisation (planning à préciser)

TABLEAU DE BORD

Pilotage

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

Partenaires : Grand Anancy, Etat (DREAL), Région Auvergne-Rhône-Alpes, Conseil Départemental de la Haute-Savoie, SNCF réseau, Pôle Métropolitain du Genevois Français, Rumilly Terre de Savoie (en option)

Calendrier de mise en œuvre

Etude : 2020 **2021 2022 2023 2024** 2025 2026 2027 2028 2029 2030

Travaux : 2020 2021 2022 2023 **2024 2025 2026** 2027 2028 2029 2030

Coûts (investissement et fonctionnement)

Etude : participation du Grand Anancy aux études du projet de modernisation de la ligne Aix-Anancy, phase 1 : 2,5 M€

Participation du Grand Anancy aux études de la phase 2 : montant à définir

Travaux : montants et programmation à définir dans le cadre du projet

Etude pour l'amélioration du franchissement des PN : 20K€

Action(s) liée(s) :

- Action n°1 : Augmenter l'offre et le cadencement du réseau de transport public du Grand Anancy.
- Action n°3 : Engager la réalisation du réseau de Tramway et de BHNS l'agglomération du Grand Anancy.
- Action n°5 : Promouvoir l'image, la qualité et l'attractivité du réseau de transport public du Grand Anancy
- Action n°10 : Aménager les gares de Pringy, Groisy et Saint-Martin de Bellevue en pôles multimodaux.
- Action n°12 : Développer les services permettant l'accès à toute l'offre de mobilité.

Documents de référence

- Projet de Territoire 2050 « Imagine le Grand Anancy », objectif 40 « Mettre en place un RER cadencé de Groisy à Rumilly. »
- Contrat de Plan Etat région 2021-2027

Public associé

Tous les publics

INDICATEURS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

Indicateurs de suivi de mise en œuvre

- Respect des plannings d'études,
- 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.

10- Aménager les gares de Pringy, Groisy et Saint-Martin de Bellevue en pôles multimodaux

DESCRIPTION DE L'ACTION

Les gares de Pringy, Groisy et Saint-Martin de Bellevue redéployées en pôles d'échanges multimodaux seront les portes d'entrées sur le réseau express métropolitain. Le réaménagement de ces gares est également un projet urbain et, à ce titre, constitue une opportunité dynamiser le quartier ou le bourg.

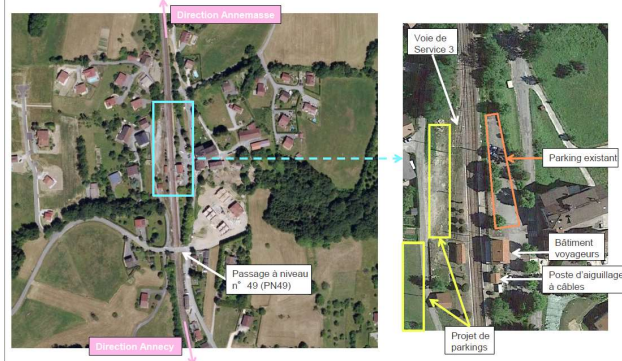
1) Réouverture de la Gare de Saint-Martin Bellevue.

L'objectif est d'ouvrir cette gare au service voyageur la gare fermée en 2009. Elle complètera ainsi le maillage de services ferroviaires sur le Grand Anancy, 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.

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

La réouverture de la gare de Saint Martin Bellevue impliquerait quelques minutes additionnelles de temps de parcours (2 minutes environs).



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

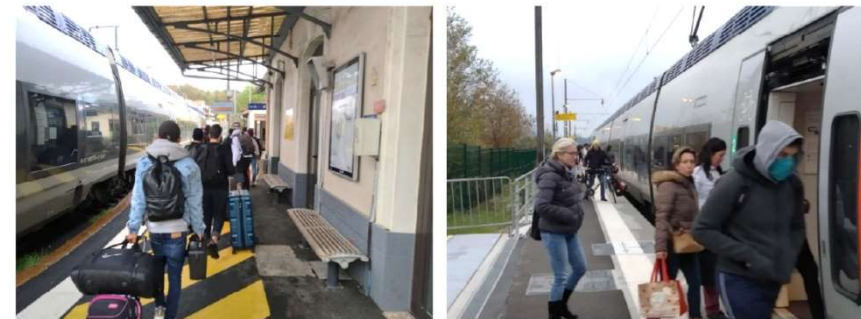
2) Redéploiement des gares de Pringy et de Groisy en pôles multimodaux

Aujourd'hui la fréquentation annuelle en gare de Groisy est de 75 000 voyageurs. La gare de Pringy accueille environ 25 000 voyageurs par an (source SNCF).

L'objectif est la transformation des gares de 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 de Pringy et Groisy

En 2019/2020, les étudiants du Master « Transport et Intermodalité » (USMB) ont travaillé en atelier sur les gares de Pringy et Groisy. Ils ont mis en lumière les faiblesses de ces gares et formulé des préconisations pour leur redéploiement.



Doc.23 – Fréquentation des gares de Pringy et de Groisy en heure de pointe hebdomadaire (©TITUS Anancy 2019)

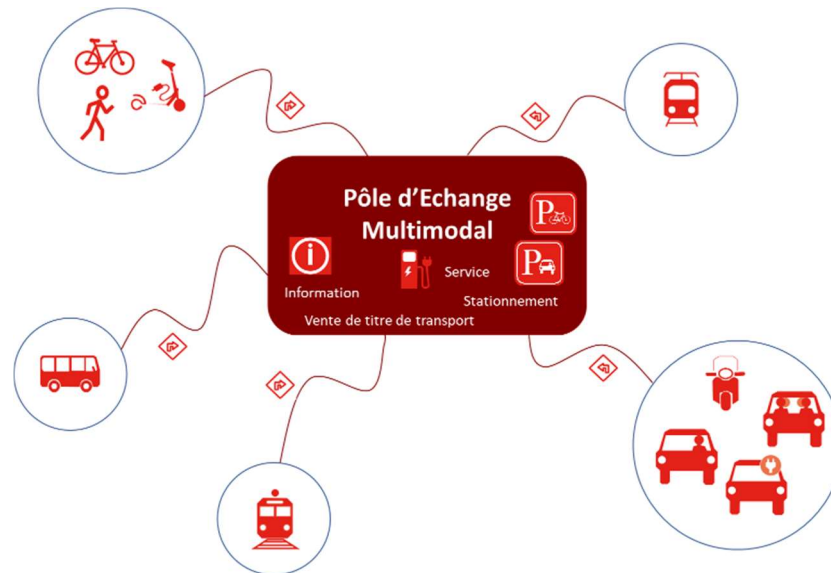
Parmi les faiblesses flagrantes :

- aucune desserte en bus ou car à Groisy
- confidentialité de la gare de Pringy qui n'est pas reliée à Argonay
- manque de traversées piétonnes et modes doux

Des préconisations ont été formulées par les étudiants pour le redéploiement de ces gares en pôles multimodaux. Elles s'appuient notamment sur :

- L'élargissement et la sécurisation du passage à niveau à Groisy
- La création de gares routières : en gare de Pringy : desserte bus côté Est (zone d'activités, Argonay), en gare de Groisy : création d'une desserte depuis Evires, TAD
- La création ou réorganisation de stationnement (P+R)
- Création de traversées piétonnes et modes doux, cheminements fluides et directs
- Des liaisons cyclables continues en lien avec le schéma directeur cyclable
- Des espaces d'attente confortables

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



Fonctionnement d'un pôle d'échange multimodal_Iter

Pour les réaliser, le Grand Annecy doit fédérer les acteurs qui interviennent dans l'exploitation et le fonctionnement autour d'une démarche de « Comité de pôle ». L'enjeu est de coordonner l'ensemble des partenaires dans la définition du projet et son financement.

Les étapes de la démarche de Comité de pôle sont les suivantes :

- La constitution du « Comité de Pôle » regroupant : le Grand Annecy, la commune, SNCF réseau, Gare et Connexion, la Région Auvergne-Rhône Alpes, la SIBRA et les exploitants de transport, les gestionnaires de voiries, les autres propriétaires fonciers le cas échéant.
- La rédaction du cahier des charges de la mission et son lancement par le Grand Annecy.
- L'engagement d'un diagnostic fonctionnel actuel et prospectif
- La définition des scénarios d'aménagement
- L'élaboration du projet d'aménagement et de son plan de cofinancement
- La réalisation des études d'avant-Projet, le lancement des marchés de travaux et les travaux.

3) Gare d'Annecy

Un projet de réaménagement intérieur des locaux est en cours de réflexion auprès de la Région et de la SNCF (Gare et Connexion). Le Grand Annecy peut voir dans ce projet une opportunité pour positionner une agence de la mobilité (réflexions à mener auprès de la Région de Gare et Connexion).

TABLEAU DE BORD

Pilotage

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

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

Calendrier de mise en œuvre

Etude de PEM

2019 **2020 2021 2022 2023** 2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 >2030

Marché et travaux

2019 2020 2021 2022 **2023 2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030** >2030

Coûts (investissement et fonctionnement)

- Réouverture de la gare de Saint-Martin Bellevue : 5M€ Etude de pôle : 50K€
- Marché et travaux : défini à l'issue des études de PEM

Action(s) liée(s) :

- Action n°1 : Augmenter l'offre et le cadencement du réseau de transport public du Grand Anecy
- Action n°9 : Mettre en place un « Réseau Express Métropolitain » cadencé entre Rumilly et Groisy
- Action n°11 : Créer des interfaces multimodales aux entrées d'agglomération et aux nœuds stratégiques du territoire
- Action n°12 : Déployer les services permettant l'accès à toute l'offre de mobilité

Documents de référence

- Projet de territoire 2050 « Imagine le Grand Anecy », 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'ÉVALUATION

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.

Indicateurs d'évaluation des impacts

- Evolution de la fréquentation des gares
- Programme/calendrier des aménagements en gare.

11-Créer des interfaces multimodales aux entrées de l'agglomération et aux nœuds stratégiques du territoire

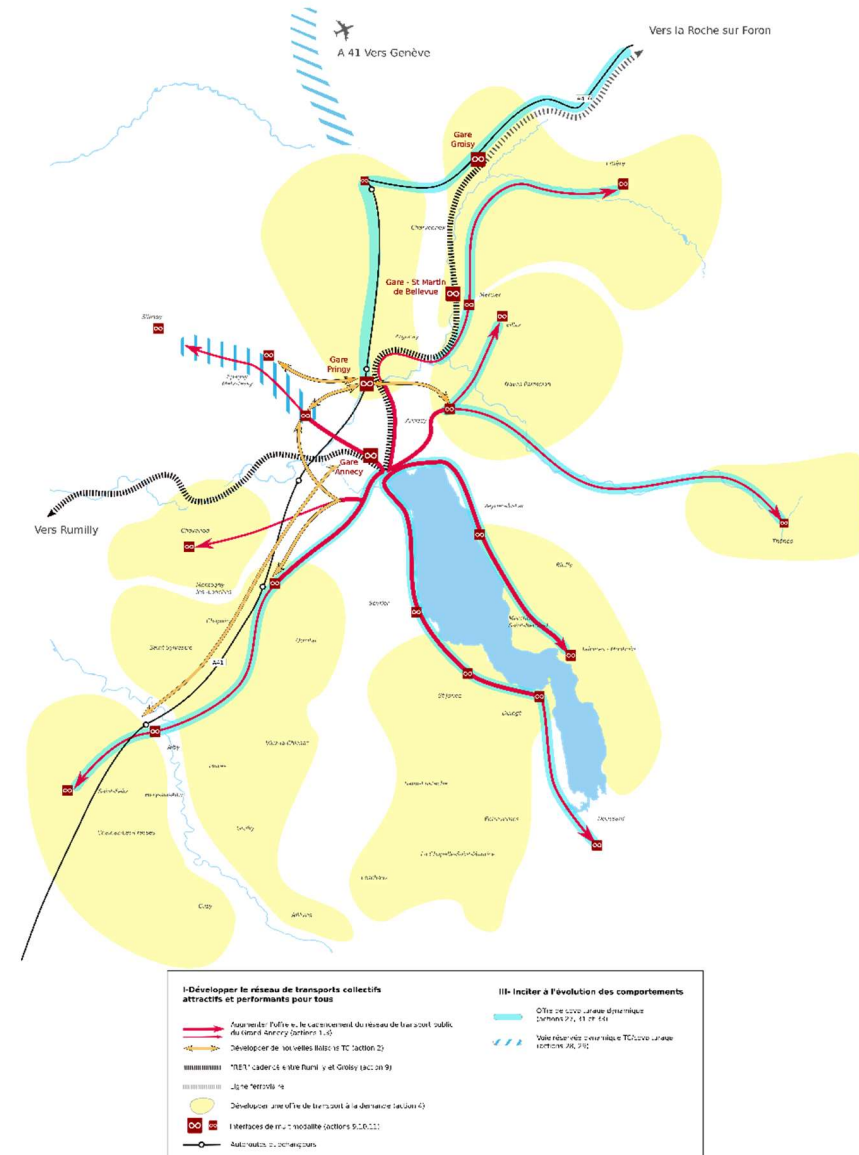
DESCRIPTION DE L'ACTION

En complément du redéploiement des gares ferroviaires, il est indispensable de mailler le territoire du Grand Anancy 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.

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

- Une desserte en transports publics à haute performance à proximité
- Des espaces de stationnement compacts (et végétalisés si en surface) pour accueillir une fonction Parc Relais (P+R), parking de covoiturage
- 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)

CARTE SYNTHÉTIQUE DU PROJET DES MOBILITÉS PDM 2030



Bien que leur localisation précise soit à définir, la démarche concertée d'élaboration du PDM, au cours de ses différentes étapes, a conduit à identifier les emplacements suivants.

En secteur urbain, en entrée du cœur d'agglomération :

- **Gare de Pringy**
- **Seynod Cap Periaz** pour les flux provenant du sud-ouest
- **Secteur des Glaisins/voie des Aravis** pour les flux en provenance de Thônes,
- **Grand Epagny** pour les flux en provenance de la Balme Sillingy notamment.
- **Saint-Jorioz et Sévrier** pour les flux générés par l'ensemble des communes de la rive Ouest du lac
- **Duingt** (P+R existant d'une capacité de 50 places)
- **Meythet-le-Rabelais** pour capter les flux générés par les communes de Poisy/Meythet/ Epagny.
- **Chavanod Parc Altais**
- **Poisy**

En secteur interurbain :

- **La gare de Groisy,**
- **Le secteur de Mercier** qui est un pôle stratégique à aménager qui fait actuellement l'objet d'une étude de mise en œuvre, en lien avec la perspective de la réouverture de la gare de Saint Martin de Bellevue
- **Secteur de Talloires-Montmin**

A proximité des accès de l'autoroute A41, ces interfaces constitueront le maillage d'aires de covoiturage du territoire en faveur de l'usage partagé de la voiture :

- **Secteur Annecy Nord entrée autoroute n°17** : futur parking de covoiturage en cours d'étude,
- **Secteur entrée autoroute n°16** (Annecy Centre), possibilité et emplacement à étudier
- **Le P+R d'Alby-sur-Chéran** à la sortie de l'A41
- **Secteur de Saint-Félix** : création d'un parking de covoiturage près du rond-point de la ZAC d'Orsan.
- **Secteur Saint-Martin Bellevue - Allonzier la caille entrée autoroute n°18**

TABLEAU DE BORD

Pilotage

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

Partenaires : Département Haute Savoie, « fonds genevois », APRR, Région, Etat (propositions CPER), propriétaires fonciers

Calendrier de mise en œuvre

Etude et travaux des interfaces multimodales en lien avec les développements d'offre de transport public.

2019 2020 **2021 2022 2023 2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030** >2030

Coûts (investissement et fonctionnement)

Investissement : 30M€ pour cinq projets d'interfaces multimodales, sites à préciser (sous réserve d'études)

Fonctionnement : à préciser

Action(s) liée(s) :

- Action n°1 : Augmenter l'offre et le cadencement du réseau de transport public du Grand Annecy
- Action n°2 : Développer de nouvelles liaisons TC offrant des conditions concurrentielles à la voiture
- Action n°3 : Engager la réalisation du réseau de tramway et de BHNS de l'agglomération du Grand Annecy
- Action n°4 : Déployer une offre de transport à la demande pour les personnes en situation de handicap et les habitants des secteurs peu denses
- Action n°9 : Aménager les gares de Pringy, Groisy et Saint-Martin de Bellevue en pôles multimodaux
- Action n°12 : Développer les services permettant l'accès à toute l'offre de mobilité
- Action n°14 : Favoriser la mise en place de liaisons performantes vers les grandes agglomérations

- Action n°22: Etablir une stratégie de déploiement de l'offre de stationnement vélo
- Action n°29: Mettre en place une voie réservée dynamique TC/covoiturage sur l'axe autoroutier Anancy-Genève et sur l'axe La Balme de Sillingy-Anancy-Hôpital
- Action n°33 : Expérimenter une offre de covoiturage dynamique
- Action n°42 : Anticiper la desserte en mobilité alternative et les infrastructures dédiées aux modes actifs en créant des espaces réservés dans le PLUI-HM Bio
- Action n°44 : Déploiement d'une politique de stationnement permettant de libérer l'espace public au profit d'autres usages

Documents de référence

- Projet de territoire 2050 « Imagine Grand Anancy »
- CPER 2021-2027
- SRADDET règle n°15

Public associé

Actifs, visiteurs

INDICATEURS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

Indicateurs de suivi de mise en œuvre

- 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
- Niveau de satisfaction des usagers.

12-Développer les services permettant l'accès à toute l'offre de mobilité

DESCRIPTION DE L'ACTION

Le Grand Anecy a pour ambition d'harmoniser l'offre de mobilité sur le territoire, de développer des abonnements multimodaux en s'appuyant sur la billettique régionale OURA, proposer des pass pour les visiteurs occasionnels et relayer l'ensemble des services de mobilité à travers une application multimodale.

L'objectif est d'intégrer l'offre au sein d'un système cohérent et efficace pour l'utilisateur, simplifier son parcours, renforcer l'attractivité au territoire.

Cette action a commencé:

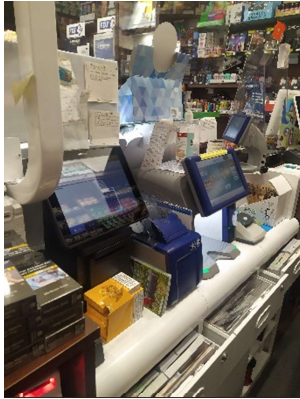
- En 2018, le Grand Anecy a harmonisé les abonnements scolaires et intégré dans sa gamme tarifaire les lignes régionales (LIHSA) qui circulent sur son territoire.
- En décembre 2019, avec l'arrivée du Léman Express en gare de Groisy, Anecy et Pringy : le ressort territorial du Grand Anecy devient une zone multimodale dans la gamme tarifaire transfrontalière Léman Pass.
- En 2020, le réseau Sibra est équipé du système billettique interopérable régional OURA, ce qui permet de développer de nouveaux produits multimodaux.
- A l'été 2021, le Grand Anecy rassemble toute son offre de mobilité saisonnière sous la marque Mobil'été
- A partir de la rentrée 2021, les abonnements scolaires du Grand Anecy seront distribués sous le support OURA.



Mobil'été : une marque pour tous des services de mobilité estivale (été 2021)

Pour aller plus loin, le Grand Anecy souhaite poursuivre l'intégration tarifaire et offrir davantage de multimodalité :

- Créer une zone multimodale Grand Anecy qui donne un accès indifférencié à tous les modes de transport présents sur le territoire : **bus, car, train, vélo, interfaces multimodales**. Une première étape sera réalisée avec la mise en place du titre combiné SIBRA/TER en 2021.
- 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.
- 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
- Participer à la mise en place d'une **plateforme de services** (MaaS) qui permet de développer la multimodalité sur le territoire. Il s'agit de passer de la logique de propriété, à la logique de mise à disposition et usage, dans le but de créer la bonne solution de mobilité au bon moment (action n°28).
- **Valoriser le réseau des dépositaires Sibra, l'agence commerciale SIBRA, les relais du Grand Anecy**, 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.



Tous les publics



Les services de mobilités ont un intérêt multiple. Ils touchent toutes les tranches d'âge : les jeunes, les actifs, les seniors et les touristes

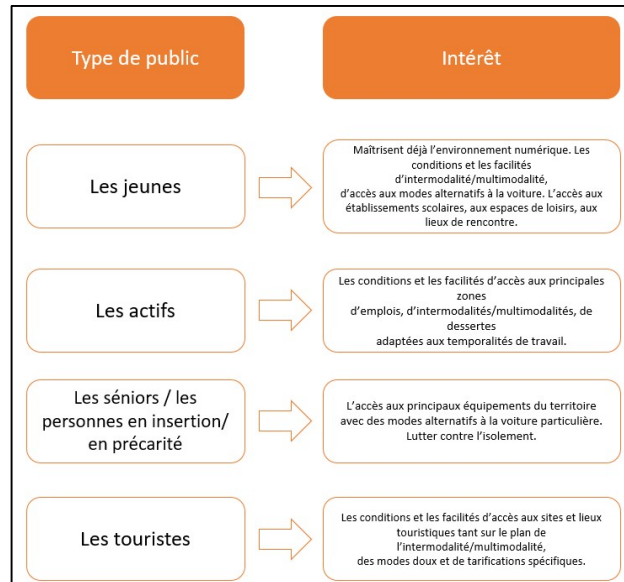


TABLEAU DE BORD

Pilotage

Maître(s) d'ouvrage : Grand Anancy

Partenaires : SIBRA, Région, AOM partenaires, acteurs du tourisme.

Calendrier de mise en œuvre

2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030

Coûts (investissement et fonctionnement)

50K€ / an

Action(s) liée(s) :

- Action n°5 : Promouvoir l'image, la qualité et l'attractivité du réseau de transport public du Grand Anancy.
- Action n°10 : Aménager les gares de Pringy, Groisy et Saint-Martin Bellevue en pôles multimodaux
- Action n°11 : Créer des interfaces multimodales aux entrées d'agglomération et aux nœuds stratégiques du territoire
- Action n°27 : Développer le MaaS (Mobility as Service) ou service de mobilité intégrée

Documents de référence

- Projet de territoire « Imagine le Grand Anancy », 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

Public associé

Tous les publics

AXE DE TRAVAIL

Accompagner le rayonnement du Grand Anancy en améliorant les liaisons avec les réseaux régionaux, nationaux et internationaux

CONTEXTE ET ENJEUX




Pour agir durablement en faveur d'une mobilité vertueuse, il est indispensable pour le Grand Anancy de travailler avec les intercommunalités voisines qui composent son bassin de vie et nourrissent des échanges quotidiens avec le cœur de l'agglomération annécienne. L'enjeu est de garantir une logique de continuité des projets.

De plus, les liaisons et les projets de mobilité sont un atout pour le rayonnement du Grand Anancy à l'échelle régionale, nationale et internationale.

OBJECTIF

Engager les réflexions et les projets de mobilité avec les territoires voisins et les grandes agglomérations en fédérant les partenaires.

CONTRIBUTION A LA REUSSITE DU PDM

Sur le report modal	
Sur la cohérence d'ensemble	
Sur l'environnement	

13-Engager la réflexion et le travail partenarial avec l'ensemble des territoires voisins et partenaires

DESCRIPTION DE L'ACTION

L'enquête déplacements grand territoire (EDGT 2017) a montré que **les flux d'échanges entre le territoire du Grand Anancy et les territoires voisins sont largement dirigés vers le reste de la Haute- Savoie**, à proximité immédiate du Grand Anancy : 42 300 déplacements relient chaque jour le Grand Anancy au reste du département. Ces flux se répartissent principalement entre le canton de Rumilly (21 %), la communauté de communes de Fier et Usse et la vallée de Thônes (15 % chacune) et les communes de la Vallée de l'Arve (8 %).

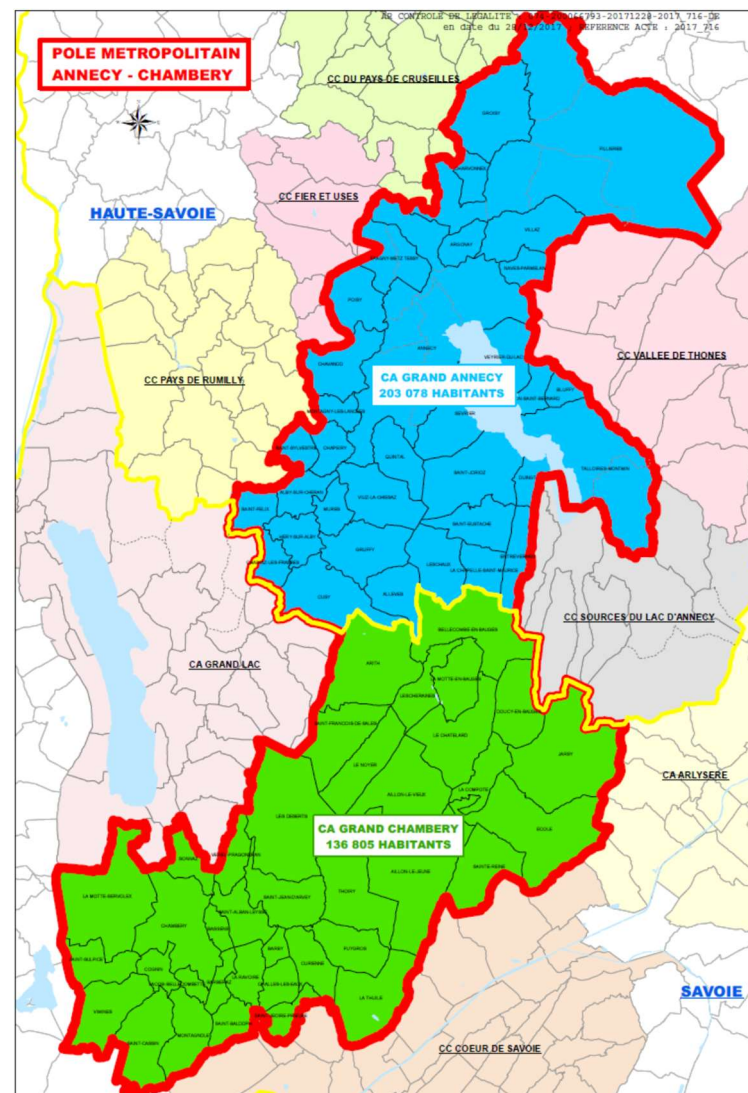
De plus, les agglomérations d'Anancy et de Chambéry ont créé fin 2018 un **pôle métropolitain** chargé de soutenir de nombreux projets communs et peser davantage dans un paysage institutionnel. Les enjeux communs identifiés par les deux agglomérations sont les suivants :

- L'université de Savoie Mont Blanc où plusieurs sites se situent entre Anancy, Chambéry, Jacob-Bellecombette et Le Bourget du Lac
- Le développement économique
- Le développement durable (à travers, par exemple, la démarche Territoire à énergie POSitive (TEPOS) ou Territoire Zéro Gaspillage et Zéro Déchets (TZGZD)
- La qualité de l'air à travers des mesures communes
- L'aménagement de l'espace à travers la collaboration inter SCOT

C'est dans ce contexte que le PDM vise à engager les réflexions et le travail partenarial sur la mobilité avec l'ensemble des territoires voisins.

L'objectif est d'identifier les enjeux de mobilité et élaborer des solutions pérennes, avec chaque partenaire. Les étapes de travail pourraient s'articuler comme suit :

1. Engager une étude sur les enjeux de mobilité communs
2. Identifier les axes de travail pouvant faire l'objet d'une mutualisation des ressources techniques et opérationnelles.



3. De proposer des solutions d'amélioration de l'offre de mobilité
4. D'identifier un cadre partenarial financier et économique pour améliorer les offres de mobilité. Suite à l'entrée en vigueur de la loi LOM, certaines intercommunalités voisines ont pris la compétence

mobilité, la région Auvergne-Rhône-Alpes assure le rôle d'AOM sur le territoire des communautés de communes qui n'ont pas pris cette compétence.

En 2021, le Grand Anancy et la Communauté de Communes des Vallées de Thônes se sont associées pour lancer une étude portant sur les déplacements entre leurs deux territoires, en partenariat avec le Département de la Haute-Savoie. L'objectif est d'offrir des solutions de mobilités viables et cohérentes. Ce projet est en cours, une enquête en ligne vise à connaître les pratiques de mobilité des habitants, des actifs, et des touristes.

Grand Anancy
AGGLOMÉRATION

CCVT
COMMUNAUTÉ DE COMMUNES
DES VALLÉES
DE THÔNES

haute savoie
le Département

Étude mobilité

Vallées de Thônes - Grand Anancy

Imaginons les déplacements de demain !

et Thônez-nous avec vos réponses :
www.cutt.ly/Enquete-Mobilites-CCVT

Pour vous offrir les meilleures solutions, dites nous en plus sur vos habitudes et attentes en matière de déplacements.

Tentez de gagner des lots !
(forfaits ski, reblochons...)

Affiche promouvant l'enquête en ligne sur la mobilité entre le Grand Anancy et le territoire des vallées de Thônes (été 2021)

TABLEAU DE BORD

Pilotage

Maître(s) d'ouvrage : Grand Anancy

Partenaires : Région Auvergne Rhône-Alpes, Pôles Métropolitain du Genevois Français, Pôle Métropolitain Anancy-Chambéry, Communauté de Communes des Sources du Lac, Communauté de Communes Fier et Ussets, Communauté de Communes du pays de Cruseilles, Communauté de Communes des Vallées de Thônes, Rumilly Terre de Savoie, Grand Chambéry, Grand Lac agglomération, Arlysère, Communauté de Communes Faucigny-Glières, communes et intercommunalités de la vallée de l'Arve, Département de la Haute-Savoie, communes

Calendrier de mise en œuvre

2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030

Coûts (investissement et fonctionnement)

100K€ pour lancer une étude avec les territoires voisins

Coût d'ingénierie technique du Grand Anancy

Action(s) liée(s) :

- Action n°11 : Créer des interfaces multimodales aux entrées d'agglomération et aux nœuds stratégiques du territoire
- Action n°12 : Développer les services permettant l'accès à toute l'offre de mobilité
- Action n°14 : Favoriser la mise en place de liaisons performantes vers les grandes agglomérations

Documents de référence

- Projet de territoire 2050 « Imagine le Grand Anancy », objectifs 85 et 86 « Construire des partenariats adaptés avec les métropoles voisines : Lyon, Genève, Grenoble, dans le cadre du pôle métropolitain Anancy-Chambéry. », « Travailler avec toutes les collectivités du bassin de vie

sur des sujets tels la mobilité, l'économie, l'environnement, l'agriculture de proximité, les déchets, la filière bois, etc. »

Public associé

Tous les publics

14- Favoriser la mise en place de liaisons performantes vers les grandes agglomérations

DESCRIPTION DE L'ACTION

L'objectif de cette action est de créer les conditions d'accès favorables au Grand Anancy depuis les portes d'entrées majeures régionales et internationales (Lyon et Genève) dans un objectif d'attractivité de la clientèle d'affaires mais aussi touristiques.

En effet, même si des améliorations notables des offres de mobilités ont été apportées récemment, des pistes intéressantes peuvent être envisagées.

1) Les liens vers Genève

Le bassin Franco-Genevois¹ est un territoire qui connaît une croissance démographique et économique importante :

- 100 000 navetteurs effectuent le trajet domicile-travail entre le bassin franco-genevois et les territoires suisses voisins,
- 4,7% par an : c'est la progression des flux de navetteurs,
- 10% par an : la région d'Anancy est la zone où le nombre d'actifs transfrontaliers augmente le plus chaque année,
- 7 700 actifs transfrontaliers sur la zone d'emploi d'Anancy,
- 4 communes ressortent sur le bassin d'emploi annecien : Pringy, Metz-Tessy, Anancy et Anancy-le-Vieux.

L'exploitation des données INSEE permet une lecture plus fine du volume de flux depuis le Grand Anancy à destination du canton de Genève pour le motif travail qui représente la première destination des actifs travaillant à l'extérieur du territoire. Chaque jour ce sont plus de 8 000 pendulaires qui sont en relation pour le motif travail avec le canton de Genève (source EDGT).

¹ Bassin Franco-genevois : zones d'emplois du genevois français, du Chablais, de la vallée de l'Arve et d'Anancy.

L'ouverture de la section autoroutière LIANE en 2008 a favorisé cette mobilité. Depuis décembre 2019, le Léman Express améliore l'accessibilité ferroviaire. La gare d'Anancy est le terminus de la ligne L2 du Léman Express, RER transfrontalier, qui propose environ 14 trajets par jour vers Genève et Coppet. Le temps de parcours est toutefois plutôt élevé : environ 1h30 pour se rendre à la gare de Genève, contre environ 45 minutes en voiture (mais le temps de trajet en voiture peut varier fortement).

LEMAN EXPRESS Ligne L2 Anancy-Genève-Coppet

- 1 train/heure
- Temps de parcours Anancy-Genève-Eaux-Vive 1h13

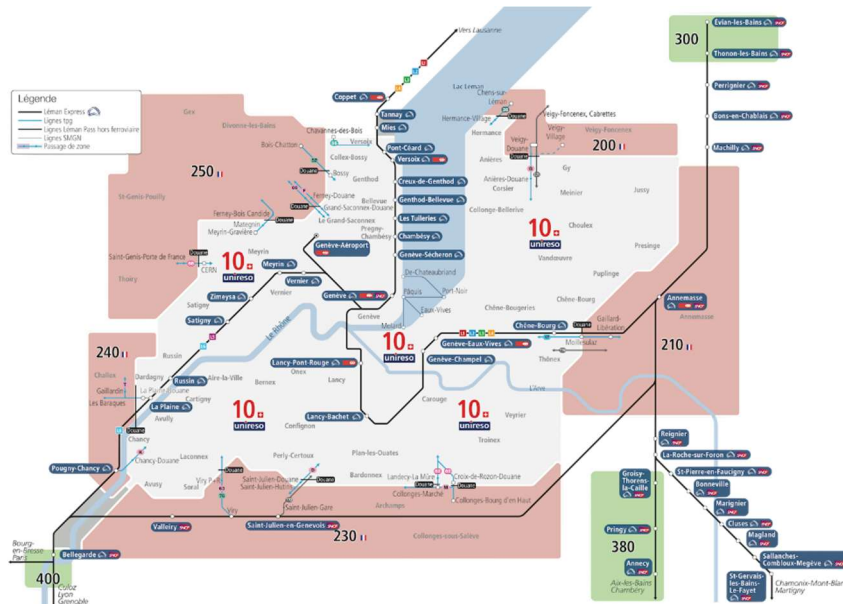
Le Léman Pass est le produit tarifaire transfrontalier associé au Léman Express. Il connaît déjà un succès malgré une première période chargée en termes de perturbations (grève des cheminots, crise sanitaire). Les premiers chiffres de fréquentation à l'échelle du réseau Léman Pass sont estimés à plus de 25 000 voyageurs par jour.

La tarification combinée transfrontalière Léman Pass inclut le réseau SIBRA. C'est un atout pour l'intermodalité qu'il faut valoriser par l'intermédiaire de la communication.

La gamme tarifaire Léman Pass propose des abonnements mensuels et annuels et également un titre unitaire, valable 180 minutes, offrant un parcours complet de puis Anancy jusqu'au cœur de Genève ou son aéroport.



léman>>pass
nos voyages sans frontière



- 4 départs de Paris gare de Lyon en direction d'Anancy par jour
- via Saint-Exupéry ou Bourg-en-Bresse
- temps de parcours environs 3h40
 - TER Anancy-Lyon :
- Correspondance systématique à Aix-les-Bains depuis 2019 (travaux Part-Dieu)
- 12 trains/jour, environ 1 par heure + 1 car direct
- Temps de parcours en train : 2h08

L'enjeu pour le Grand Anancy est de garder des liaisons TGV directes avec Paris, suffisamment soutenues, pour conforter l'attractivité économique du territoire.

Un calcul de l'indice **accessibilité en train** est présenté dans le tableau ci-dessous. Plus l'indice est élevé plus la ville est bien reliée en train depuis Anancy.

Aussi, pour améliorer l'accessibilité vers les grandes agglomérations, il est proposé de miser sur les lignes de transport par car. L'objectif PDM :

De plus, les deux lignes T72 et T73 du réseau routier transfrontalier Transalis assurent une liaison depuis Anancy vers Genève.

2) L'accessibilité vers les autres agglomérations

La gare d'Anancy accueille les TGV assurant la liaison vers Paris Gare de Lyon, à raison de **7 allers-retours par jour**, pour un temps de trajet d'environ 3h40. Cette offre propose donc un temps de trajet plus rapide que la voiture et est particulièrement intéressante pour **la venue des touristes** sur le territoire du Lac d'Anancy.

Voici les liaisons ferroviaires depuis la gare d'Anancy vers Paris et Lyon :

- TGV Anancy/Paris directs :
- 3 départs d'Anancy en direction de Paris gare de Lyon par jour

Indices d'accessibilités	Vers Anancy	Depuis Anancy
Paris	141	144
Lyon	51	47
Chambéry	113	114
Genève	47	42
La Roche sur Foron	62	56
Saint-Gervais-les-Bains	35	31
Grenoble	87	84
Annemasse	74	71

Indice d'accessibilité en train : $[(\text{temps en minutes}/\text{distance à vol d'oiseau en km}) \times 60] / [(\text{nombre d'allers sans correspondance} + (\text{nombre d'allers avec 1 correspondance} \times 0,7) + (\text{nombre d'allers avec 2 correspondances} \times 0,5) + (\text{nombre d'allers avec 3 correspondances} \times 0,2)) / 10]$

- D'une part, étudier la mise en place d'une offre de transport collectif « haut de gamme » permettant de créer une offre symétrique à celle aujourd'hui assuré par la ligne T72(Annecy<>Aéroport de Genève) **entre le cœur d'Annecy et l'aéroport de Lyon**. Cette offre dite « haut de gamme » permettrait de :
 - Proposer un service dédié et attractif avec horaires adaptés des différents vols,
 - Un matériel confortable et de qualité avec WIFI, climatisation, ...
 - Une gestion des bagages pour simplifier l'usage

Cette offre de transport public pourrait proposer des tarifications visant à tendre vers un équilibre économique, avec une part des recettes plus importantes que ce qui est généralement constaté dans les lignes de transport en commun.
- D'autre part, faciliter l'implantation de service SLO (Services Librement Ouverts) en gare routière d'Annecy pour offrir des relations en cars internationaux vers les grandes villes françaises et les capitales européennes (et ce, en lien avec le développement des gares de Pringy/Groisy et des interfaces multimodales). Voici la liste des services disponibles depuis la gare routière d'Annecy à l'été 2021 :
 - Lyon - Chamonix
 - Lyon - Annecy
 - Annecy - Genève
 - Genève - Bordeaux
 - Genève - Marseille
 - Genève – Montpellier
 - Genève - Portugal
 - Annemasse - Maroc
 - Pologne - Portugal

Il pourrait être pertinent que le Grand Anancy favorise en lien avec la Région qui en est le chef de file, la mise en place et la pérennité de ces lignes. Cela pourrait avoir un effet « rebonds » important pour la dynamique touristique engagé par le territoire de valorisation de son patrimoine naturel exceptionnel.

TABLEAU DE BORD

Pilotage : Région/Grand Anancy

Maître(s) d'ouvrage : Région

Partenaires : Grand Anancy, Conseil Départemental, Compagnie de services librement ouverts (SLO), agglomérations partenaires, communes

Calendrier de mise en œuvre

Etudes et modalités de coopération avec les partenaires

2019 2020 **2021 2022 2023 2024** 2025 2026 2027 2028 2029 2030 >2030

Mise en œuvre

2019 2020 2021 2022 2023 2024 **2025 2026 2027 2028 2029 2030** >2030

Coûts (investissement et fonctionnement)

- Etude : 40K€

Action(s) liée(s):

- Action n°2 : Développer de nouvelles liaisons TC offrant des conditions concurrentielles à la voiture.
- Action n°11 : Créer des interfaces multimodales aux entrées d'agglomération et aux nœuds stratégiques du territoire
- Action n°13 : Engager la réflexion et le travail avec l'ensemble des territoires voisins et partenaires
- Action n°29 : 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
- Projet de territoire 2050 « Imagine le Grand Anancy », objectifs 85 et 86 « Construire des partenariats adaptés avec les métropoles voisines : Lyon, Genève, Grenoble, dans le cadre du pôle métropolitain Annecy-Chambéry. », « Travailler avec toutes les collectivités du bassin de vie sur des sujets tels la mobilité, l'économie, l'environnement, l'agriculture de proximité, les déchets, la filière bois, etc. »

Public associé

Touristes, acteurs économiques

INDICATEURS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

Indicateurs de suivi de mise en œuvre

- Engagement de la démarche partenariale,
- Mise en œuvre des services de ligne vers l'aéroport de Lyon.

Indicateurs d'évaluation des impacts

- Niveau de fréquentation des services,
- Evolution du nombre d'utilisateurs

Favoriser les modes actifs

AXE DE TRAVAIL

Privilégier les modes actifs dans l'espace public

CONTEXTE ET ENJEUX

Les aménagements en centre-ville d'Annecy font la part belle aux piétons. L'hypercentre est un espace où il est agréable de déambuler et qui contribue à l'attractivité touristique du territoire. Il n'en demeure pas moins qu'au-delà de cet hypercentre « protégé », c'est la voiture individuelle qui est le mode privilégié dans l'espace public.




Dans un contexte où les modes actifs (marche et vélo) montent en puissance et sont voués à devenir des modes de déplacements stratégiques, leur meilleure prise en compte dans les aménagements urbains est un enjeu majeur.

OBJECTIF

L'objectif est ici de créer les conditions favorables à l'intégration des modes actifs dans les différents projets d'aménagement du territoire et de faire des modes actifs les modes de déplacement privilégiés dans l'espace publics.

Ces conditions nécessitent d'agir dès la conception des aménagements.

CONTRIBUTION A LA REUSSITE DU PDU

Sur le report modal	
Sur la cohérence d'ensemble	
Sur l'environnement	

16- Garantir des liaisons piétonnes et PMR sécurisées, continues et agréables dans les quartiers, les bourgs, les hameaux

DESCRIPTION DE L'ACTION

Dans le cadre de son Plan de Mobilité 2030, le Grand Anecy souhaite aménager son espace public pour donner plus de place aux modes actifs et pour le rendre accessible à tous. Cette amélioration devra être menée en cohérence avec le développement des transports en commun pour permettre de développer la marche à pied comme mode de déplacement complémentaire aux transports en commun.

Pour cela, plusieurs critères ont été définis :

1 Identifier les points noirs et discontinuités, les coupures entre les quartiers

Identifier puis traiter les discontinuités piétonnes entre les différents quartiers. 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.

2 Sécuriser les arrêts de transport scolaire

Les arrêts des transports scolaires constituent les points de descente et de montée des enfants, la sécurité au niveau de ces points est donc une priorité d'aménagement pour le Grand Anecy.

Ainsi, il convient de créer des arrêts de transports scolaires :

- Visibles par les autres usagers (matérialisation au sol, panneaux de signalisation, abris bus lorsque cela est possible)
- De sorte qu'ils ne constituent pas une gêne pour les automobilistes,
- En correspondance avec un cheminement piéton pour la sécurité des enfants.

En 2021, une étude est engagée par le Grand Anecy qui vise à homogénéiser l'aménagement des points d'arrêt de transports collectifs de l'agglomération, y compris les arrêts scolaires.





Source : Itinéraires cyclables d'accès aux collèges, CETE Méditerranée- octobre 2012.

3 Lien avec les espaces de loisirs

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 Accessibilité PMR : PAVE

A l'horizon 2030, il s'agit pour le Grand Anncy 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).

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 Anancy

Partenaires : Communes, Département Haute Savoie.

Calendrier de mise en œuvre

2019 **2020** 2021 2022 2023 2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 >2030

Coûts (investissement et fonctionnement)

Etude : 50K€

Action(s) liée(s) :

- Action n°4 : Déployer une offre de transport à la demande pour les personnes en situation de handicap et les habitants des secteurs peu denses.
- Action n°16 : Définir le « Code de la rue » du Grand Anancy
- Action n°17 : Créer une charte d'aménagement de l'espace public pour les modes actifs

Documents de référence

- Projet de territoire 2050 « Imagine le Grand Anancy », 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. »
- Schéma directeur de randonnées pédestres
- Annexe accessibilité du PDM
- Convention Qualité de l'Air avec la Région Auvergne-Rhône Alpes

Public associé

Tous les publics

INDICATEURS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

Indicateurs de suivi de mise en œuvre

- Lancement de l'étude,
- Nombre de d'aménagements réalisés pour sécuriser les liaisons piétonnes.

Indicateurs d'évaluation des impacts

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

16- Définir le "Code de la Rue" du Grand Anancy

DESCRIPTION DE L'ACTION

L'une des ambitions du PDM 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.

Cette ambition implique d'engager une autre gestion de la rue et de la route au profit des modes les plus vulnérables, dans un souci de développement durable et de sécurité.

Le code de la rue contribue à cette ambition. Il a pour objectif, en lien et en soutien à la définition de la charte d'aménagement de l'espace public pour les modes actifs (Action n° 17), 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 Anancy 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 Anancy 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 regroupant les services déplacement du Grand Anancy, 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 Anancy.
- 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 Anancy 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)



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

TABLEAU DE BORD

Pilotage

Maître(s) d'ouvrage : Grand Anecy

Partenaires : Communes, Etat dans le cadre du Plan Départemental d'actions de sécurité routière (PDASR), Département, VélOnecy, représentants de la CIAPH

Calendrier de mise en œuvre

2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 >2030

Coûts (investissement et fonctionnement)

Etude : 50 K€

Action(s) liée(s) :

- Action n°15: Garantir des liaisons piétonnes et PMR sécurisées, continues et agréables dans les quartiers, les bourgs et les hameaux
- Action n°17: Créer une charte d'aménagement de l'espace public pour les modes actifs.
- Action n°30 : Mettre en place une Zone à Faible Emission.

Documents de référence

- Projet de territoire 2050 « Imagine le Grand Anecy », objectif 39 « Définir le « Code de la rue » du Grand Anecy ».
- Démarche de PLUi-HM Bioclimatique

Public associé

Tous les publics

INDICATEURS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

Indicateurs de suivi de mise en œuvre

- Lancement de l'étude,
- Nombre de démarches initiées par les communes pour être en cohérence avec la charte du « Code de la Rue ».

Indicateurs d'évaluation des impacts

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

17-Créer une charte d'aménagement de l'espace public pour les modes actifs

DESCRIPTION DE L'ACTION

L'élaboration d'une charte d'aménagement des espaces permet d'afficher une volonté forte de promouvoir les mobilités actives. Elle constitue un engagement politique et technique durable vis-à-vis de la population. Cette charte favorise les pratiques de loisirs, touristiques, de déplacement quotidien.

- Proposer des aménagements et des équipements sécurisants,
- Mettre en évidence la qualité de l'accueil,
- Valoriser les prestations et les animations vélos proposés sur le territoire,
- Se distinguer et obtenir une reconnaissance de leur investissement par un organisme expert,
- Partager des bonnes pratiques au sein d'un réseau national.

Cette charte peut engendrer un label comme celui de la Fédération Française de Cyclotourisme.

Elle regroupe tous les aménagements publics susceptibles d'être établis sur le territoire avec leurs équipements (jalonnement par exemple). Elle devra dans un premier temps s'appuyer sur les principes garantissant la sécurité de tous sur la voirie pour que la charte puisse être en cohérence avec la typologie de voie et en préciser les aménagements les plus adaptés pour les mobilités douces (voir leur absence si non adapté à la vocation/fonctionnalité de voirie).

La prise en compte de la « marchabilité » pour la réalisation de Plans Piéton

La charte d'aménagement des espaces publics intégrera les aménagements favorisant la marche à pied, notamment par l'élaboration et le recensement d'un référentiel qui devra être respecté dans tous les aménagements visant à partager l'espace public.

Un plan piéton quant à lui fixe des objectifs à réaliser en matière d'aménagements et de promotion de la marche à pied.

La charte d'aménagement des espaces publics, en tant que document technique, fournira un guide à l'ensemble des gestionnaires de voirie et aménageurs.

Les plans piétons visant à promouvoir la marche à pied et faciliter son appropriation par les usagers sont à concevoir selon 4 registres :

- L'état de l'art à l'échelle des communes et en priorité sur les communes et les secteurs réglementés en faveur des modes actifs traités dans le cadre des actions de développement du schéma cyclables et de l'offre de stationnement vélo. Les études prendront en compte les problématiques de marchabilité (confort et temps de parcours) avec les équipements structurants et les pratiques actuelles.
- Dans une seconde étape, la commune identifiera les orientations qu'elle souhaite intégrer dans son plan piéton, en termes d'équipements (mise aux normes de cheminement, jalonnement, mobiliers urbains, insertion paysagère, éclairage...).
- Il est prévu une campagne de communication et de sensibilisation faisant écho notamment à des actions à l'attention des jeunes et des scolaires et d'autres profils de mobilité.
- Enfin, le Grand Annecy réalisera des fiches pratiques et des visuels cartographiques identifiant les temps de marchabilité desservant les principaux équipements. Ce travail a été initié dans le cadre du nouveau plan des aménagements cyclables.

- Un travail de jalonnement expérimental piétons-cycles prenant en compte les cheminements accessibles est initié dans le cadre des actions de mobilité saisonnière sur les 6 communes de pied de lac (Rives Est & Ouest) dès l'été 2021.



Panneau de jalonnement piétons – PMR installé sur les Rives du lac d'Anecy

VBS VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	TRAFFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VEHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)		
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 A 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	
	> 4000	Piste ou bande cyclable	Piste cyclable	
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		Piste cyclable
	1500 A 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000			
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/ bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 A 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/ bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	
	> 4000			
RÉGIME DE PRIORITÉ		À choisir selon le contexte		Prioritaire sur le trafic sécant

Préconisations CEREMA 2020

La prise en compte des besoins spécifiques des deux-roues non motorisés

est inscrite dans les actions n°19 à 26. Pour autant une charte, document de synthèse reprenant les bonnes pratiques en matière d'aménagement, de réglementation, de service, de jalonnement et d'information, sera établie.

La présente charte sera basée :

- Sur la réglementation existante au jour de son élaboration.
- Sur les préconisations du CEREMA de 2021 et sur les fiches « PAMA » (plan d'action pour les mobilités actives émises suite aux évolutions réglementaires de 2015).
- Sur les préconisations du Plan National Vélo 2018 qui prévoit entre autres d'améliorer la visibilité aux passages piétons, de réaliser des sas vélo aux feux, de développer des doubles sens cyclables sur l'ensemble de la voirie urbaine en agglomération, jusqu'à une vitesse maximale de 50 km/h. etc...
- Sur les préconisations défendues par les associations et fédération de cyclistes et compatibles avec la réglementation ;
- Sur les bonnes pratiques observées en France et à l'Étranger, et compatibles avec la réglementation.
- Sur les arbitrages locaux issus des échanges entre les usagers et le Maître d'Ouvrage.

La charte des aménagements cyclables prendra en compte les différentes catégories de cyclistes (utilitaires/urbains, loisirs/balade, sportifs/cyclotouristes). Les aménagements seront appréhendés de la manière suivante :

- Les sections courantes hors chaussée (pistes cyclables mono et bidirectionnelles, voie verte.)
- Les sections courantes sur chaussée (zone de rencontre, double sens cyclables, bandes, chaussée à voie centrale banalisée, voie mixte bus-vélo)

- Les intersections (carrefours à feux, sans feux, giratoire)
- Le stationnement,
- Le jalonnement et la communication.

La charte doit également intégrer les nouvelles règles en matière de glisse urbaine comme les trottinettes électriques, hoverboards, monoroues, gyropode, gyroscates ou smartboards, skate boards électriques qui côtoient désormais les vélos à assistance électrique et se développent plus vite que les infrastructures et la réglementation du code de la route. Une action spécifique du PDM traite de ces modes (action n°26).

TABLEAU DE BORD

Pilotage

Maître(s) d'ouvrage : Grand Anancy

Partenaires : Communes, gestionnaires de voirie, Département Haute Savoie, Agence Ecomobilité Savoie Mont Blanc

Calendrier de mise en œuvre

2019 **2020** 2021 2022 2023 2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 >2030

Coûts (investissement et fonctionnement)

Elaboration de la Charte : 50 K€

Action(s) liée(s) :

- Action n°15 : Garantir des liaisons piétonnes et PMR sécurées, continues et agréables
- Action n°16: Définir le « Code de la Rue » du Grand Anancy
- Action n°18 : Traiter les sites dangereux pour sécuriser les cyclistes
- Action n°19: Etendre le schéma directeur cyclable au territoire du Grand Anancy
- Action 21: Créer un réseau vélo à haut niveau de service

- Action 22 : Etablir une stratégie de déploiement l'offre de stationnement vélo.
- Action 25: Encadrer l'usage des engins de déplacements personnels (EDP) sur le Grand Anancy.
- Action n°42 : Anticiper la desserte en mobilité alternative et les infrastructures dédiées aux modes actifs en créant des espaces réservés dans le PLUI-HM Bioclimatique.

Documents de référence

- PLUI-HM Bioclimatique
- Guides du CEREMA en matière d'aménagement de l'espace public.
- Projet de territoire 2050 « Imagine le Grand Anancy », objectif 38 « Définir avec les habitants un programme d'aménagement des espaces publics pour des villes et villages "apaisés" et repenser les aménagements pour donner une place aux modes doux (marche à pied, vélo) et à la nature en ville. »

Public associé

Tous les publics

INDICATEURS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

Indicateurs de suivi de mise en œuvre

- Elaboration et adoption de la charte après consultation des partenaires associés, des citoyens
- % d'aménagement réalisés cohérent avec la charte d'aménagement.

Indicateurs d'évaluation des impacts

- Respect de la programmation, évolution de la part modale des modes actifs.

AXE DE TRAVAIL

Développer un réseau d'infrastructures cyclables cohérent à l'échelle du Grand Anncy

CONTEXTE ET ENJEUX

Le vélo représente environ 2% des parts modales de l'agglomération malgré une proportion de déplacements internes au cœur d'agglomération où les distances (inférieures à 3km) et la topographie sont largement favorables à leur utilisation. Cette part relativement faible est toutefois en croissance constante.




Le développement de son usage dans de nombreuses grandes villes européennes a été renforcé par la crise sanitaire de 2020. Néanmoins, en France, son usage en milieu rural ne suit pas la même tendance et reste à un niveau faible.

Si le vélo présente de manière intrinsèque de nombreux avantages en ce qui concerne la rapidité sur les courtes distances et l'avantage économique vis-à-vis de la voiture individuelle, il souffre encore trop d'une problématique de sécurité. Pourtant, le potentiel de report modal de la voiture individuelle vers le vélo est considérable puisque le vélo sur certaines distances apporte autant d'avantages que le véhicule individuel (liberté, vitesse) à condition que des aménagements dédiés soient réalisés.

OBJECTIFS

L'objectif de cet axe de travail est stratégique pour le PDM puisqu'il vise à doter le Grand Anncy d'un réseau d'infrastructure cyclable efficace et performant avec une qualité de service similaire à celle envisagée sur le réseau de transport collectif de la SIBRA. Compte tenu de l'ambition affichée en matière de report modal de la voiture vers le vélo, le Grand Anncy doit se doter d'un réseau cyclable à Haut Niveau de Service pour l'utilisateur comprenant confort, sécurité, continuité, priorité.

CONTRIBUTION A LA REUSSITE DU PDU

Sur le report modal	
Sur la cohérence d'ensemble	
Sur l'environnement	

18- Traiter les sites dangereux pour sécuriser les cyclistes

DESCRIPTION DE L'ACTION

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

- Dans le cadre de la concertation du PDM (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

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...).

L'objectif de cette action 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 : concertation des contributeurs, de la population et des représentants des acteurs,
- Phase 3 : repérage terrain et propositions pré-opérationnelles d'aménagements,
- Phase 4 : 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.

Exemples de points noirs recensés :



Annecy – Implantation des voies entraînant des conflits de trajectoire



Epagny-Metz-Tessy : traversée par la piste cyclable d'une bretelle d'insertion sur la RD3508

TABLEAU DE BORD

Pilotage

Maître(s) d'ouvrage : Grand Anancy

Partenaires : Communes concernées et Département Haute Savoie.

Calendrier de mise en œuvre

2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 >2030

Coûts (investissement et fonctionnement)

Etudes : 100 k€

1 M € par an budget estimatif en investissement

Action(s) liée(s) :

- Action n°8 : Développer les services permettant l'accès à toute l'offre de mobilité.
- Action n°19 : Etendre le schéma directeur cyclable au territoire du Grand Anancy.

- Action n°20 : Aménager des voies vertes autour des établissements scolaires et encourager de nouvelles pratiques de mobilités auprès des enfants scolarisés.
- Action n°21 : Créer un réseau vélo à haut niveau de service
- Action n°42 : Anticiper la desserte en mobilité alternative et les infrastructures dédiées aux modes actifs en créant des espaces réservés dans le PLUI-HM Bioclimatique.

Documents de référence

- Projet de territoire 2050 « Imagine le Grand Anancy », 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. »
- PLUi-HM Bioclimatique
- Schéma Directeur Cyclable du Grand Anancy (en cours d'élaboration)

Public associé

Tous les publics

INDICATEURS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

Indicateurs de suivi de mise en œuvre

- Nombre de sites traités

Indicateurs d'évaluation des impacts

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

19- Etendre le schéma directeur cyclable au territoire du Grand Anncy

DESCRIPTION DE L'ACTION

L'élaboration du schéma cyclable d'agglomération permet de tirer les grands traits de la politique cyclable du Grand Anncy : en termes d'aménagements et en termes de services (voir axes suivants). Il permet de définir et de prioriser les actions afin de développer l'usage du vélo. Il permet également de coordonner l'action des maîtres d'ouvrage pour assurer la continuité des itinéraires, la rapidité et l'efficacité de leur mise en œuvre et la cohérence des services associés (parcs à vélos, équipements dédiés...).

Le schéma directeur s'attachera à traiter toutes les composantes du « système vélo », afin d'optimiser le développement de l'usage du vélo :



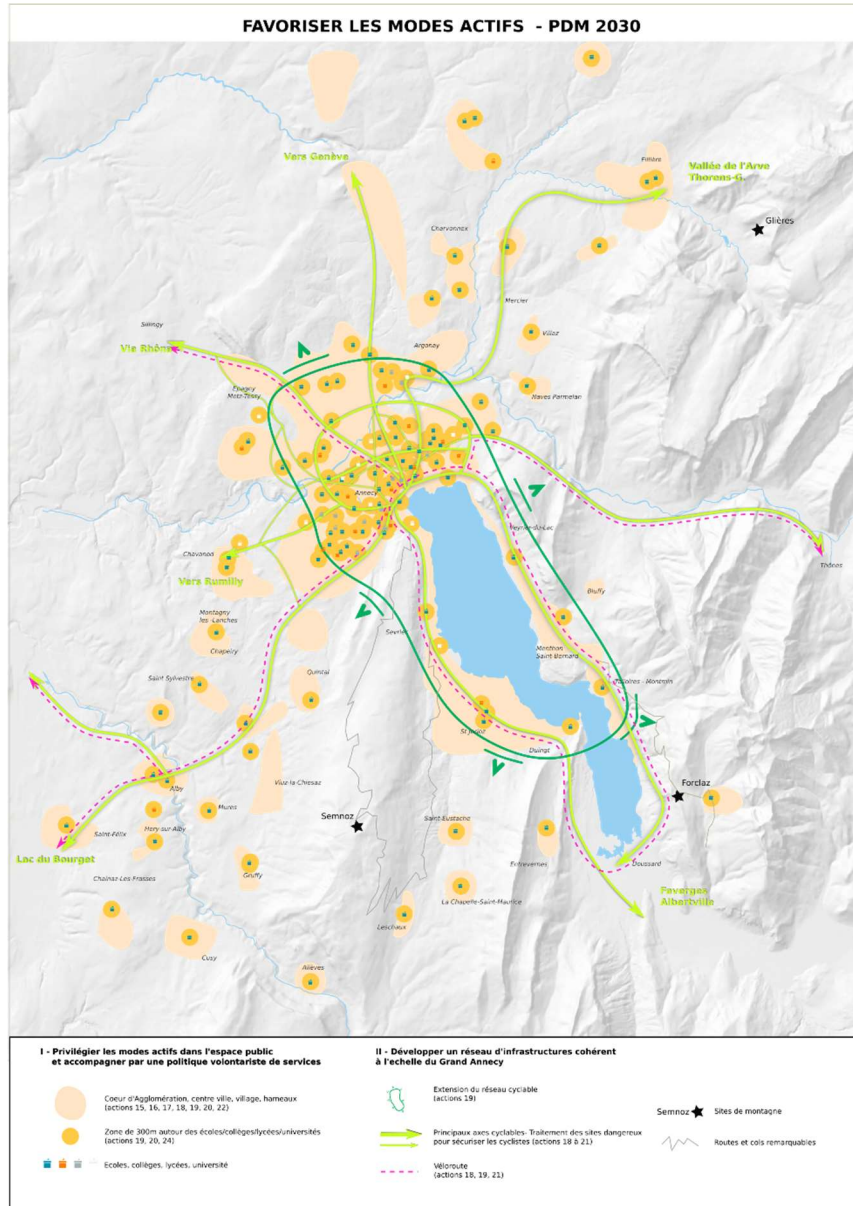
Ainsi, le schéma cyclable actuel des aménagements est à étendre aux secteurs du nouveau périmètre du Grand Anncy et doit intégrer le Pays de Fillière, le Pays d'Alby, la rive gauche du lac d'Anncy et la Tournette avec comme objectifs :

- **Identifier les besoins** en matière de mobilités actives entre les différentes échelles de réflexion intégrant notamment les aménagements, équipements et services existants ou en projet. Cette étape devra identifier les axes cyclables à privilégier, les pôles générateurs à desservir, le niveau de service demandé à l'aménagement, en fonction de l'environnement et de la fréquentation prévisionnelle (qualitative et quantitative). A cet effet, le schéma directeur proposera une hiérarchisation du réseau cyclable. Le maillage devra également être en phase avec les 2 véloroutes traversant le territoire (V62 et le projet de véloroute des 5 lacs), être cohérent avec les schémas directeurs cyclables des collectivités voisines, intégrer les contraintes du Département pour les voiries dont il a la maîtrise d'ouvrage.



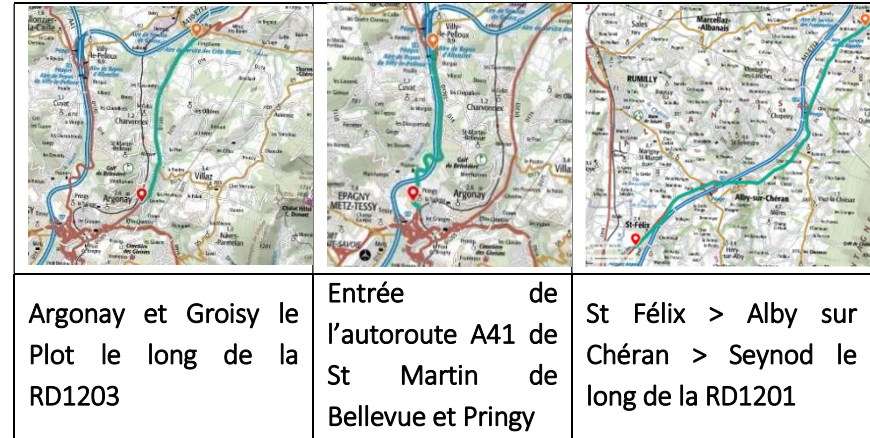
Véloroute des 5 Lacs - Projet

- **Définir un schéma directeur acceptable et accepté.** Le schéma directeur doit être concerté avec les élus locaux, les citoyens et les partenaires afin d'assurer une mise en œuvre rapide et acceptée. Une attention particulière devra être portée à la phase de concertation.
- **S'attacher à la qualité des aménagements proposés.** Les aménagements constituent la pierre angulaire d'une politique cyclable. Le schéma des aménagements devra proposer un réseau continu, dont la typologie (site propre ou cohabitation) sera cohérente avec les caractéristiques de la circulation motorisée, le public cible, les faisabilités techniques, le réalisme financier. Un **guide technique** permettra une mise en œuvre homogène des aménagements sur tout le territoire, quel que soit le maître d'ouvrage. Une attention particulière sera portée au confort (largeur de voies, compatibilité avec les vélos les plus volumineux ...), à la sécurité (absence de ressauts, ...) notamment en intersections (cohérence et absence d'ambiguïté sur les régimes de priorité).
- **Définir un programme et une méthode d'action, intégrer au Plan Pluriannuel d'Investissement (PPI) de l'écosystème vélo, et définir la gouvernance pour la réalisation des aménagements en fonction de la maîtrise d'ouvrage** (Grand Anecy, les communes et autres partenaires publics). En tenant compte de l'existant et des moyens disponibles, via un phasage réaliste (foncier nécessaire, coûts de l'investissement, réserves à créer, liens avec le PLUI-HM Bioclimatique), un programme d'action indiquera un chiffrage des aménagements proposés, un planning de réalisation et une cartographie précise de suivi de l'élaboration du schéma. La gouvernance devra être précisée pour chaque itinéraire programmé, aussi bien sur la maîtrise d'ouvrage en phase de réalisation que sur son entretien. La rapidité de mise en œuvre pourra être facilitée par le recours aux aménagements transitoires, qui permettent de tester et faire évoluer une solution technique avant de la pérenniser. Les autres volets de l'écosystème vélo (animations, services) seront également déployés de manière homogène sur le territoire, en accord avec les besoins identifiés.
- Dans la continuité de l'ambition du Grand Anecy de promouvoir les déplacements actifs, le Grand Anecy appuiera et soutiendra la diffusion et l'obtention du label « Vélo Touristique » auprès des acteurs locaux du tourisme. (Cohérence avec les liaisons vers le PNR des Bauges et les grands itinéraires cyclo touristiques).



A titre d'exemple, le Grand Anancy a déjà avancé sur plusieurs projets cyclables d'envergure :

- Le Grand Anancy a déjà réalisé l'étude d'itinéraires vélo sur 3 axes structurants d'accès au cœur d'agglomération. Ils serviront de colonne vertébrale au réseau cyclable sur les 3 corridors d'accès correspondant.



- A l'intérieur du Cœur d'agglomération, 4 projets ont été lauréats de l'appel à projet de l'ADEME « Continuités cyclables 2020 » et devront être réalisés avant 2024.

Calendrier prévisionnel des livrables du schéma directeur cyclable du Grand Anancy :

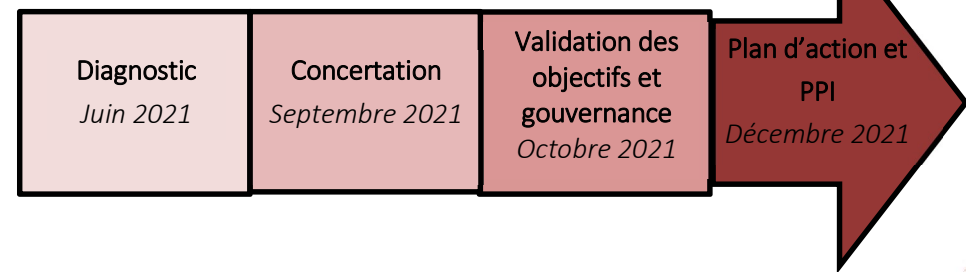


TABLEAU DE BORD

Pilotage

Maître(s) d'ouvrage : Grand Anancy

Partenaires : Communes concernées et Département Haute Savoie.

Calendrier de mise en œuvre

2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 >2030

Coûts (investissement et fonctionnement)

Etude : Réalisation du schéma directeur cyclable : 40 k€ (en cours)

5 M€ par an, budget estimatif en investissement

Exemples de projets Appel à Projet Continuités cyclables 2020, dont le Grand Anancy est lauréat (à réaliser obligatoirement avant 2024) :

- Jourdil : 1,05 M€, mise en service 2023
- Creusettes – Toriolets : 2,4 M€, mise en service 2023
- Gillon : 501 k€, mise en service 2021
- RD908b : 573 k€, mise en service 2022

500 K€ estimé en fonctionnement pour le Grand Anancy

Action(s) liée(s) :

- Action n°15 : Garantir des liaisons piétonnes et PMR sécurisées, continues et agréables dans les quartiers, les bourgs, les hameaux.
- Action n°18 : Traiter les sites dangereux pour sécuriser les cyclistes.
- Action n°20 : Aménager des voies vertes autour des établissements scolaires (collèges et lycées).

- Action n°42 : Anticiper la desserte en mobilité alternative et les infrastructures dédiées aux modes actifs en créant des espaces réservés dans le PLUi-HM Bioclimatique.

Documents de référence

- Projet de territoire 2050 « Imagine le Grand Anancy », 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. »
- Dossier de concertation préalable du PDU
- PLUi-HM Bioclimatique
- Schéma Directeur Cyclable du Grand Anancy (en cours d'élaboration)

Public associé

Tous les publics

INDICATEURS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

Indicateurs de suivi de mise en œuvre

- Linéaire d'itinéraire mis en œuvre / an
- Linéaire de site propre mis en œuvre / an
- Respect des plannings d'études,
- Respect du planning de mise en œuvre,
- Inscription des réserves foncières dans le PLUi-HM Bioclimatique.

Indicateurs d'évaluation des impacts

- Evolution de la part modale vélo.
- Evolution des données des compteurs fixes

20- Aménager des voies vertes autour des établissements scolaires et encourager de nouvelles pratiques de mobilité auprès des enfants scolarisés

DESCRIPTION DE L'ACTION

Au quotidien, l'accompagnement en voiture des enfants scolarisés pose des problèmes de congestion, de sécurité aux abords des établissements et de pollution alors qu'une bonne partie de ces déplacements de courte distance pourraient être réalisés en modes doux. Dans le cadre du développement de la pratique du vélo sur son territoire, le Grand Anecy souhaite sécuriser les accès aux écoles, collèges et lycées en vélo dans un rayon de 3km. Cela se complète par la valorisation de continuités piétonnes sécurisées et agréables dans un rayon d'environ 1 km autour de l'établissement.

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 ».

Une étude spécifique aux accessibilités collèges et lycées hors ville-centre a été lancée en 2021. Basée sur la géolocalisation des élèves et un questionnaire adressé aux parents et élèves, elle identifiera les axes à

aménager en site propre pour optimiser le report modal des élèves vers le vélo.

Stratégie d'accompagnement de la démarche :

- 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, s'inspirer de la communauté Mobiscol pour l'écomobilité scolaire ;
- Associer les établissements scolaires des communes dans les projets de mobilités ;
- Organiser un « défi des écoliers » sur le thème de la mobilité entre les différentes écoles du Grand Anecy
- Inciter et accompagner les établissements scolaires dans la mise en place de PDES (Plans de Déplacements d'Établissements Scolaires) ;
- Test de nouvelles mobilités :
 - Organiser des journées de sensibilisation et de test de nouvelles mobilités en partenariat avec les associations vélos par exemple ;
 - Mettre en place et développer 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 ;
 - Pour les trajets qui ne peuvent pas être fait à pied ou à vélo, mettre en place un service de covoiturage entre parents ;
 - Distribution de kit de gilets fluorescents dans les écoles par exemple ;
- Actions sur l'espace public :
 - Sécuriser des trottoirs et les arrêts de transport scolaire ;
 - Améliorer les voies de circulation vers les écoles, collèges et lycées ;

- Développer les espaces de stationnement vélos dans les établissements scolaires ;
- Limiter les places de stationnement pour voitures autour des écoles ;
- Mettre en place des zones 30/ zones de rencontre/aires piétonnes à proximité des établissements scolaires voire interdire la circulation des voitures aux heures d'entrées et de sorties des enfants : créer des rues-écoles devant les établissements scolaires.
- Encourager les interventions de sensibilisation à la sécurité routière dans les écoles.

Zoom sur les transports scolaires dans le Grand Anncy

A partir de la rentrée 2021, le Grand Anncy diffuse la carte Oûra auprès des ayants droit aux transports scolaires.

De plus, certains circuits scolaires gérés par le Grand Anncy s'ouvrent aux voyageurs commerciaux (sous réserve de places disponibles).

Exemples d'animations dans les écoles :



Expérimentation du pédibus



Atelier de réparation vélo

TABLEAU DE BORD

Pilotage

Maître(s) d'ouvrage : Grand Anancy

Partenaires : Communes, Département Haute Savoie et Académie, ADEME, Agence Ecomobilité Savoie Mont-Blanc

Calendrier de mise en œuvre

2019 **2020** 2021 2022 2023 2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 >2030

Coûts (investissement et fonctionnement)

Etude, dans le cadre du dispositif mis en place par l'ADEME : 50K€

Coûts d'investissement : 300 K€/an

Action(s) liée(s) :

- Action n°15 : Garantir des liaisons piétonnes et PMR sécurées, continues et agréables dans les quartiers, les bourgs, les hameaux.
- Action n°18 : Traiter les sites dangereux pour sécuriser les cyclistes
- Action n°42 : Anticiper la desserte en mobilité alternative et les infrastructures dédiées aux modes actifs en créant des espaces réservés dans le PLUI-HM Bioclimatique.

Documents de référence

- PLUi-HM bioclimatique
- Schéma Directeur Cyclable du Grand Anancy (en cours d'élaboration)

Public associé

Jeunes et scolaires

INDICATEURS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

Indicateurs de suivi de mise en œuvre

- Linéaire de site propre continu au départ des écoles, collèges et lycées

Indicateurs d'évaluation des impacts

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

21- Créer un réseau vélo à haut niveau de service

DESCRIPTION DE L'ACTION

Compte tenu de l'attrait de plus en plus important de l'usage du vélo dans l'agglomération du Grand Anncy, le PDU doit promouvoir cet essor par l'aménagement d'un grand réseau « express » vélo de type Haut Niveau de Service

Celui-ci doit être considéré au même titre que les lignes structurantes de transport collectif et donc bénéficier d'un très haut niveau de service.

Pour atteindre ce très haut niveau de service, il est proposé de s'appuyer sur les critères suivants²:

1. Les itinéraires :

- Les itinéraires présentant le meilleur potentiel d'usage (densité de population et de pôles générateurs) et de report modal depuis la voiture individuelle seront aménagés avec un haut niveau de service.
- Le réseau à haut niveau de service sera connecté au reste du réseau cyclable.
- Le réseau à haut niveau de service prendra particulièrement en compte l'accès au cœur d'agglomération depuis les corridors d'accès et la forte fréquentation au bord du lac, renforcée par l'usage loisir.

2. 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.

3. 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
- Aménagements paysagers.
- Des compteurs fixes permettront d'en mesurer la fréquentation.

4. 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.

5. La fiabilité :

- Réseau praticable 24h/24 et 365 jours par an.
- Dénéigement et entretien définis dans le cadre d'une gouvernance

² Critères déployés à Strasbourg pour son réseau "Vélostras"

- Éclairage en lien avec les stratégies lumière du Grand Anncy et de la ville d'Annecy.
- Itinéraire de déviation efficace systématiquement proposé en cas de travaux impactant la voirie.

Ce réseau vélo à haut niveau de service est une des composantes majeures du réseau cyclable global défini par le schéma directeur cyclable.



Chronovélo Grenoble

Réseau express de Strasbourg

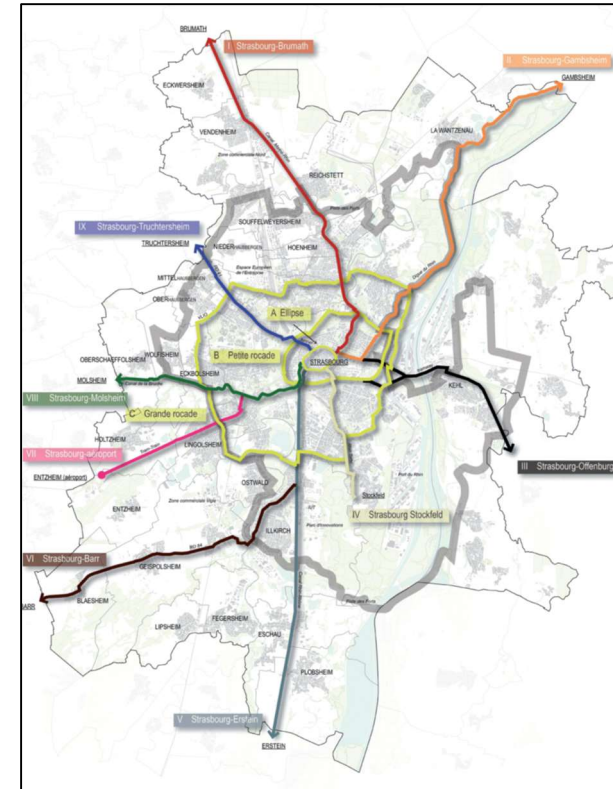


TABLEAU DE BORD

Pilotage

Maître(s) d'ouvrage : Grand Anancy

Partenaires : SILA, Communes, Département Haute Savoie

Calendrier de mise en œuvre

2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 >2030

objectif de 40 km de réseau à haut niveau de service

Coûts (investissement et fonctionnement)

Inclus dans l'action n°19.

Action(s) liée(s) :

- Action n°19: Etendre le schéma directeur cyclable au territoire du Grand Anancy
- Action n°42 : Anticiper la desserte en mobilité alternative et les infrastructures dédiées aux modes actifs en créant des espaces réservés dans le PLUi-HM Bioclimatique.

Documents de référence

- Projet de territoire 2050 « Imagine le Grand Anancy »
- Schéma Directeur Cyclable du Grand Anancy (en cours d'élaboration)
- PLUi-HM Bioclimatique
- Etude de révision de la politique de stationnement

Public associé

Les actifs

INDICATEURS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

Indicateurs de suivi de mise en œuvre

- Nombre de km aménagés,
- Taux de réalisation des études et infrastructures
- Temps pour relier la première et seconde couronne au centre-ville.

Indicateurs d'évaluation des impacts

- Evolution de la part modale vélo.
- Fréquentation du réseau,

AXE DE TRAVAIL

Déployer une politique de stationnement vélos

CONTEXTE ET ENJEUX

Le déploiement de stationnements pour les vélos est un puissant levier en faveur d'une utilisation quotidienne des cycles. Cela suppose pour le Grand Anncy d'investir sur l'espace public avec la diffusion de stationnements sécurisés, d'équiper les interfaces multimodales, de jouer sur les prescriptions du PLUi-HM Bioclimatique en faveur des stationnements cyclables dans le domaine privé.

OBJECTIFS

Déployer des stationnements vélos sécurisés sur l'ensemble du territoire, de manière coordonnée et qualitative, afin d'accompagner la montée en puissance de l'usage du vélo.

CONTRIBUTION A LA REUSSITE DU PDU

Sur le report modal	■ ■ ■ ■ ■
Sur la cohérence d'ensemble	■ ■ ■ ■ ■
Sur l'environnement	■ ■ ■ ■ ■

22- Etablir une stratégie de déploiement l'offre de stationnement vélo

DESCRIPTION DE L'ACTION

En parallèle du développement des modes actifs et de leur promotion, l'aménagement d'une offre de stationnement vélo adaptée (localisation, type de mobilier) est un levier d'importance pour le développement de ce mode.

Actuellement, le cœur d'agglomération propose environ 1 800 places de stationnement vélos. A l'horizon 2030, le Grand Anecy souhaite augmenter cette offre. Deux champs sont investis : le domaine public et le domaine privé.

Sur le domaine public :

Le développement du réseau cyclable du Grand Anecy est structurant dans le déploiement de la stratégie de stationnement vélo. 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.
- 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°11).
- Services associés :

- Bornes de recharge pour VAE en consignes sécurisées
- Dans les interfaces de multimodalité : la mise à disposition d'une station de gonflage.

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, vélo stations, 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°20.



Arceaux à vélos



Boxes/consignes à vélos



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^{er} janvier 2021 pour les cycles neufs.



Marquage du vélo Bicycode

Sur la base de ces principes, les services du Grand Anecy 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'Anecy), 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] 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. ».

Le PDM prévoit l'introduction de normes plancher concernant la réalisation de places de stationnement vélo dans l'article 12 du règlement des PLUi-HM Bioclimatique. Il s'agit d'une mesure prescriptive du PDM, qui doit donc obligatoirement être traduite dans le PLUi-HM Bioclimatique. Il est important de noter que ces normes portent sur un espace exclusivement consacré au stationnement des vélos, à l'exclusion de tout autre usage (poussettes, stationnement des deux-roues motorisées). Le rapport du ministère du développement durable sur le stationnement des vélos dans les espaces privés de décembre 2013 et celui de la FUB sur le stationnement des vélos dans les immeubles d'habitation et de bureaux peuvent également être des guides de référence pour un partage des bonnes pratiques à mettre en œuvre sur le territoire. Les dernières évolutions réglementaires en matière de stationnement privé de vélo sont les suivantes :

- L'article 57 de la loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant l'engagement national pour l'environnement, qui a créé les articles L111-5-2 et L111-5-3 du code de la construction et de l'habitation (CCH)
- Le décret n°2011-873 du 25 Juillet 2011 relatif aux installations électriques au hybrides rechargeables dans les bâtiments et aux infrastructures pour le stationnement sécurisé des vélos qui a créé les articles R111-14-4, R111-14-5 et R.136-4 du CCH

- L'arrêté du 20 Février 2012, relatif à l'application des articles R111-14-2 et R111-14-5 du CCH
- Le décret et de son arrêté du 30 octobre 2014, met en place un dispositif progressif à compter du 1er janvier 2015, à tout bâtiment à usage principal de bureaux existants.

Le décret n° 2016-968 du 13 juillet 2016 du code de la construction et de l'habitation, étend les dispositions en faveur des installations dédiées à la recharge des véhicules électriques ou hybrides dans les bâtiments et aux infrastructures pour le stationnement sécurisé des vélos

- **Localisation et implantation :**

L'espace destiné au stationnement sécurisé des vélos prévu aux articles R. 111-14-4 et R. 111-14-5 du CCH doit être couvert et éclairé, se situer de préférence au rez-de-chaussée du bâtiment ou à défaut au premier sous-sol et accessible facilement depuis le(s) point(s) d'entrée du bâtiment.

- **Accessibilité :** le garage ou le local doit être accessible quel que soit le handicap avec au moins un cheminement accessible. Pour un bon usage, la largeur des circulations avec vélo doit au moins être égale à 1,20 mètres, y compris ouvertures. En cas de cheminement à angle droit, la largeur sera portée à 1,80 mètres afin de permettre l'évolution des vélocargos.
- **Equipement des emplacements :**

L'espace destiné au stationnement sécurisé des vélos prévus aux articles R.111-14-4 et R.11-14-5 du CCH doit comporter un système de fermeture sécurisé et des dispositifs fixes permettant de stabiliser et d'attacher les vélos par le cadre ou au moins une roue.

- **Nombre de places de stationnement**

L'espace destiné au stationnement des vélos dans les établissements recevant du public et à usage commercial est prévu aux articles R. 111-14-7 et R. 111-14-8 du code de la construction et de l'habitation est couvert et se situe de préférence au rez-de-chaussée du bâtiment ou au premier sous-sol. Cet espace peut également être réalisé à l'extérieur du

bâtiment, à condition qu'il soit couvert et situé sur la même unité foncière que le bâtiment. Il possède les caractéristiques minimales suivantes :

- Pour les bâtiments définis à l'article R. 111-14-7, l'espace est dimensionné pour accueillir un nombre de places de vélo correspondant à 15 % de l'effectif d'agents ou usagers du service public accueillis simultanément dans le bâtiment, sur déclaration du maître d'ouvrage ;
Sous réserve des études en cours et à venir dans le cadre du PLUi HM Bioclimatique et du schéma directeur cyclable, pour les bâtiments se situant en cœur d'agglomération, le nombre de places pourrait être idéalement porté à 20% de l'effectif.
- Pour les bâtiments définis à l'article R. 111-14-8, l'espace est dimensionné pour accueillir un nombre de places de vélo correspondant à 10 % de l'effectif de la clientèle et des salariés accueillis simultanément dans les bâtiments, sur déclaration du maître d'ouvrage.

L'espace destiné au stationnement sécurisé des vélos, prévu aux articles R. 111-14-4 à R. 111-14-6. Il possède les caractéristiques minimales suivantes :

- Pour les bâtiments à usage principal d'habitation, l'espace possède une superficie de 0,75 m² par logement pour les logements jusqu'à deux pièces principales et 1,5 m² par logement dans les autres cas, avec une superficie minimale de 3 m² ; **Sous réserve des études en cours et à venir dans le cadre du PLUi HM Bioclimatique et du schéma directeur cyclable, et au-delà des obligations légales, les surfaces minimales pourraient être portées à 2 m² par logement pour les logements jusqu'à deux pièces principales (soit de quoi stationner 1 vélo) et 6 m² dans les autres cas (soit de quoi stationner 3 vélos)**
- Pour les bâtiments à usage principal de bureaux, l'espace possède une superficie représentant 1,5 % de la surface de plancher. Sous réserve des études en cours et à venir dans le cadre du PLUi HM Bioclimatique et du schéma directeur cyclable, le Grand Anecy porte la surface à 2 places de stationnement pour 10 postes de travail.

TABLEAU DE BORD

Pilotage

Maître(s) d'ouvrage : Grand Annecy

Partenaires : VélOnecy, Communes du Grand Annecy, Régie de stationnement d'Annecy, SNCF Réseau, Région Auvergne Rhône Alpes, principaux aménageurs urbains et entreprises du territoire dans le cadre de la démarche des Plans de Déplacements d'Entreprises.

Calendrier de mise en œuvre

2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 >2030

Coûts (investissement et fonctionnement)

Elaboration et déclinaison de la stratégie : ingénierie technique du Grand Annecy (Etude et mise en œuvre).

200 K€ / an en investissement public sur l'espace public

Investissement par les acteurs privés sur l'espace privé

Action(s) liée(s) :

- Action n°11 : Créer des interfaces multimodales aux entrées d'agglomération et aux nœuds stratégiques du territoire
- Action n°17 : Créer une charte d'aménagement de l'espace public pour les modes actifs.
- Action n°20 : Aménager des voies vertes autour des établissements scolaires et encourager de nouvelles pratiques de mobilité auprès des enfants scolarisés.
- Action n°42 : Anticiper la desserte en mobilité alternative et les infrastructures dédiées aux modes actifs en créant des espaces réservés dans le PLUI-HM Bioclimatique.

Documents de référence

- Schéma Directeur Cyclable du Grand Annecy (en cours d'élaboration)
- Code de l'urbanisme
- Guide stationnement vélo – ministère de l'Écologie du développement durable et de l'énergie / Ministère de l'égalité du territoire et du logement - Nov. 2013
- Préconisations du CEREMA et sur les fiches « PAMA » (plan d'action pour les mobilités actives émises suite aux évolutions réglementaires de 2015.
- PLUi-HM Bioclimatique

Public associé

Tous les publics

INDICATEURS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

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.

Indicateurs d'évaluation des impacts

- Evolution de la part modale vélo,
- Niveau de satisfaction des usagers.

AXE DE TRAVAIL

Accompagner l'ensemble de la démarche par une politique volontariste de services

CONTEXTE ET ENJEUX




Le troisième volet de la promotion des modes actifs concerne le développement des services associés puisqu'au-delà des infrastructures et des prises en compte dans l'aménagement par l'ensemble des acteurs, la mise en place de services garantirait à tous l'accès au vélo, mode très attractif voué à tenir un rôle central dans l'écosystème de mobilité du Grand Annecy.

Le bouleversement en cours en matière de mobilité notamment avec l'arrivée des nouveaux modes de déplacement nécessite de s'interroger sur leur prise en compte dans les différentes politiques publiques d'aménagement et de services. Actuellement, seule l'agence VéloNecy apporte une première réponse en matière de service avec la mise en place de stationnement sécurisé et d'une offre de location de vélo. Le succès des locations de VéloNecy démontre donc l'intérêt grandissant pour ces services. Un enjeu serait de développer ce type de service agissant comme un levier à une autre mobilité pour tous les publics, en incluant les excursionnistes et les touristes.

OBJECTIFS

L'objectif de cet axe est donc d'accompagner la réussite de la mise en place d'infrastructures dédiées par une proposition de services associés facilitant l'usage des modes actifs : des services de locations avec une tarification adaptée, la mise en place des conditions attractives l'usage des nouveaux EDP (engins de déplacement personnel).

CONTRIBUTION A LA REUSSITE DU PDU

Sur le report modal	
Sur la cohérence d'ensemble	
Sur l'environnement	

23- Développer l'offre VélOnecy

DESCRIPTION DE L'ACTION

Le Grand Anncy est engagé depuis plusieurs années dans le développement et la mise en œuvre de son schéma directeur cyclable. Plusieurs leviers sont mobilisés pour favoriser l'usage du vélo :

- Le développement des services dédiés ;
- La réalisation des aménagements cyclables et des espaces de stationnement ;
- La mise en place de nouvelles mesures favorables à cet usage (contresens, tourne-à-droite aux feux, etc.).

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

Le développement de ce service s'appuie sur :

Le développement de l'offre de vélos à assistance électrique (VAE) disponibles à la location ;

- 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 (trajet domicile-étude en complément du bus et répondant à la problématique du stationnement résidentiel)
- L'amélioration de l'accessibilité au service en définissant un schéma d'exploitation du service. Ce dernier devra définir le niveau de service au sein des différents territoires du Grand Anncy selon des critères s'appliquant à l'ensemble de l'agglomération (densité de population, tissu socio-économique). La mise en œuvre de ce schéma pourra s'appuyer sur les relais territoriaux (cf. carte) et/ou d'autres points physiques mais également sur une offre itinérante.

- Un accès favorisé au service par une révision de la tarification plus attractive et simplifiée ;
- La formation des futurs agents relais du service pour garantir de bonnes conditions de prise en main du VAE par les usagers ;
- 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 VélOnecy 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

VélOnecy c'est quoi ?



VélOnecy est un service de location de vélos urbains développé par la Société Intercommunale des Bus de la Région Annecienne (SIBRA) dans le cadre de la politique du Grand Anncy en faveur des mobilités durables. Ce service fait partie de l'offre globale de mobilité sur le territoire et offre actuellement plus de 2500 vélos en location. Une large gamme de vélos urbains est proposée : 2000 VAE, 300 vélos classiques, 30 vélos pliants et 30 vélos cargos.



Véloncy 60', une expérimentation lancée en 2021

Véloncy 60' est un service expérimental de locations de courtes durées. Mis en place dès l'été 2021 (du 1^{er} juin au 30 septembre), c'est un service totalement inédit qui s'installe à Annecy et sur les rives du lac. Ouvert 7j./7, de 7h30 à 20h, ce service humanisé de 200 VAE permet de prendre et déposer un VAE dans 10 stations différentes, en combinaison d'autres modes de déplacements.

CET ÉTÉ, OUBLIEZ L'AUTO PENSEZ VÉLO!

DÉCOUVREZ Véloncy LE VÉLO MALIN À COMBINER AVEC LE BUS OU LE BATEAU

Vous connaissez déjà Véloncy et sa location de vélos à l'heure, découvrez Véloncy 60 minutes pour les locations de courtes durées. Cet été, du 1^{er} juin au 30 septembre, c'est donc un service totalement inédit qui s'installe à Annecy et sur les rives du lac.

Toutes les stations Véloncy sont ouvertes du 1^{er} juin au 30 septembre 7 jours/7 de 7h30 à 20h!
* Horaires restreints en Haute de Bligny

Les stations Véloncy sont très visitées et facilement recommandables, impossible de les louper!

1 HEURE DE CORRESPONDANCE BUS INCLUSE POUR 1 HEURE DE LOCATION Véloncy

Pour faciliter vos déplacements : combinez bus et vélo!

Cette action est en lien direct avec le souhait du Grand Anancy de développer l'offre de stationnement vélos et de garantir les continuités cyclables.

Le développement de l'offre Véloncy et en particulier celui des VAE est un levier pour le développement de la pratique du vélo chez les particuliers (étudiants, adultes) mais aussi chez les entreprises dans le cadre de leurs Plans de Déplacement Entreprises.

Le développement de l'offre Véloncy 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.).



Localisation des trois relais territoriaux du Grand Anancy

TABLEAU DE BORD

Pilotage

Maître(s) d'ouvrage : Grand Anecy

Partenaires : Velonecy, éducateurs moniteurs vélos présents sur le territoire, Agence Ecomobilité Savoie Mont-Blanc, Communes

Calendrier de mise en œuvre

2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 >2030

Coûts (investissement et fonctionnement)

250 K€ par an (à consolider avec le SDC)

Action(s) liée(s) :

- Action n°24 : Encourager les nouvelles pratiques de mobilité auprès des jeunes.
- Action n°25 : Encadrer l'usage des engins de déplacements personnels (EDP) sur le Grand Anecy.

Documents de référence

Schéma directeur cyclable

Public associé

Tous les publics

INDICATEURS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

Indicateurs de suivi de mise en œuvre

- Nombre de vélos loués
- Nombre de vélos réparés

- Nombre d'animations effectuées par publics cibles (grand public, scolaires, seniors, entreprises...)

Indicateurs d'évaluation des impacts

- Utilisation, profils des usagers (enquêtes)
- Taux de report modal des bénéficiaires

24- Encourager les nouvelles pratiques de mobilité auprès des jeunes

DESCRIPTION DE L'ACTION

La jeunesse constitue un axe privilégié des politiques publiques du Grand Anecy. Le projet de territoire à l'horizon 2050 a pour ambition de donner toute sa place à la jeunesse. Le Grand Anecy compte actuellement 10 000 étudiants, dont 5 000 sur le site du campus, 10 lycées et 16 collèges.

La question de la mobilité est déterminante pour les jeunes, elle garantit l'autonomie, l'accès aux loisirs, à l'emploi. La sensibilité environnementale des jeunes est un atout pour l'essor des nouvelles pratiques de mobilité.

Cette action vise à concevoir et proposer des solutions de mobilité adaptées aux besoins des jeunes, en les associant aux réflexions.

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.
- Créer un produit adapté aux étudiants pour la location de VAE : location semestrielle, tarif intégré abonnement TC et VAE, etc.
- Viser les étudiants en développant la location de VAE de très courte durée (< 60 minutes), en complémentarité avec les offres publiques et privées existantes. Le VAE est utile sur le trajet domicile-étude en complément du bus.

- 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'Anecy 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 OÙRA 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 Anecy 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 « Wellcome 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.

TABLEAU DE BORD

Pilotage

Maître(s) d'ouvrage : Grand Anecy

Partenaires : Agir Ensemble pour le Campus Durable, Communes, Missions Locales et tissu associatif, Atelier climat « jeunes », Université et sites d'enseignement

Calendrier de mise en œuvre

2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 >2030

Coûts (investissement et fonctionnement)

Coût d'ingénierie du Grand Anecy

Action(s) liée(s) :

- Action n°1 : Augmenter l'offre et le cadencement du réseau de transport public du Grand Anecy
- Action n°2 : Développer de nouvelles liaisons TC offrant des conditions concurrentielles à la voiture
- Action n°3 : Engager la réalisation du réseau de tramway et de BHNS de l'agglomération du Grand Anecy
- Action n°11 : Créer des interfaces multimodales aux entrées d'agglomération et aux nœuds stratégiques du territoire
- Action n°12 : Développer les services permettant l'accès à toute l'offre de mobilité

- Action n°20 : Aménager des voies vertes autour des établissements scolaires et encourager de nouvelles pratiques de mobilités auprès des jeunes scolarisés.
- Action n°23 : Développer l'offre Vélonécyc
- Action n°36 : Créer un réseau d'ambassadeurs de la mobilité.

Documents de référence

- Projet de territoire 2050 « Imagine le Grand Anecy », objectif 36 « Encourager le test de “nouvelles mobilités” avec les différents partenaires. »
- Schéma directeur du campus
- Schéma directeur cyclable

Public associé

- Jeunes

INDICATEURS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

Indicateurs de suivi de mise en œuvre

- Implication des jeunes dans l'élaboration et le suivi des actions

Indicateurs d'évaluation des impacts

- Part des jeunes parmi les utilisateurs des services de mobilité
- Suivi annuel des lieux de résidence des étudiants, taux de satisfaction des utilisateurs jeunes (enquêtes)

25- Encadrer l'usage des engins de déplacements personnels (EDP) sur le Grand Anncy

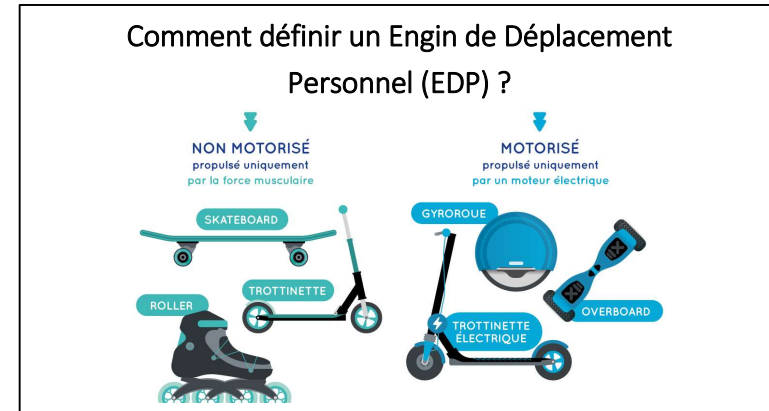
DESCRIPTION DE L'ACTION

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.**

C'est pourquoi, le Grand Anncy 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 Anncy qui en diffusera les principes (cf. action n°16).

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 : Communes, Grand Anancy

Partenaires : Agence Ecomobilité Savoie Mont-Blanc, Véloncy, acteurs du vélo

Calendrier de mise en œuvre

2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 >2030

Coûts (investissement et fonctionnement)

Coût d'ingénierie technique du Grand Anancy

Action(s) liée(s) :

- Action n°16 : Définir le « Code de la rue » du Grand Anancy
- Action n°23 : Développer l'offre Véloncy
- Action n°24 : Encourager les nouvelles pratiques de mobilité auprès des jeunes
- Action n°39 : Soutenir le développement des plans de mobilité des entreprises

Documents de référence

- Projet de territoire 2050 « Imagine le Grand Anancy », objectif 36 « Encourager le test de “nouvelles mobilités” avec les différents partenaires. »
- Schéma directeur cyclable

Public associé

- Tous les publics

INDICATEURS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

Indicateurs de suivi de mise en œuvre

- Mise en œuvre effective des actions de communication et d'animation.

Indicateurs d'évaluation des impacts

- Nombre d'utilisateurs
- Suivi de l'accidentologie
- Nombre de prêts pour essais hebdomadaires
- Taux de conversion des prêts en passage à l'achat

Engager une gestion innovante du réseau routier pour améliorer les conditions de sécurité et de fluidité

AXE DE TRAVAIL

Sécuriser le réseau routier et moderniser sa gestion

CONTEXTE ET ENJEUX




L'infrastructure routière continuera d'accueillir, dans les années à venir, une très grande part des déplacements. Elle nécessite d'être reconfigurée pour s'adapter au nouveau paradigme de la mobilité urbaine sécurisée, plus partagée, plus collective et plus douce. Tout comme l'industrie automobile fait face au défi industriel de concevoir des véhicules connectés, à propulsion décarbonée, ou autonome, les équipementiers de la voirie et les gestionnaires de la route doivent également relever le défi de la route « intelligente » et modulable, adaptée à des mobilités plurielles, en temps réel.

Cet axe de travail a vocation à concevoir un réseau routier sécurisé et propice au développement des modes alternatifs à l'automobile, en munissant les gestionnaires de voirie et de réseaux (à l'instar du Grand Anecy AOM) des outils à l'état de l'art.

OBJECTIFS

L'objectif de cet axe est de proposer une gestion intelligente et innovante de l'infrastructure routière pour favoriser d'une part les usages respectueux du territoire et in fine diminuer l'usage de la voiture individuelle et participer à l'amélioration des conditions de sécurité.

CONTRIBUTION A LA REUSSITE DU PDM

Sur le report modal	
Sur la cohérence d'ensemble	
Sur l'environnement	

26- Garantir la sécurité de tous sur la route

DESCRIPTION DE L'ACTION

Apaiser, sécuriser et prioriser les déplacements doux, réduire les points accidentogènes, pacifier l'espace public, garantir la sécurité pour tous sur la route suppose la combinaison de plusieurs mesures qui impliquent la totalité des usagers de l'espace public.

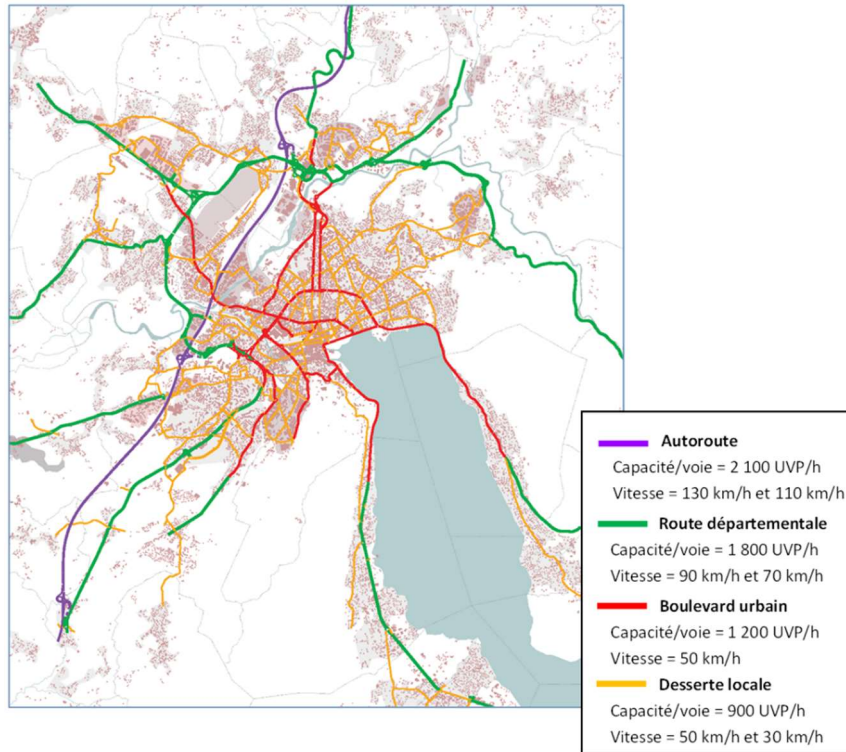
Dans le PDM, les mesures suivantes sont identifiées comme prioritaires :

- Redéfinition de la hiérarchisation de la voirie : en définissant des principes de classification et d'organisation du réseau routier, la hiérarchisation de la voirie ouvre sur un meilleur partage modal et une meilleure lisibilité du réseau pour l'ensemble des usagers. Cette lisibilité améliorée permet des gains en matière de sécurité pour les usagers et contribue à apaiser le territoire.
- Abaissement et contrôle des vitesses en agglomération, sur l'ensemble du réseau viaire. Cela vise le respect et l'extension de la zone 30, l'abaissement de la vitesse à 50km/h sur certaines sections, notamment en heure de pointe.
- Traitement des intersections pour garantir la sécurité des modes actifs : conditions de visibilité du point de vue des automobilistes en faveur des cycliques et des piétons, aménagements adaptés (Cf. actions n°15 à 25).
- Politique ambitieuse de prévention routière ciblant tous les usagers de l'espace public, particulièrement les publics sensibles (jeunes, personnes âgées) : tests et stages de remise à niveau de conduite, promotion du code de la rue, initiation et stage de remise en selle (cf. actions n°19 à 26).

- Suivi de l'accidentologie en associant les partenaires : gestionnaires de voirie (communes, conseil départemental), les services de police, les usagers (citoyens).
- La mise en sécurité des passages à niveau (cf. action n°9).

A l'heure actuelle, la hiérarchisation de la voirie repose sur les vitesses autorisées et la domanialité :

- L'autoroute A41 avec ses 2 échangeurs au sud de l'agglomération (Seynod sud et Cran-Gevrier) et ses 2 échangeurs au nord.
- 10 routes départementales « pénétrantes » qui viennent se connecter pour la plupart sur la voie de contournement nord et ouest du cœur d'agglomération.



Source : Diagnostic actuel - Iter

La réalisation d'un schéma de hiérarchisation du réseau viaire en lien avec les objectifs de sécurité routière :

Le schéma de hiérarchisation de la voirie intercommunale définit le rôle de chaque voirie en lien avec le cadre bâti, le développement urbain, la pratique sociale et les besoins et usages de l'espace public. Il précise la fonctionnalité attendue des infrastructures routières actuelles et à venir et la place de chaque mode (partage modal), en lien avec la charte d'aménagement de l'espace public (cf. action n°17). Le schéma intègre l'ensemble de la voirie existante ainsi que les projets les plus avancés pour lesquels une maîtrise d'ouvrage est désignée.

Il précise les gabarits autorisés sur le réseau routier et identifie les itinéraires de convois exceptionnels, prend en compte le jalonnement. Une fois les aménagements de voirie réalisés, la gestion de l'infrastructure revient à la collectivité compétente.

Le schéma de hiérarchisation de la voirie permettra de faire valoir la stratégie du Grand Anncy en matière d'amélioration la sécurité routière pour tous et notamment les usagers des modes actifs.

Par ailleurs, le schéma de hiérarchisation de la voirie aidera le Grand Anncy dans ses objectifs de gestion innovante, de réduction de l'impact environnemental (bruits, polluants atmosphériques, gaz à effet de serre) des axes routiers pénétrants en zones urbaines en apaisant globalement la circulation dans l'ensemble du tissu urbain, de rééquilibrage de l'espace public.

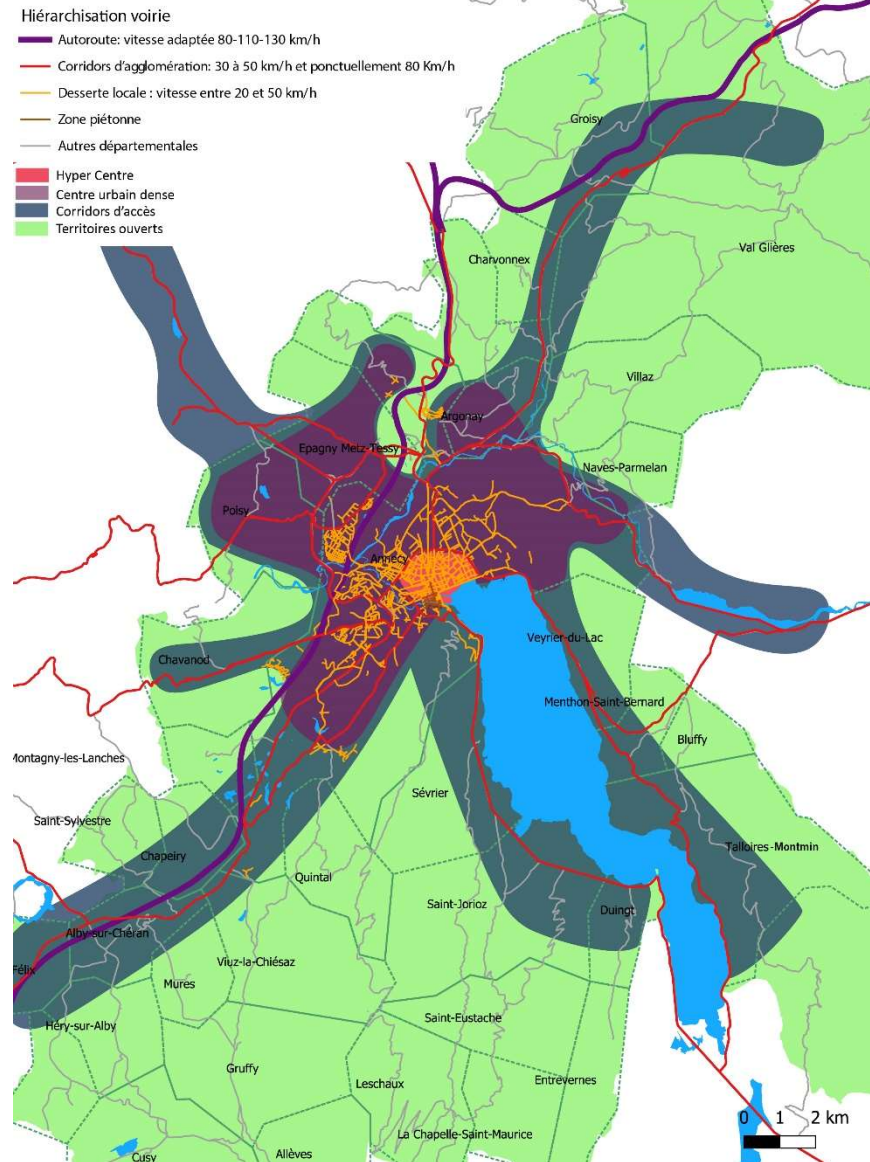
La démarche de réalisation du schéma de hiérarchisation du réseau viaire s'appuiera sur un groupe de travail de référents techniques des voiries de la commune d'Anncy et des communes les plus denses et du Grand Anncy (service mobilité) et du Conseil départemental.



Exemple de zone de rencontre aménagée à Strasbourg

La carte suivante présente une proposition de hiérarchisation de la voirie qui servira de base aux travaux qui seront engagés.

Proposition de hiérarchisation de la voirie – Grand Anecy



Au-delà du schéma de hiérarchisation de la voirie, préalable nécessaire pour bénéficier du cadrage stratégique d'intervention sur le réseau viaire, il convient d'y ajouter pour garantir l'efficacité de cette action les mesures suivantes :

- Intégrer dans la réflexion le CD74 en tant que gestionnaire de voirie déterminant pour le périmètre afin de faciliter la coordination des choix/ décisions/ actions dans la mise en œuvre.
- Engager un travail de pédagogie auprès des usagers en matière de sécurité routière et au regard de la vulnérabilité de certains modes de déplacements.
- Accompagner ce schéma de hiérarchisation, d'une stratégie de jalonnement en cohérence
- Faire respecter d'abord par de la prévention puis par de la répression le bon respect des règles de la rue (stationnement illicite, vitesse, non-respect des priorités).
- Définir une charte d'aménagements garantissant le respect des vitesses en lien avec le schéma cyclable.

Nous préconisons, afin de mesurer cette action de créer **un observatoire de la sécurité routière et de l'accidentologie** sur le périmètre de l'agglomération. Il pourrait être envisagé de créer cet observatoire concomitamment au démarrage du schéma de hiérarchisation de la voirie en y intégrant : les pouvoirs publics, les gestionnaires des voiries, concessionnaires et Police/ Gendarmerie. **Cet observatoire, pour répondre aux exigences de la loi, effectuera le suivi systématique des accidents impliquant au moins un piéton, un cycliste ou un utilisateur d'engin de déplacement personnel.** A court terme, cet observatoire pourrait avoir pour 1^{ère} mission l'établissement d'un diagnostic de l'état de la sécurité routière pour ensuite l'actualiser chaque année et suivre son évolution. La présence de la police/ gendarmerie dans cet observatoire est essentielle au regard de leur connaissance terrain mais également au regard de la base de données qu'ils pourraient fournir pour alimenter le diagnostic et le suivi.

TABLEAU DE BORD

Pilotage

Maître(s) d'ouvrage : Grand Anancy et Département Haute Savoie

Partenaires : Communes du Grand Anancy, Département de Haute Savoie, Etat, concessionnaires autoroutiers, Ligue contre la Violence Routière, associations d'usagers de la route, police, gendarmerie

Calendrier de mise en œuvre

2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 >2030

Coûts (investissement et fonctionnement)

Etude : 150K€

Coût d'ingénierie technique du Grand Anancy

Action(s) liée(s) :

- Action n°15 : Garantir des liaisons piétonnes et PMR sécurisées, continues et agréables dans les quartiers, les bourgs, les hameaux.
- Action n°16 : Définir le "Code de la Rue" du Grand Anancy
- Action n°17 : Créer une charte d'aménagement de l'espace public pour les modes actifs.
- Action n°18 : Traiter les sites dangereux pour sécuriser les cyclistes
- Action n°19 : Etendre le schéma directeur cyclable au territoire du Grand Anancy.
- Action n°28 : Déployer les outils de la route intelligente sur le territoire du Grand Anancy.
- Action n°36 : Créer un réseau d'ambassadeurs de la mobilité.
- Action n°44 : Déploiement d'une politique de stationnement permettant de libérer l'espace public au profit des autres usages.

Documents de référence

- Projet de territoire 2050 « Imagine Grand Anecy », objectif 38 « Définir avec les habitants un programme d'aménagement des espaces publics pour des villes et villages "apaisés" et repenser les aménagements pour donner une place aux modes doux (marche à pied, vélo) et à la nature en ville. »
- PLUi-HM bioclimatique
- Schéma Directeur Cyclable

Public associé

Tous les publics

INDICATEURS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

Indicateurs de suivi de mise en œuvre

- Lancement et adoption du schéma de hiérarchisation de la voirie.
- Lancement et adoption du schéma de signalétique et jalonnement

Indicateurs d'évaluation des impacts

- Evolution de l'accidentologie sur voirie et notamment celle impliquant des modes actifs.
- Evolution des parts modales en faveur des transports publics et des modes actifs.

27- Développer le MaaS (Mobility as a Service) ou service de mobilité intégrée

DESCRIPTION DE L'ACTION

Le PDM affiche une ambition très forte au sujet du déploiement des offres de mobilité alternatives à la voiture individuelle qu'elles soient collectives (Transport collectif, covoiturage) ou individuelles (vélo, autopartage). L'enjeu désormais sera de faire communiquer ces différentes offres entre elles tant du point de vue de l'information que de l'accès au service (titres et tarification). 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 la 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

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).

Il est donc proposé que le Gand Anancy 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, accès au parking,

- Généraliser l'open data facilitant la mise en commun de l'information,
- 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.
- 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%.

Du point de vue des gestionnaires de réseaux et du Grand Anecy 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 (action n°28)
- 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)

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 (action n°28).

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,



TABLEAU DE BORD

Pilotage

Maître(s) d'ouvrage : Grand Anancy

Partenaires : Département, Région, SIBRA, Opérateurs de transport, services autopartage et covoiturage, gestionnaire de parking, communes

Calendrier de mise en œuvre

Investissement : 2019 2020 2021 **2022 2023 2024 2025 2026** 2027 2028 2029 2030 >2030

Fonctionnement : 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025 **2026 2027 2028 2029 2030 >2030**

Coûts (investissement et fonctionnement)

Investissement : 4M€ (sur la période 2022-2026)

Fonctionnement : 1,2M€/an à partir de 2027

Action(s) liée(s) :

- Action n°26 : Garantir la sécurité de tous sur la route
- Action n°27 : Développer le MaaS ou service de mobilité intégré
- Action n°28 : Déployer les outils de la route intelligente sur le territoire du Grand Anancy
- Action n°29 : Mettre en place une voie réservée dynamique TC / Covoiturage sur l'axe autoroutier Anancy / Genève et sur l'axe La Balme de Sillingy – Anancy – Hôpital.
- Action n°31 : Créer les conditions favorisant l'accès au cœur d'agglomération aux usages partagés et durables.

Documents de référence

- PCAET Action n°30 Développer le MAAS (Mobility as a Service) ou service de mobilité intégrée
- Schéma directeur des Systèmes de Transport Intelligent (à lancer)
- SRADDET règle n°12

INDICATEURS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

Indicateurs de suivi de mise en œuvre

- Mise en œuvre du projet global

Indicateurs d'évaluation des impacts

- Evolution du niveau de trafic sur les axes de l'agglomération

28- Déployer les outils de la route intelligente sur le territoire du Grand Anancy

DESCRIPTION DE L'ACTION

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^{ième} 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 Anancy.

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 Anancy 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.

Dans le cadre du PDM, les objectifs sont :

- 1) Déployer les outils qui permettent d'affiner la connaissance des flux tous modes ;
- 2) Instaurer une gestion dynamique de la mobilité au profit des transports publics et alternatives à l'autosolisme ;
- 3) Instaurer une veille qui permette au Grand Anancy de s'inscrire dans un programme d'expérimentation d'infrastructure routière « intelligente ».

1) Le développement d'outils de connaissance et de gestion des flux tous modes : un outil de **modélisation multimodale dynamique**, à l'échelle du Grand Anancy 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) (action n°27) 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 Anancy à étudier l'ensemble des projets de mobilité. Il viendra alimenter le dispositif de suivi et d'évaluation du PDM.

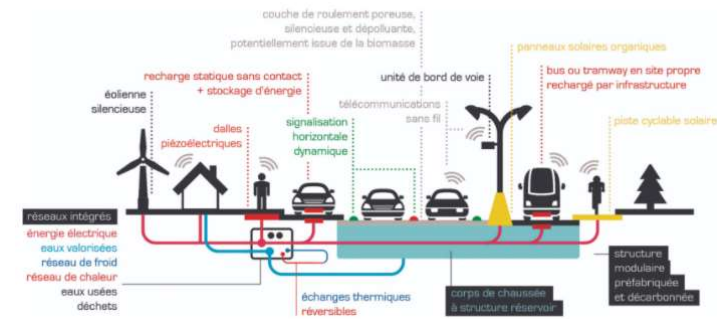
2) Une gestion dynamique de la mobilité, au profit des transports publics et alternatifs à l'autosolisme : l'objectif est une gestion en temps réels des problématiques de circulation et une adaptabilité des leviers de régulation, grâce aux outils de la route intelligente et connectée (exemple : gestion 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) De manière plus prospective, le Grand Ancecy 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.

Il assurera aussi une veille pour permettre au Grand Ancecy de s'inscrire dans un programme d'expérimentation, un appel à projet, permettant d'initier la mise en œuvre d'infrastructure routière « intelligente ».

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



Source : Ifsttar

TABLEAU DE BORD

Pilotage

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

Partenaires : Conseil Départemental, communes, SYANE, Université, entreprises, ADELAC-AREA

Calendrier de mise en œuvre

2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 >2030

Coûts (investissement et fonctionnement)

Coût d'ingénierie technique du Grand Ancecy,

Coût d'investissement : 1,5M€ (dont 1M€ pour le modèle multimodal en 2021-2023)

Action(s) liée(s) :

- Action n°11 : Créer des interfaces multimodales aux entrées d'agglomération et aux nœuds stratégiques du territoire
- Action n°26 : Garantir la sécurité de tous sur la route.
- Action n°27 : Développer le MaaS
- Action n°29 : Mettre en place une voie réservée dynamique TC / Covoiturage sur l'axe autoroutier Ancecy / Genève et sur l'axe La Balme de Sillingy – Ancecy – Hôpital.

- Action n°31 : Créer les conditions favorisant l'accès au cœur d'agglomération aux usages partagés et durables.

Documents de référence

- Projet de territoire 2050 « Imagine le Grand Anancy », 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. »
- Schéma Directeur territorial d'Aménagement Numérique
- Stratégie de transition numérique Ville d'Anancy et Grand Anancy
- Système de transport intelligent

Public associé

Tous les publics

INDICATEURS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

Indicateurs de suivi de mise en œuvre

- Mise en œuvre du projet global

Indicateurs d'évaluation des impacts

- Evolution du report modal, du taux d'occupation des voitures, évolution du niveau de trafic sur les axes de l'agglomération

AXE DE TRAVAIL

Optimiser l'usage du réseau routier

CONTEXTE ET ENJEUX




Le développement de technologies de gestion de la route permet d'optimiser l'usage du réseau routier existant.

Afin de favoriser une pratique de la route à la fois dynamique, intégrée et respectueuse de l'environnement, il convient de proposer aux usagers des solutions incitatives et de mettre en place une réglementation nouvelle.

OBJECTIFS

L'objectif de cet axe est de favoriser les usages de la route plus respectueux de l'environnement et favorables au système de mobilité global.

CONTRIBUTION A LA REUSSITE DU PDM

Sur le report modal	
Sur la cohérence d'ensemble	
Sur l'environnement	

29- 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

DESCRIPTION DE L'ACTION

Le Grand Anncy envisage la mise en œuvre d'une voie réservée dynamique sur deux liaisons stratégiques en matière de densité de flux, pour l'amélioration de l'accessibilité par les actifs :

- Annecy-Genève
- La Balme – Sillingy-Annecy Hôpital

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.

Concrètement, il pourrait être intéressants d'étudier la mise en œuvre le développement d'une voie réservée aux TC et aux covoitureurs sur ces axes : A41, RD 1508.



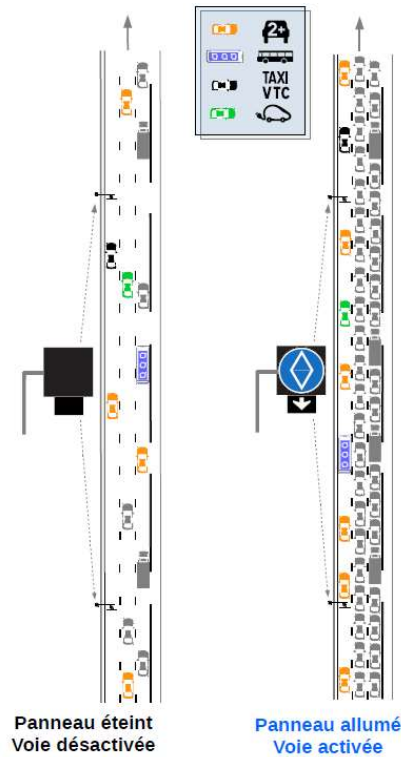
Iter 2019

Observation du système de barrière réservée au covoiturage sur ATMB entre la frontière Française et Suisse, Caillet.V

Le déploiement de cette action consiste à :

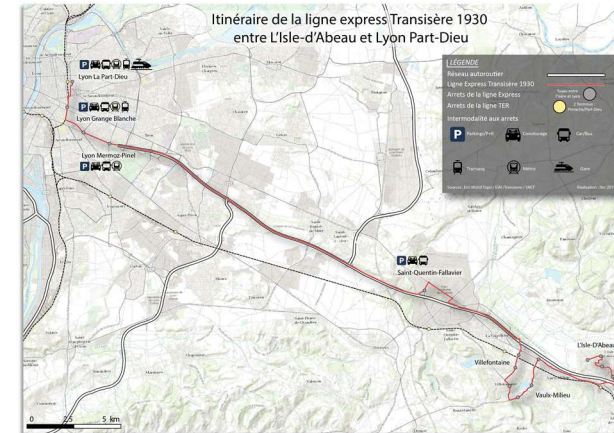
- Déployer un système de covoiturage dynamique intégré dans une application et relayé par les interfaces multimodales du territoire (action n°11). Un exemple est fourni par ATMB, qui expérimente une voie réservée au péage entre la frontière Française et Suisse.
- Mettre en œuvre un groupe de travail partenarial regroupant le Grand Anncy, les gestionnaires de voirie ADELAC et AREA, le CD 74, le CEREMA.
- Définir précisément les tronçons concernés et identifier les points d'insertion et de sortie des voies réservées sur les origines-destinations définies ;
- 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°11).
- 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 tangentielle et express envisagées dans l'action n° 2 (depuis Alby-sur- Chéran par exemple).



Principes de fonctionnement de gestion dynamique – CEREMA 2019
La maie covoiturage – CEREMA 2019

essentiellement aux heures de pointe du matin. Le reste du temps, la circulation y est interdite à tout véhicule et la voie retrouve une fonction de bande d'arrêt d'urgence. La voie est surveillée par caméras (obstacles, incidents) ce qui permet de « désactiver » la VSP en cas d'incident. La vitesse est elle aussi réglementée.



Zoom sur ... La ligne express Transisère 1930 entre L'Isle d'Abeau et Lyon Part Dieu via autoroute A43

Liaisons express via autoroute en complément de l'offre ferroviaire et qui permettent des temps de parcours inférieurs voir équivalents au trajet en voiture. Peu d'arrêts et une performance garantie par la circulation sur la bande d'arrêt d'urgence devenue sur un tronçon de plus de 4,5 Km une Voie Spécialisée Partagée (VSP). Gérée dynamiquement : elle n'est ouverte à la circulation que lorsque la section courante de l'autoroute est congestionnée (vitesse mesurée inférieure à 50 km/h), c'est-à-dire

TABLEAU DE BORD

Pilotage

Maître(s) d'ouvrage : Grand Anancy et Département Haute Savoie

Partenaires : ADELAC (Filiale APRR sur la Liane 30), AREA, CD 74, Région Auvergne Rhône Alpes, Etat, CCFU, intercommunalités voisines du Grand Anancy, Pôle Métropolitain du Genevois Français, CEREMA,

Calendrier de mise en œuvre

Définition et étude de l'expérimentation

2019 **2020 2021** 2022 2023 2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 >2030

Mise en œuvre de l'expérimentation

2019 2020 2021 **2022 2023 2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 >2030**

Coûts (investissement et fonctionnement)

Etude : 50K€

Mise en œuvre : défini dans le cadre de l'étude de l'expérimentation

Action(s) liée(s) :

- Action n°11 : Créer des interfaces multimodales aux entrées d'agglomération et aux nœuds stratégiques du territoire
- Action n°13: Engager la réflexion et le travail partenarial avec l'ensemble des territoires voisins et partenaires
- Action n°27 : Développer le MaaS (Mobility as a Service) ou service de mobilité intégrée
- Action n°28: Déployer les outils de la route intelligente sur le territoire du Grand Anancy
- Action n°32: Participer à certains projets routiers en partenariat avec le département de la Haute-Savoie
- Action n°33 : Expérimenter une offre de covoiturage dynamique

Documents de référence

- Projet de territoire 2050 « Imagine le Grand Anancy », 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. »
- Système de transport intelligent

Public associé

Les actifs

INDICATEURS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

Indicateurs de suivi de mise en œuvre

- Lancement et réalisation de l'étude de l'expérimentation
- Expérimentation des deux voies réservées dynamique.
- Mise en œuvre du projet.

Indicateurs d'évaluation des impacts

- Evolution du temps de parcours entre la voie réservée et les voies classique,
- Evolution de l'usage des transports collectifs et du covoiturage sur cet axe,
- Nombre de véhicules empruntant les voies,
- Niveau d'accidentologie,
- Niveau de compréhension du dispositif auprès des usagers (enquête qualitative).

30- Mettre en place une Zone a faible émission

DESCRIPTION DE L'ACTION

La ZFE (Zone à Faibles Emissions) est identifiée dans le Plan Climat Air Energie Territorial du Grand Anncy (action n°35).

Le Grand Anncy est lauréat de l'appel à projets de l'ADEME "Zones à faibles émissions (ZFE)" lancé en 2019. L'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), accompagne le Grand Anncy dans la réalisation des études permettant de préfigurer la mise en place de la zone à faibles émissions, et également dans la mise en œuvre d'expérimentations visant à accélérer le renouvellement du parc de véhicules anciens par des véhicules moins polluants.

Qu'est-ce qu'une ZFE et comment la définir ?

La ZFE c'est la définition d'un **périmètre (qui peut évoluer dans le temps) avec restriction d'accès permanent de véhicules selon les certificats de qualité de l'air**. Ces derniers sont évolutifs depuis les Certificats de Qualité de l'Air (CQA) 5 aux CQA 1 (ou absence de certificats) pour Poids Lourds, Véhicules Utilitaires Légers et véhicules légers.

Dans un premier temps, il s'agira de préciser les modalités de mise en place de la ZFE. Ces modalités seront établies sur la base d'un diagnostic de la situation qui prendra en compte les analyses de la qualité de l'air, le nombre et la typologie des véhicules en circulation. Seront ensuite définis les périmètres concernés et les scénarios envisagés, ainsi que les mesures d'accompagnement du dispositif.

Une enquête permettra d'estimer la sensibilité des automobilistes (livreurs, particuliers, professionnels) aux scénarios proposés.

Déroulement de l'action :

- Diagnostic qualité de l'air et typologie des véhicules en circulation (enquêtes plaques) en 2019
- Tests de scénarios (Périmètres, Certificat Qualité de l'Air) durant l'année 2020
- Etude de la sensibilité des automobilistes est un processus a réalisé durant l'année 2021
- Proposition de mise en place d'une ZFE en 2022 comprenant un périmètre, un Certificat Qualité de l'Air et son évolutivité dans le temps



Exemple de l'Area C mise en zone à trafic limité à Milan, ZFE à l'italienne.



Exemple de la Zone à basse émission, ZFE mise en place à Londres

Dans le cadre du projet de territoire *Imagine le Grand Anancy*, le dispositif ZFE mis en place pour préserver la qualité de l'air pourrait contribuer à la bonne réalisation d'au moins trois objectifs :

- L'ambition qu'Anancy sera candidate pour être capitale verte européenne en 2022.
- L'objectif 41 : Faire du Grand Anancy un lieu d'expérimentation des nouvelles mobilités basées sur les énergies renouvelables et les technologies numériques : véhicule autonome, électrique, à hydrogène, etc.
- L'objectif 38 qui prévoit d'associer les habitants, pour définir avec eux un programme d'aménagement des espaces publics pour des villes et villages « apaisés », pour repenser les aménagements, pour donner aussi une place aux modes doux (marche à pied, vélo) et à la nature en ville

TABLEAU DE BORD

Pilotage

Maître(s) d'ouvrage : Grand Anancy

Partenaires : Communes, Région

Calendrier de mise en œuvre

2019 **2020** 2021 2022 2023 2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 >2030

Coûts (investissement et fonctionnement)

Etude : 135K€

Travaux de mise en œuvre : A définir

Financements : ADEME : 70k €

Action(s) liée(s) :

- Action n°28 : Déployer les outils de la route intelligente sur le territoire du Grand Anancy.
- Action n°31 : Créer les conditions favorisant l'accès au cœur d'agglomération aux usages partagés et durables.

Documents de référence

- PCAET action n°35
- Convention territoriale Qualité de l'air
- Système de transport intelligent
- Schéma Directeur des Energies

Public associé

Tous les publics

INDICATEURS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

Indicateurs de suivi de mise en œuvre

- Lancement et validation de l'étude
- Réalisation des travaux dans les échéances projetées.

Indicateurs d'évaluation des impacts

- Evolution des indicateurs de la qualité de l'air dans le périmètre de la ZFE.
- Evolution de l'accidentologie dans le périmètre de la ZFE.

31-Créer les conditions favorisant l'accès au cœur d'agglomération aux usages partagés et durables

DESCRIPTION DE L'ACTION

Un des principes portés par le PDM est de favoriser les usages de mobilité vertueux (transports publics, modes actifs, covoiturage, voiture partagée, etc.). Un ensemble de mesures dans le cœur d'agglomération permettent de faciliter ces usages.

Ces mesures sont :

- La réservation d'emplacements de stationnement dans les ouvrages pour les covoitureurs et les usagers de véhicules propres. Parallèlement, un dispositif permettant d'identifier les covoitureurs et les véhicules propres (vignettes Crit'Air) sera étudié et expérimenté avant généralisation : objectif : 10% de l'offre.
- Le développement de voies réservées pour les covoitureurs.
- Le développement via une application de l'information relative à cette offre de stationnement et la mise en place d'une application de covoiturage dynamique à l'échelle du Grand Anecy.
- Le soutien du SYANE dans son projet de déploiement des bornes électriques sur le Grand Anecy dans les centralités et le long des principaux axes routiers : 20 bornes en service sur les 37 prévues dont 3 en recharge rapide sur le Grand Anecy. Dans le cadre de la LOM (bornes sur parc de stationnement), les principes suivants pourront être appliqués :
 - 1 borne de recharge rapide / 200 places de parkings créées (Loi LOM) étendue dans le Grand Anecy aux offres existantes ;
 - 1 borne de recharge VAE toutes les 20 places de stationnement vélo créées (cf. action n°23) ;
 - Inscription dans le cadre de l'article 12 du PLUi-HM bioclimatique de prescription en matière de bornes de

recharge VAE et véhicules dans les offres de stationnement privées (logements, entreprises).

TABLEAU DE BORD

Pilotage

Maître(s) d'ouvrage : Grand Anecy

Partenaires : SYANE, Régie de stationnement de la commune d'Anecy, Service urbanisme du Grand Anecy en charge du pilotage du PLUi-HM bioclimatique, communes du Grand Anecy.

Calendrier de mise en œuvre

2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 >2030

Coûts (investissement et fonctionnement)

Ingénierie du Grand Anecy.

Fonctionnement : 100K€ par an

Action(s) liée(s) :

- Action n°11 : Créer des interfaces multimodales aux entrées d'agglomération et aux nœuds stratégiques du territoire
- Action n°29 : Mettre en place une voie réservée dynamique TC/ Covoiturage sur l'axe autoroutier Anecy/ Genève et sur l'axe La Balme de Sillingy - Anecy - Hôpital
- Action n°30 : Mettre en place une Zone à Faible Emission.
- Action n°33 : Expérimenter une offre de covoiturage dynamique
- Action n°34 : Développer l'offre d'autopartage
- Action n°44 : Déploiement d'une politique de stationnement permettant de libérer l'espace public au profit des autres usages

Documents de référence

- Projet de territoire 2050 « Imagine le Grand Anecy », 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. »

- Système de transport intelligent
- Schéma Directeur des Energies

Public associé

Tous les publics

INDICATEURS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

Indicateurs de suivi de mise en œuvre

- Nombres de places réservées et dispositifs de recharges créés en lien avec les objectifs.

Indicateurs d'évaluation des impacts

- Taux d'occupation des emplacements créés.

32- Participer à certains projets routiers en partenariat avec le département de la Haute-Savoie

DESCRIPTION DE L'ACTION

En matière de projets routiers et de voirie, le Grand Anecy qui n'est pas gestionnaire de voirie, n'a pas de compétence directe. Sur son territoire, le Grand Anecy 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 PDM,
- Les communes, maîtres d'ouvrage de la voirie communale.

De manière générale, le Grand Anecy 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°19 et n°28 du PDM).

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.

- Doublement de la RD 3508 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.

Par ailleurs, le Grand Anecy 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 Anecy sud de l'A41).

Les projets suivants font l'objet d'une convention entre le Grand Anecy (ex Communauté de l'agglomération d'Anecy) et le Conseil Départemental 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'Anecy)
- Création d'une liaison nouvelle entre la RD 16 et la RD 1201 sur une longueur de 700 mètres

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

En qualité d'Autorité Organisatrice de la Mobilité, le Grand Anecy inscrit dans son PDM :

- **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, tramway, bus, 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 PDM). 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 Anecy à étudier l'ensemble des projets de mobilités. Il viendra alimenter le dispositif de suivi et d'évaluation du PDM.
- **L'accompagnement des études pilotées par les communes**

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

TABLEAU DE BORD

Pilotage

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

Partenaires : Région, Etat, CEREMA, Communes

Calendrier de mise en œuvre

2019 **2020** 2021 2022 2023 2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 >2030

Coûts (investissement et fonctionnement)

Etude : 840K€ doublement RD 3508 Sud (part Grand Anecy)

Projets d'aménagement routiers ayant fait l'objet d'une DUP:

- RD 3508 part Grand Anecy : 17,5M€
- RD 1508 part Grand Anecy : 6M€

Autres projets conventionnés :

- RD1201 part Grand Anecy : 11M€ (selon convention 2016, à préciser)
- Liaison RD 16-RD 1201 part Grand Anecy : 3,5M€ (selon convention 2016, à préciser)

Action(s) liée(s) :

- Action n°2 : Développer de nouvelles liaisons TC offrant des conditions concurrentielles à la voiture
- Action n°3 : Engager la réalisation du réseau de Tramway et de Bus à Haut Niveau de Service de l'agglomération du Grand Anecy
- Action n°11 : Créer des interfaces multimodales aux entrées d'agglomération et aux nœuds stratégiques du territoire
- Action n°19 : Etendre le schéma directeur cyclable du Grand Anecy
- Action n°28 : Déployer les outils de la route intelligente sur le territoire du Grand Anecy.
- Action n°29 : Mettre en place une voie réservée dynamique TC / Covoiturage sur l'axe autoroutier Anecy / Genève et sur l'axe La Balme de Sillingy – Anecy – Hôpital.
- Action n°30 : Mettre en place une Zone à Faible Emission.

Documents de référence

- Schéma directeur cyclable
- Système de transport intelligent

Public associé

Tous les publics

INDICATEURS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

Indicateurs de suivi de mise en œuvre

- Finalisation des démarches réglementaires et techniques en lien avec les projets.

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

Inciter à l'évolution des comportements

AXE DE TRAVAIL

Favoriser l'usage raisonné de la voiture

CONTEXTE ET ENJEUX

La voiture individuelle constitue un mode de déplacement exceptionnel dans le sens où elle combine confort, efficacité, et liberté lui conférant une attractivité considérable face aux autres modes. Cet écart de performance lui a permis un développement important qui aujourd'hui est régulièrement questionné au regard de ses externalités négatives. En effet, la croissance démographique et économique du territoire ainsi que les problématiques de qualité de l'air incitent à concevoir la mobilité différemment au risque d'« asphyxier » les cœurs urbains de l'agglomération.

Le développement des outils numériques et la connectivité des usagers sont des conditions favorables à l'émergence d'un usage différent de la voiture individuelle, plus partagé et plus raisonné :

- Partagé puisque d'une part se développent les initiatives individuelles d'acquisition collective d'automobiles afin de diminuer les coûts de possession ou d'autopartage, et d'autres part la volonté de certains usagers de partager les frais de déplacement en covoiturant,
- Raisonné puisque l'usage de la voiture pourrait se limiter aux motifs et distances où elle est incontestablement la plus efficace et laisser la place aux autres modes dès lors qu'il bénéficie d'une performance plus importante.




Cette nouvelle façon de concevoir l'usage de la voiture individuelle commence à émerger : un des enjeux du PDM est de conforter et

promouvoir ce nouveau paradigme en engageant des politiques publiques dans cette direction.

OBJECTIFS

L'objectif est donc de créer les conditions favorables au développement d'un usage plus raisonné de la voiture en donnant un avantage déterminant aux usagers du covoiturage et des modes décarbonés pour accéder au cœur d'agglomération mais aussi en développant des offres dynamiques de covoiturage et d'autopartage.

CONTRIBUTION A LA REUSSITE DU PDM

Sur le report modal	
Sur la cohérence d'ensemble	
Sur l'environnement	

33- Expérimenter une offre de covoiturage dynamique

DESCRIPTION DE L'ACTION

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 Anncy souhaite expérimenter une offre de covoiturage dynamique sur son territoire.

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 Anncy pourra développer le co-voiturage dynamique sur les corridors du PDM identifiés comme axes structurants de déplacement :

- Des **liaisons sur les routes départementales** : Alby-Anncy (D1201) ; Filière-Anncy (D1203) ; Thônes-Anncy (15% des flux d'échanges avec le département Haute-Savoie) ; Faverges-Anncy (D1508). Mais également vers Rumilly (regroupe 21% des flux d'échanges avec le reste du département), Sillingy-Anncy (15%) ou encore vers la vallée de l'Arve (8%), sur les rives du lac (D1508 et D909).
- Des liaisons de proximité peuvent être prolongées dans **les territoires peu denses** ne disposant pas ou peu d'offres de Transports publics. Un bon exemple est en cours dans le PNR des

Bauges côté Grand Chambéry : il s'agit d'un système de covoiturage spontané sur inscription préalable, matérialisé par des panneaux lumineux affichant des destinations préenregistrées (les destinations sont définies à partir d'un arbre de possibilités)

- **Une ligne transfrontalière de covoiturage** moyenne distance, allant au-delà du ressort territorial du Grand Anncy et établissant des liens préférentiels avec Genève qui attire près de 7300 déplacements par jour. Les travailleurs frontaliers sont nombreux à covoiturer. Pour aller plus loin et offrir une vraie ligne de covoiturage Anncy-Genève, il convient d'aménager des zones de prise en charge adaptées aux droits des accès de l'A41, couplées avec l'aménagement de parkings de covoiturage et une voie réservée aux covoitureurs sur l'A41. Cela suppose un partenariat avec APRR, notamment sur la question de la tarification, et avec les autorités suisses pour le passage de la frontière.
- Créer des **liaisons vers les zones d'emplois**, de type domicile-travail pour desservir des zones et parcs d'activités, suppose de former des communautés de covoitureurs actifs sur les bassins d'emplois du Grand Anncy et ainsi massifier l'usage du covoiturage sur une zone donnée en quelques mois. Cela passera par la plateforme régionale Mov'ici, et les Plans de Mobilité d'Entreprises.

La solution préconisée est la mise en place d'un système de covoiturage courte distance dynamique :

- matérialisé par des emplacements réservés et du jalonnement
- intégré aux interfaces de multimodalité pour faciliter les ruptures de charge et le stationnement vélo

- éventuellement équipé de mobilier urbain connecté là où cela est nécessaire
- valorisé auprès d'une communauté d'utilisateurs (zones d'activités)
- relayé sur l'application Mobilités du territoire (en lien avec l'action n°12)

Quel potentiel du covoiturage courte-distance ?

Le covoiturage dynamique bien que limité par les contraintes horaires et la réduction du nombre de véhicules en circulation, est réalisé majoritairement pour des déplacements domicile-travail, les taux de covoiturage les plus élevés relevés dans les entreprises atteignent 20%. Il est à noter que le covoiturage courte-distance est inexistant en dessous de 8 km mais progresse avec un écart de facteur 2 pour les distances comprises entre 8-15 km et au-delà de 15km.

Sources : CGDD 2014 ; ADEME 2015 ; AUDIAR 2016 2016 ; CEREMA 2017.



Point de rencontre covoiturage



Plateforme Mov'Ici

A11 du Mans

Région Auvergne Rhône Alpes

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

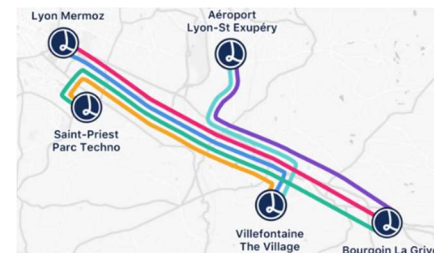


TABLEAU DE BORD

TABLEAU DE BORD

Pilotage

Maître(s) d'ouvrage : Grand Anancy

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

Calendrier de mise en œuvre

2019 **2020** **2021** **2022** **2023** 2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 >2030

Coûts (investissement et fonctionnement)

Coût d'ingénierie technique du Grand Anancy

Accompagnement institutionnel : 50 K€

Mise en œuvre à court terme (investissement) : 200 K€

Action(s) liée(s) :

- Action n°11 : Créer des interfaces multimodales aux entrées d'agglomération et aux nœuds stratégiques du territoire
- Action n°12 : Développer les services permettant l'accès à toute l'offre de mobilité
- Action n°29 : 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
- Action n°31 : Créer les conditions favorisant l'accès au cœur d'agglomération aux usages partagés et durables
- Action n°39 : Soutenir le développement des plans de mobilité des entreprises

- Action n°41 : Faire des acteurs économiques les partenaires du développement des modes actifs

Documents de référence

- Projet de territoire 2050 « Imagine le Grand Anancy », 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'ÉVALUATION

Indicateurs de suivi de mise en œuvre

- Nombre d'expériences initiées

Indicateurs d'évaluation des impacts

- Nombre d'utilisateurs inscrits,
- Nombre d'utilisateurs ayant utilisé le service,
- Évolution du nombre de trajets proposés

34- Développer l'offre d'autopartage

DESCRIPTION DE L'ACTION

Dans le cadre de sa politique de mobilité, le Grand Anecy 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.

L'activité d'autopartage est définie par l'article L.1231-14 du code des transports comme :

« La mise en commun d'un véhicule ou d'une flotte de véhicules de transport terrestre à moteur au profit d'utilisateurs abonnés ou habilités par l'organisme ou la personne gestionnaire des véhicules. Chaque abonné ou utilisateur habilité peut accéder à un véhicule sans conducteur pour le trajet de son choix et pour une durée limitée. »



Figure 2 – Renault Zoé exploité par Citiz à Epagny Metz-Tessy.

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 Anecy 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 Anecy depuis 2020 avec le service YEA (10 véhicules mutualisés sur les territoires de Chambéry, Anecy, Grenoble et Valence TGV)

L'action proposée par le Grand Anecy 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.

Objectifs et gains attendus :

- Souplesse d'utilisation d'une voiture pour les personnes captives se situant à proximité du véhicule ;
- Alternative à la seconde voiture pour les ménages ;
- Lutter contre la précarité en matière de mobilité ;
- Plus largement, participer à la réduction de la voiture individuelle.

Le saviez-vous ?

Ce que l'on peut dire à l'échelle nationale :

- une station d'autopartage en boucle (Citiz classique) permet de supprimer 9 véhicules particuliers et 8 places de stationnement
- une station d'autopartage en free floating (Citiz Yea) permet de supprimer 2 véhicules particuliers et 2 places de stationnement

TABLEAU DE BORD

Pilotage

Maître(s) d'ouvrage : Grand Anancy

Partenaires : SIBRA, Région, agence Ecomobilité Savoie Mont-Blanc, communes

Calendrier de mise en œuvre

2019 **2020** 2021 2022 2023 2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 >2030

Coûts (investissement et fonctionnement)

100K€ par an (fonctionnement)

Action(s) liée(s) :

- Action n°31 : Créer les conditions favorisant l'accès au cœur d'agglomération aux usages partagés et durables
- Action n°36 : Créer un réseau d'ambassadeurs de la mobilité
- Action n°41 : Faire des acteurs économiques les partenaires du développement des modes actifs

Documents de référence

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

Public associé

Actifs, jeunes

INDICATEURS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

Indicateurs de suivi de mise en œuvre

- Nombre de stations et de véhicules proposés

Indicateurs d'évaluation des impacts

- Nombre d'utilisateurs inscrits
- Nombre d'utilisateurs ayant utilisés le service

AXE DE TRAVAIL

Agir pour la santé grâce à la mobilité active

CONTEXTE ET ENJEUX

Au décours de la crise sanitaire où nos habitudes de mobilité ont été bouleversées par des contraintes inédites, l'opportunité est d'accompagner un changement des comportements individuels, vers une mobilité plus vertueuse.

De plus, l'activité physique est une thérapie à part entière et permet de lutter contre la sédentarité, le diabète de type 2, le mal de dos, la fatigue ou encore le cancer. L'OMS recommande d'ailleurs 150 minutes d'activité physique par semaine.

Depuis 2012, un plan national vise à promouvoir et développer la pratique des activités physiques et sportives comme facteur de santé : le Plan Sport Santé Bien-Etre. Ce plan se décline à l'échelle départementale en fédérant un réseau de professionnels de la santé publique et de l'éducation sportive autour de Dispositifs d'Accompagnements vers la Pratique d'Activités Physiques (DAPAP).




Le Grand Anecy est classé parmi les territoires français qui comptent le plus de licenciés sportifs, il est renommé pour son dynamisme et sa "sport attitude". Chaque année, les événements sportifs sur le territoire sont très nombreux (triathlon international du lac d'Anecy, trails, Corporate games, Salomon Gore-Tex Maxi Race, etc.) et le nombre de personnes impliquées peut aller de quelques centaines à plusieurs milliers.

Les mobilités actives, comme le vélo et la marche, constituent un défi sportif pour certains, pour d'autres c'est une solution pour reconquérir santé et autonomie.

OBJECTIFS

A travers le PDM, l'objectif est de diffuser les mobilités durables, et tout particulièrement les mobilités actives, auprès de tous dans une perspective de santé publique, en valorisant les atouts et les ressources du territoire. La mise en réseau de partenaires (santé, mobilité inclusive, etc.), les besoins individuels (physiques, géographiques, économiques) l'accompagnement personnalisé et le conseil en solutions de mobilités sont au cœur de cet axe de travail.

CONTRIBUTION A LA REUSSITE DU PDM

Sur le report modal	
Sur la cohérence d'ensemble	
Sur l'environnement	

35- Engager un travail partenarial avec les professionnels de la santé pour promouvoir et expérimenter les modes actifs

DESCRIPTION DE L'ACTION

Les modes actifs (vélo, marche) sont un atout pour la santé. Pour diffuser cette pratique auprès de tous, et particulièrement des enfants et adultes souffrant de maladies chroniques, des personnes âgées de plus de 70 ans ou de celles et ceux qui souhaitent bouger à leur rythme, le Grand Anecy souhaite :

- Se rapprocher des professionnels de santé et d'éducation sportive, à travers le **Dispositif d'Accompagnement vers la Pratique d'Activité Physique (DAPAP) du département de la Haute Savoie**,
- S'inspirer de la démarche menée en Savoie : « Bouger sur prescription ». C'est le programme mis en place par le DAPAP Savoyard, avec le réseau des maisons de santé de Savoie et l'agence Eco-Mobilité Savoie Mont Blanc. Il propose : des balades à vélos encadrées par des professionnels, des stages de remise en selle, pour apprendre à circuler en ville à vélo en toute sécurité et sans appréhension. **Dans le cadre du Grand Anecy, l'accent pourrait être mis sur la marche, l'utilisation du vélo à assistance électrique, la promotion du Code de la rue, avec des animateurs dédiés et en s'appuyant sur un réseau de praticiens de la santé (médecins, kinésithérapeutes) ;**
- Participer au projet européen Interreg Mélinda, aux côtés de la **Région Auvergne-Rhône Alpes, qui est axé sur la mobilité active et la santé publique**. Bénéficiant d'un accompagnement médical de 3 séances, des volontaires verront évaluer l'impact de la mobilité

active dans leurs déplacements quotidiens. Le Grand Lyon et le Grand Anecy se sont engagés dans cette démarche et pour chaque collectivité, 50 personnes seront à recruter ;

- **Mener des actions d'information et de communications auprès des citoyens** pour inciter à bouger, au quotidien pour le bien-être et la santé.

Santé ! Osons le Sport 74 : qu'est-ce que le DAPAP

Le Dispositif d'Accompagnement vers la Pratique d'Activité Physique (DAPAP) a été créé dans le cadre du plan national sport santé bien-être (2012). En Haute Savoie, il fédère : l'Agence Régionale pour la Santé, l'Instance Régionale d'Éducation et de Promotion de la Santé (IREPS), le Conseil Départemental, les réseaux de santé tel que "ACCES", la plateforme prévention des chutes (Centre Hospitalier Anecy Genevois), le Comité Départemental Olympique et Sportif, l'Union Française des Œuvres Laïques d'Éducation Physique (UFOLEP) et la Direction Départementale de la Cohésion Sociale.

Son objectif est de créer du lien entre professionnels de santé et du sport ; il met en place et développe des activités physiques adaptées.

TABLEAU DE BORD

Pilotage

Maître(s) d'ouvrage : Grand Anecy

Partenaires : Région Rhône Alpes, ARS et Département, communes, Agence Ecomobilité Savoie Mont-Blanc

Calendrier de mise en œuvre

2019 **2020** 2021 2022 2023 2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 >2030

Coûts (investissement et fonctionnement)

Coût d'ingénierie technique du Grand Anecy

Action(s) liée(s) :

- Action n°36 : Créer un réseau d'ambassadeurs de la mobilité
- Action n°37 : Faire des événements sportifs organisés sur le territoire des temps forts de la mobilité active du Grand Anecy

Documents de référence

- Imagine le Grand Anecy

Public associé

Tous les publics

INDICATEURS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

Indicateurs de suivi de mise en œuvre

- Engagement de la démarche

Indicateurs d'évaluation des impacts

- Nombre d'inscrits/utilisateurs du dispositif
- Suivi et évaluation du projet MELINDA

36- Créer un réseau d'ambassadeurs de la mobilité

DESCRIPTION DE L'ACTION

Au décours de la crise sanitaire où nos habitudes de mobilité ont été bouleversées par des contraintes inédites, l'opportunité est d'accompagner un changement des comportements individuels, vers une mobilité plus vertueuse.

De plus, certaines personnes rencontrent des difficultés de déplacements dont les causes peuvent être multiples : mauvaise connaissance ou compréhension de l'offre de mobilité sur le territoire, difficultés financières, exclusion géographique (milieu rural), fracture numérique, etc. Dans certains cas, ces difficultés s'avèrent être des freins d'accès à l'emploi (par exemple, des employeurs peuvent demander la possession du permis de conduire et d'un véhicule pour certains postes). La notion de mobilité devient donc un enjeu d'employabilité des nouveaux salariés.

Le Grand Anancy a la volonté de comprendre ces obstacles et de proposer des solutions de mobilités alternatives, concrètes et durables par la création d'un réseau d'Ambassadeurs de la Mobilité. Ceci permettrait de favoriser et d'accompagner le changement des comportements mais aussi, sur le plus long terme, de diminuer le nombre de voitures particulières.

Stratégie de l'action :

- 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, pages Facebook, 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



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 Anancy

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

Calendrier de mise en œuvre

2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 >2030

Coûts (investissement et fonctionnement)

Coût d'ingénierie technique du Grand Anancy

Action(s) liée(s) :

- Action n°4 : Déployer une offre de transport à demande pour les personnes en situation de handicap et les habitants des secteurs peu denses
- Action n°5 : Promouvoir l'image, la qualité et l'attractivité du réseau de transport public du Grand Anancy
- Action n°20 : Aménager des voies vertes autour des établissements scolaires et encourager de nouvelles pratiques de mobilité auprès des jeunes scolarisés
- Action n°33 : Expérimenter une offre de covoiturage dynamique
- Action n°34 : Développer l'offre d'autopartage
- Action n°35 : Engager un travail partenarial avec les professionnels de la santé pour promouvoir et expérimenter les modes actifs
- Action n°37 : Faire des événements sportifs organisés sur le territoire des temps forts de la mobilité active du Grand Anancy

Documents de référence

- Imagine le Grand Anancy

Public associé

Tous les publics

INDICATEURS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

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)

37- Faire des évènements sportifs organisés sur le territoire des temps forts de la mobilité active du Grand Anancy

DESCRIPTION DE L'ACTION

Les événements sportifs sur le territoire du Grand Anancy 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 sportifs pour promouvoir la pratique des modes actifs. L'enjeu est d'atteindre un large public, au-delà du sport de compétition : jeunes, familles, seniors, etc.

Pour mettre en œuvre cette action, le Grand Anancy pourrait s'appuyer sur les partenaires de la filière « Outdoor Sport » pour :

- Organiser des événements grand public : balade géante à vélo, à roller, à VAE sur un axe routier qui pourrait être fermé au trafic pour l'occasion
- Proposer des séances d'initiation ouvertes à tous sur le Pâquier (VAE, trottinettes, yoga, etc.)
- Déployer une campagne de communication sur l'apport en santé et en bien-être

TABLEAU DE BORD

Pilotage

Maître(s) d'ouvrage : Grand Anancy

Partenaires : Organismes d'évènements, SIBRA, In Anancy Mountains, Outdoor Sport Valley, Agence Ecomobilité Savoie Mont-Blanc, intercommunalités voisines

Calendrier de mise en œuvre

2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 >2030

Coûts (investissement et fonctionnement)

Coût d'ingénierie technique du Grand Anancy

Action(s) liée(s) :

- Action n°35 : Engager un travail partenarial avec les professionnels de la santé pour promouvoir et expérimenter les modes actifs
- Action n°36 : Créer un réseau d'ambassadeurs de la mobilité

Documents de référence

- Imagine le Grand Anancy

Public associé

Touristes et excursionnistes

INDICATEURS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

Indicateurs de suivi de mise en œuvre

- Nombre d'évènements sportifs partenaires d'une mobilité durables

Indicateurs d'évaluation des impacts

- Satisfaction des usagers,
- Evolution de la fréquentation des transports collectifs lors de ces événements

AXE DE TRAVAIL

Créer une dynamique de travail avec les acteurs privés pour contribuer à l'évolution des comportements de mobilité

CONTEXTE ET ENJEUX

Un des angles d'approche du PDM est de considérer que la puissance publique doit, pour concevoir une politique de mobilité innovante et adaptée à tous, s'appuyer sur les acteurs privés du territoire qu'ils soient entreprises, milieux associatifs, ou individus.

La crise sanitaire qui a bouleversé nos habitudes de mobilité par des contraintes inédites, a permis la généralisation du télétravail qui, bien que toutes les professions ne soient pas concernées, est un puissant vecteur pour une réduction des déplacements domicile-travail. En parallèle, la pratique des visio-conférences qui s'est largement diffusée permet d'éviter certains déplacements professionnels.




Il existe un contexte favorable à la réduction des déplacements domicile-travail et aux changements de comportement de mobilité. La puissance publique doit avoir un rôle de cohérence d'ensemble au côtés des acteurs privés.

C'est ainsi que le PDM du Grand Anecy vise à être exemplaire sur cet aspect et à impliquer directement le monde économique dans l'animation et la mise en œuvre de ces actions du PDM, en créant un cadre fédérateur valorisant l'image des entreprises et du territoire.

OBJECTIFS

Réduire les besoins en déplacements, faire du territoire du Grand Anecy un incubateur des innovations en matière de mobilité et un espace où les entreprises constituent un « corps » stratégique pour le changement de comportement.

CONTRIBUTION A LA REUSSITE DU PDM

Sur le report modal	
Sur la cohérence d'ensemble	
Sur l'environnement	

38-Réduire les besoins en déplacement

DESCRIPTION DE L'ACTION

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

Le PDM intègre la notion de non-mobilité appliquée aux trajets domicile-travail, qui constituent généralement un des premiers postes de déplacements des ménages.

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 :

- Recensement des lieux de coworking existants, des pratiques actuelles et des besoins des entreprises et administrations : travail mené en lien avec l'accompagnement des plans mobilité des entreprises (action n°39), 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 Anecy 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 Anecy (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 Anecy, Centre de ressources, Maison de la transition énergétique du Grand Anecy

Partenaires : Entreprises

Calendrier de mise en œuvre

2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 >2030

Coûts (investissement et fonctionnement)

- Coût d'ingénierie technique du Grand Anecy

Action(s) liée(s) :

- Action n°39 : Soutenir le développement des plans de mobilité des entreprises
- Action n°40 : Faire du Grand Anecy un lieu d'expérimentation des nouvelles mobilités basées sur les énergies renouvelables et les technologies numériques : véhicule autonome, électrique, à hydrogène, etc.
- Action n°41 : Faire des acteurs économiques les partenaires du développement des nouvelles mobilités

Documents de référence

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

Public associé

Entreprises et actifs

INDICATEURS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

Indicateurs de suivi de mise en œuvre

- Nombre de tiers lieux créés
- Effectifs en télétravail sur une semaine type, par entreprise
- Nombres de salariés concernés

Indicateurs d'évaluation des impacts

- Evolution de la part de télétravail dans les entreprises
- Part modale dans les entreprises engagées dans une démarche de plan de mobilité

39-Soutenir le développement des plans de mobilité des entreprises

DESCRIPTION DE L'ACTION

Le Grand Anancy 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).

39 établissements publics et privés sont engagés dans la démarche soit 46 sites (parmi lesquels NTN SNR, Pfeiffer Vacuum, Baikowski, Groupe Millet, Allergan, le CHANG, Techmeta, Entremont). Ils représentent 18 000 salariés environ sur une population totale de salariés de 94 054 (source Insee 2015) soit 19% des salariés du bassin de vie.

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 Plan de Mobilité.

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

1) 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 Anancy qui s'associe à la mise en place effective des plans mobilité et les coordonne. A la demande des établissements, le Grand

Anancy 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 Anancy 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.

2) 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 Anancy :

Le Grand Anancy souhaite soutenir l'émergence de démarches collectives en construction ou préexistantes. Le Grand Anancy 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 Anancy ayant engagé un Plan de Mobilité

Dans le cadre de l'accompagnement des Plans de Mobilité, le Grand Anancy met à disposition 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.

Coûts (investissement et fonctionnement)

- Coût d'ingénierie technique du Grand Anancy
- 200K€ d'accompagnement

Action(s) liée(s) :

- Action n°38 : Réduire les besoins en déplacement
- Action n°40 : Faire du Grand Anancy un lieu d'expérimentation des nouvelles mobilités basées sur les énergies renouvelables et les technologies numériques : véhicule autonome, électrique, à hydrogène, etc.
- Action n°41 : Faire des acteurs économiques les partenaires du développement des nouvelles mobilités

Documents de référence

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

INDICATEURS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

Indicateurs de suivi de mise en œuvre

- Nombre de démarches engagées
- Nombre de démarches validées
- Nombres de salariés concernés

Indicateurs d'évaluation des impacts

- Evolution de la part modale dans les entreprises engagées dans une démarche de Plan de Mobilité d'Entreprises

40- Faire du Grand Anecy un lieu d'expérimentation des nouvelles mobilités basées sur les énergies renouvelables et les technologies numériques : véhicule autonome, électrique, à hydrogène, etc.

DESCRIPTION DE L'ACTION

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.

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 Anecy 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.

Territoire dynamique, le Grand Anecy bénéficie d'une image attractive qui serait renforcée par des projets emblématiques et innovants en faveur des mobilités nouvelles et des énergies renouvelables. Cette volonté émane des acteurs du territoire, et notamment des partenaires économiques associés lors de l'élaboration du projet de territoire.

En s'appuyant sur le partenariat créé avec les représentants du monde économique sur les questions de mobilité, forte de ses compétences en matière de gestion des zones d'activités et son rôle d'AOM, le Grand Anecy pourra :

- Tester des navettes autonomes dans les zones d'activités ;

- Déployer des points d'avitaillement en énergies alternatives au pétrole (bio-gaz, électricité, hydrogène) (PDM action n°46) ;
- Mettre en œuvre la transition énergétique du parc de véhicules de transports (PDM action n°6) ;
- S'appuyer sur le partenariat avec les acteurs économiques pour le test de nouvelles solutions de mobilité, valoriser les innovations locales, les initiatives. A l'été 2021, le Grand Anecy expérimente un service de vélo en libre-service humanisé (Vélonecy 60 minutes) avec 200 VAE. Les touristes et les visiteurs sont des publics privilégiés pour cette expérimentation.
- Etre force de propositions et Accompagner les acteurs du territoire dans leur transition énergétique.

TABLEAU DE BORD

Pilotage

Maître(s) d'ouvrage : Grand Anecy

Partenaires : Entreprises, Laboratoires de recherche

Calendrier de mise en œuvre

2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 >2030

Coûts (investissement et fonctionnement)

Coût d'ingénierie technique du Grand Anecy

Action(s) liée(s) :

- Action n°6 : Définir et mettre en œuvre la transition énergétique du parc de véhicules de transports publics
- Action n°39 : Soutenir le développement des plans de mobilité des entreprises
- Action n°41 : Faire des acteurs économiques les partenaires du développement des nouvelles mobilités

- Action n°45 : Encourager le déploiement de flottes de véhicules propres et silencieux

Documents de référence

- Projet de territoire 2050 « Imagine le Grand Anancy », 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° 31 et 33

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

Indicateurs d'évaluation des impacts

- Nombre et type de véhicules en circulation en lien avec les expérimentations développées

41- Faire des acteurs économiques les partenaires du développement des nouvelles mobilités

DESCRIPTION DE L'ACTION

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.

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 Anancy 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.

De plus, pour 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 Anancy 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) ;
- Monter et animer un partenariat 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.

TABLEAU DE BORD

Pilotage

Maître(s) d'ouvrage : Grand Anancy

Partenaires : comité des partenaires mobilité du Grand Anancy

Calendrier de mise en œuvre

2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 >2030

Coûts (investissement et fonctionnement)

Coût d'ingénierie technique du Grand Anancy

Action(s) liée(s) :

- Action n°39 : Soutenir le développement des plans de mobilité des entreprises
- Action n°40 : Faire du Grand Anancy un lieu d'expérimentation des nouvelles mobilités basées sur les énergies renouvelables et les technologies numériques : véhicule autonome, électrique, à hydrogène, etc.

Documents de référence

- Projet de territoire 2050 « Imagine le Grand Anecy », objectif 37 « Soutenir le développement des plans de déplacements d'entreprises. »
- PCAET action n°31 : Faciliter la mobilité propre des professionnels

Public associé

Entreprises et actifs

INDICATEURS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

Indicateurs de suivi de mise en œuvre

- Participation des acteurs économiques au comité de partenaires

Indicateurs d'évaluation des impacts

- Nombre de Plans de Déplacements d'entreprise
- Nombre d'actions portées par les entreprises en lien avec la démarche

Redéfinir et aménager un espace public apaisé, de qualité et végétalisé et garantir la cohérence entre mobilité et politique d'aménagement du territoire

AXE DE TRAVAIL

Garantir la cohérence entre mobilité et politique d'aménagement du territoire

CONTEXTE ET ENJEUX

L'organisation spatiale du territoire en lien avec la mobilité est un enjeu crucial. En termes de politique publique, il s'agit de garantir la compatibilité des projets de développement urbain avec le PCAET et le PDM, dans le cadre du PLUI-HM Bioclimatique.




Les logiques d'urbanisation renvoient à une spatialisation sectorisée alors que celles de mobilité s'inscrivent dans des logiques de linéaires. La multiplicité des acteurs intervenant sur la voirie, et notamment les gestionnaires, nécessite de développer un processus de consultation et d'information entre les services de développement urbain des communes et la direction de la mobilité du Grand Annecy pour garantir la prise en compte d'une desserte et de conditions d'accès alternatives à la voiture satisfaisantes en termes d'aménagement.

Cette prise en compte répondra aux enjeux d'adaptation au changement climatique, pour un espace public agréable à vivre et incitant aux modes actifs : désimperméabilisation, végétalisation, présence de l'eau seront systématiquement intégrés, limitation de l'étalement urbain.

OBJECTIF

L'objectif est de garantir l'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès d'une part, la protection de l'environnement et la limitation de l'étalement urbain d'autre part.

CONTRIBUTION A LA REUSSITE DU PDM

Sur le report modal	
Sur la cohérence d'ensemble	
Sur l'environnement	

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

DESCRIPTION DE L'ACTION

Dès l'approbation du PDM et en lien avec le travail d'élaboration du PLUI-HM Bioclimatique :

1-Elaborer un guide de recommandations à l'attention des villes et aménageurs. Il s'agit de veiller à la bonne prise en compte des différentes fonctions de l'espace public. Ce guide traitera en particulier :

- Des moyens de favoriser la prise en compte des mobilités durables dans les projets d'aménagement,
- de la nécessité de désimperméabiliser et végétaliser l'espace public, pour le rendre agréable et fréquentable en toutes saisons,
- de combiner harmonieusement les différentes fonctions de l'espace public (les espaces d'agrément, de convivialité, d'activités ludiques, touristiques, ...) avec les besoins de mobilité.

Les bonnes pratiques seront promues à travers des actions de sensibilisation dans les communes.

2-Traduire ces principes dans le droit des sols. Ce guide a vocation à préfigurer les prescriptions réglementaires en matière de mobilité (POA, OAP thématiques et sectorielles, Article 12) du futur PLUI-HM Bioclimatique. Les emprises nécessaires aux projets de desserte en transports en commun et en modes actifs seront réservées.

3-Profiter des projets de transports en commun pour transformer la ville. Il s'agira de tirer parti de la force de recomposition de l'espace public, apportée par les projets de tramway et/ou BHNS pour en transformer les usages et la qualité, et intégrer les enjeux de désimperméabilisation et de végétalisation nécessaires à l'adaptation au changement climatique.

La limitation de l'étalement urbain et de la consommation foncière constitue l'enjeu transversal de cette approche. L'optimisation et la compacité des surfaces seront systématiquement recherchées.

TABLEAU DE BORD

Pilotage

Maître(s) d'ouvrage : Grand Anncy

Partenaires : Communes

Calendrier de mise en œuvre

2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 >2030

Coûts (investissement et fonctionnement)

Coût d'ingénierie technique du Grand Anncy

Action(s) liée(s) :

- Action n°3 : Engager la réalisation du réseau de Tramway et de BHNS de l'agglomération du Grand Anncy
- Action n°11 : Créer des interfaces multimodales aux entrées d'agglomération et aux nœuds stratégiques du territoire
- Action n°15 : Garantir des liaisons piétonnes et PMR sécurisées, continues et agréables dans les quartiers, les bourgs, les hameaux
- Action n°17 : Créer une charte d'aménagement de l'espace public pour les modes actifs
- Action n°31 : Créer les conditions favorisant l'accès au cœur d'agglomération aux usages partagés et durables
- Action n°43 : Développer la culture de l'urbanisme tactique

Documents de référence

- Projet de territoire 2050 « Imagine le Grand Anncy », 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. »

- PCAET action n°24
- PCAET action n°25
- Hiérarchisation de la voirie
- Etudes et schémas définis dans le cadre du PDM définissant des axes et aménagements en faveur des modes actifs
- PLUi-HM Bioclimatique

Public associé

Tous les publics

INDICATEURS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

Indicateurs de suivi de mise en œuvre

- Elaboration du guide et réalisation des réunions de sensibilisation
- Nombre d'expériences engagées
- Surfaces réservées dans le PLUi-HM Bioclimatique pour les modes doux et les TC

Indicateurs d'évaluation des impacts

- Inscriptions dans le PLUi-HM bioclimatique des prescriptions réglementaires en lien avec la politique de mobilité définie dans le cadre du PDM

43-Développer la culture de l'urbanisme tactique pour expérimenter en matière de mobilité

DESCRIPTION DE L'ACTION

Des travaux sur voirie en lien avec la mise en œuvre d'un aménagement urbain sont une opportunité pour impulser de nouvelles pratiques de mobilité. Les habitudes de déplacement sont modifiées, c'est l'opportunité d'initier de nouvelles pratiques.

Il s'agira de développer cette pratique dans les projets d'aménagements en privilégiant :

- Le détournement du lieu plutôt que son alignement,
- La réversibilité et le provisoire plutôt que l'irréversibilité,
- L'expérimentation plutôt que la planification.

La mise en œuvre consistera à accompagner les nouveaux usages de l'espace public à partir des lieux singuliers et à de petite échelle formée par le réseau des passages, des retraits et des places de quartier.

Cette pratique sera aussi intégrée et expérimentée :

- Dans le cadre des futurs projets d'aménagement,
- Dans les délaissés urbains (friches urbaines, dents creuses...).

Les projets d'aménagements « tactiques » ou « éclairs » de rues/espaces publics se déclinent selon 4 principes :

- Ils doivent être dirigés par la Maitrise d'Ouvrage ou son représentant,
- Leur implantation doit être rapide, préférablement dans l'année qui suit le début des travaux de planification,

- Leur conception doit prendre en considération qu'ils sont susceptibles d'être modifiés après l'implantation,
- Les matériaux utilisés pour de telles interventions doivent justement permettre des modifications réalisées après coup.

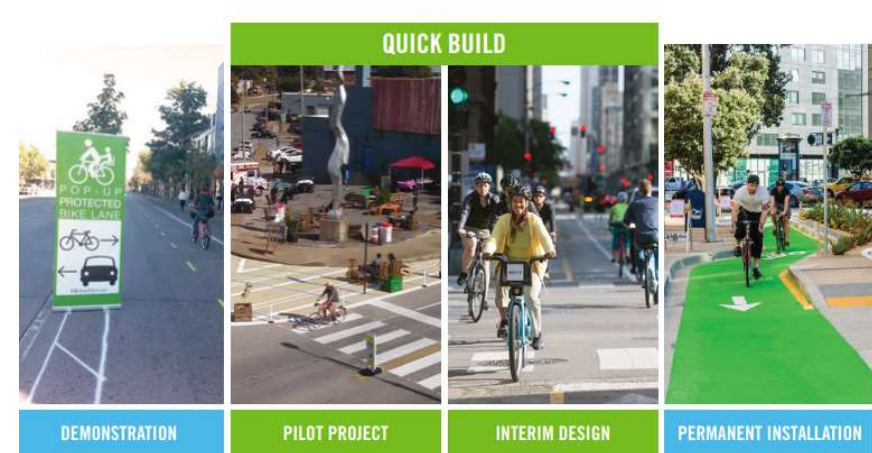


TABLEAU DE BORD

Pilotage

Maître(s) d'ouvrage : Grand Anancy

Partenaires : Communes

Calendrier de mise en œuvre

2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 >2030

Coûts (investissement et fonctionnement)

Coût d'ingénierie technique du Grand Anancy

Action(s) liée(s) :

- Action n°3 : Engager la réalisation du réseau de Tramway et de BHNS de l'agglomération du Grand Anancy
- Action n°16: Définir le "Code de la Rue" du Grand Anancy.
- Action n°17 : Créer une charte d'aménagement de l'espace public pour les modes actifs
- Action n°20 : Aménager des voies vertes autour des établissements scolaires et encourager de nouvelles pratiques de mobilité auprès des enfants scolarisés
- Action n°22 : Etablir une stratégie de déploiement de l'offre de stationnement vélos

Documents de référence

- Projet de territoire 2050 « Imagine le Grand Anancy », 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. »
- PCAET actions 24 et 25

Public associé

Tous les publics

INDICATEURS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

Indicateurs de suivi de mise en œuvre

- Nombre d'expériences engagées

Indicateurs d'évaluation des impacts

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

AXE DE TRAVAIL

Optimiser le stationnement et sa gestion

CONTEXTE ET ENJEUX

L'offre de stationnement sur le territoire du Grand Anncy, et en particulier sur la commune d'Anncy, sur voirie et en ouvrage, est relativement bien dimensionnée (un peu plus de 11 000 places).




L'enjeu d'une politique globale de stationnement consiste à orienter plus fortement les usages vers les alternatives modales. L'enjeu est d'impulser d'autres pratiques tout en permettant le bon fonctionnement du territoire.

OBJECTIF

Les objectifs du PDM en matière de stationnement sont :

- Redistribuer de l'espace public aujourd'hui occupé par le stationnement de surface et l'affecter à d'autres destinations (voies cyclables / piétonnes, commerces, aménagements paysagers),
- Orienter plus fortement les usages pour limiter la fréquentation de longue durée (pendulaires) de l'offre en hyper centre et favoriser la rotation des visiteurs et touristes,
- Orienter la vocation des ouvrages de stationnement en fonction de leur localisation et du rôle qu'ils doivent jouer dans le nouvel écosystème de mobilité.
- Mettre en œuvre les conditions du report modal vers les lignes de transports publics à haut niveau de service

CONTRIBUTION A LA REUSSITE DU PDM

Sur le report modal	
Sur la cohérence d'ensemble	
Sur l'environnement	

44- Déploiement d'une politique de stationnement permettant de libérer l'espace public au profit des autres usages

DESCRIPTION DE L'ACTION

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. Cela suppose :

Orienter les pendulaires vers les Interfaces Multimodales (cf. action n°11) et le réseau de transport collectif pour favoriser le transfert modal ;

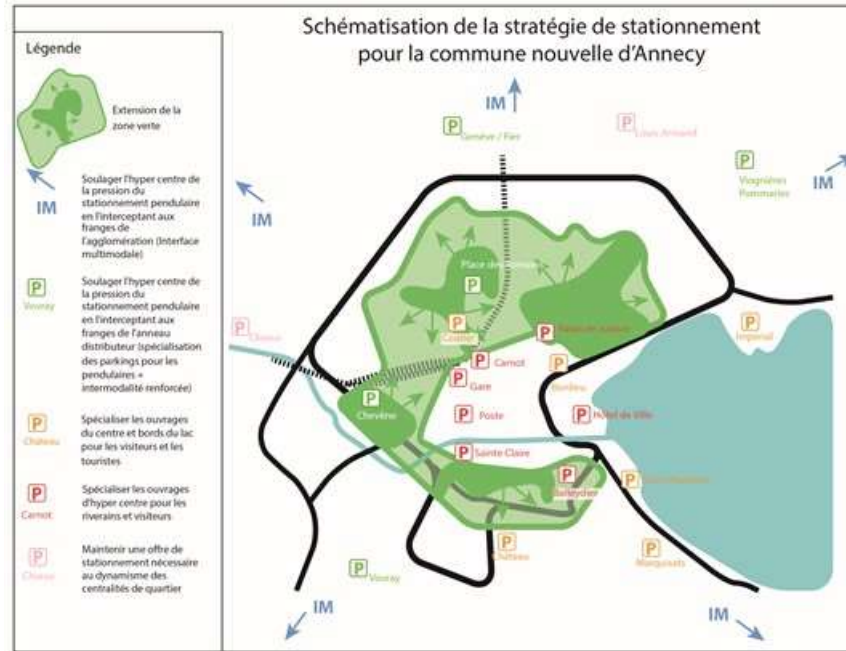
Libérer du stationnement de surface pour l'affecter à d'autres destinations (voies cyclables / piétonnes, commerces, aménagements paysagers de pleine terre) ;

En complément, 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 (25€), 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.

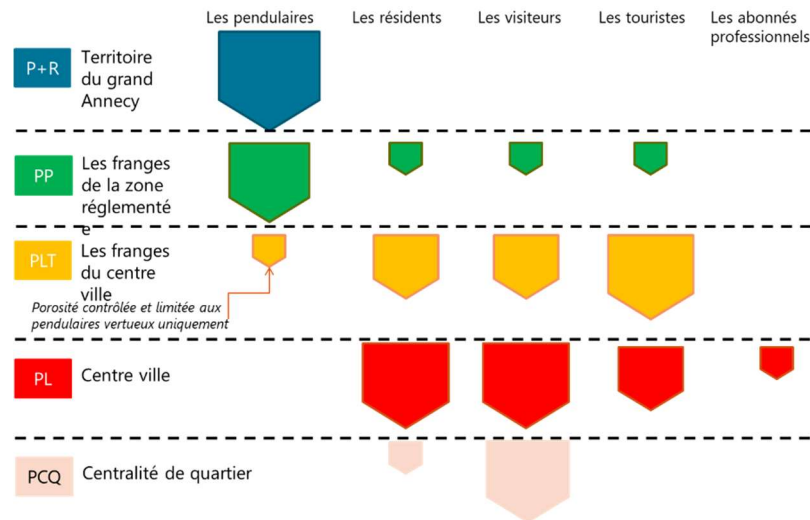
Catégoriser les stationnements en fonction de la typologie des ouvrages et selon les usages souhaités par secteurs :

- La politique tarifaire orientera plus fortement les usages pour limiter la fréquentation de longue durée (pendulaires) de l'offre en hyper centre et favoriser la rotation des visiteurs et touristes.
- Les ouvrages de stationnement seront affectés en fonction de leur localisation et du rôle qu'ils doivent jouer dans le nouvel écosystème de mobilité (P+R, courte et longue durée...).
- Développement de services en lien les principes développés pour les interfaces multimodales (action 11) : par exemple installation de consignes sécurisées pour les vélos dans les parkings en ouvrage (action 23)
- Développement de conditions d'accessibilité en cœur d'agglomération pour les usagers de longue durée « vertueux » (vignette Crit'Air)



Représentation schématique de la stratégie de stationnement

- P+R** **Les Parc Relais** en lien avec la réflexion PDU à l'échelle du Grand Anancy et à l'échéance de la mise en œuvre des dessertes TC structurantes.
=> À destination des pendulaires
- PP** **Les Parkings de Proximité** en franges de la zone réglementée sur voirie et destinés à accueillir des usages de longue et moyenne durée qui ne trouvent pas de réponse sur la voirie et que l'on ne souhaite pas voir en hyper-centre, notamment les pendulaires
- PLT** **Les Parkings Locaux Touristiques** sur les principaux axes d'entrées sur le territoire dans une logique de non traversée du centre ville en VP (parcours découverte du territoire).
A destination des touristes et visiteurs moyenne et longue durée ne connaissant pas finement le territoire.
- PL** **Les Parkings Locaux** dans le périmètre de la zone réglementée courte durée sur voirie et en limite. Destinés à accueillir les visiteurs courte et moyenne durées et les résidents.
- Une catégorie complémentaire moins stratégique pour la régulation de la circulation mais nécessaire pour la vitalité des centralités de quartier*
- PCQ** **Les Parkings de Centralité de Quartier**, hors zone réglementée et éloignés des secteurs de report potentiel, nécessaire au dynamisme et à l'attractivité des centralités de quartier.



Le développement de services en lien avec la spécialisation des ouvrages et les usagers cibles.



Stationnement sécurisé.
La mise à disposition aux usagers d'un Kit de réparation.
Station de gonflage (Vélo/VP/Moto).



Stationnement sécurisé pour les 2 roues motorisées.
• Des casiers sécurisés.



COVOITURAGE



Emplacements réservés pour les covoitureurs et l'autopartage (public?, privé?).



Points de charge gratuit pour les véhicules électriques (voir hybrides).

Pour tous: des consignes, une politique tarifaire incitative pour le rabattement (titres combinés par exemple).



Stationnement sécurisé.
La mise à disposition des usagers d'un Kit de réparation ou le passage d'un prestataire dans chaque 1 jour par mois par exemple.
Des prêts ou location de vélos (en VAE ou non).
Station de gonflage (Vélo/VP/Moto).



Stationnement sécurisé pour les 2 roues motorisées => emplacements limités.



COVOITURAGE



Emplacements réservés pour les covoitureurs => emplacements limités pour les pendulaires travaillant à proximité de l'ouvrage.



Points de charge gratuit pour les véhicules électriques (voir hybrides).



Définir dans le PLUi-HM bioclimatique des mesures spécifiques concernant le stationnement aux abords des lignes structurantes du réseau de transport urbain par logement.

Sous réserve des études en cours et à venir dans le cadre du PLUi-HM bioclimatique, à proximité des lignes structurantes de transport en commun et des futures liaisons tramway et/ou BHNS, les normes de stationnement pour les locaux à usage d'habitation devront respecter un plafond d'une place par logement, et ce dans un rayon de 300 mètres autour des arrêts et de 600 mètres autour des futures stations des futures lignes tramway et/ou BHNS.

Il conviendra également d'instaurer des normes plafonds dans le PLUi-HM Bioclimatique pour limiter le nombre de places construites dans les opérations de bureau pour réguler le stationnement sur le lieu de travail. L'objectif de la mesure est de favoriser le report modal sur les lignes structurantes.

Accompagner les communes dans leur stratégie de stationnement.

Il est pertinent que les communes organisent leur politique de stationnement pour maintenir la vitalité du commerce, en confortant la mixité fonctionnelle (habitat, commerce, service, ...) ainsi que la qualité de leurs espaces publics. De plus, la densification de certains secteurs en lien avec une potentialité d'extension du réseau de transport en commun doit conduire à adapter la politique de stationnement : réduction possible de l'offre, mise en œuvre de dispositifs tarifaires pour tenir compte de la vocation d'usage de type « résidents », « pendulaires », « visiteurs ».

Le Grand Anncy pourrait appuyer les communes sur ces thématiques dans le cadre d'une approche globale du stationnement en lien avec sa stratégie en matière de politique de transport collectif et cyclable. Il peut être envisagé de se doter d'un observatoire du stationnement à l'échelle du Grand Anncy.

TABLEAU DE BORD

Pilotage :

Maître(s) d'ouvrage : Grand Anncy

Partenaires : Communes et régie de stationnement de la commune d'Anncy

Calendrier de mise en œuvre

Stratégie globale de stationnement

2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 >2030

Nouvelles règles de stationnement dans PLUi-HM Bio

2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 >2030

Accompagner les communes dans leur stratégie de stationnement

2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 >2030

Coûts (investissement et fonctionnement)

Interne aux communes et à la régie de stationnement de la ville d'Anncy.

Action(s) liée(s) :

- Action n°2 : Développer de nouvelles liaisons TC offrant des conditions concurrentielles à la voiture
- Action n°3 : Engager la réalisation du réseau de Tramway et de BHNS de l'agglomération du Grand Anncy
- Action n°21 : Créer un réseau vélo à haut niveau de service
- Action n°31 : Créer les conditions favorisant l'accès au cœur d'agglomération aux usages partagés et durables
- Action n°42 : Anticiper la desserte en mobilité alternative et les infrastructures dédiées aux modes actifs en créant des espaces réservés dans le PLUi-HM bioclimatique

Documents de référence

- Politique de stationnement de la commune d'Anncy

Public associé

Tous les publics

INDICATEURS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

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

AXE DE TRAVAIL

Organiser les livraisons et les flux de marchandises

CONTEXTE ET ENJEUX

Quelques 130 000 mouvements de marchandises sont générés chaque semaine sur le territoire du Grand Anncy par environ 35 000 établissements. Ces mouvements sont notamment dus aux livraisons et enlèvements de marchandises des activités artisanales (33%) et du commerces (21%). A cela s'ajoute les mouvements du commerce en ligne à destination des particuliers difficilement quantifiables mais en plein essor.

France Logistique 2025 est la stratégie nationale qui recoupe l'ensemble des objectifs et actions à déployer autour de la Logistique Urbaine, et sur laquelle s'appuie le PDM du Grand Anncy.

L'objectif de cette stratégie est de faire émerger une compétitivité de l'économie et des territoires, tout en prenant en compte la nécessité de transition énergétique et d'émergence des nouvelles technologies du numérique.

Pour ce faire, France Logistique 2025 s'appuie sur 4 axes :




- Une logistique reposant sur le capital humain
- Un déploiement via un maillage territorial défini et optimisé
- Une transformation durable et innovatrice de la logistique
- L'avènement d'une gouvernance intégrée de la logistique comprenant l'ensemble des acteurs.

OBJECTIF

L'objectif est de permettre une parfaite intégration des activités de transport et logistique nécessaires au développement économique du territoire.

Les actions conjuguées sur le foncier et sur les véhicules doivent permettre la réduction des distances parcourues, le développement des énergies alternatives, la réduction des conflits d'usages entre les véhicules de marchandises et les autres usagers de la voirie, l'optimisation des surfaces logistiques.

CONTRIBUTION A LA REUSSITE DU PDM

Sur le report modal	
Sur la cohérence d'ensemble	
Sur l'environnement	

45-Encourager le déploiement de flottes de véhicules "propres" et silencieux

DESCRIPTION DE L'ACTION

Sur le Grand Anancy, les livraisons sont effectuées en véhicules utilitaires avec une part de véhicules utilitaires légers (petits véhicules adaptés à l'urbain mais aux faibles capacités d'emport) prépondérante de 58% et de camions et ensembles articulés à hauteur de 42% plutôt destinés à l'approvisionnement de gros générateurs (commerces de grande taille) et des zones d'activités économiques (industrie, artisanat).

Aussi, le véhicule utilitaire est incontournable dans la distribution des marchandises en ville, et pour asseoir sa légitimité, il faut en contrepartie encourager les opérateurs à se doter de véhicules faiblement émissifs et silencieux.

En outre, pour certains types de flux (petits colis) et certains secteurs géographiques spécifiques (hypercentre piéton), le recours à des modes de distribution doux, de type cargo-cycle, peut s'envisager pour autant que des espaces logistiques permettent d'assurer le transfert des marchandises ou leur stockage temporaire avant redistribution.

Dans le cadre du PDM, le Grand Anancy vise à :

- Reconnaître l'importance économique et sociétale des activités de livraisons et enlèvements de marchandises en véhicules utilitaires sur le Grand Anancy ;
- Accorder un avantage compétitif permettant de favoriser l'utilisation de véhicules faiblement émissifs et silencieux ;
- Mettre en œuvre sur le territoire, dans le ressort de la collectivité, les conditions nécessaires à l'usage de véhicules faiblement émissifs ;

- Inscrire le territoire dans la transition énergétique en menant également une réflexion sur la production d'énergie locale ;
- Mettre en œuvre le dispositif d'aide à l'achat de véhicules propres pour les activités industrielles et les travaux publics conventionné avec la Région Auvergne-Rhône-Alpes et inscrit dans le PCAET.

Pour initier cette action dans le temps imparti de mise en œuvre du PDM, plusieurs mesures sont envisageables :

Mettre en place une réglementation donnant un avantage compétitif aux véhicules faiblement émissifs et silencieux. En matière de distribution urbaine cela peut signifier, à l'échelle d'un périmètre, de n'autoriser à circuler que les véhicules répondant à ces enjeux environnementaux. Sur ce point, la mesure est à placer dans le contexte d'étude d'une zone de faibles émissions portée par le Grand Anancy dans le cadre de l'appel à projet de l'Ademe. Bien évidemment, la mesure impose également de se donner les moyens de contrôler cette réglementation afin de s'assurer du véritable effet de levier qu'elle peut avoir.

Elaborer un schéma directeur des points d'avitaillement en énergies alternatives au pétrole, en lien avec le Schéma Directeur des Energies du Grand Anancy. Il s'agit de porter une vision en matière de mix énergétique en accompagnant à court terme la création d'une première station bio-GNV publique sur le territoire. A moyen terme, il convient de dresser l'offre nécessaire en points d'avitaillement compte tenu des perspectives d'évolution de la demande en adoptant une approche multi-énergies (bio-gaz, électrique, hydrogène).

TABLEAU DE BORD

Pilotage

Maître(s) d'ouvrage : Grand Anecy

Partenaires : Communes, CCI, SYANE, partenaires impliqués dans le développement des bio-gaz, acteurs économiques de la logistique, CEREMA

Calendrier de mise en œuvre

2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 >2030

Coûts (investissement et fonctionnement)

Etude 40 K€

Action(s) liée(s) :

- Action n°26 : Garantir la sécurité de tous sur la route
- Action n°30 : Mettre en place une Zone à Faible Emission
- Action n°31 : Créer les conditions favorisant l'accès au cœur d'agglomération aux usages partagés et durables
- Action n°41 : Faire des acteurs économiques les partenaires du développement des nouvelles mobilités

Documents de référence

SRADET règle 21, règle 34

PCAET actions 29, 31, 49

Public associé

Commerces et entreprises de transport

INDICATEURS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

Indicateurs de mise en œuvre

- Réalisation et adoption du Schéma Directeur des Energies, définition et localisation des points d'avitaillement en énergies alternatives au pétrole
- Mise en œuvre de la réglementation et des outils de contrôle en faveur des véhicules faiblement émissifs et silencieux

Indicateurs d'évaluation des impacts

- Evolution du parc de véhicules de marchandises faiblement émissifs sur le territoire.
- Nombre de points d'avitaillement en énergies alternatives créés.
- Nombre d'infractions constatées à la réglementation environnementale instaurée

46-Hiérarchiser et localiser les espaces logistiques nécessaires au territoire

DESCRIPTION DE L'ACTION

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. Cette logistique est soit internalisée par les industriels (logistique en compte propre au sein de leur entreprise), soit externalisée à des prestataires qui, dans ce cas, cherchent des lieux d'implantation pour exercer leur activité à proximité de leurs clients industriels ;
- Une **logistique urbaine** représentée, notamment, par les activités de messagerie et de distribution de marchandises en ville. Les logiques d'implantation sont alors liées à la présence d'utilisateurs à desservir.

Les demandes d'implantation sont récurrentes dans les deux catégories de logistique et si le territoire peut encore répondre à la demande à court terme, l'avenir est plus incertain et encourage à mieux anticiper et planifier les besoins à moyen et long terme étant entendu que la logistique industrielle ou de distribution sont toutes les deux stratégies pour le développement économique local.

En outre, au-delà des implantations logistiques d'agglomération (entrepôt industriel ou plateforme de messagerie), une réflexion plus fine doit être portée dans le tissu urbain dense pour évaluer l'opportunité de

disposer d'espaces logistiques de proximité permettant d'assurer la distribution des derniers kilomètres ou hectomètres. Ces petits équipements de logistique urbaine vont de la plateforme de quelques centaines de m² à la consigne de proximité.

Dans tous les cas, la pression foncière qui s'exerce sur les implantations invite à trouver des solutions à l'avenir permettant de davantage densifier les activités de logistique quitte à trouver des synergies entre des opérateurs pouvant potentiellement mutualiser des moyens.

Dans le cadre du PDM, le Grand Anancy a pour objectif de :

- Maintenir une offre d'accueil logistique permettant d'accompagner le développement économique du territoire. NB : seules les bases logistiques apportant un service aux entreprises locales seront retenues, les demandes concernant des plateformes logistiques d'origine exogène ne rentrant pas dans la stratégie économique et de mobilité du Grand Anancy ;
- Adapter l'offre d'accueil aux attentes des logisticiens ainsi qu'aux contraintes du territoire ;
- Garantir la qualité des sites logistiques ;
- Maitriser le développement de l'immobilier logistique en adoptant de nouvelles formes de production de l'immobilier : réhabilitation de friches, densification des implantations ;
- Anticiper les nouvelles formes de distribution urbaine des marchandises s'appuyant sur des besoins fonciers de proximité ;
- Favoriser l'écologie industrielle et l'économie circulaire dans les zones d'activités (PCAET).

Pour mener à bien cette action ambitieuse il conviendrait d'intégrer la problématique logistique au travail déjà engagé par le Grand Anancy en matière de planification des ZAE sur le territoire.

Ce travail de planification sera notamment à finaliser et concrétiser dans le cadre de l'élaboration du SCOT et du PLUi-HM Bio. En matière de logistique, il devra non seulement prendre en compte les problématiques d'implantation mais également celles liées à la mobilité. La vision englobante du territoire sera plus que nécessaire pour mener à bien cette action.

Dans un premier temps il semble à minima utile de mener un état des lieux en recensant les implantations logistiques existantes et en les qualifiant : logistique industrielle, messagerie express, messagerie traditionnelle, groupage/dégroupage... Aussi, la qualification des bâtiments (âge du bâti, obsolescence, taux de vacances, friche...) doit permettre d'anticiper la restructuration de l'offre logistique.

En outre, pour répondre aux enjeux de rationalisation de l'offre logistique (moins consommation d'espace et d'énergie) et alimenter le schéma d'accueil des entreprises sur ce sujet particulier, un **groupe de travail** associant les professionnels du territoire pourra être constitué. Il identifiera les possibilités de synergie et de mutualisation d'équipements logistiques, d'équipements et services nécessaires aux fonctions transport et logistique (par exemple aires d'accueil PL, stations d'avitaillement en carburant – voir fiche action sur le développement des flottes « propres » - etc...), les axes d'optimisation de la logistique urbaine avec notamment la question des espaces logistiques de proximité permettant à des flux massifiés en camions (moins énergivores) d'être ensuite redistribués dans les cœurs très denses de l'agglomération.

TABLEAU DE BORD

Pilotage

Maître(s) d'ouvrage : Grand Annecy

Partenaires : Communes, CCI, CEREMA

Calendrier de mise en œuvre

2019 2020 2021 **2022 2023 2024** 2025 2026 2027 2028 2029 2030 >2030

- 2022 : état des lieux des implantations logistiques du territoire et de la demande ;
- 2022-2023 : constitution et animation d'un groupe de travail de l'immobilier logistique ;
- 2023-2024 : élaboration du schéma d'accueil des entreprises et de sa traduction dans le PLUi-HM bio (et du SCOT).

Coûts (investissement et fonctionnement)

- Groupe de travail. Ressources d'animation de ce groupe de travail à mobiliser au sein de la collectivité
- Politique foncière en matière d'accueil de la logistique. Les coûts peuvent être variables en fonction de l'implication de la collectivité dans le développement de fonciers dédiés (notamment dans le cadre d'une politique foncière de réhabilitation de friches logistiques)
- Prestations externes éventuelles : 20 K€

Action(s) liée(s) :

- Action n°26 : Garantir la sécurité de tous sur la route
- Action n°30 : Mettre en place une Zone à Faible Emission
- Action n°31 : Créer les conditions favorisant l'accès au cœur d'agglomération aux usages partagés et durables

- Action n°41 : Faire des acteurs économiques les partenaires du développement des nouvelles mobilités

Documents de référence

SRADET règle 21, règle 34

PCAET actions 29, 31, 48

Public associé

Commerces et entreprises de transports

INDICATEURS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

Indicateurs de mise en œuvre

- Adoption du schéma d'accueil des entreprises et de sa traduction dans le PLUi-HD (et du SCOT)
- Existence d'une base de données des implantations logistiques
- Définition des éléments de planification des ZAE sur le territoire
- Nombre de réunions du groupe de travail sur l'immobilier logistique

Indicateurs d'évaluation des impacts

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

47-Mieux accueillir les véhicules de livraison sur l'espace public

DESCRIPTION DE L'ACTION

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 PDM, le Grand Annecy vise à :

- Améliorer les conditions de livraison pour les professionnels sur le territoire du Grand Annecy et notamment au sein des zones urbaines ;
- Réguler l'organisation spatiale des véhicules utilitaires ;
- Réduire l'occupation de la voirie par le transport de marchandises en ville dans les zones contraintes.

Pour initier cette action dans le temps imparti de mise en œuvre du PDM, plusieurs mesures sont envisageables :

- **Réaliser un Schéma Directeur des Aires de Livraison (SDAL).** 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.
Un travail de diagnostic doit être mené sur les zones les plus sensibles en termes de congestion ou de conflits d'usages (centres villes, axes fortement générateurs de flux de marchandises...) afin d'identifier les besoins avec les professionnels du transport. Ce travail permettra de recenser : les aires existantes à préserver ou à mettre en conformité, les aires existantes à supprimer, les aires à créer.
- **Permettre l'occupation temporaire du domaine public par des véhicules de livraison.** Par exemple, le Grand Annecy pourrait permettre aux transporteurs de réserver des emplacements spécifiques leur étant garantis en contrepartie du paiement d'une redevance d'occupation du domaine public. Ce principe permettrait potentiellement de développer de nouvelles organisations de distribution en ville : stationnement d'un véhicule type porteur servant de base logistique puis livraison des derniers hectomètres depuis cette base par l'utilisation de

véhicules de petits gabarits (véhicules électriques, vélos cargo...), plus adaptés aux contextes contraints tels que les centres urbains.

Cela permettrait d'améliorer les conditions de travail des professionnels du transport de marchandises en ville (pénibilité diminuée, réduction du stress lié à une livraison dans le trafic).

Fortement conditionnée par la garantie de disponibilité d'un emplacement de stationnement, cette solution nécessite d'adapter le marquage au sol et la signalisation verticale ainsi que le contexte juridique et la disponibilité des espaces (installation éventuelle d'arceaux, appui sur les nouvelles technologies).

Également, les possibilités de dédier à certaines heures des voies de circulation à l'arrêt des véhicules de marchandises (principe de voirie multi-usages) peut constituer une alternative sur des secteurs contraints ne permettant pas l'implantation d'aires de livraison dans de bonnes conditions.

- **Proposer des solutions adaptées pour l'accueil des véhicules des professionnels**

Les professionnels devant intervenir dans l'hypercentre d'Anecy se trouvent confrontés à un plan de circulation, à une offre de stationnement et des conditions d'accès contraignantes pour leurs pratiques actuelles de mobilité. La réflexion sur des solutions d'accueil des professionnels pourraient permettre d'engager une démarche sur les mobilités alternatives pour les interventions en centre-ville (typiquement lieu d'accueil des véhicules utilitaires avec prêt de cargo-cycles ou autres matériels adaptés à leurs besoins).

TABLEAU DE BORD

Pilotage

Maître(s) d'ouvrage : Grand Anecy

Partenaires : Communes, CCI, CEREMA

Calendrier de mise en œuvre

2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 >2030

Coûts (investissement et fonctionnement)

Etude : 30K€

Investissement : 50K€ (1000€/place)

Action(s) liée(s) :

- Action n°11 : Créer des interfaces multimodales aux entrées d'agglomération et aux nœuds stratégiques du territoire
- Action n°30 : Mettre en place une Zone à Faible Emission
- Action n°31 : Créer les conditions favorisant l'accès au cœur d'agglomération aux usages partagés et durables
- Action n°41 : Faire des acteurs économiques les partenaires du développement des nouvelles mobilités

Documents de référence

SRADET règle 21, règle 34

PCAET actions 29 et 31

Public associé

Tous les publics

INDICATEURS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

Indicateurs de suivi de mise en œuvre

- Adoption du Schéma Directeur des Aires de Livraison (SDAL)
- Développement des outils permettant l'occupation temporaire du domaine public par des véhicules de livraison
- Développement de solutions de transport de proximité pour la gestion du « dernier kilomètre »

Indicateurs d'évaluation des impacts

- Taux d'occupation des véhicules de livraison sur l'espace public en cœur d'agglomération
- Nombre et type d'offre développée pour gérer le « dernier kilomètres »

48-Définir le réseau d'itinéraires poids lourds à l'échelle du territoire

DESCRIPTION DE L'ACTION

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.

Si les flux de poids lourds ne sont pas maîtrisés ils peuvent occasionner des perturbations et conflits d'usage au sein de périmètres sensibles (zone résidentielle, centre-ville historique...) qu'il convient par conséquent de protéger.

L'action de définition des itinéraires participe de cette meilleure maîtrise des flux en orientant les poids lourds sur les infrastructures les plus à même de les supporter. L'organisation rationnelle des flux permet de réduire les conflits d'usage sur la voirie, tout en facilitant la circulation des transports de marchandises (elle participe à la reconnaissance de l'activité marchandises).

Dans le cadre du PDM, le Grand Anancy vise à :

- Maîtriser les flux de poids lourds en les affectant sur les voiries les plus à même de les supporter ;

- Soulager les voiries et les périmètres les plus sensibles de l'agglomération en évitant que les poids lourds y transitent.

La mise en œuvre d'un réseau d'itinéraires poids lourds à l'échelle de l'agglomération Annécienne pourra être réalisée en différentes étapes.

Premièrement, il convient de **réaliser un état des lieux des pôles générateurs de flux de poids lourds** sur l'agglomération. Un pôle générateur peut être :

- Une activité commerciale, par exemple un point de vente de la grande distribution ;
- Une activité industrielle ou logistique ;
- Un regroupement de plusieurs activités au sein d'un même lieu générant d'importants flux de poids lourds cumulés (centre-ville, centre commercial, zone d'activités, etc.).

Un état des lieux des itinéraires actuellement empruntés pourra être réalisé à la faveur de ce repérage des pôles générateurs. A noter que les éventuels flux inter-sites des industriels annéciens doivent être pleinement inclus à la réflexion.

Deuxièmement, il convient d'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.

Troisièmement, il s'agit de jalonner et, le cas échéant, adapter (aménagement 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 Anecy

Partenaires : Communes, Département, CCI, CEREMA

Calendrier de mise en œuvre

2019 **2020** 2021 2022 2023 2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 >2030

Coûts (investissement et fonctionnement)

20 K€

Action(s) liée(s) :

- Action n°26 : Garantir la sécurité de tous sur la route
- Action n°28 : Déployer les outils de la route intelligente sur le territoire du Grand Anecy

Documents de référence

- SRADET règle 21, règle 34
- PCAET actions 29 et 31

Public associé

Tous les publics

INDICATEURS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

Indicateurs de suivi de mise en œuvre

- Réalisation d'un état des lieux des circulations et des pôles générateurs de flux poids lourds
- Réalisation et adoption du schéma d'itinéraires et de jalonnement poids lourds du Grand Anecy

Indicateurs d'évaluation des impacts

- Evolution du volume de flux poids lourds recensés sur les principaux axes ne figurant pas au schéma d'itinéraires et de jalonnement poids lourds du Grand Anecy

Animer suivre et évaluer le PDM Ensemble

49- Mettre en place une gouvernance dédiée à la mise en œuvre, au suivi et à l'évaluation du PDM

DESCRIPTION DE L'ACTION

Le suivi et l'évaluation du PDM sont les vecteurs de la réussite des actions. Grâce à une combinaison d'indicateurs clairs, lisibles et mis à jour, le Grand Anancy et ses partenaires auront une vision de la bonne application des actions et des difficultés rencontrées dans leur mise en œuvre.

1. Le suivi

Afin de réaliser un suivi optimal, le Grand Anancy s'appuiera sur ses services et partenaires techniques ainsi que sur le Conseil de Développement (Espace Citoyen). Les indicateurs à observer pour mesurer l'avancement de chaque action seront déterminés.

Un groupe technique de suivi du PDM se réunira périodiquement pour monitorer l'avancement des actions, il pourra être force de proposition auprès du Grand Anancy pour enrichir et lever les freins à la mise en œuvre du PDM.

Ce travail sera intégré dans les outils de suivi du PCAET.

Sollicitée à toutes les étapes de l'élaboration du PDM, la **commission mobilité du Grand Anancy sera la principale instance qui suivra l'avancement des actions du PDM**. Une présentation des éléments de suivi sera organisée chaque année et permettra à la Commission Mobilité du Grand Anancy d'apprécier et d'ajuster la mise en œuvre des actions.

2. Un observatoire des mobilités

Des indicateurs de moyens et de résultats, clairs et lisibles seront attribués aux actions. Ils contribueront à la création d'un outil de suivi du Plan Climat accessible et compréhensible par tous.

Ces indicateurs feront l'objet d'un tableau de bord mis à jour régulièrement. Ils seront consolidés **dans un observatoire de la mobilité, qui alimentera l'évaluation environnementale.**

Pour créer cet observatoire, le Grand Anancy pourra se baser sur les données recensées dans le cadre du développement d'un modèle multimodal (en lien avec le déploiement des outils de comptages et d'information). A ce titre, il est primordial de réaliser des comptages réguliers sur les axes routiers du Grand Anancy, et de mesurer la fréquentation des services de mobilité. Les sites de montagnes qui possèdent une attractivité forte durant toute l'année, ne doivent pas être oubliés. La collaboration avec les partenaires comme le Département, les communes, la Région et les instances transfrontalières est une clé pour obtenir des données solides et de qualité. La fréquentation du réseau de transport public et des services de mobilité sera mesurée en capitalisant de nouvelles sources données fiabilisées : capteurs, open data, localisation anonyme des smartphones, enquêtes.

Les données issues des plans de mobilité des entreprises seront également prises en compte. Certaines données fournies par le MaaS, seront intégrées dans le processus.

L'observatoire permettra au groupe technique de suivi de fabriquer un rapport périodique (annuel), qui facilitera l'évaluation environnementale et le suivi du PCAET.

3. Le comité des partenaires

Conformément à la LOM, le Comité des Partenaires est une nouvelle instance de gouvernance de la mobilité créée pour développer le dialogue entre les autorités organisatrices de mobilité telles que le Grand Anecy, les usagers et les employeurs.

Le Comité des Partenaires Mobilité du Grand Anecy associe les entreprises du territoire, chambres consulaires et la fédération de métiers, association dans la mobilité, impliquées dans la mobilité, territoires qui partagent la dynamique du bassin de vie annécien, panel de citoyens. Son avis est consultatif.

Le Comité des Partenaires sera mobilisé dans le cadre de l'avancement des actions du PDM.

4. L'évaluation

L'évaluation du PDM sera mise en place par le Grand Anecy. En effet, l'article L1214-8 du Code des Transports stipule que le PDM doit faire l'objet d'une évaluation tous les cinq ans.

Cette évaluation peut aboutir à une révision du Plan. L'intérêt de l'évaluation partagée avec les partenaires, est de faire le point sur l'impact du PDM acté cinq ans auparavant, et de relancer la dynamique en mettant le plan d'actions à jour.

Cette évaluation se fondera sur le tableau de bord des suivis des actions du PDM et comprendra :

- Les conclusions des études menées dans le cadre du plan d'action
- Une évaluation des impacts des actions, en particulier sur les parts modales et les usages.
- L'évaluation environnementale à partir des données de mobilité, du réseau de capteur locaux et régionaux, du modèle multimodal, en lien avec le PCAET.

TABLEAU DE BORD

Pilotage

Maître(s) d'ouvrage : Grand Anecy

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

Calendrier de mise en œuvre

2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 >2030

Coûts (investissement et fonctionnement)

Coût d'ingénierie technique du Grand Anecy

Action(s) liée(s) :

Suivi de l'ensemble des actions du PDM

Action n°27 : Développer le MaaS (Mobility as Service) ou service de mobilité intégrée.

Documents de référence

- PCAET
- PLUI-HM Bioclimatique
- Indicateurs CITERGIE

INDICATEURS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

Indicateurs de suivi de mise en œuvre

- La mise en œuvre des instances et des outils de suivi et d'évaluation.
- La tenue des réunions et la réalisation des bilans conformément au calendrier défini.

Indicateurs d'évaluation des impacts

- Le développement des processus permettant de recueil de données nécessaire au suivi des indicateurs.
- La publication des rapports annuels de suivi.
- La réalisation de l'évaluation du PDM à mi-parcours.
- La réalisation du bilan et des impacts au terme à l'horizon 2030

50-Réaliser la comptabilité carbone des projets de mobilité du Grand Anancy

DESCRIPTION DE L'ACTION

Le Grand Anancy porte l'ambition de devenir capitale verte à l'horizon 2030. Pour concourir à cet objectif, le PDM 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 Anancy et ses partenaires de se doter de nouveaux moyens, et s'acculturer à cette nouvelle dimension de l'écologie des projets.

TABLEAU DE BORD

Pilotage

Maître(s) d'ouvrage : Grand Anancy

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

Calendrier de mise en œuvre

2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 >2030

Coûts (investissement et fonctionnement)

Coût d'ingénierie technique du Grand Anancy

Action(s) liée(s) :

Suivi de l'ensemble des actions du PDM

Action n°6 : Définir et mettre en œuvre la transition énergétique du parc de véhicules de transport public

Action n°30 : Mettre en place une zone à faible émission

Action n°49 : Mettre en place une gouvernance dédiée à la mise en œuvre, au suivi et à l'évaluation du PDM.

Documents de référence

- Annexe environnementale du PDM
- SCoT
- PLUI-HM Bioclimatique
- Projet de Territoire
- PCAET (action n°58)
- Observatoire des mobilités

INDICATEURS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

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- L'ÉVALUATION FINANCIÈRE À L'HORIZON 2030

L'ensemble de cette stratégie se traduit par une estimation budgétaire pour le PDM à l'horizon 2030. Cette estimation sera à affiner, supposera une mise en œuvre partenariale en vue d'une programmation.

Orientations stratégiques		Budget
1	Développer un réseau de transports collectifs attractif et performant pour tous	179,7 M€ 57,7%
2	Favoriser les modes actifs	78,6 M€ 25,2%
3	Engager une gestion innovante du réseau routier pour améliorer les conditions de sécurité et de fluidité	50,5 M€ 16,2%
4	Inciter à l'évolution des comportements	2,45 M€ 0,8%
5	Redéfinir et aménager un espace public apaisé, de qualité et végétalisé et garantir la cohérence entre mobilité et politique d'aménagement du territoire	0,3 M€ 0,1%
6	Animer suivre et évaluer le PDM Ensemble	Coût d'ingénierie Grd. Anancy
		311M€

Orientations stratégiques	Etudes 2020-2030	Budget 2020-2030		Budget (Inv+Fonct) sur 10ans
		Investissement	Fonctionnement	
1 Développer un réseau de transports collectifs attractif et performant pour tous	3 030 000 €	136 000 000	40 650 000	179 680 000 €
2 Favoriser les modes actifs	370 000	70 000 000	8 250 000	78 620 000 €
3 Engager une gestion innovante du réseau routier pour améliorer les conditions de sécurité et de fluidité	1 175 000	43 500 000	5 800 000	50 475 000 €
4 Inciter à l'évolution des comportements	50 000	2 400 000	Coût d'ingénierie	2 450 000 €
5 Redéfinir et aménager un espace public apaisé, de qualité et végétalisé et garantir la cohérence entre mobilité et politique d'aménagement du territoire	110 000	150 000	Coût d'ingénierie	260 000 €
6 Animer suivre et évaluer le PDM Ensemble	Coût d'ingénierie	Coût d'ingénierie	Coût d'ingénierie	Coût d'ingénierie
			Total	311 485 000 €

