

Fier & Usses  
COMMUNAUTÉ DE COMMUNES



Envoyé en préfecture le 12/12/2023

Reçu en préfecture le 12/12/2023

Publié le 12/12/2023

ID : 074-247400567-20231207-DEL\_2023\_101-DE

S<sup>2</sup>LO

# Plan Mobilité Simplifié

CC Fier & Usses  
Diagnostic

éco  **mobilité** AGENCE  
SAVOIE MONT-BLANC

## Table des matières

I) Contexte.....	4	3) Un territoire desservi de manière cohérente par les transports en commun .....	25
A) Approche générale du plan de mobilité simplifié .....	4	4) Un réseau de transports en commun connecté aux polarités de mobilité / au nœud de mobilité .....	27
1) Qu'est-ce qu'un plan de mobilité simplifié ?.....	4	5) Des aménagements dédiés aux transports en commun pour faciliter la circulation.....	28
2) Cadre légal du plan de mobilité simplifié.....	5	6) Un maillage des transports en commun à compléter .....	32
3) Description de la démarche.....	6	7) Restructuration des réseaux de bus interurbains des territoires voisins.....	32
4) Concertation et suivi.....	7	8) Zoom sur l'offre de transport scolaire .....	34
5) Un document co-construit.....	8	9) La tarification des lignes de transports en commun.....	39
B) Contexte du territoire .....	9	10) Un service voyageur peu attractif sur l'ensemble du territoire.....	41
1) Périmètre d'étude.....	9	11) Réaménagement de la gare ferroviaire de Lovagny .....	42
2) Gouvernance.....	10	C) Le covoiturage .....	43
3) Documents ressources.....	12	D) Mobilités actives .....	49
4) Données socio-économiques.....	15	1) Données générales sur la pratique cyclable.....	49
II) Analyse de l'offre de mobilité.....	19	2) Le tracé de la vélo route 62 .....	51
A) Le réseau routier.....	19	III) Analyse de la demande .....	52
1) La RD 1508, l'axe structurant du territoire.....	19	A) Une demande routière en constante croissance générant des rugosités .....	52
2) Aménagements en cours sur la RD 1508 .....	20	1) Principaux indicateurs de mobilité.....	52
3) Un territoire maillé par un réseau départemental et communal... ..	21	2) Données de trafic routier .....	55
B) Transports en commun.....	22	3) Principaux points de congestion routière.....	58
1) Caractéristiques des différentes lignes traversant le territoire de la CCFU.....	22	4) Zoom sur l'axe Nonglard – Sillingy.....	60
2) Analyse quantitative de l'offre de transports en commun sur le territoire.....	23		

5) Analyse des usagers en matière de stationnement .....	83
6) Pratiques et enjeux du covoiturage sur le territoire .....	85
7) Compte-rendu des ateliers économiques et élus sur la question de la voiture individuelle et partagée .....	87
B) Une demande de transport en commun à stimuler.....	89
1) Donnée de fréquentation des services de transport collectif sur le territoire (car, bus) .....	89
2) Des usages des lignes de transport en commun hétérogènes..	92
3) Enquête de fréquentation sur la ligne Y22.....	93
4) Compte rendu des ateliers économiques/touristiques et élus sur la question des transports en commun .....	100
IV) Synthèse du diagnostic.....	102
V) Annexe .....	103

## I) Contexte

### A) Approche générale du plan de mobilité simplifié

#### 1) Qu'est-ce qu'un plan de mobilité simplifié ?

Selon la définition du Cerema : « *Le PMS est un document volontaire et partagé qui définit la politique de mobilité à l'échelle du ressort territorial d'une autorité organisatrice de la mobilité (AOM) située en dehors d'une grande agglomération* ».

A l'inverse du Plan De Mobilité (PDM anciennement PDU), **le Plan De Mobilité Simplifié (PDMs) est à destination des AOM qui ne sont pas dans le ressort territorial d'une grande agglomération de plus de 100 000 habitants.**

Le PDMs cherche à organiser la mobilité sur le territoire en abordant différents aspects de cette thématique selon les spécificités locales :

- Rendre effectif le droit à la mobilité pour tous, c'est-à-dire répondre aux enjeux sociaux de la mobilité (accès à l'emploi, aux services...), dans le respect d'un développement équilibré et durable,
- Intégrer les spécificités du territoire,
- Couvrir l'ensemble du ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité et s'articuler avec les territoires voisins,
- Faire l'état des lieux des actions existantes et définir les mesures et actions prioritaires à mettre en place en faveur d'une mobilité plus durable et solidaire,
- Considérer les plans de mobilité employeurs et les autres mesures de politiques plus transversales, telles que l'urbanisme, la qualité de l'air....

- Le PDMs est un document qui n'a pas de caractère obligatoire, qui s'appuie sur une volonté locale d'élaborer et de mettre en œuvre le plan.
- **En clair, le PDMs permet d'élaborer une feuille de route pour la mobilité, il concerne les AOM des territoires ruraux et des villes moyennes.**

Ce document permet aux AOM de se doter d'une stratégie de mobilité adaptée aux enjeux de son territoire et aux besoins de sa population. Il :

- Crée une cohérence d'ensemble avec les autres politiques publiques,
- Facilite les réponses à certains appels à projets par ses éléments de diagnostic, de stratégie et de plan d'actions,
- Permet à l'AOM de réagir rapidement en cas de sollicitation urgente, notamment en situation de crise,
- Est réutilisable pour les autres démarches de planification (PLUi, PCAET, SCoT).



## 2) Cadre légal du plan de mobilité simplifié

La **Loi d’Orientation des Mobilités (LOM)** a fait évoluer les outils juridiques qui permettent la construction et la mise en œuvre de la mobilité locale. Le PDMs est défini dans le Code des transports, article créé par la loi LOM, loi qui vient remplacer le Plan de Mobilité Rurale, maintenant contenu dans le PDMs.

Le cadre juridique du PDMs est volontairement limité dans le but de permettre une certaine souplesse et une adaptabilité aux enjeux locaux. Celui-ci est volontaire, il est non obligatoire, sa réussite dépend fortement des volontés locales. Le plan s’appuie sur une capacité à fédérer : c’est par la concertation qu’il peut agir sur les autres politiques ou mesures.

La concertation n’est pas soumise à l’enquête publique, mais **inclue la participation d’un large public, notamment les partenaires institutionnels dont l’avis est obligatoire**. La participation citoyenne, des acteurs privés et issus de la société civile sont de réelles opportunités pour la dynamique du document.

Le plan de mobilité simplifié		
Cadre	Statut juridique	Créé par la LOM, art. L1214-36-1 du code des transports
	Territoires ciblés	Territoires ruraux et villes moyennes
Portage	Qui l’élabore ?	L’AOM La Région lorsqu’elle est AOM locale L’EPCI de SCoT ou le syndicat de SCoT avec l’accord des AOM du territoire (AOM locales ou la Région en tant qu’AOM locale par substitution)
	Sur quel périmètre ?	Pour une AOM : son ressort territorial dans sa totalité, en lien avec les collectivités territoriales limitrophes Pour un SCoT : l’ensemble de son périmètre
Contenu	Nature et objectifs	La définition des principes régissant l’organisation des conditions de mobilité des personnes et des marchandises, poursuivant les objectifs de : - Prise en compte de la diversité des composantes du territoire et des besoins de la population - Amélioration de la mise en œuvre du droit à la mobilité - Prise en compte des plans de mobilité employeurs
Concertation et participation	Soumissions obligatoires pour avis	- Les conseils municipaux - Les conseils départementaux - Les conseils régionaux - Le comité de massif, si commune(s) de montagne(s) - Les AOM limitrophes
	Consultations à la demande	- Représentants des professions et des usagers des transports - Gestionnaires de voirie - Chambres consulaires - Associations agréées de protection de l’environnement - Associations de personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite - Autorités compétences en matière d’infrastructures de charge pour véhicules électriques, gaz ou hydrogène
	Participation du public	Procédure de participation du public définie par le II de l’article L.123-19-1 du code de l’environnement
Cadre juridique	Évaluation	Pas d’évaluation environnementale requise ni d’évaluation a posteriori
	Effets juridiques	Une existence juridique, mais sans inscription juridique ni effet juridique

Fiche Cerema : Le cadre légal du plan de de mobilité simplifié.

### 3) Description de la démarche

## Phase 1

### **Diagnostic et enjeux**

Analyse du territoire, analyse de l'offre de transports, usages des offres et des services, analyse de la demande, impacts environnementaux des déplacements et infrastructures

## Phase 2

### **Stratégie et propositions**

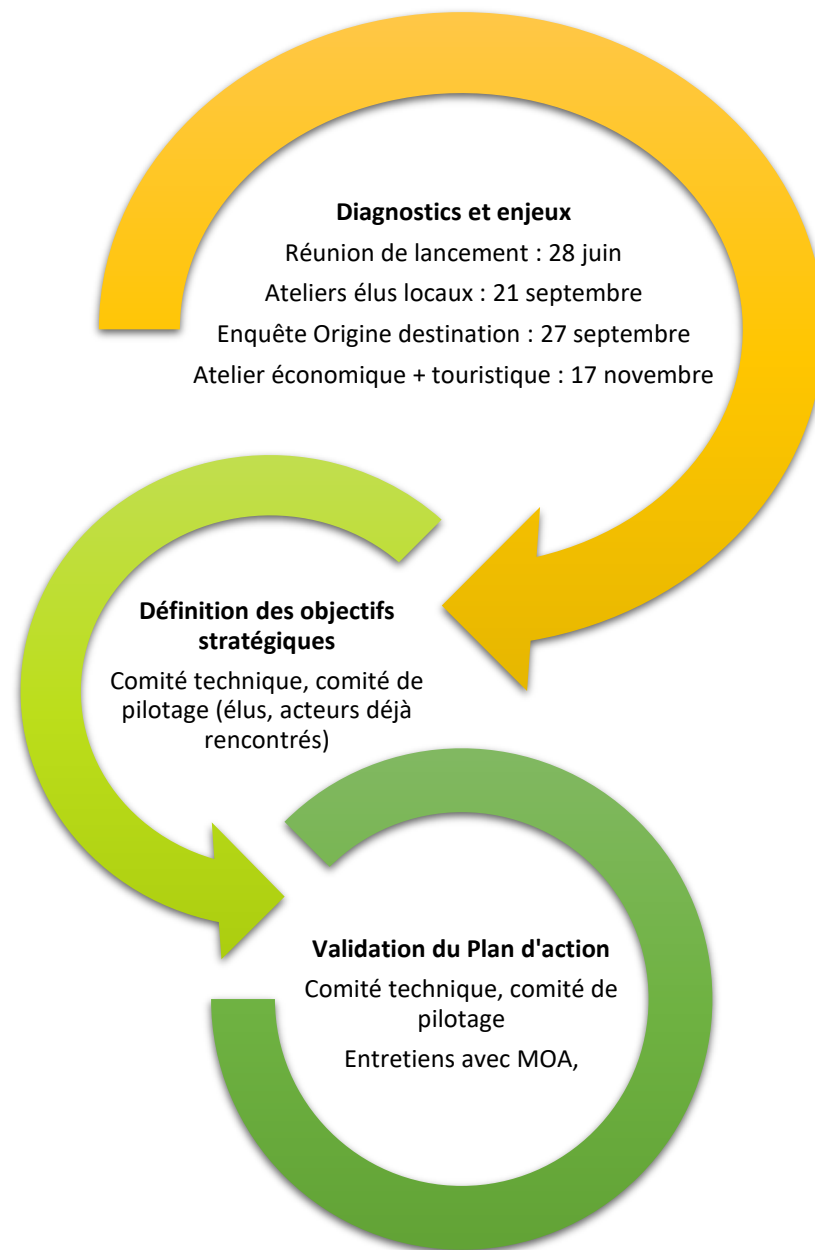
Présenter des scénarii stratégiques, analyse multicritère, définir des priorités, construction des premières orientations du plan d'action, lien entre les objectifs stratégiques et les objectifs opérationnels

## Phase 3

### **Plan d'action**

Définition des actions, identification des MOA, modalités de financement, planning, coûts, plan pluriannuel d'investissement, mesures de suivi et d'évaluation du schéma de mobilité

#### 4) Concertation et suivi



## 5) Un document co-construit

### Maître d'ouvrage :

- Communauté de communes de Fier et Usse

### Collectivités territoriales :

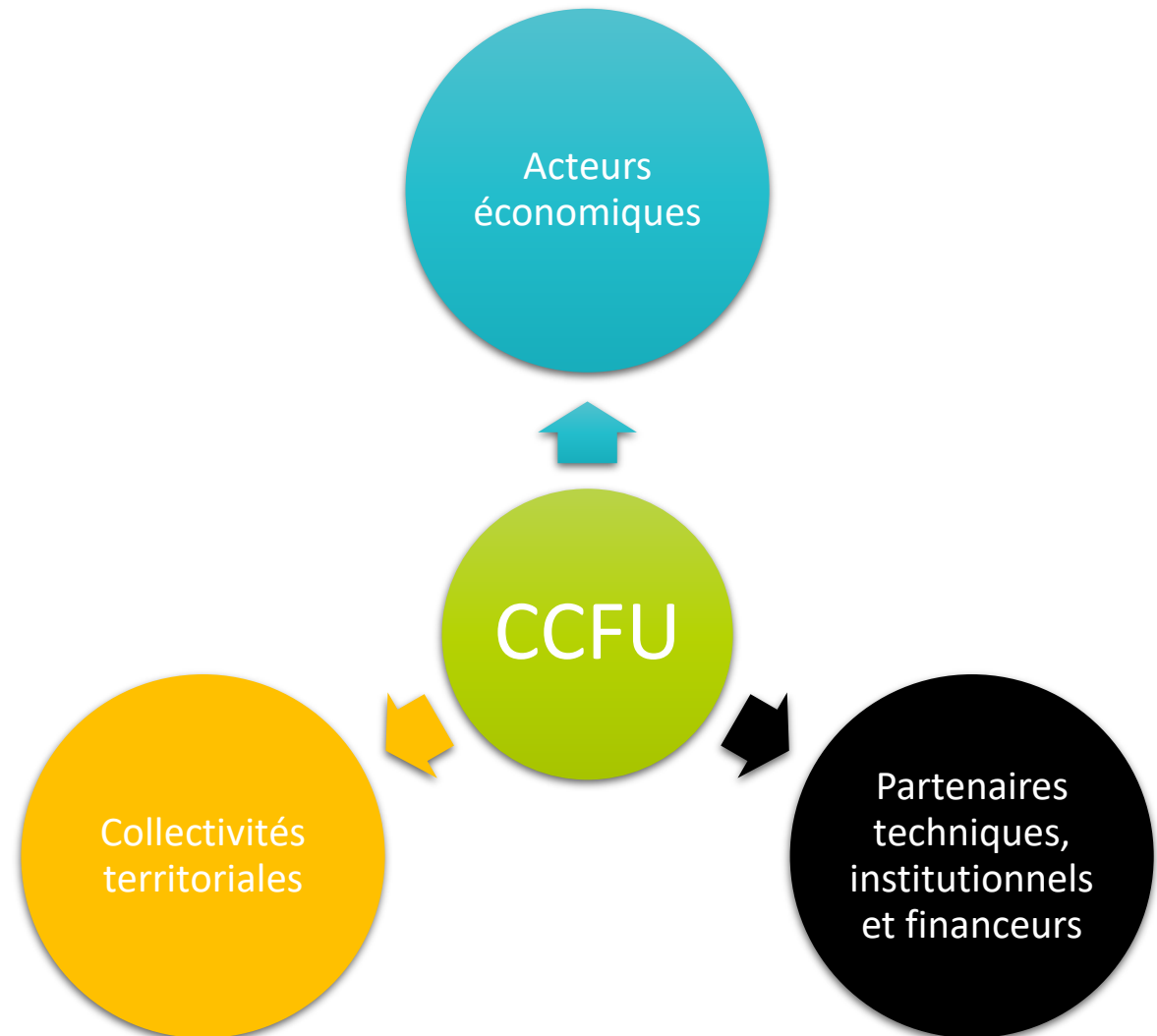
- Communes de la CCFU
- CA Grand Annecy
- CC Pays de Cruseilles
- CC Rumilly Terre de Savoie
- CC Usse et Rhône

### Partenaires techniques, institutionnels et financeurs :

- Opérateurs de transports
- DDT, Préfecture
- Direction des routes
- CD74
- Région AURA

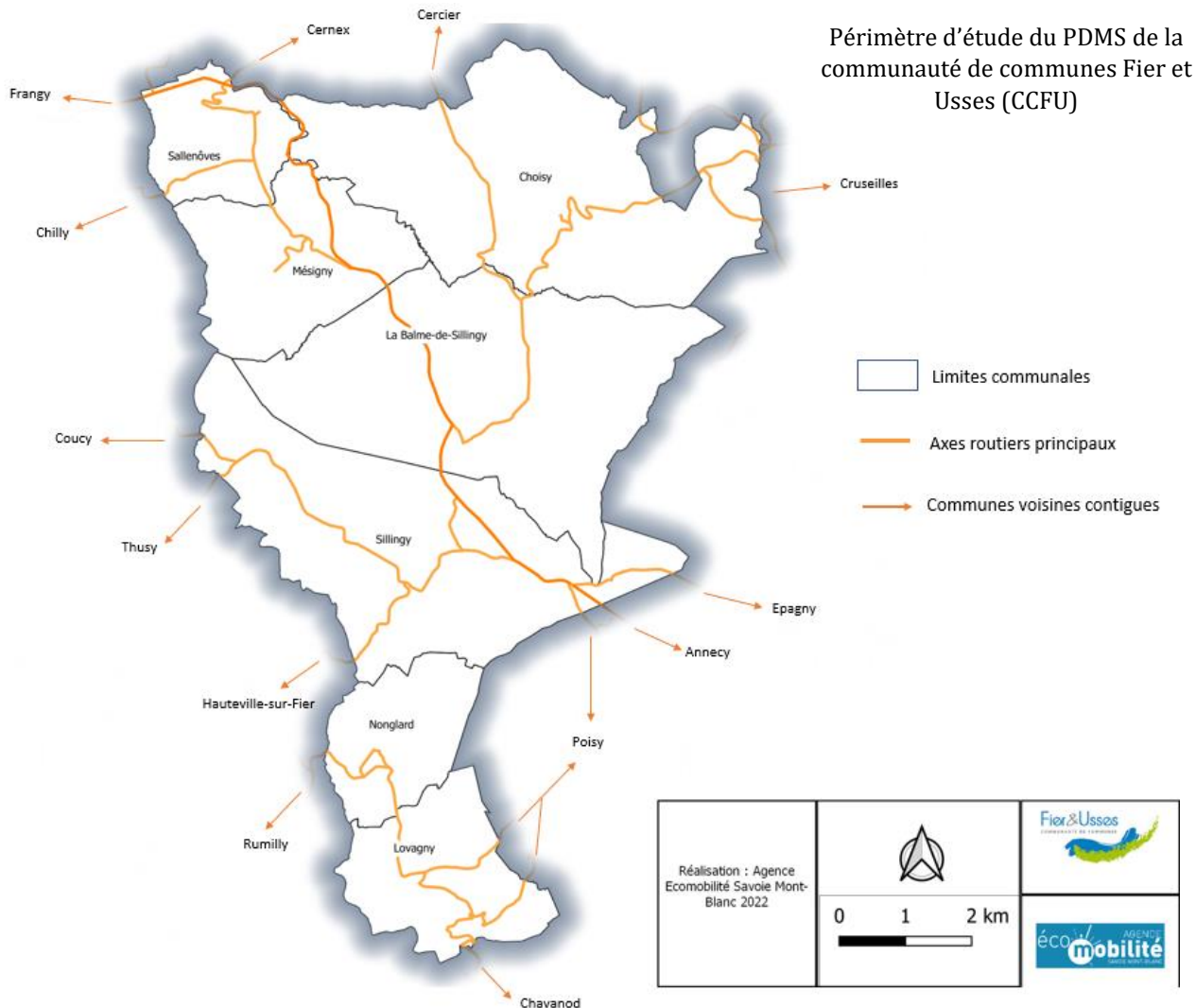
### Acteurs économiques :

- Focus groupe : « acteurs économiques »



## B) Contexte du territoire

### 1) Périmètre d'étude

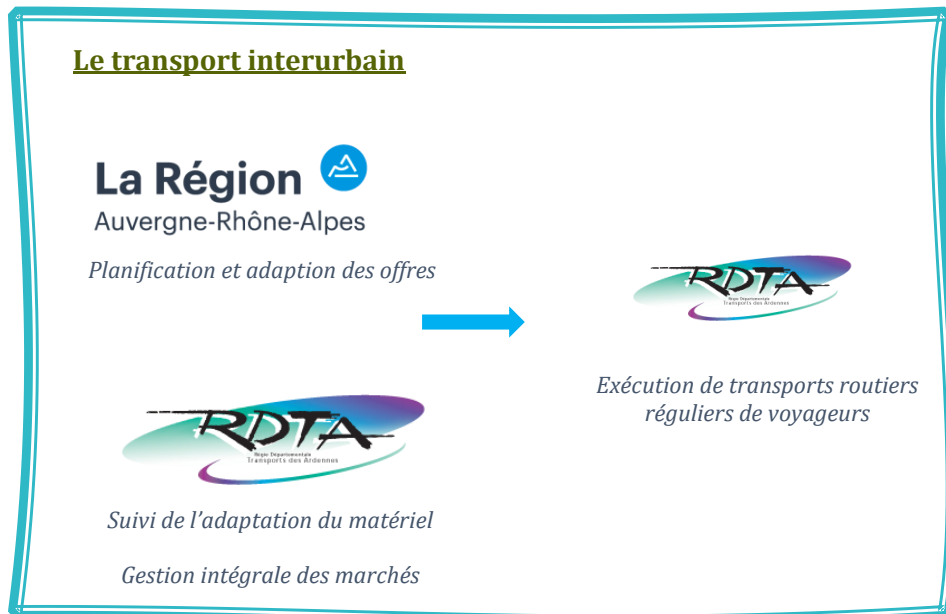
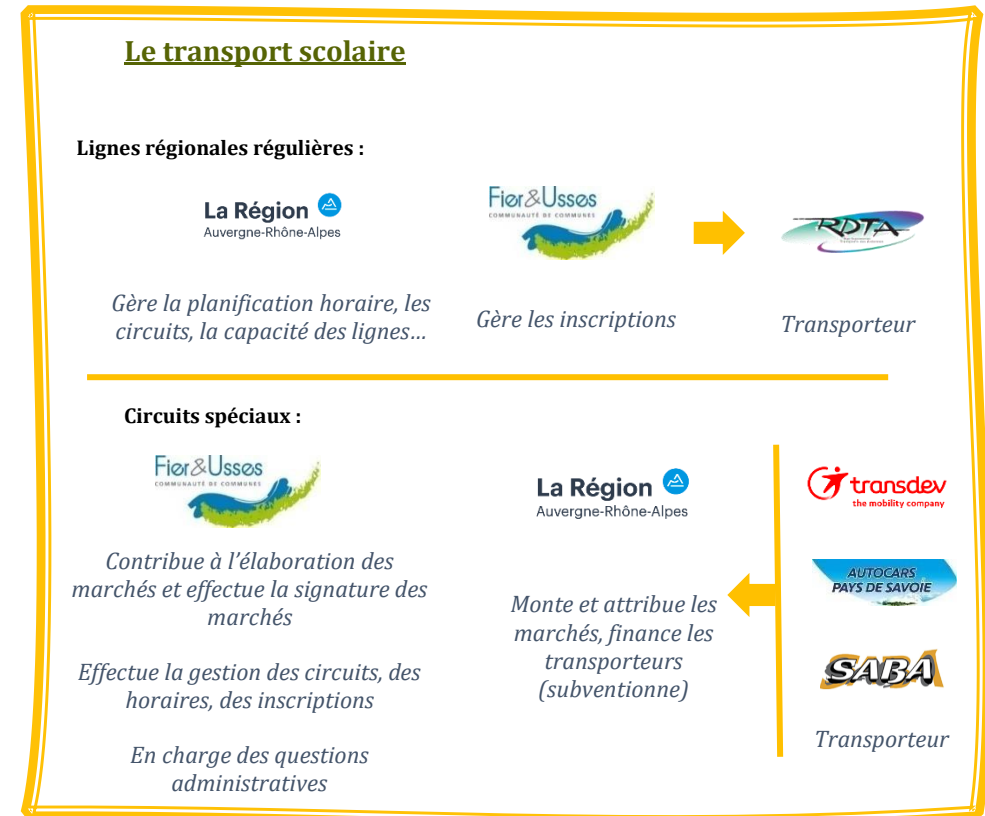


- **7 communes**
- **203,70 km<sup>2</sup>**
- **15 490 habitants (2018)**
- **+1,4% d'habitants entre 2013 et 2018**
- **227,9 hab/km<sup>2</sup> (pop INSEE 2018)**
- **12 283 emplois**
- Indicateur de concentration d'emploi : **41,9** (Haute Savoie : 79)
- **87% des résidents travaillent dans une commune autre que la commune de résidence**
- **81% des actifs travaillent en dehors du territoire de la CCFU**

## 2) Gouvernance

La loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAMP), a fait de la région le chef de file de l'intermodalité et de la complémentarité entre les modes de transports. La loi d'orientation des mobilités (LOM) apporte des précisions à sa mise en œuvre opérationnelle en proposant une cartographie plus affinée des Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) locales.

**La communauté de communes Fier et Usses est une Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM).** A ce titre, elle détient la compétence qui lui permet de mettre en œuvre la politique de mobilité sur l'ensemble de ses 7 communes. Cependant, certains aspects de la mobilité restent de compétence régionale.



## Mobilités actives



*Aménagent et entretiennent la voirie communale  
 Disposent du pouvoir de police en zone agglomérée*



*Aménage et entretient les routes départementales*

*Planifie le schéma directeur de la randonnée*

*Co-finance la vélo route 62*

*Dispose du pouvoir de police en zone agglomérée*



*Gère l'entretien, la sécurité et le balisage des 80kms de sentiers de randonnées du territoire*

*Lauréat de AVELO2 pour un schéma directeur cyclable sur axe 1*

*Maîtrise d'ouvrage et entretien de la vélo route 62 (partenariat communes /CCFU pour le foncier)*

## Covoiturage



*Subventionne les initiatives covoiturage*



*Planification et organisation*



*Service de covoiturage de la région*



*Lance une expérimentation « covoiturage » sur sa commune*



*Gestion communale de politique de covoiturage (aires/points de covoiturage)*







### Programme Local d'Habitat

Les données sont extraites des différents documents relatifs au Programme local d'habitat « PLH ».

L'objectif est de mettre en évidence les différents enjeux du territoire en lien avec l'habitat.

#### Le territoire se structure en trois secteurs :

##### Les polarités structurantes

Sillingy et La Balme-de-Sillingy

67% de la population du territoire

##### Les pôles relais

Choisy et Lovagny

##### Les communes rurales

Nonglard, Sallenôves et Mésigny

- Arrivée des couples urbains à haut niveau de revenus depuis Annecy
- Hausse des actifs frontaliers
- Départ des jeunes locaux et des familles monoparentales
- Les personnes nouvellement installées sur la CCFU sont des jeunes familles, des diplômés et des actifs.
- Près de 90% des nouveaux habitants ont moins de 45 ans, sont principalement originaires d'Annecy et de sa périphérie comme Epagny Metz-Tessy.



- Développer une mobilité urbaine au sein des polarités structurantes
- Accompagner le changement à la mobilité en déployant des pôles d'échanges

## Projet de territoire

Elaboration du projet de territoire – restitution de la phase d'écoute de la population et des élus/16 mars 2021

### Ce qu'il faut retenir des enjeux de mobilité du territoire

- 1 Le territoire étant **résidentiel** la majorité des actifs se rendent chaque jour dans les territoires voisins pour travailler. Située à l'articulation de bassins de vie dynamiques, la CC Fier et Usse se trouve sous **plusieurs influences, et notamment celle d'Annecy dont elle est fortement dépendante**.
- 2 Cela se traduit par des **déplacements pendulaires majeurs à destination de celle-ci et des communes limitrophes de l'Agglomération** – Epagny, Poisy, Chavanod, Argonay – puisque la moitié des actifs du territoire y travaillent. Ceci induit une **congestion importante** sur le réseau routier, et constitue donc un enjeu prioritaire pour la collectivité.
- 3 La CCFU entretient également **d'importantes relations avec l'agglomération transfrontalière** du Grand Genève puisque 15% des actifs travaillent en Suisse et 4% vers une commune du Genevois Français. Cela génère également des flux pendulaires significatifs.
- 4 Les **déplacements internes** à la CCFU constituent également un enjeu important puisque près de 20% des actifs sont concernés et 60% des scolaires. Ces déplacements s'opèrent à destination des **deux principaux pôles de la CC que sont La Balme de Sillingy et Sillingy**, qui concentrent également la majeure partie des équipements et commerces du territoire. Ceci pose la question d'un **éventuel besoin de rabattement** vers ces polarités.

### Ce qu'il faut retenir de la réponse transport existante

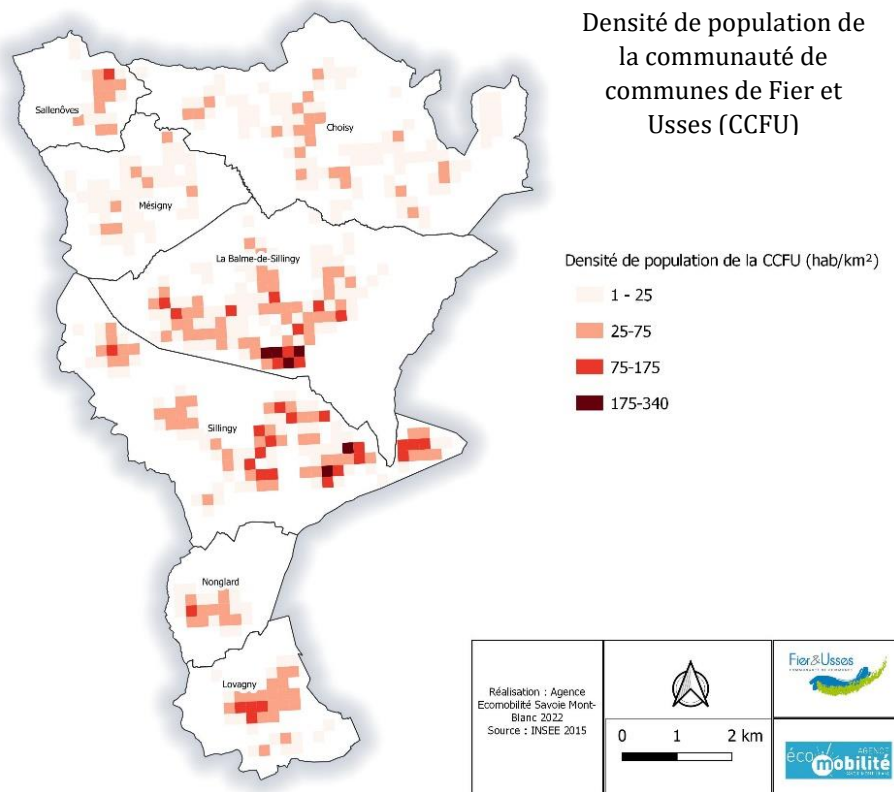
- 1 Les lignes de **transports routières régionales permettent une desserte relativement performante vers Annecy** mais reste principalement utilisée par un public scolaire sans parvenir à capter de nombreux actifs. Ainsi, la CCFU ne bénéficie **pas à ce jour de véritables alternatives à l'usage de la voiture individuelle pour la desserte des principaux pôles d'emplois et de services**.
- 2 La **Communauté d'Agglomération du Grand Annecy dispose de son propre réseau** de transports en commun en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité : ce réseau est largement utilisé par les habitants du territoire. La question de son usage et de ses éventuelles **évolutions seront à envisager directement avec l'agglomération d'Annecy ou à l'échelle du SCoT du Bassin Annécien**.
- 3 Les **déplacements internes à la CCFU sont plus contraints**, hormis pour le motif scolaire qui jouit d'un réseau performant avec de nombreux circuits.
- 4 La question du **transport scolaire constitue un enjeu** important pour la CCFU : il s'agirait de maintenir le service homogène existant, et – dans la mesure du possible – **d'optimiser** celui-ci. En dégageant de nouvelles marges de manœuvre financières la CCFU pourrait proposer de **nouvelles actions en matière de mobilité** (développement du covoiturage, parkings relais et pistes cyclables...)
- 5 Le développement des **mobilités partagées et des mobilités douces** constituent des enjeux à fort potentiel.



- Adapter l'offre régionale à destination du Grand-Annecy pour les actifs du territoire.
- Travailler en étroite relation avec le Grand-Annecy dans le but de bénéficier d'une meilleure connexion au réseau urbain.
- Ouvrir les lignes scolaires aux non scolaires.
- Multiplier l'offre intermodale sur le territoire, en s'appuyant sur le réseau de transport scolaire existant.

#### 4) Données socio-économiques

*Une densité en forte augmentation sur le territoire*



→ Large gamme de densités sur le territoire de la CCFU :

- 1 hab/km<sup>2</sup> bâti dans les territoires les plus excentrés et en marge des pôles d'attractivité
- 335 hab/km<sup>2</sup> bâti qui se situent sur les communes de Sillingy et de La Balme-de-Sillingy

→ Les deux communes les plus peuplées correspondent aux principaux centres urbains qui regroupent 66% de la population totale pour seulement **46%** de la superficie totale.

Chiffres clés :

→ **Evolution de la population de la CCFU de 5% entre 2008 et 2019**

Sillingy : +1775 hab	Lovagny : +151 hab
La Balme-de-Sillingy : +268 hab	Choisy : +101 hab
Nonglard : +238 hab	Mésigny : +93 hab
Sallenôves : +192 hab	

*Evolution démographique entre 2008 et 2019. INSEE*



- Intégrer des solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle dans les territoires urbanisés : transports en commun et mobilités

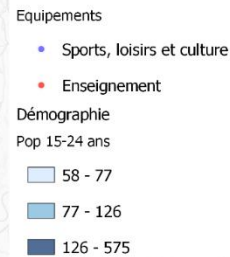


Développer les aménagements pour les mobilités douces à proximité des pôles générateurs de déplacement : équipements d'enseignement et de loisirs

## Pôles d'équipements générateurs de déplacements en fonction de la démographie du territoire

### Pôles générateurs de déplacements de la population 15-24 ans

Localisation des équipements pour les jeunes sur la communauté de communes de Fier et Usse (CCFU)



- Les jeunes sont un public considéré comme captif, c'est-à-dire qu'ils n'ont pas le choix de leurs modes de déplacement. En général, ils sont dépendants d'un tiers pour effectuer leurs déplacements en automobile.
- Les jeunes sont regroupés principalement sur les communes de Sillingy et de La Balme-de-Sillingy.
- Les équipements à destination des jeunes se trouvent également principalement dans ces communes. Le collège, par exemple, est situé à Sillingy.
- **Les jeunes représentent un fort potentiel pour les déplacements via les transports collectifs ainsi que pour les mobilités actives.**

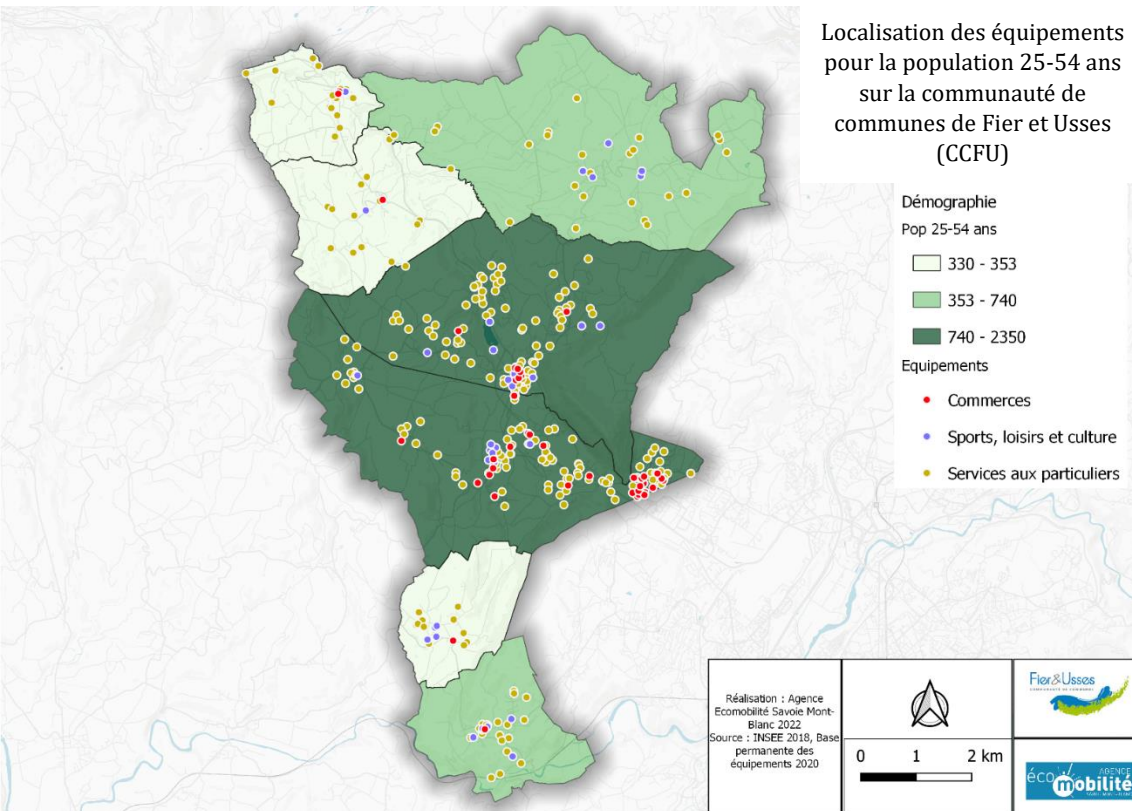


L'occupation des sols est en constante évolution, 12,2% du territoire est composé d'espaces artificialisés/Moyenne nationale = 6%



Le niveau d'équipement permet de définir le niveau d'autonomie de la commune.

### Pôles générateurs de déplacements de la population 25-54 ans



- La population des 25-54 ans est en grande proportion sur le territoire, et est pour la plupart active. Les déplacements sont donc orientés vers les lieux de travail avec un usage majeur de la voiture.
- Les 25-54 ans sont principalement domiciliés sur les communes de Sillingy et de La Balme-de-Sillingy.
- L'ensemble des communes de la CCFU possède des services aux particuliers. Les commerces et les loisirs sont principalement situés sur les communes de Sillingy et de La Balme-de-Sillingy.
- Cette population présente un fort potentiel pour les modes actifs mais qui dépend très fortement de la distance à effectuer. L'emplacement des équipements a donc un impact direct sur l'usage du mode de transport.
- **Le potentiel pour les transports en commun est également très fort, le choix du mode sera en concurrence directe avec la voiture.**



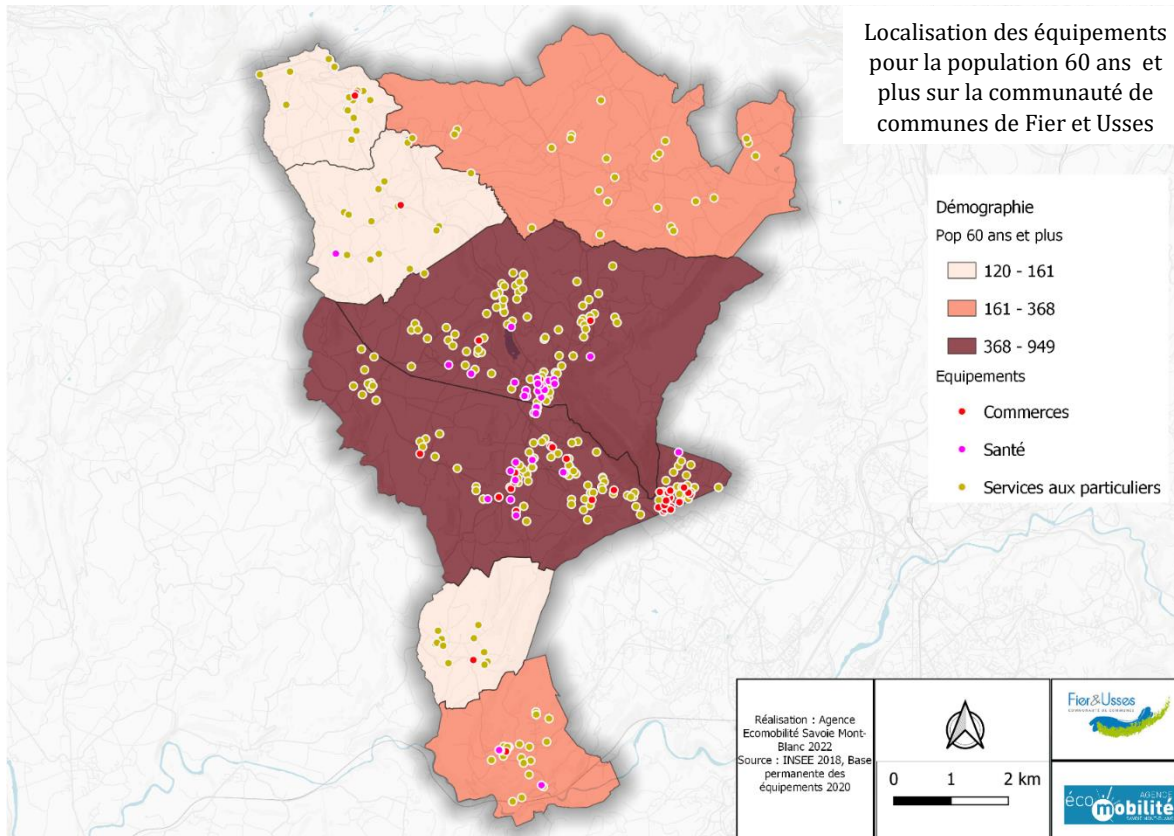
Favoriser le report modal de la voiture vers les modes actifs pour les courtes distances et vers les transports en commun pour les moyennes et longues distances.



Les 25-54 ans représentent 44% de la population du territoire.



### Pôles générateurs de déplacements de la population des +60 ans



- La population des 60 ans et plus effectue des déplacements très variables, ceux-ci sont liés aux commerces, aux services de santé et du quotidien.
- Les 60 ans et plus sont principalement domiciliés sur les communes de Sillingy et de La Balme-de-Sillingy.
- L'ensemble des communes de la CCFU possède des services aux particuliers. Les commerces et les services de santé sont principalement situés sur les communes de Sillingy et de La Balme-de-Sillingy.
- **La voiture reste le mode de transport prédominant, mais il existe un fort potentiel vers les mobilités actives, notamment le Vélo à Assistance Electrique (VAE), et un recours aux transports en commun pour les déplacements de proximité.**

★ Repenser la place accordée à la voiture sur l'ensemble des pôles générateurs et notamment en revitalisant les cœurs de ville

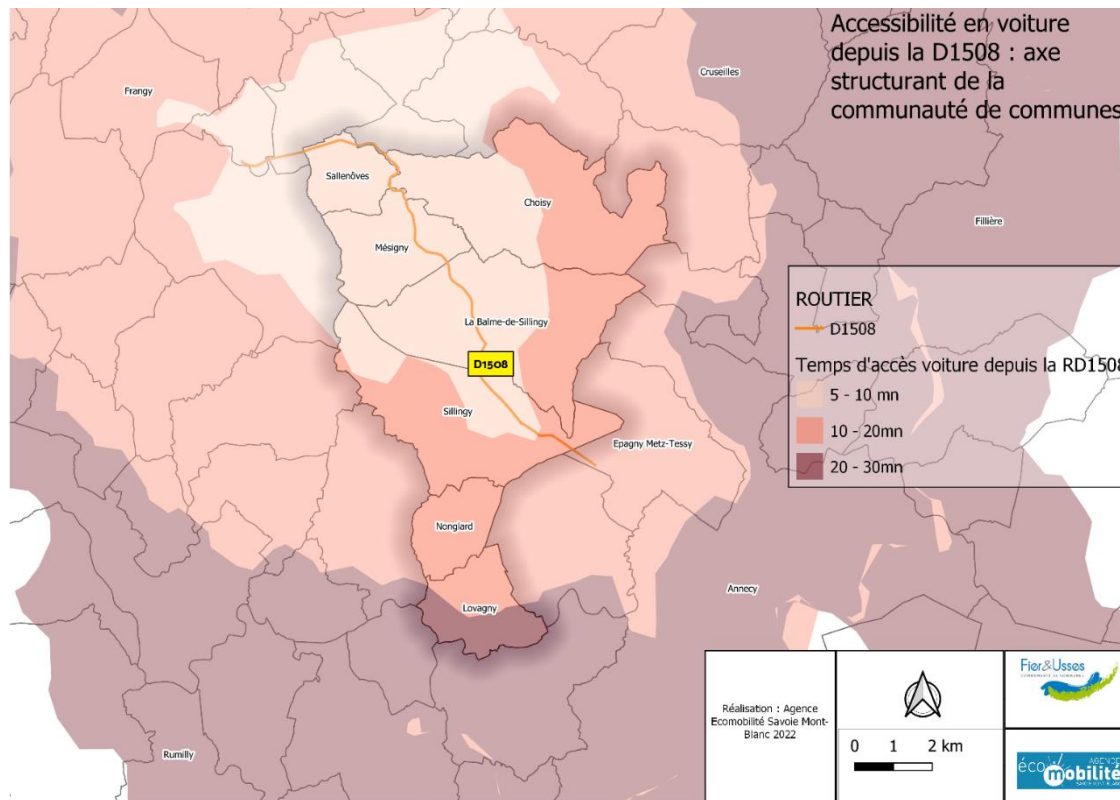
➕ Augmentation de la population des 60 ans et plus de +88% entre 2007 et 2017

## II) Analyse de l'offre de mobilité

### A) Le réseau routier

#### 1) La RD 1508, l'axe structurant du territoire

##### Accessibilité à la RD 1508



##### Transit externe :

- Permet la desserte de l'agglomération annécienne
- Permet la desserte de la zone commerciale d'Epagny Metz-Tessy
- Permet l'accès à l'autoroute A41

##### Transit interne :

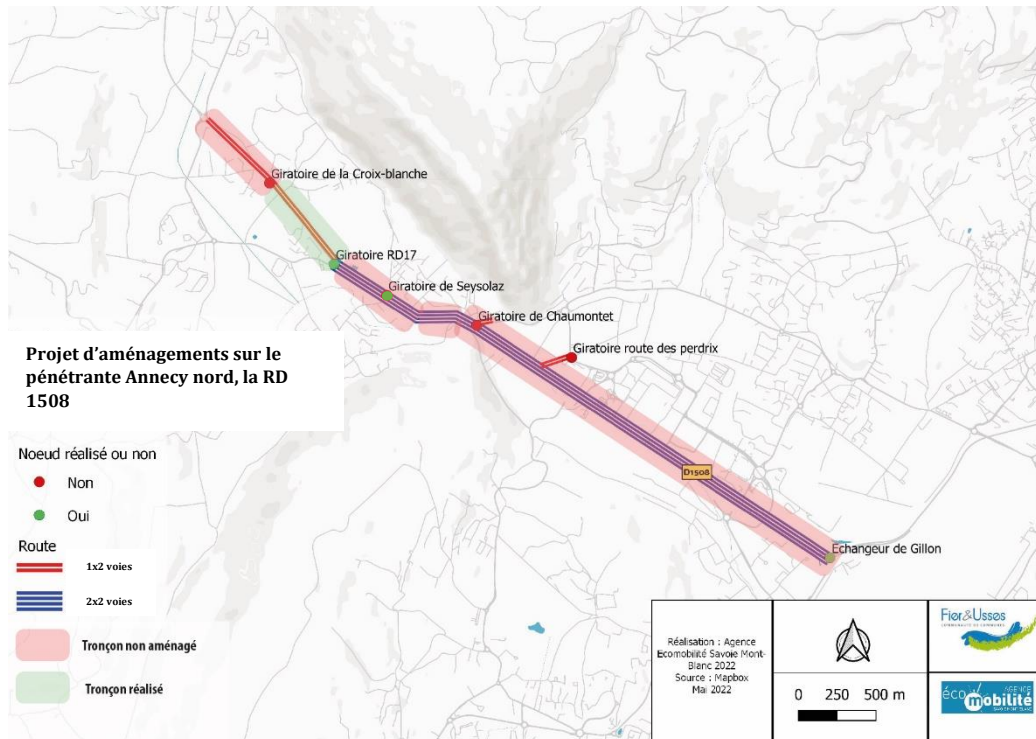
- Permet la desserte de la zone d'activités et de commerces de Bromines.
- Permet la connexion à Sallenôves, Mésigny, La Balme-de-Sillingy et Sillingy.

La RD 1 508 permet de relier en moins de 10 minutes, 5 des 7 communes de la CCFU. Les communes de Nonglard et Lovagny ont un accès différent qui se fait depuis la RD 14.



Déployer des points relais à proximité de l'épine dorsale du territoire.

## 2) Aménagements en cours sur la RD 1508



Pour répondre aux enjeux de développement urbain du territoire et pour faire face aux problématiques de congestion qui paralysent la RD 1508, plusieurs travaux sont en cours ou projetés :

- ➔ Réaménagement sur 1,2 kms avec mise en sécurité des accotements
- ➔ Passage en 2x2 voies sur 2,8 kms
- ➔ Création de 3 nouveaux giratoires aux intersections à la Croix Blanche, avec la RD 17, et à Chaumontet



### BUDGET ET FINANCEMENT

Études : 5 M€ TTC  
 Travaux : 47 M€ TTC  
 Acquisitions foncières : 3,61 M€ TTC  
**Total : 55,61 M€ TTC**

Cette opération est financée majoritairement par le Département. Le Grand Anney financera à hauteur de 50% le montant des travaux HT sur son territoire, soit 6M€. L'État participe au financement de la voie de site propre pour le BHNS sous forme d'une subvention de 720 000 €.

### ACTEURS DU PROJET

**MAÎTRISE D'OUVRAGE :**  
 DÉPARTEMENT DE LA HAUTE-SAVOIE

Maîtrise d'ouvrage : Département de Haute-Savoie

Maîtrise d'œuvre études et travaux : EGIS France  
 Département de la Haute Savoie - INGEROP/SAGE

Communes traversées : EPAGNY METZ-TESSY, SILLINGY

Travaux de la section Croix Blanche - giratoire de la RD 17 :  
 entreprise COLAS



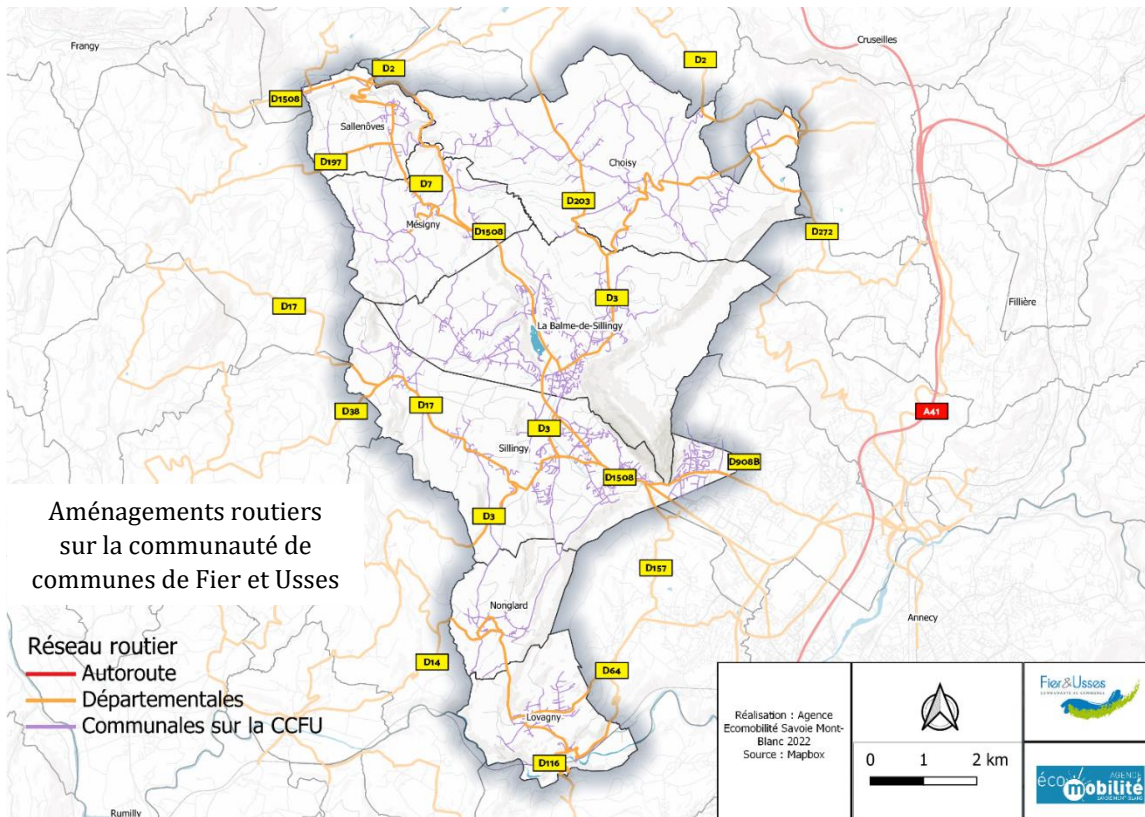
Les travaux ont débuté le 7 novembre 2019.



Coordonner les projets de développement routier avec les projets de transport en commun



### 3) Un territoire maillé par un réseau départemental et communal



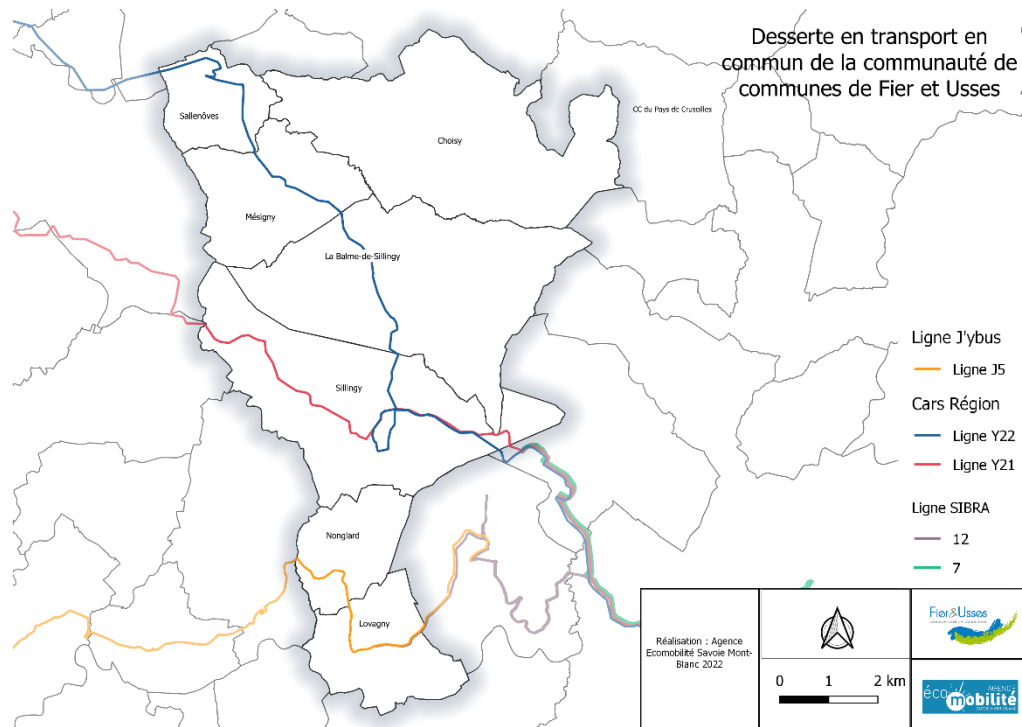
- Il existe de nombreuses portes d'entrée sur le territoire, le maillage en routes départementales est conséquent et permet de rentrer et de sortir facilement.
- Le maillage en routes communales sur le territoire permet de pallier certaines discontinuités entre communes.
- Manque d'offre pour accéder à La Balme-de-Sillingy, le relief montagneux de la Mandallaz à l'est crée une barrière naturelle.
- La connexion entre Sillingy et Nonglard est assurée par une route que le CD74 a intégré dans son domaine routier au cours de l'été 2023.



**Proposer une offre alternative à la voiture individuelle sur les portes d'entrée du territoire**

## B) Transports en commun

### 1) Caractéristiques des différentes lignes traversant le territoire de la CCFU



→ Le territoire de la CCFU est desservi par **2 lignes de transport interurbaines gérées par la région** :

<b>Ligne Y21</b>	Seysssel – Sillingy – Annecy
<b>Ligne Y22</b>	Valserhône – Sallenôves – Mésigny – La Balme-de-Sillingy – Sillingy – Annecy

→ Une ligne gérée par la communauté de communes de Rumilly Terre de Savoie (réseau J'ybus) dessert le territoire :

<b>Ligne J5</b>	Rumilly – Lovagny – Nonglard – Poisy collège
-----------------	--

→ Une ligne appartenant au réseau Sibra (réseau urbain du Grand Annecy) dessert la commune de Lovagny :

<b>Ligne 12</b>	Poisy – Macully – Lovagny – Meythet-le-Rabelais
-----------------	---

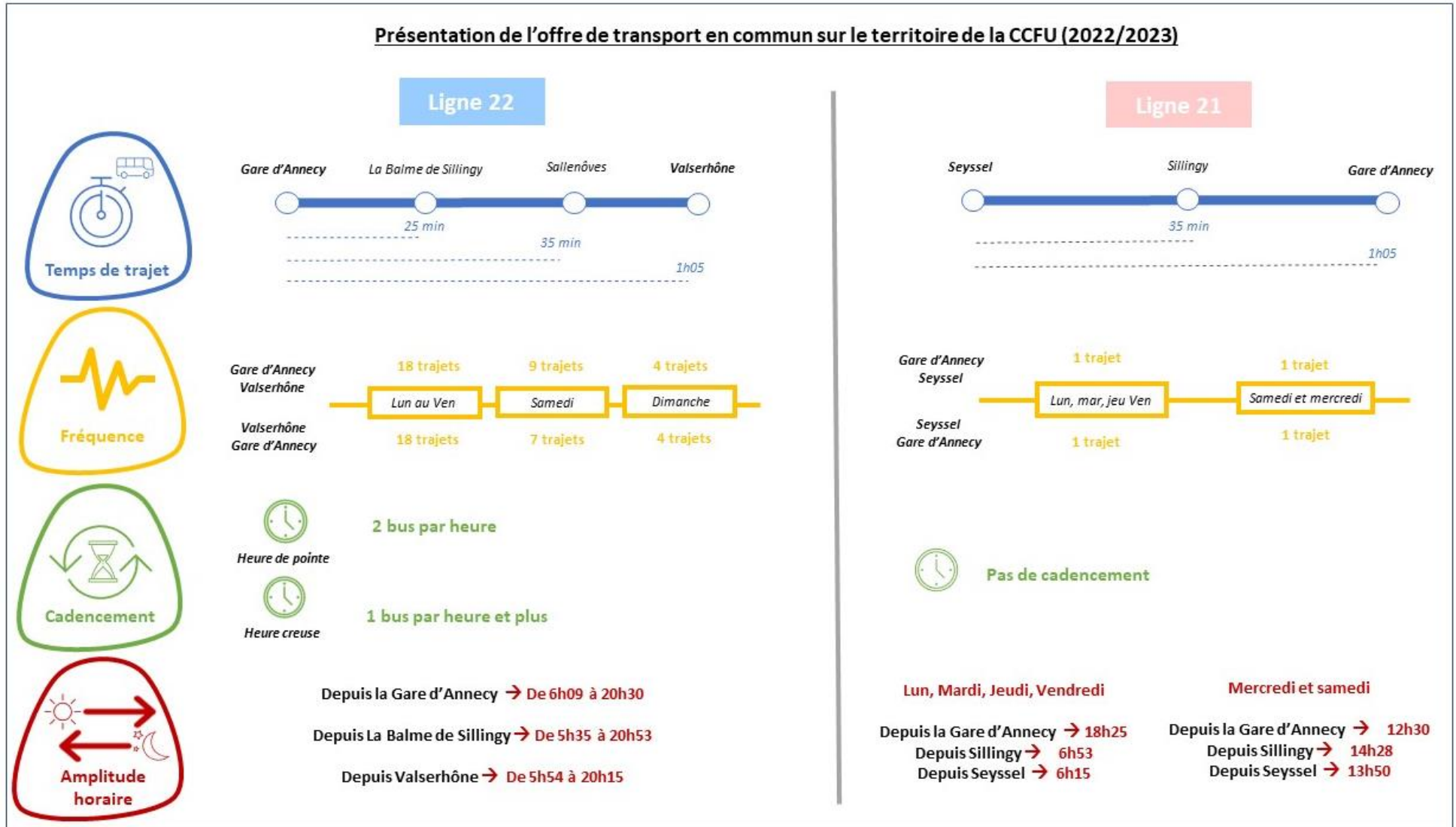


Les 2 lignes de transport régional, (n°21 et 22) traversent le territoire de la CCFU mais desservent aussi des territoires connexes à la CCFU (Usse et Rhône, Pays Bellegardien et Le Grand Annecy )



La CCFU ne dispose pas d'offre de transports collectifs interne au territoire

2) Analyse quantitative de l'offre de transports en commun sur le territoire

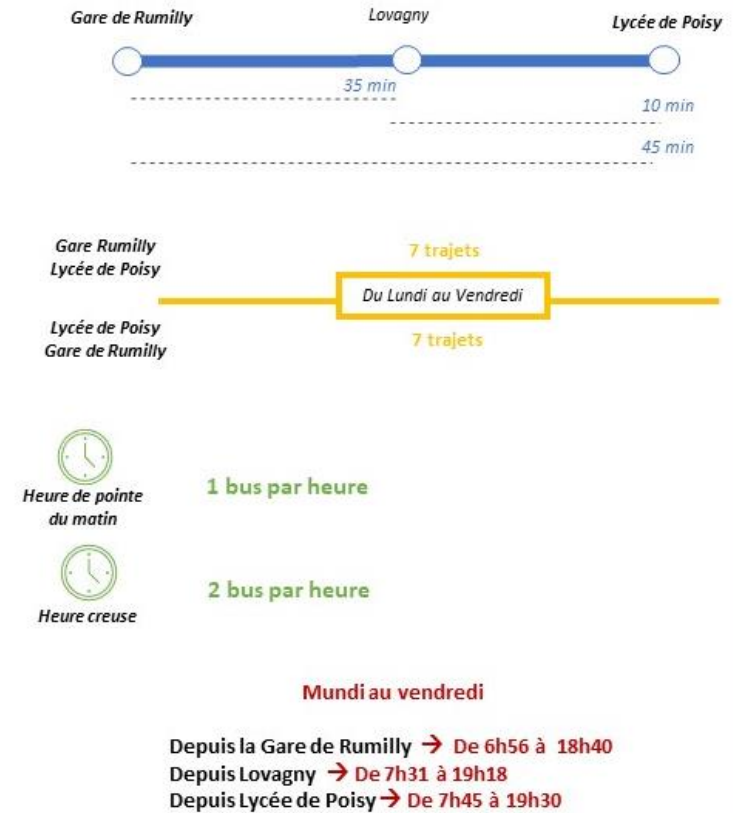


## Présentation de l'offre de transport en commun sur le territoire de la CCFU (2022/2023)

### Ligne 12



### Ligne J5



La ligne Y22 est la plus attractive sur le territoire avec des cadencements et des fréquences horaires qui peuvent être utilisés à la fois par les scolaires et les actifs. Cependant, l'amplitude horaire et le temps de trajet dissuadent les usagers d'effectuer un report modal de la voiture vers les TC.

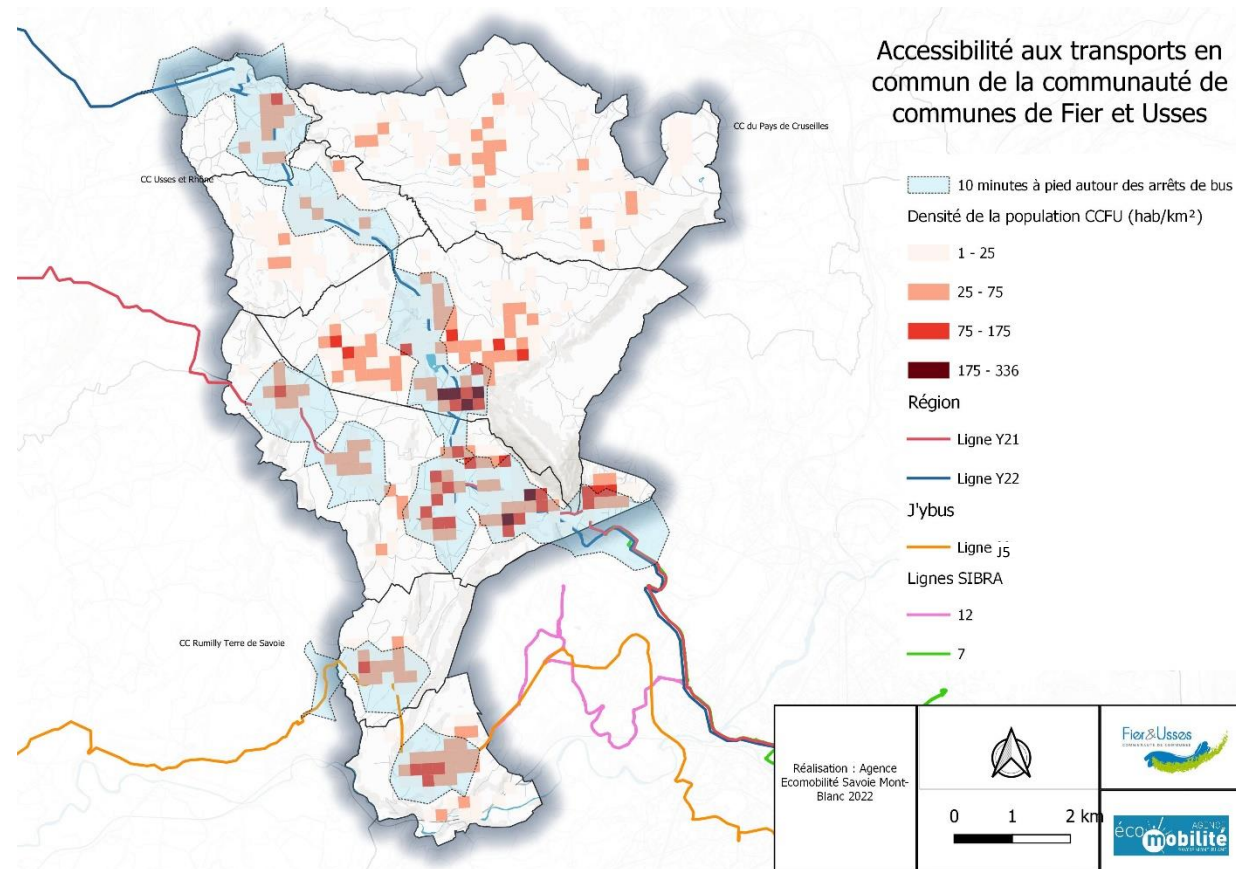


Analyse qualitative de l'offre de transports en commun sur le territoire				
	Ligne 22	Ligne 21	Ligne 12	Ligne J5
Temps de trajet	<p>Le temps de trajet est semblable à celui de la voiture mais n'est pas attractif. Actuellement, le car se retrouve dans les congestions car il ne dispose pas de site propre sur l'axe le plus fréquenté (RD 1 805).</p> <p>Actuellement, le terminus de la ligne 22 (Valserhône) est partiel, il n'est pas desservi à chaque course.</p>	<p>Le temps de trajet comparé à celui de la voiture n'est pas attractif pour se rendre au terminus.</p>	<p>Le trajet en transport en commun n'est pas attractif par rapport à celui effectué en voiture (12 min).</p>	<p>Le temps de trajet n'est pas attractif comparé à celui en voiture pour se rendre d'un terminus à un autre. Cependant entre Lovagny et Poisy Collège le temps de trajet est de 10 min ce qui peut être une bonne alternative à la voiture</p>
Fréquence	<p>Le nombre de trajets semble satisfaisant en semaine, notamment en heure de pointe, mais n'est pas suffisant les weekends, jours où de nombreuses personnes se rendent sur le Grand Annecy pour les loisirs, les achats ou autres raisons personnelles.</p> <p>Le fonctionnement du TAD est très dissuasif et aucune communication n'est effectuée autour de ce moyen de déplacement. Il reste très méconnu par les usagers.</p>	<p>Les trajets sont insuffisants et ne permettent pas d'offrir un service de transport efficient.</p>	<p>Le nombre de trajets permet de proposer une offre supplémentaire entre le territoire de la CCFU et celui du Grand Annecy.</p> <p>Cependant, la rupture de charge à l'arrêt Meythet-le-Rabelais pour se rendre au centre d'Annecy, diminue le potentiel de la ligne.</p>	<p>Le nombre de trajets n'est pas suffisant et inexistant les weekends, jours où de nombreuses personnes se rendent sur le Grand Annecy pour les loisirs, les courses ou autre.</p> <p>Il n'y a pas la mise en place de TAD.</p>
Cadencement	<p>Le cadencement de cette ligne n'est pas régulier et fluctue en fonction des heures de la journée, ce qui ne permet pas aux usagers une bonne lisibilité de l'offre de la ligne.</p> <p>Ce cadencement ne permet pas de cibler tous les profils d'usagers. Actuellement, il est plutôt tourné vers les profils scolaires.</p>	<p>Le cadencement est inexistant en vue du seul trajet effectué en semaine qui est doublé le samedi et mercredi.</p>	<p>Sur cette ligne, il n'y a pas de cadencement horaire. Simplement un renforcement des bus en heure de pointe.</p>	<p>Le cadencement peut être renforcé en heures de pointe et en heure creuse</p>
Amplitude horaire	<p>L'amplitude horaire varie en fonction du terminus.</p> <p>L'amplitude n'est pas assez étendue, notamment en fin de soirée et tôt le matin, ce qui ne permet pas aux usagers de se déplacer sur le Grand Annecy pendant ces plages horaires (retours activités culturelles et sportives en soirée).</p>	<p>L'amplitude horaire n'est pas attractive au regard du seul trajet effectué en semaine qui est doublé le mercredi et le samedi.</p> <p>Les horaires proposés sont plutôt à destination des scolaires qui se rendent au Grand Annecy en semaine. Un renforcement est prévu en période de vacances scolaires.</p>	<p>L'amplitude n'est pas assez étendue le soir, ce qui ne permet pas aux usagers d'effectuer des activités en fin de journée sur le territoire du Grand Annecy.</p>	<p>L'amplitude horaire proposée est plutôt à destination des scolaires.</p> <p>L'amplitude. Elle n'est pas assez étendue le soir, ce qui ne permet pas aux usagers d'effectuer des activités en fin de journée sur le territoire du Grand Annecy</p>



Sur les lignes 21, J5 et 12, les fréquences, le cadencement et les amplitudes horaires ne sont pas satisfaisantes pour que les usagers envisagent un report modal de la voiture individuelle vers le transport en commun.

### 3) Un territoire desservi de manière cohérente par les transports en commun



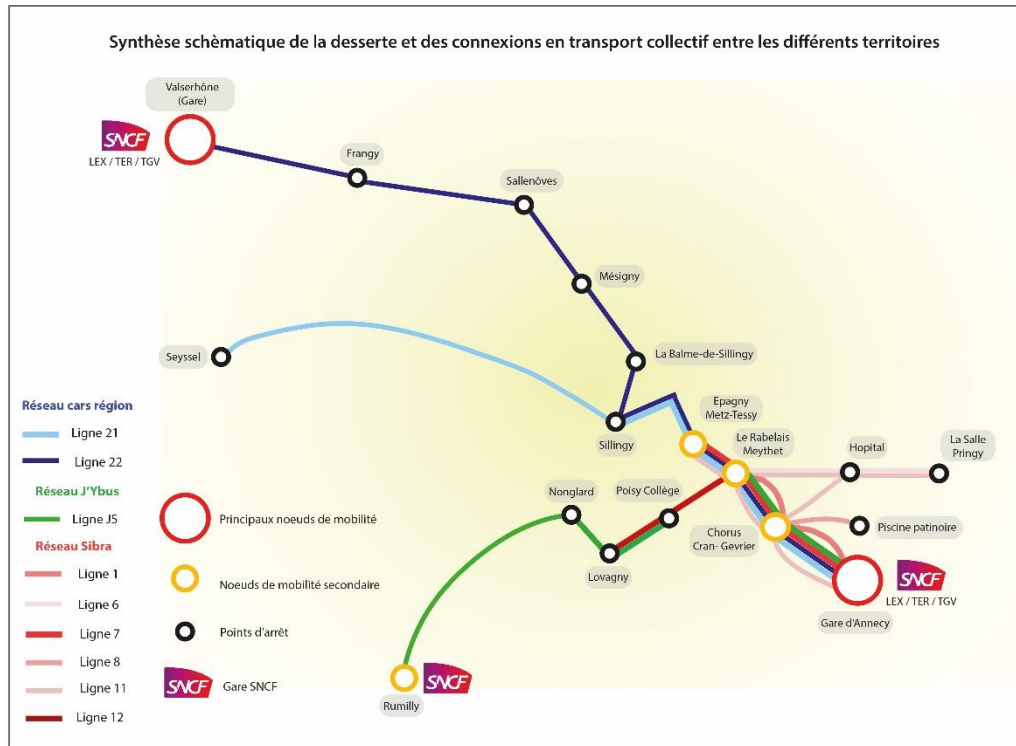
- **Le centre du territoire a la densité de population la plus importante. Il est traversé par 2 lignes de la région qui permettent de relier le territoire du Grand-Annecy.**
- **Le sud du territoire est connecté au réseau J'y Bus de Rumilly qui permet de rejoindre Annecy.**
- **La commune de Choisy est la seule commune non desservie par le réseau de transport interurbain.**

★ **Développer l'accessibilité vers les points d'arrêt pour permettre aux zones non desservies d'y accéder (point d'accès cycle/voiture)**

★ **Conditionner les nouvelles constructions aux dessertes actuelles et futures en transports collectifs.**  
**La mise en place d'une ligne de TC permet de mieux définir la politique urbaine du territoire**

#### 4) Un réseau de transports en commun connecté aux polarités de mobilité / au nœud de mobilité

Les lignes du territoire permettent de rejoindre les différentes polarités voisines de la CCFU, que ce soit côté Grand Annecy, CC Rumilly Terre de Savoie et CC du Pays Bellegardien.



#### ➔ Les nœuds de polarité sont les suivants :

- Le bourg village de La Balme-de-Sillingy
- Le bourg village de Sillingy
- La zone commerciale d'Epagny (Auchan)
- Le centre urbain de Meythet (Le Rabelais)
- Le centre urbain de Cran-Gevrier (Chorus)
- La gare routière et ferroviaire d'Annecy qui donne accès à une grande offre du réseau Sibra
- La Gare de Rumilly
- La Gare de Bellegarde-sur-Valserine

➔ Le réseau de transport interurbain permet une connexion assez bonne entre le territoire de la CCFU et celui du Grand Annecy. Ainsi, des nœuds de mobilité se situent sur des secteurs stratégiques permettant d'accéder à une offre de mobilité plus large.



Les points d'intermodalité peuvent être augmentés via l'extension du réseau Sibra via l'actuelle ligne 7 qui s'arrête au niveau de la zone commerciale d'Epagny. L'objectif est de pouvoir bénéficier du cadencement et de l'amplitude horaire de cette ligne pour rejoindre le territoire du Grand Annecy avec peu de rupture de charge.

## 5) Des aménagements dédiés aux transports en commun pour faciliter la circulation

### *Les aménagements existants sur l'axe Epagny-Annecy Gare*

L'axe Annecy- Grand Epagny est parcouru par 4 lignes de transport en commun (lignes 21/ 22/ 7). La présence de tronçons en site propre permet la fluidification de la circulation des bus et cars.

#### **Le tronçon de la zone commerciale du Grand Epagny**



La zone commerciale du Grand Epagny est traversée par **un tronçon en site propre** d'1,50 km, et d'une largeur de 6 mètres en double sens depuis le giratoire Rue de la Tuilerie et Avenue du Centre..

L'itinéraire se poursuit sur l'Avenue du Centre jusqu'au giratoire qui croise la Route de Bromines et l'Avenue du Centre avant que les transports en commun ne se réintroduisent dans le flux de circulation automobile.



La mise en place de ce site propre permet **un gain du temps de trajet par rapport à la voiture** qui se retrouve dans les congestions liées à la traversée de la zone commerciale en heure de pointe du matin, du soir et le week-end.

#### **Site propre au niveau de Cran-Gevrier sur l'avenue de la République**



**Un site propre** de 300m permet aux cars et aux bus de ne pas se retrouver dans la congestion.

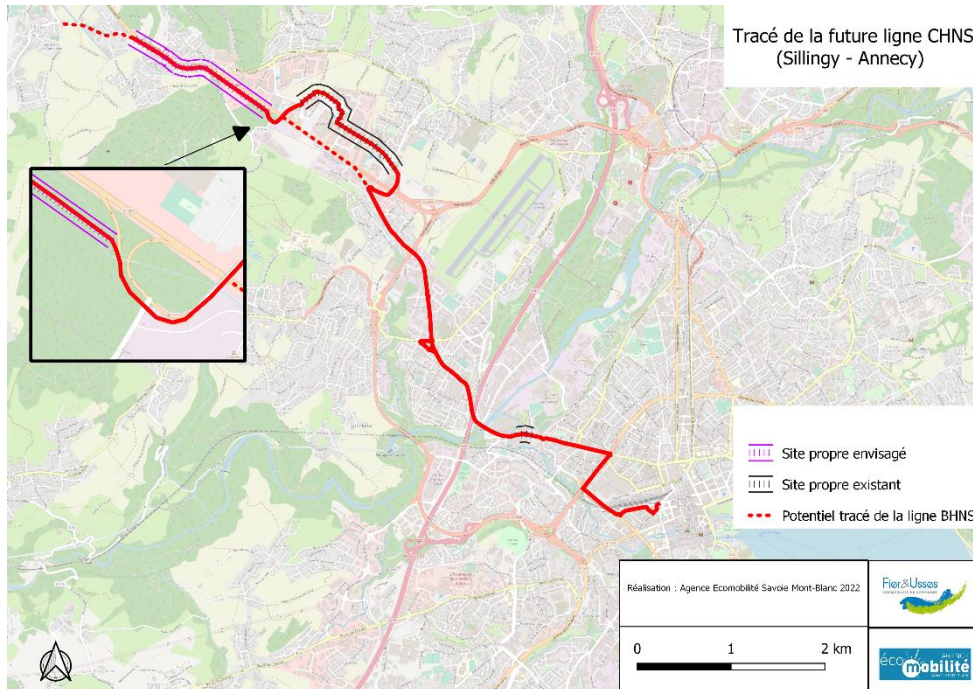
Le site propre d'une largeur de 3 mètres débute au niveau du rond-point de l'Europe et continue jusqu'à la fin de l'écoquartier des Passerelles.



**Poursuivre les aménagements en site propre pour maximiser la circulation des TC afin d'éviter les congestions et être plus attractif que la voiture**



### Aménagements liés à la mise en place du CHNS : Sillingy – Epagny Metz-Tessy – Anancy Gare



Tracé et aménagement prévisionnels de la future ligne de BHNS entre Sillingy et Anancy

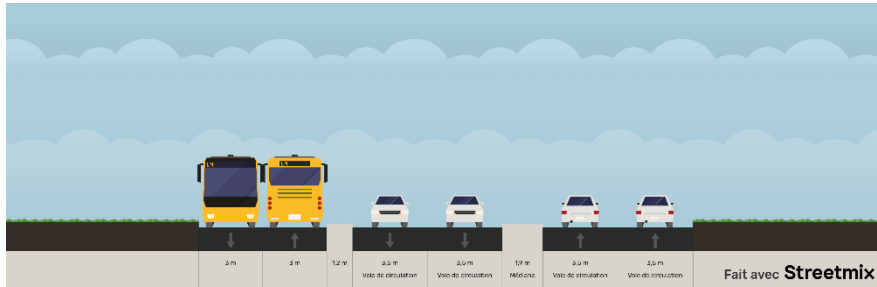
- En lien avec la demande et les congestions sur l'axe RD 1 508, une voie en site propre est prévue pour **la mise en place d'un car à haut niveau de service (CHNS) le long du projet routier 2x2 voies de la RD 1 508.**
- Le budget total est de 55,6 M € (voie verte, voie CHNS et la création de la 2x2 voies). Le Grand Anancy finance à hauteur de 50% le montant des travaux HT sur son territoire soit 6 M € et l'État finance la voie de site propre pour le CHNS sous forme d'une subvention d'un montant de 720 000 €.

★ **Permettre une liaison efficace entre le territoire de la CCFU et celui du Grand Anancy via les transports en commun dans l'objectif de pouvoir capter une part des actifs**



**Coordonner les projets de développement routier avec les projets de transport en commun**

### Zoom sur : L'aménagement d'un site propre sur la RD 1 508



Coupe de la restructuration de la ligne D 1 508 avec la mise en place du site propre pour le CHNS

**Une voie en site propre est dédiée au CHNS sur 1,2 km.**

**Le site propre débute** au niveau du giratoire de la RD 17 (déjà réalisé). Le tracé continue sur la RD 1 508 jusqu'au futur giratoire de Chaumontet.

L'objectif est de rejoindre le giratoire Avenue du Centre via la RD 157 pour retrouver le site propre qui traverse la zone commerciale d'Auchan.

Les itinéraires que devra emprunter le CHNS après le site propre de la RD 1 508 ne sont pas encore bien définis, deux possibilités sont envisagées :

- **La première possibilité est la suivante :**  
Depuis le giratoire de Chaumontet, le CHNS se réinsère par l'échangeur de Decathlon pour rejoindre l'Avenue du Centre et le site propre de la zone commerciale.
- **La seconde hypothèse est la suivante :**  
Continuer la trajectoire sur la RD 1 508

L'itinéraire en direction de la gare d'Annecy n'est pas encore défini.

★ 27 783 véhicules circulent sur la RD 1 508 par jour au niveau de Chaumontet (données 2019), chiffre qui devrait augmenter avec la création de la 2x2 voies et la poursuite de l'urbanisation.

★ Permettre la réinsertion des bus au niveau du giratoire de Chaumontet de manière sécurisée et sans perte de vitesse commerciale alors que les flux de circulation sont importants

### Point de vigilance sur la mise en place du CHNS



- Il est prévu qu'une quinzaine d'allers-retours journaliers soient mis à disposition des usagers :

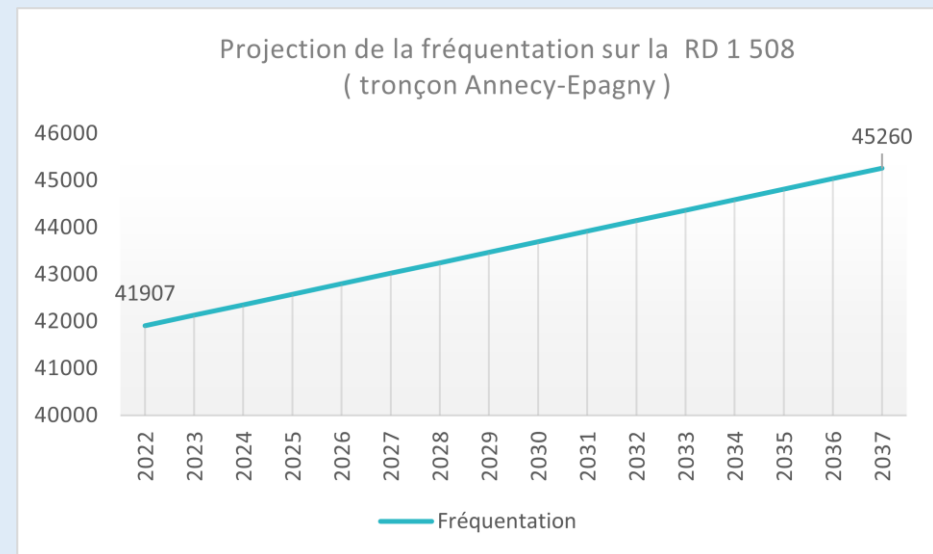
Cette fréquence n'est pas suffisante pour capter les actifs.

**La fréquence préconisée pour un CHNS est plutôt de l'ordre d'un car toutes les 10 à 15 minutes pour permettre une attractivité par rapport à la voiture individuelle.**

- Pour augmenter la vitesse des lignes commerciales, un choix des zones à desservir doit être envisagé. **Aussi, la création d'une desserte plus directe entre Sillingy et Annecy est à envisager au moins en heures de pointe.**
- Se pose également la question du **prolongement du CHNS jusqu'à la commune de La Balme-de-Sillingy ou jusqu'au pôle du collège.**



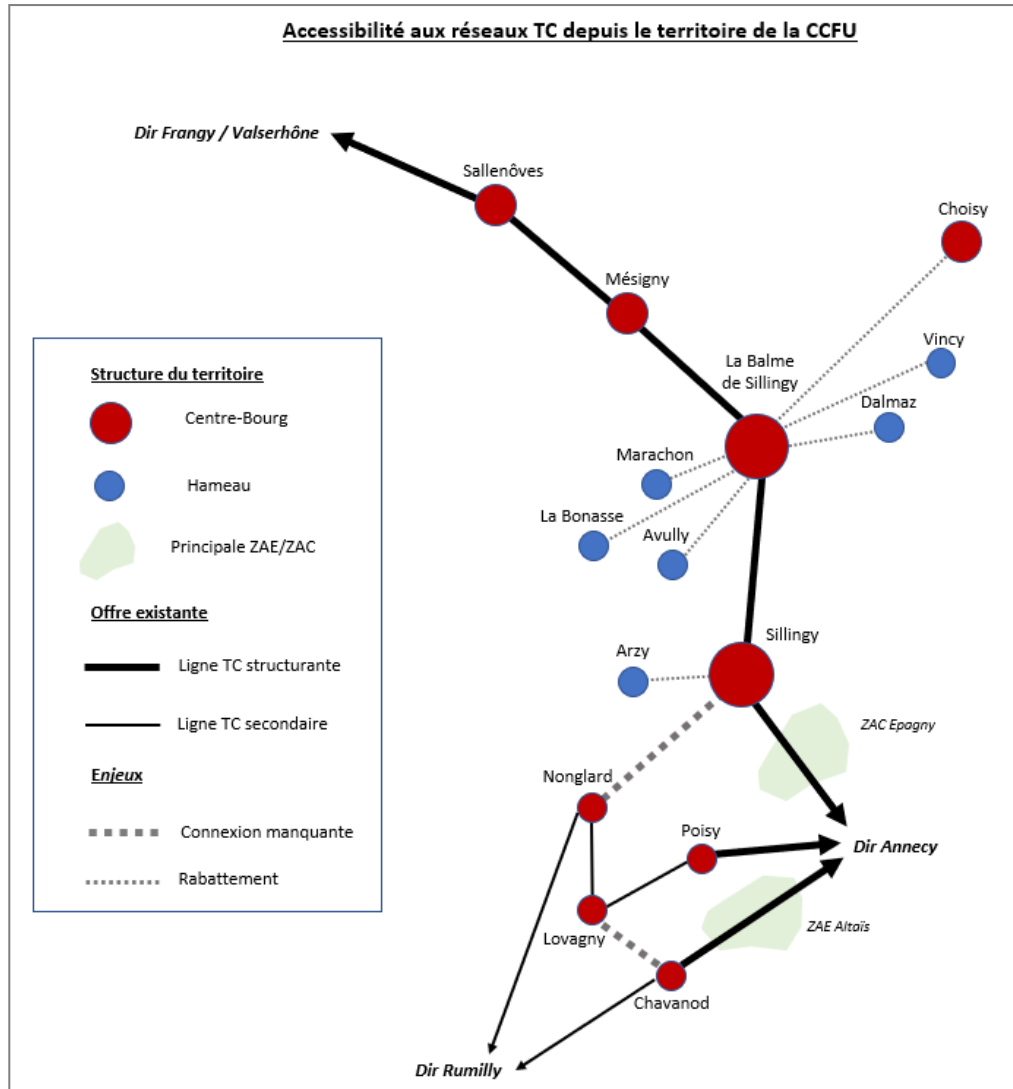
- **Le trafic est voué à augmenter dans les prochaines années** avec la mise en place de la 2x2 voies. Les projections indiquent une croissance de 0,8% par an entre 2025 et 2040. Le trafic décroît progressivement lorsqu'on s'éloigne d'Annecy\*. Le CHNS se retrouvera donc coincé dans un trafic important à terme.



- **Envisager la mise en place de P+R** à des endroits stratégiques, tels qu'au niveau des terminus du site propre.

*\*Hypothèse de trafic qui constitue la pièce E6 de l'étude d'impact – elle s'appuie sur une modélisation du trafic de l'agglomération à l'horizon 2025.*

## 6) Un maillage des transports en commun à compléter



→ Certaines zones avec une densité assez importante autour de La Balme-de-Sillingy sont situées à plus de 10 minutes à pied d'un point d'arrêt.

La mise en place d'un transport à la demande peut être envisagé comme une solution pour les points d'arrêt suivants : **quartier d'Avully, La Bonnasse, Marachon, Dalmaz, Vincy** ainsi que pour la commune de **Choisy**.

→ Un certain nombre de connexions sont manquantes en direction des pôles générateurs d'attractivité :

- Nonglard / Sillingy
- Lovagny / Chavanod / ZAE Altaïs
- Choisy / La Balme-de-Sillingy



Vérifier si les connexions manquantes entre les différents pôles générateurs du territoire nécessitent la mise en place d'un transport en commun ou d'un transport à la demande.

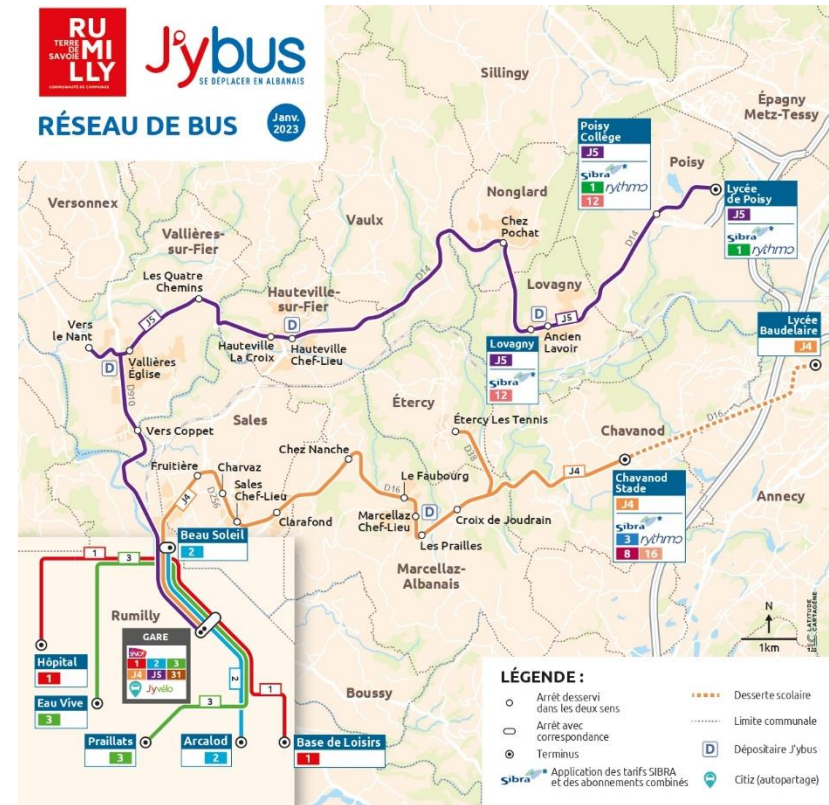
## 7) Restructuration des réseaux de bus interurbains des territoires voisins

*Zoom la ligne J5 du réseau J'ybus depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2023.*

La ligne 32 du réseau J'ybus est devenue la ligne J5 en janvier 2023, avec une augmentation de l'offre et une liaison Rumilly – Poisy collège toutes les 1h40. Les amplitudes horaires sont également plus importantes avec des trajets depuis Rumilly à partir de 6h56 et des retours allant jusqu'à 19h30.

Les communes desservies sur le territoire de la CCFU ne changent pas : Nonglard et Lovagny. En revanche, le terminus se situe désormais au niveau du collège de Poisy qui est relié à la ligne 1 Rytmo du réseau SIBRA avec un cadencement toutes les 10 minutes pour rejoindre la gare d'Annecy.

- ➔ La ligne circule du lundi au vendredi (pas d'offre le samedi).
- ➔ Les horaires sont les mêmes en période de vacances scolaires pour favoriser une offre de loisirs.
- ➔ Le nouvel abonnement mensuel est de 12 €.



Carte des nouvelles lignes J4 et J5 du réseau J'ybus

### *Zoom sur les évolutions prévues du réseaux SIBRA en 2024*

Une restructuration du réseau SIBRA devrait être effective en avril 2024. Le réseau ne sera plus organisé en étoile mais en tangentielle pour une desserte maillée du territoire. Celle-ci permettra de mieux connecter les polarités entre elles sans repasser systématiquement par la gare d'Annecy.



## 8) Zoom sur l'offre de transports scolaires

### Organisation du transport scolaire

La CCFU, autorité organisatrice, propose un service de transport scolaire qui a été délégué à la région grâce à une convention. Le budget annuel pour l'année 2021-2022 est d'1 405 466 € TTC subventionné à 80% par la région. Reste à charge 229 794 € pour la collectivité (trajets de moins de 5km).

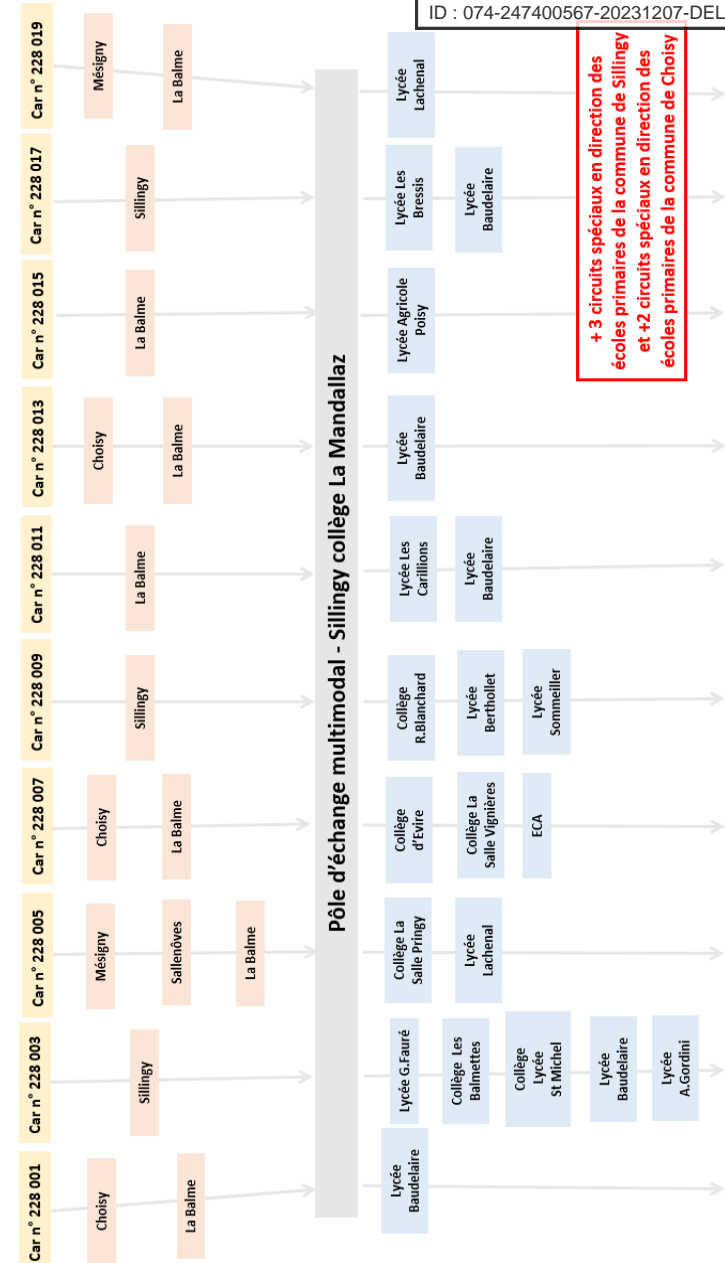
- ➔ **45 circuits sont effectués du lundi au vendredi sur 175 jours de l'année. 1 350 élèves sont transportés (2022/2023).**
- ➔ Les lignes régionales Y21 et Y22 peuvent être utilisées comme transport scolaire, notamment par les collégiens et les lycéens qui se rendent sur le territoire du Grand Annecy.
- ➔ Les circuits spéciaux de la CCFU transportent, dans la mesure des places disponibles, des élèves des communes voisines (21 élèves pour l'année 2022/2023).

**Le système est le suivant :**

- 1- Des cars effectuent des circuits sur le territoire de la CCFU pour récupérer les élèves inscrits.**
- 2- Les cars convergent tous vers la plateforme d'échange multimodale du collège de Sillingy (un hub).**
- 3- Les élèves descendent pour rejoindre le car qui se rend à leur établissement.**
  - ➔ Il y a 2 horaires d'échange au niveau du PEM de Sillingy le matin et 3 le soir (les sorties des collégiens et lycéens étant plus diffuses et étendues dans le temps).

A noter : il y a des circuits spéciaux en direction des écoles primaires internes à deux communes de la CCFU qui ne passent pas forcément par le PEM pour se rendre directement aux établissements (Choisy 2 circuits et Sillingy 3 circuits).

Circuits scolaires spéciaux de la CCFU en direction des lycées et collèges



Pour l'année 2022 / 2023, ce sont 28 établissements répartis sur plusieurs collectivités qui sont desservis, principalement sur le Grand Annecy.

A noter : Baudelaire est le lycée de secteur.

	Etablissements	Nombre d'élèves inscrits au transport scolaire (par établissement)
Ecoles	Chef Lieu	45
	La Combe	11
	Chef Lieu	26
Collèges	La Salle Pringy	49
	Evire	17
	La Salle Vignières	6
	R.Blanchard	2
	St Michel	13
	La Mandallaz	550
	Simone Veil	98
	Démotz	3
	J.Prévert	1
	Louis Armand	6
	Val des Usse	2
Lycées	Baudelaire	205
	G.Fauré	47
	St Michel	21
	Gordini	17
	Lachenal	90
	ECA	24
	Berthollet	8
	Sommeiller	8
	Démotz	7
	Tom Morel	14
	Iseta Poisy	33
	Les Bressis	39
	L'Albanais	3
Porte des Alpes	5	
<b>Total</b>		<b>1350</b>

Système de transport scolaire	
+	-
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Récupérer un maximum d'élèves sur le territoire</li> <li>- Un nombre important d'établissements sont desservis</li> <li>- Un lieu central (PEM collège Sillingy) qui permet aux parents de déposer leur enfant s'ils le souhaitent</li> <li>- Une organisation efficace afin d'éviter les retards</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Des temps de parcours longs pour les élèves</li> <li>- Le PEM de Sillingy saturé en heure de pointe du matin et du soir</li> <li>- Une rupture de charge au niveau du PEM</li> <li>- Des trajets de moins de 5 km non subventionnés par la région</li> </ul>



Attente des bus scolaires à 7h20  
 mardi 11 octobre devant le  
 collège de La Mandallaz



A titre comparatif :

Le coût d'exploitation du transport scolaire sur le territoire de la CCVT :

→ 1 055 403 € TTC (1 005 403 € subventionnés par la région)

Le coût d'exploitation du transport scolaire sur le territoire de Rumilly Terre de Savoie

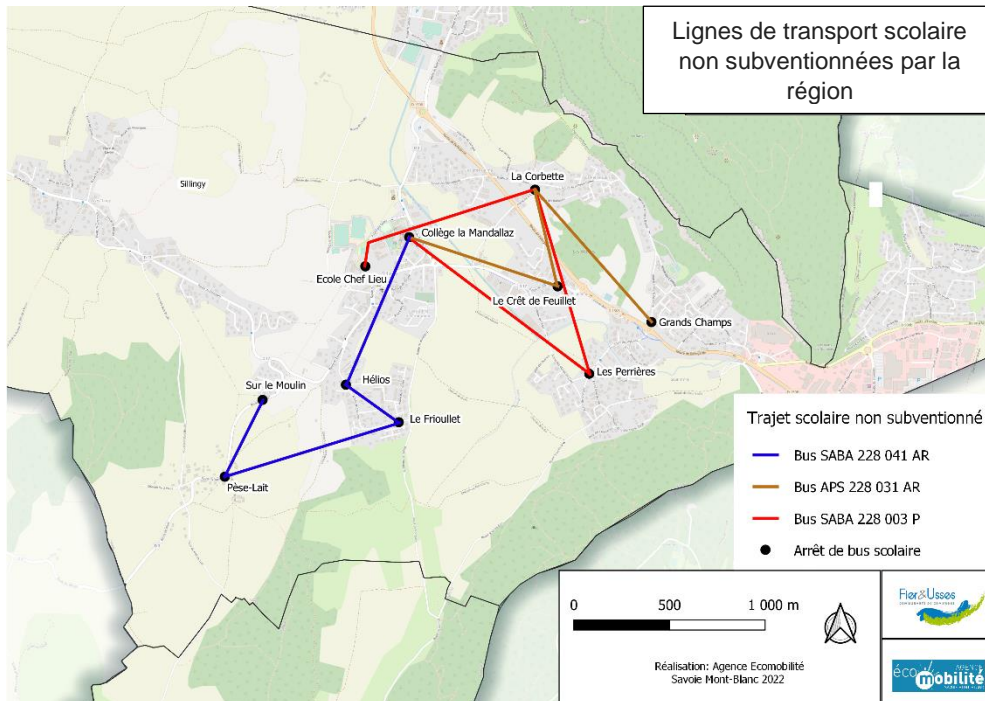
→ 1 886 000 TTC (1 520 000 € subventionnés par la région)

Pour l'année scolaire 2022/ 2023, ce sont 8 marchés avec 3 transporteurs différents qui effectuent les 45 circuits spécialisés.

- APS
- SABA
- Transdev

**Sur ces 45 circuits, 3 ne sont pas subventionnés par la région car ils font moins de 5 km. Ce sont les suivants :**

- SABA 228 041 AR : Sur le Moulin / Pèse-Lait / Le Frioullet / Hélios / Collège de la Mandallaz
- SABA 228 003 P : Collège de la Mandallaz / Les Perrières / La Corbette / Ecole Chef-Lieu
- APS 228 031 AR : Les Grand-Champs / La Corbette / Crêt de Feuillet / Collège de la Mandallaz



➔ **Intégrer ces trois axes de desserte scolaire non subventionnés pour la potentielle mise en place d'une ligne de transport urbain interne**

*Une tarification scolaire avantageuse à affiner*

La tarification est la même, quelle que soit la commune d'origine, de destination ou encore l'âge de l'élève. De plus, plus le nombre d'enfants présents dans le foyer disposant d'une carte de transport scolaire CCFU est important, plus le prix est dégressif.

Tarification	
Tarif 1 <sup>er</sup> enfant (durant les délais d'inscription sinon majoration)	135 €

- ➔ **Si les élèves disposent d'une carte de transport scolaire CCFU, ils peuvent bénéficier de -50% sur les trajets des lignes Y21 et Y22.**
- ➔ **La CCFU vend également des carnets de tickets pour les élèves qui empruntent les lignes Y21 ou Y22 en tant que transport scolaire de manière exceptionnelle en semaine.** Pendant l'année scolaire 2020-2021, 364 carnets ont été vendus, soit 7 260 tickets unité, chiffre potentiel de personnes qui ont pu utiliser ces lignes interurbaines.



**A titre comparatif, sur le territoire de la CC Pays du Mont Blanc la tarification pour le transport scolaire pour un enfant est de 122 € l'année (durant les délais d'inscription sinon majoration). Pour le territoire de la CCVT, le tarif est de 164 €. Ainsi, la tarification appliquée par le territoire de la CCFU s'inscrit dans la moyenne.**





Réfléchir à la mise en place d'une tarification combinée pour les usagers qui utilisent les transports scolaires et le réseau Sibra



Réfléchir à la mise en place d'une billettique fiable afin de connaître la part d'élèves qui empruntent le circuit scolaire et les lignes interurbaines sur chaque course. Cette solution permettrait de mieux dimensionner l'offre de transports en commun en fonction de la demande. La mise en place d'un suivi du transport scolaire en temps réel apporterait une qualité de service complémentaire.

### Sécuriser les points d'arrêts pour le transport scolaire

Tous les arrêts de transport en commun ne sont pas réglementaires. Trois aménagements constituent des équipements obligatoires pour le transport scolaire :

- Des abris bus
- Un panneau C6
- Des zébras au devant de l'arrêt



→ Un certain nombre d'arrêts scolaires de la CCFU ne sont pas pourvus de ces trois éléments.



Exemple de l'arrêt de bus Sur les Moulin à Sillingy dépourvu de zebra, de panneau C6

S'appuyer sur le diagnostic de l'état des arrêts de bus/cars sur l'ensemble du territoire afin de programmer les travaux et de sécuriser les arrêts.

### Le gare routière du collège de La Mandallaz

Les aménagements de la gare routière du collège ne semblent plus adaptés à la fréquentation et aux usagers :

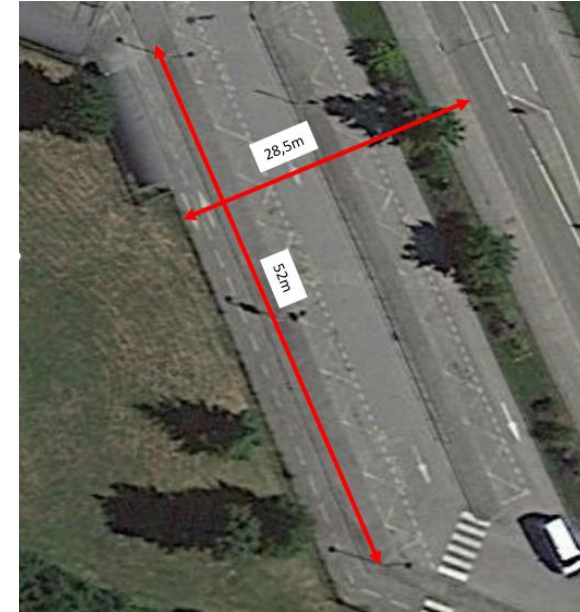
- Les trottoirs ne sont pas assez larges
  - Les arrêts de bus le long des trottoirs ne permettent pas de mettre en place des quais attribués à des circuits
  - Les passages piétons sont peu visibles et sécuritaires (passages devant les cars)
  - Un manque de mobilier urbain adapté à la fréquentation des lieux (préau, arceaux, local à vélo, bancs)
- ➔ L'organisation autour du collège de Sillingy ne garantit plus la sécurité des usagers. La destination des cars n'est pas représentée par des poteaux d'information. Un réaménagement de cet espace semble nécessaire.



Parvis devant le collège de la Mandallaz avant l'ouverture des portes du collège à 7h45



Organisation de la gare routière de Sillingy (quais le long des trottoirs)



Organisation actuelle de la place devant le collège de Sillingy (grand parking sud)



- ➔ Gagner en sécurité via des aménagements du type :
  - Plateaux traversants / zone en damier / barrière d'entrée et de sortie
- ➔ Séparer les usages :
  - Parking sud dédié au stationnement de cars scolaires avec des quais attitrés en épis
  - Parking nord dédié au dépose minute, P+R, parking de covoiturage, stationnement taxi

## 9) La tarification des lignes de transports en commun

Pour les lignes Y21 et Y22, une tarification différenciée s'applique selon la commune d'origine et de destination.

- **Une tarification combinée est possible** avec la formule « car + bus » dès lors que l'utilisateur dispose d'un billet de car aller-retour, il peut se déplacer gratuitement sur un des réseaux urbains associés (Rumilly Terre de Savoie, Grand Annecy ou CLGT des transports publics transfrontaliers). Cette pratique permet de favoriser l'intermodalité.

### Ligne Y21 :

Commune arrivée / départ collectivité CCFU	Commune arrivée / départ Collectivité du Grand Annecy	AOM	Exploitant	Nom du réseau	Ticket à l'unité	Abonnement mensuel
Sillingy	Gare routière	Région	RDTA	Car région	1,50 €	30 €

### Ligne Y22 :

Commune arrivée / départ collectivité CCFU	Commune arrivée / départ Collectivité du Grand Annecy	AOM	Exploitant	Nom du réseau	Ticket à l'unité	Abonnement mensuel
Sallenôves	Gare routière	Région	RDTA	Car région	3,50 €	70 €
Mésigny	Gare routière	Région	RDTA	Car région	3,50 €	70 €
La Balme-de-Sillingy	Gare routière	Région	RDTA	Car région	1,50 €	30 €
Sillingy	Gare routière	Région	RDTA	Car région	1,50 €	30 €

**Ligne 12 SIBRA :**

Commune arrivée / départ collectivité CCFU	Commune arrivée /départ collectivité du Grand Anancy	AOM	Exploitant	Nom du réseau	Ticket à l'unité	Abonnement mensuel
Lovagny	Meythet	Grand Anancy	SIBRA (Sous traitée à Transdev)	SIBRA	1,50 €	43,50 €

**Ligne J5 :**

Commune arrivée / départ collectivité CCFU	Commune arrivée /départ Collectivité du Grand Anancy	AOM	Exploitant	Nom Réseau	Ticket à l'unité	Abonnement mensuel
Lovagny	Poisy	CC Rumilly Terre de Savoie	SIBRA (Sous traité à Voyage Grillet)	J'ybus	1,50 €	30 €

→ La multiplication de l'offre tarifaire ne permet pas de privilégier le passage d'un réseau de bus à un autre.

**★ Une offre tarifaire unifiée ou combinée entre le territoire de la CCFU et celui du Grand Anancy permettrait une meilleure attractivité des transports en commun, notamment vis-à-vis des actifs et scolaires qui se rendent tous les jours sur le Grand Anancy.**

**🔍 81% des actifs travaillent en dehors du territoire de la CCFU avec 51% des flux en direction du Grand Anancy (principalement vers les communes d'Anancy et d'Epagny Metz-Tessy).**

## 10) Des services voyageurs peu attractifs sur le territoire

### *Un mobilier urbain à harmoniser et unifier*

Le mobilier urbain sur l'ensemble du territoire de la CCFU n'est pas harmonisé, voire inexistant sur certains arrêts.

L'aménagement des abris de bus varie en fonction des arrêts, certains n'en sont pas dotés. **Ce manque d'homogénéité dans l'aménagement urbain ne permet pas une bonne visibilité des lignes de transport en commun.**

- En guise d'exemple, les aménagements hétérogènes présents le long de la ligne Y22 :



**Arrêt « Lac de la Balme »  
(La Balme-de-Sillingy)**

Dispose de deux abris sommaires



**Arrêt « Collège »  
(Sillingy)**

Un arrêt de bus est disposé sur chaque côté de la voirie, ce qui n'est pas suffisant compte tenu de la fréquentation attendue à l'arrêt.



**Arrêt « Marais »  
(La Balme-de-Sillingy)**

Non matérialisé par un abri ou un panneau. L'information n'est visible que par des zébras sur la voirie. Un des arrêts le plus fréquenté du territoire.



**Arrêt « Gendarmerie »  
(La Balme-de-Sillingy)**

Vétuste et peu accueillant pour les usagers.



**Harmoniser et hiérarchiser l'ensemble des arrêts de bus du territoire de la CCFU pour permettre une meilleure attractivité et lisibilité**



### 11) Réaménagement de la gare ferroviaire de Lovagny

Le doublement de la voie est prévu sur certains tronçons en 2025 entre Aix-les-Bains et Annecy

- Il pourrait être envisagé **une réouverture de la gare de Lovagny** pour permettre la connexion entre le territoire de la CCFU (Lovagny) et le Grand Annecy en moins de 5 minutes.



Projet de modernisation de la ligne ferroviaire entre Aix-les-Bains et Annecy (phase 1)  
 Dossier de concertation du 19 avril au 9 mai 2021

- **Les communes de Lovagny et de Nonglard préservent des distances-temps attractives qui permettent le report modal vers le vélo en direction de la gare.** Cela s'applique moins pour le nord du territoire (La Balme-de-Sillingy, Sillingy, Choisy, Mésigny et Sallenôves).

Temps de trajet				
	Vers la Gare SNCF		Depuis la Gare SNCF	
	Lovagny (Gare SNCF)		Lovagny (Gare SNCF)	
La Balme-de-Sillingy	16 min	33 min	14 min	40 min
Sillingy	13 min	26 min	13 min	37 min
Mésigny	20 min	47 min	20 min	1h01
Sallenôves	23 min	54 min	23 min	1h02
Choisy	21 min	45 min	21 min	1h05
Lovagny	4 min	5 min	4 min	18 min
Nonglard	8 min	15 min	8 min	27 min



**Anticiper des solutions de rabattement en TC, mobilité douce et alternative (covoiturage) en direction de la gare de Lovagny à déployer en cas de réouverture de la gare.**

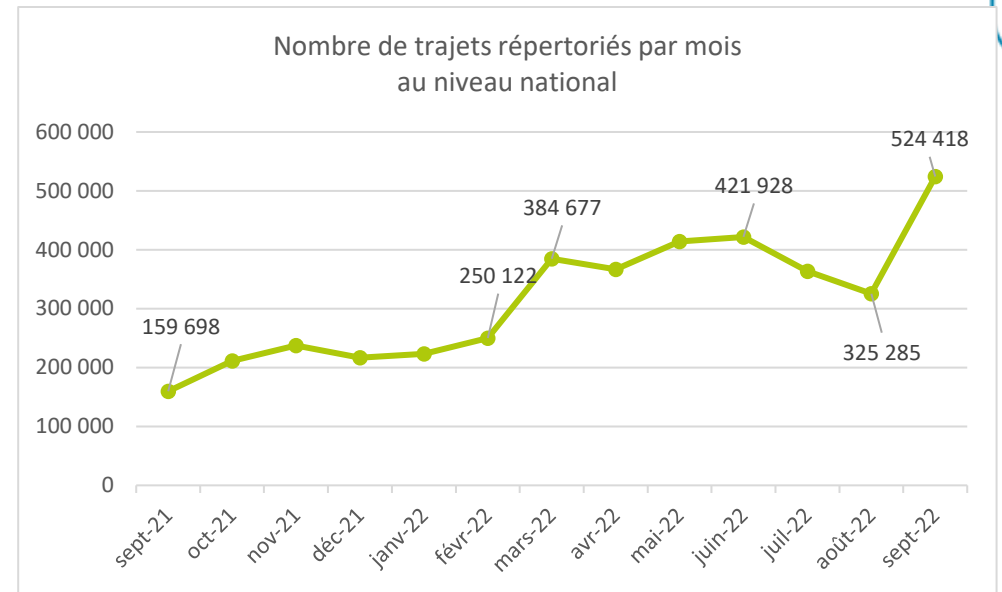
## C) Le covoiturage

En réponse aux difficultés écologiques, économiques et énergétiques actuelles, le gouvernement a lancé le Plan de Sobriété Énergétique. Le covoiturage est une des méthodes privilégiées afin de diminuer l'impact des transports sur les consommations d'énergie.

La Loi d'orientation des mobilités (2019) appuyait déjà cette volonté de l'Etat de lutter contre la forte utilisation de la voiture particulière dans les déplacements des français, et en particulier l'autosolisme dans le cadre des déplacements pour se rendre au travail.

Dans un contexte économique défavorable à l'automobile (hausse des prix du carburants), le covoiturage permet de mutualiser les frais de déplacement et d'être éligible au forfait mobilité durable auprès de son employeur. A titre d'exemple de l'engagement du gouvernement, une prime de 100€ pour les nouveaux covoitureurs a été mise en place début 2023. **Par ailleurs, de plus en plus d'AOM font le choix d'une gratification du covoiturage**, c'est-à-dire une participation financière au coût des trajets covoiturés afin d'inciter à la pratique.

**Le covoiturage est une pratique ancienne et majoritairement informelle, les évolutions technologiques et juridiques ont rendu le covoiturage traçable, organisable et valorisable par et pour les collectivités, à l'instar des autres modes (TC...).** La création, en janvier 2021, d'un observatoire national du covoiturage apporte des connaissances sur l'évolution des pratiques de covoiturage. Celui-ci permet d'observer le nombre de trajets covoiturés sur le territoire national, qui est actuellement en pleine expansion (cf graphique ci-après).



Nombre de trajets effectués en covoiturage via les plateformes numériques, de septembre 2021 à septembre 2022 - Observatoire National du Covoiturage

★ Ce mode de déplacement reste, pour l'instant, peu connu et peu maîtrisé, à la fois par les collectivités et les usagers.

**Les objectifs sont donc :**

- ➔ D'apporter les éléments de connaissance de base à la compréhension du covoiturage
- ➔ D'étudier les différents usages actuels du covoiturage sur la CCFU
- ➔ De comprendre les besoins du territoire
- ➔ De définir les principaux enjeux associés au covoiturage

## Définition, contexte juridique et formes existantes

### Définition

Le covoiturage peut être abordé selon **2 définitions** :

#### ADEME

« Le covoiturage est l'utilisation commune d'un véhicule par un conducteur non professionnel et un ou plusieurs passagers, dans le but d'effectuer tout ou partie d'un trajet commun. »

#### Code des transports

« L'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte »

### Contexte juridique

Promulgué en 2019, la loi LOM vient insuffler une dynamique forte pour les nouvelles mobilités telles que le covoiturage.

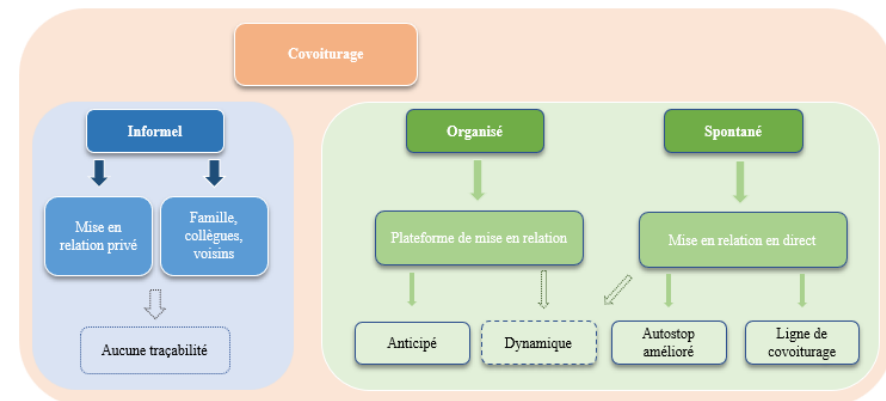
Deux décrets y favorisent son développement :

- La possibilité pour les AOM de « verser directement ou indirectement une allocation aux conducteurs qui effectuent un déplacement ou ont proposé un trajet en covoiturage [...] ou aux passagers qui effectuent un tel déplacement. »
- « Le versement d'une allocation au conducteur qui a proposé un trajet en covoiturage en l'absence de passagers, [dans des conditions] déterminées par décret en Conseil d'Etat ».

Les AOM sont clairement identifiés comme l'entité compétente pour le développement du covoiturage et ont la possibilité de subventionner massivement cette pratique.

### Diversité des formes de covoiturage

Le covoiturage se compose de 3 grandes formes de pratique :



Le CEREMA retient donc les critères suivants :

- ➔ Au moins un passager
- ➔ Un conducteur qui ne soit pas professionnel du transport
- ➔ Et que ce conducteur n'en fasse pas une activité lucrative

### Le covoiturage informel

- Pratique de covoiturage la plus répandue
- Covoiturage de proximité
- Familial, voisins, collègues, partenaires de clubs ou d'associations

Cette pratique s'effectue dans la sphère privée. La mise en relation sort de tous les services ou plateformes, ce qui rend le trajet non traçable, non organisable.

- Il est seulement possible de promouvoir et encourager ce mode de déplacement, notamment via la mise en place d'offres promotionnelles (stationnement, etc...).

### Le covoiturage organisé

- Vitrine du covoiturage
- Via des plateformes de mise en relation
- Déplacement majoritairement de longue distance
- Se développe pour de la plus courte/moyenne distance (domicile-travail)

#### Le covoiturage anticipé

Une des formes les plus familières de la pratique. Il est notamment composé des déplacements longue distance, supérieurs à 50 km. Le développement technologique récent des applications permet de viser les déplacements de courte et moyenne distance (de 5 à 50km).



### Le covoiturage spontané

- Mise en relation directement sur le terrain
- Dispositif de covoiturage type lignes de covoiturage
- Déplacements de courtes distances (- de 20 km)
- Développement attendu du covoiturage dynamique

#### L'autostop organisé

Ensemble de points d'arrêts permettant la pratique de l'autostop en toute sécurité.



#### Les lignes de covoiturage

Réseau d'arrêts identifiés sur un axe, dont le fonctionnement est proche de celui d'une ligne de bus : le passager se rend à l'arrêt et attend un conducteur.



#### Le covoiturage dynamique

La mise en relation est effectuée en temps réel. Ce type de covoiturage implique l'utilisation des nouvelles technologies telles que les smartphones et la géolocalisation. Ce dernier se développe pour des déplacements de plus courtes distances.

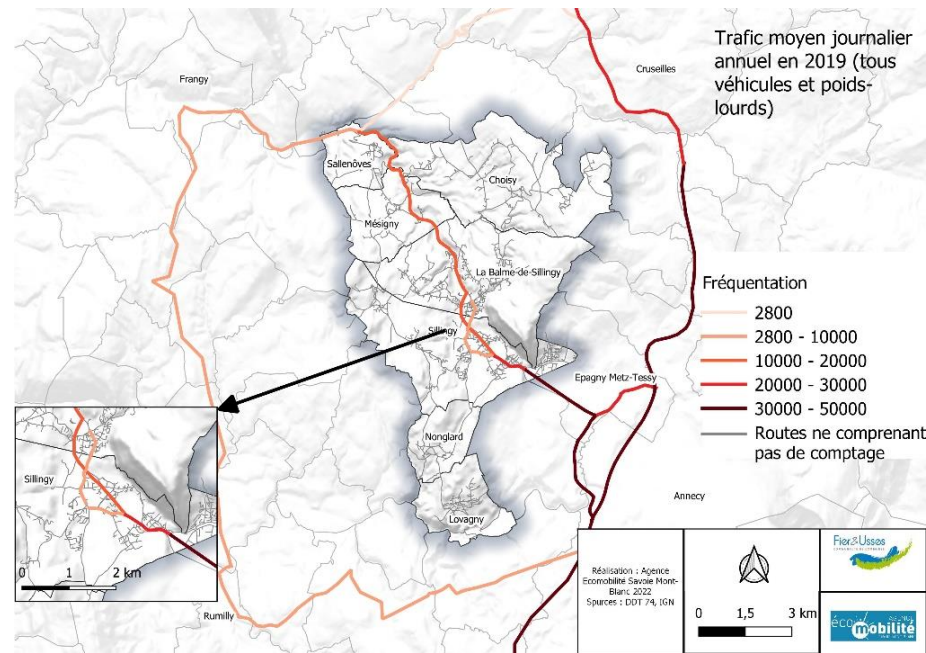


## Analyse des flux domicile-travail pour le covoiturage

Les flux de déplacement domicile-travail permettent :

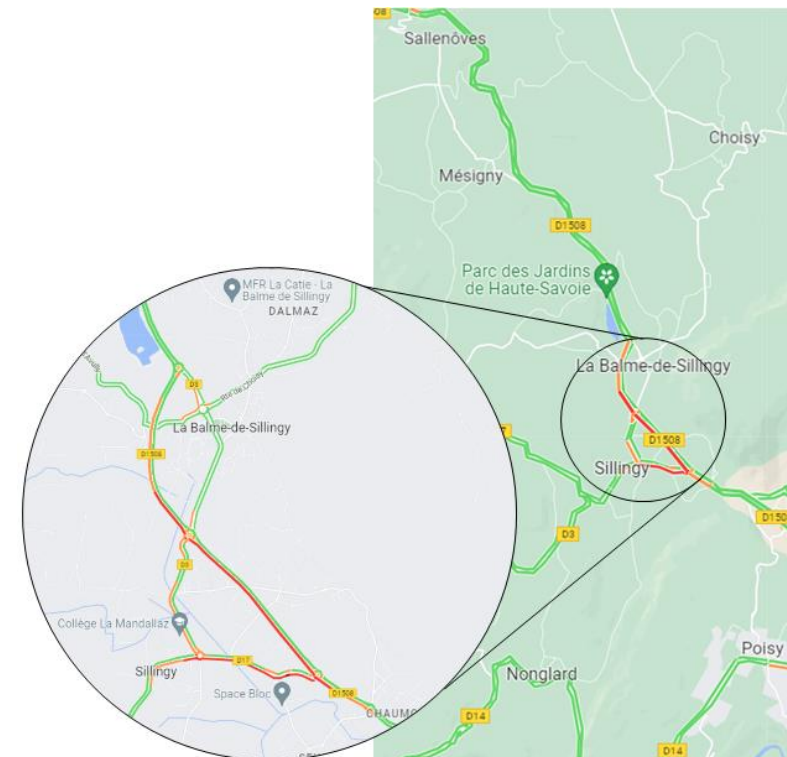
**De comprendre les itinéraires les plus empruntés par les actifs**, les grandes logiques de déplacements et les axes à potentiel pour le développement du covoiturage

### Trafic sur le territoire



- ➔ Les flux se concentrent très majoritairement sur la RD 1 508 (lien avec Annecy et traversée de la CCFU), le reste du réseau servant à la distribution sur le territoire
- ➔ Etudier les possibilités de rabattement sur la RD 1 508 et l'équipement de celle-ci en infrastructures de covoiturage

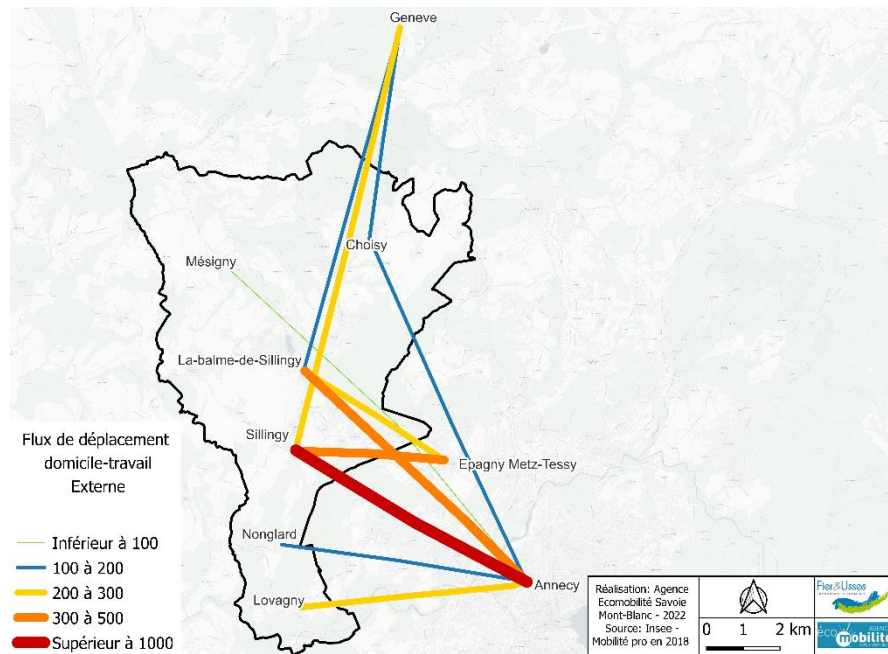
## Congestions sur le territoire



- Congestion principalement sur la RD 1 508 entre La-Balme-de-Sillingy et Sillingy dûe aux intersections qui concentrent les flux.
- Congestion sur la RD 17 avec des remontées dans Sillingy dûe à l'insertion sur RD 1 508 compliquée.
- L'aménagement de la RD 1 508 doit se faire en amont et en aval de la zone congestionnée.

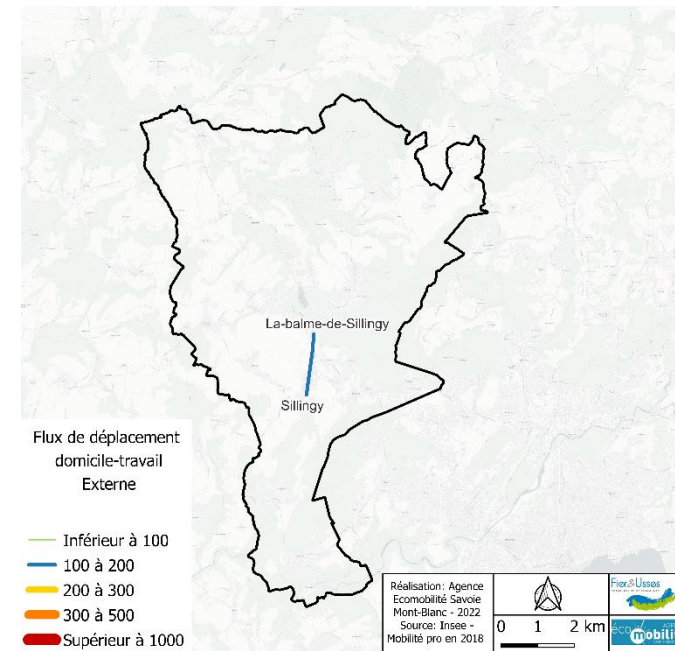


### Flux de déplacements externes



- La très grande majorité des flux externes sont vers Annecy et la Suisse, au départ de Sillingy et La Balme-de-Sillingy
- Distances moyennes vers la Suisse, courtes (15km) vers Annecy, ce qui implique des équipements covoiturage différents et adaptés (covoiturage spontané et organisé)

### Flux de déplacements internes

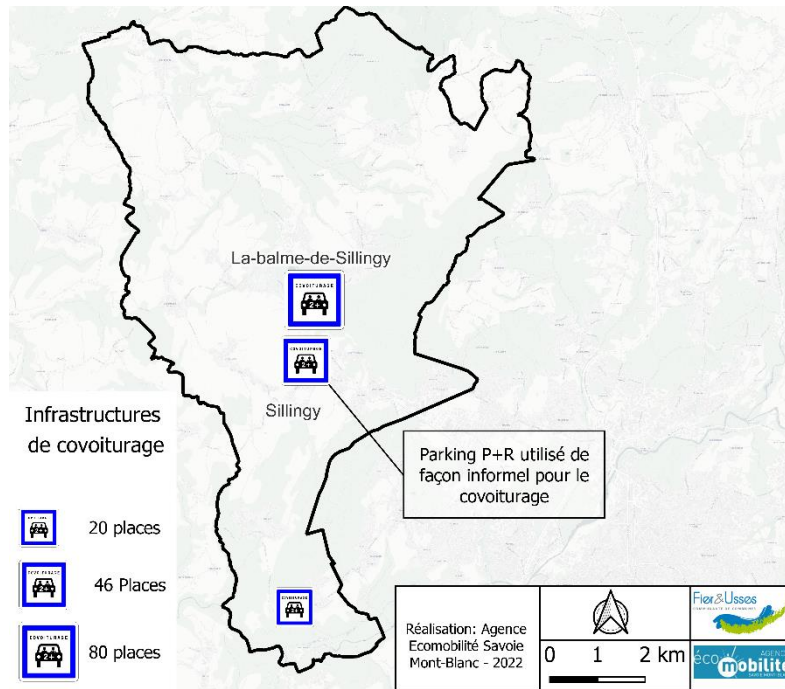


- Seuls les trajets effectués par plus de 100 personnes sont répertoriés dans les données. Un seul flux est donc représenté, entre La Balme-de-Sillingy et Sillingy, soit une très courte distance qui se relie via la RD 1 508.
- Les autres flux existent mais sont peu significatifs.



- ➔ **Annecy représente un important potentiel pour le développement du covoiturage de courte distance (application + covoiturage spontané)**
- ➔ **Les déplacements vers la Suisse montrent un important potentiel pour les déplacements de moyenne distance, via une application.**
- ➔ **La très grande majorité des trajets passent par la RD 1 508, qui devra être le centre des équipements covoiturage du territoire avec des solutions de rabattement pour le reste du réseau.**

*Les infrastructures de covoiturage sur le territoire*



**Il existe actuellement deux parking gratuits** (Route de Paris à La Balme-de-Sillingy et Impasse du Prieuré à Lovagny) permettant le covoiturage et identifiés comme tels (présence de panneaux). Les parkings sont des espaces en gravier, sans marquages au sol.



- ➔ **La visibilité de ces infrastructures est trop faible. Il est difficile de recenser l'ensemble des données.**
- ➔ **L'usage de ces parkings n'est pas connu.**
- ➔ **Identifier visuellement le parking du collège à Sillingy**

*Les services de covoiturage sur le territoire*

Service pour le covoiturage spontané :

Il n'existe pas d'offre de covoiturage spontané sur le territoire.

Service pour le covoiturage organisé :

La région Auvergne-Rhône-Alpes a développé *Mov'ici*, une plateforme numérique de mise en contact sur toute la région. Le service proposé est similaire à celui de BlaBlaCar, cependant moins cher car sans commissions (service payé par la région AURA).

Des communautés peuvent être créées, permettant d'effectuer des trajets de covoiturage avec des personnes partageant les mêmes intérêts : entreprises, zones d'activités, campus, universités...

- ➔ **Une communauté « Lovagny et Montagne d'Age » est déjà présente attestant d'une volonté des habitants d'utiliser ce mode de déplacement.**



Service pour le covoiturage informel :

Il n'existe pas d'offre de covoiturage informel sur le territoire.

## D) Mobilités actives

**Un schéma directeur cyclable a été élaboré et approuvé en octobre 2023.** Ce document permet de traiter le sujet des mobilités actives de manière plus large et détaillée. Ainsi, il a été décidé de ne pas redévelopper les aspects de mobilité cyclable. Ici, seules des cartes et les données principales sont rappelées.

### 1) Données générales sur la pratique cyclable



**Part modale vélo : 3% (Haute-Savoie 1,6%)**  
**Nombre de vélos / ménage : 1,76**



Distance moyenne d'un déplacement en voiture : 5,1 km  
 Distance moyenne parcourue / jour en voiture : 24,1 km



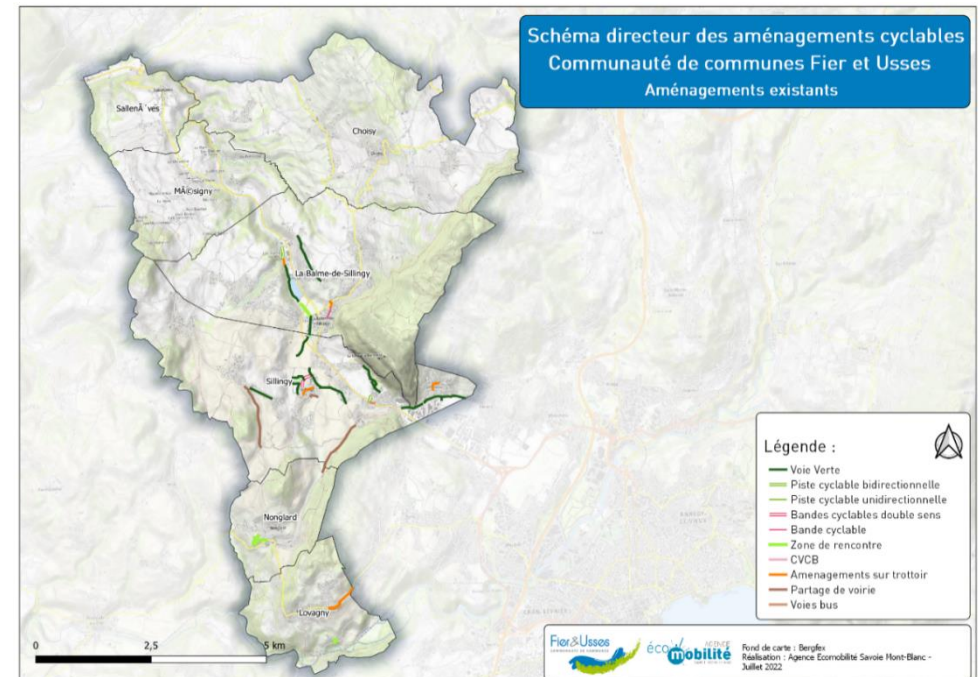
Part des déplacements inférieurs à 5 km : 60%  
 Part des habitants réalisant moins de 25km / jour : 66%

Source : EDGT Haute-Savoie 2015-2017

**La part modale de vélo sur le territoire de la CCFU est plus de 2 fois supérieure à la part modale de la Haute-Savoie** avec des déplacements en voiture qui sont majoritairement de courte distance. Il est possible d'envisager un potentiel report vers la pratique du vélo sur des courtes distances lorsque les infrastructures de déplacement sont adaptées.

### Les aménagements cyclables existants

#### Les itinéraires existants



La phase de diagnostic a permis de recenser et intégrer ces travaux préalablement construits, quelles que soient leurs formes (document de cadrage, note de réflexion...), de conduire une approche par le terrain traduite dans les fiches recensant l'état des aménagements cyclables existants.

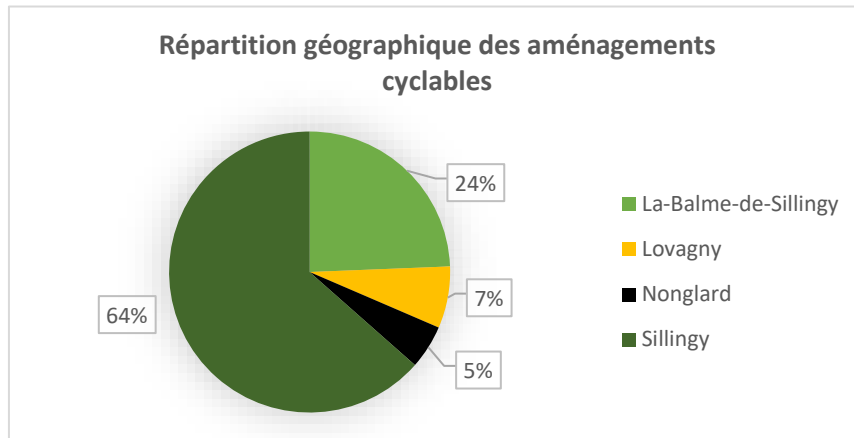
- ➔ **14,1 km** d'aménagements cyclables dont 7,5 km de voie verte soit 0,9 m linéaire / habitant
- ➔ **14,5 km** de zone 30



- **Discontinuité des aménagements**
- **Traversées d'intersections et giratoires problématiques**
- **Aménagement inadapté au regard du contexte routier**



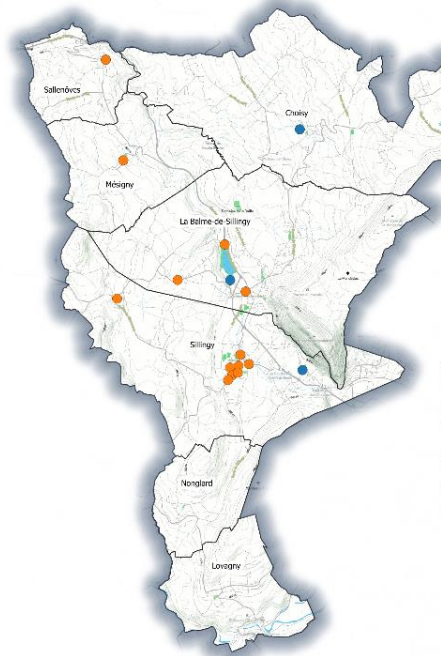
La majorité des aménagements cyclables (88%) se trouve sur les communes de Sillingy et de La Balme-de-Sillingy. La corrélation avec les poids de population permet de relativiser cette répartition, les deux communes abritant les deux-tiers de la population intercommunale. Néanmoins, 3 communes ne disposent d'aucun aménagement : Choisy, Sallenôves et Mésigny.



*Les infrastructures de stationnements existantes*

Un recensement exhaustif du stationnement vélo a été effectué grâce à un repérage terrain qui permet de mettre en évidence le manque d'homogénéité sur l'ensemble du territoire.

- ➔ Seulement 3 points de stationnement sécurisé (lyres) sont identifiés
- ➔ Les points de stationnement se situent plutôt au niveau des pôles générateurs de flux.



Offre de stationnement vélo sur le territoire



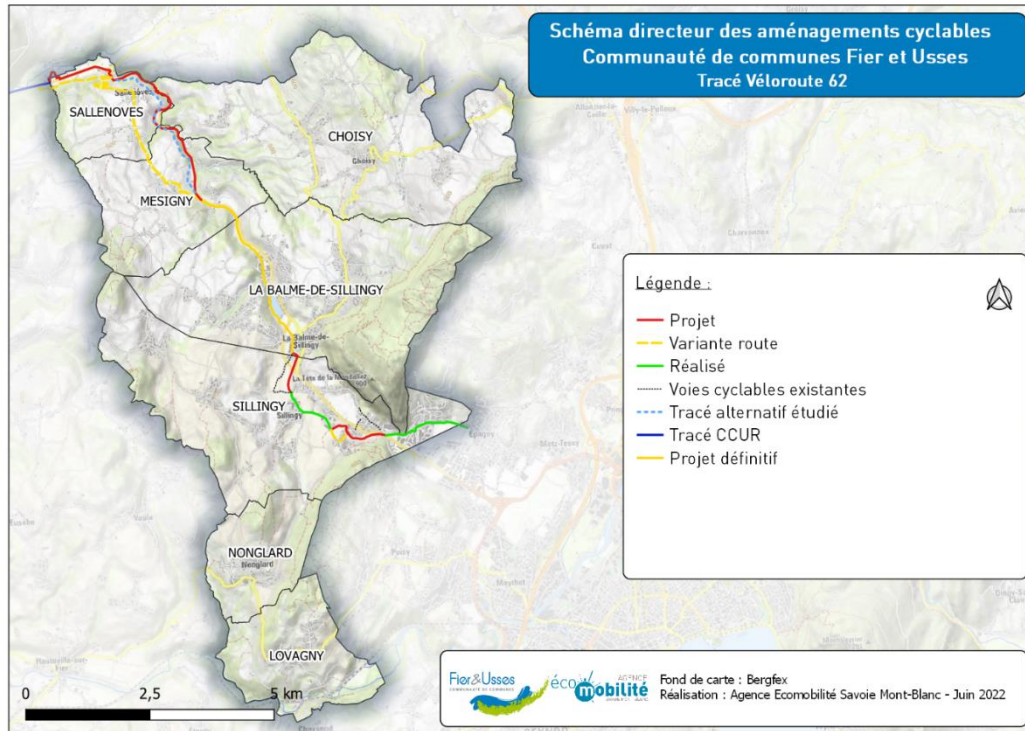
Réalisation : Agence Ecomobilité Savoie Mont- Blanc 2022		Fier & Ussos L'Agence de Développement Régional
0 1 2 km		

Les pincés-roues/rack ne suffisent pas pour sécuriser le stationnement d'un vélo. Il doit toujours exister un point fixe permettant au cycliste d'attacher le cadre et la roue avant de son vélo, le pince-roues/rack ne le permet pas et facilite également son volage.

Prévoir des boîtes/locaux sécurisés au niveau des points stratégiques de rabattements multimodaux (P+R, arrêt de bus...) dans lesquels il est souhaitable de capter un maximum d'utilisateurs.

## 2) Le tracé de la vélo route V62

La V62 est la colonne vertébrale cyclable du territoire. Elle traverse les communes de Sillingy à Sallenôves et a pour objectif de relier la ViaRôna.



Aujourd'hui, la V62 c'est :

- 155 km
- 1 région, 3 départements et 9 EPCI traversés
- L'itinéraire offre une continuité de 69%
- 50% de site propre (réservé aux véhicules non motorisés)



### III) Analyse de la demande

#### A) Une demande routière en constante croissance générant des rugosités

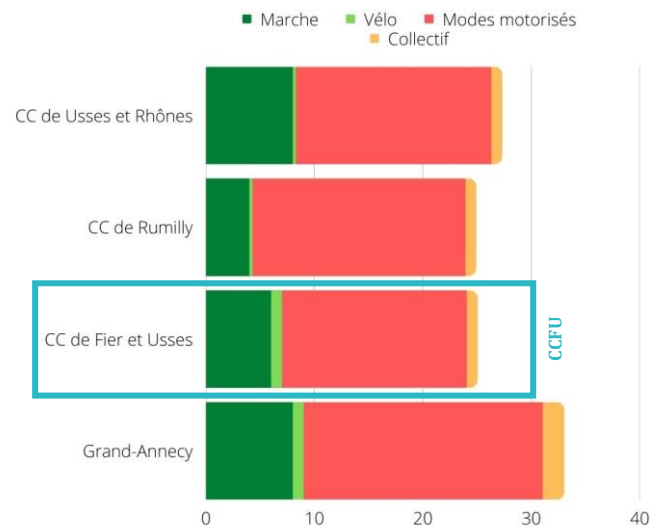
##### 1) Principaux indicateurs de mobilité

###### *Parts modales*

###### *Distance par personne et par jour en km*

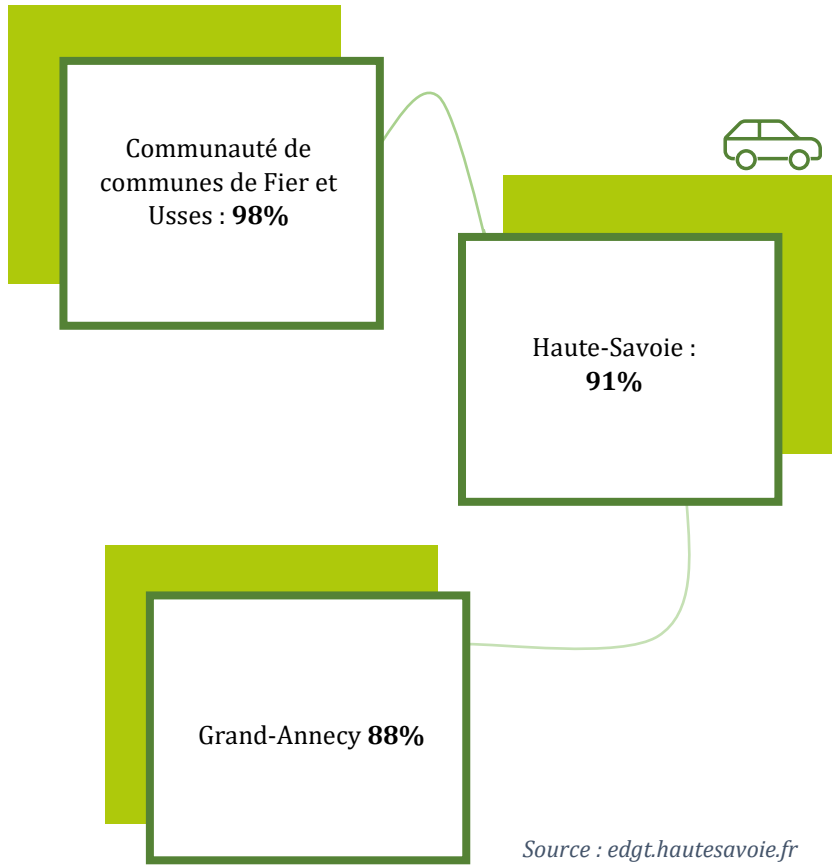
**Les habitants de Fier et Usse se déplacent légèrement moins que leurs voisins.**

- 70% des déplacements sont effectués en véhicules motorisés
- 27% des déplacements sont effectués en modes actifs dont 3% à vélo
- 4% des déplacements sont effectués en modes collectifs



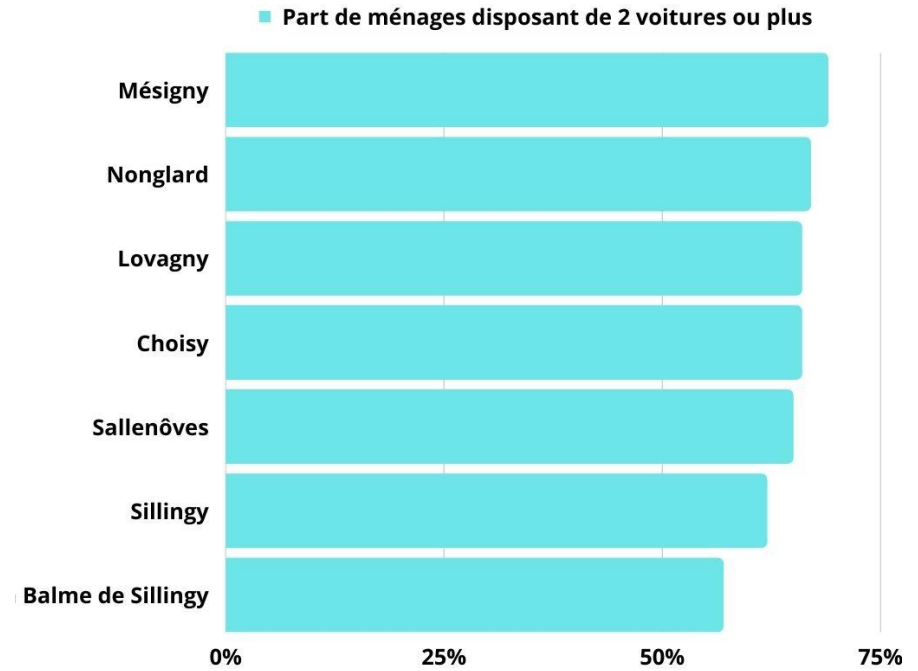
Source : edgt.hautsavoie.fr

Pourcentage des ménages avec au moins une voiture



Le taux de possession de voiture permet de mesurer la dépendance des résidents à ce moyen de transport.

Part de ménages disposant de 2 voitures ou plus



Source : edgt.hautesavoie.fr

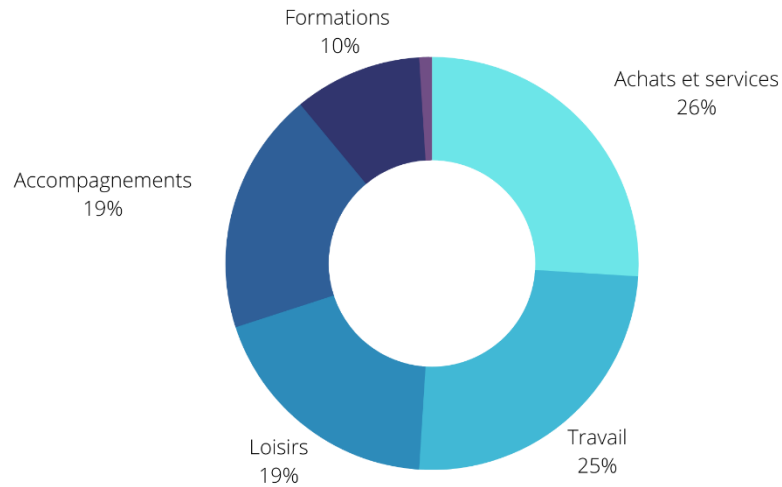


Plus de la moitié des ménages du territoire dispose d'au moins 2 voitures

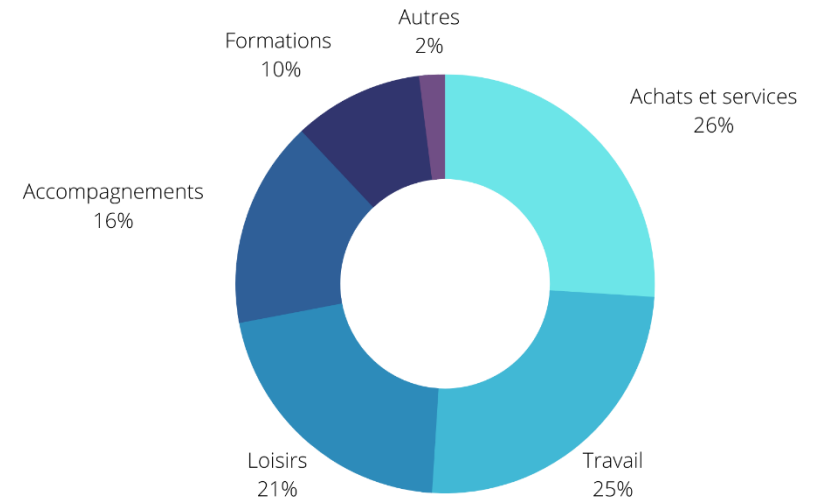
Les communes les plus urbanisées : La Balme-de-Sillingy et Sillingy, ont les taux les plus bas

Répartition des déplacements par motif

Répartition des déplacements par activités (hors retour au domicile) pour le territoire de Fier et Usse



Répartition des déplacements par activités (hors retour au domicile) pour le territoire du Grand-Annecy



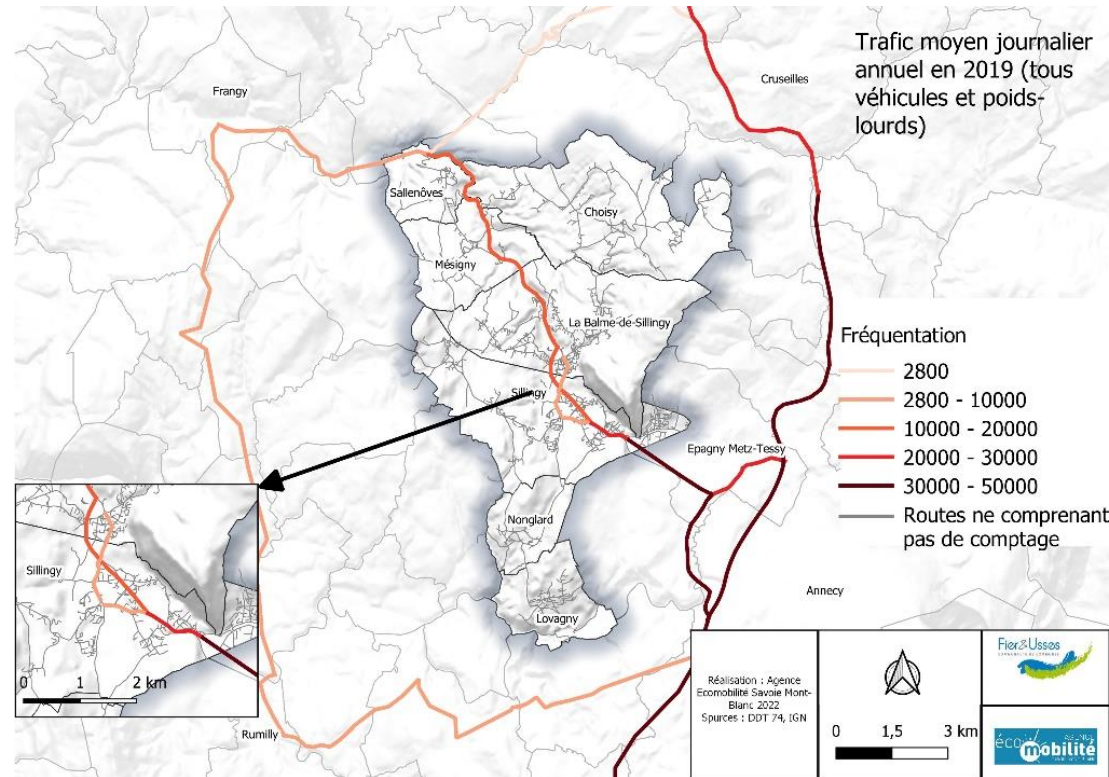
25% des déplacements sont liés au travail pour les habitants de la CCFU (moyenne nationale). La part des déplacements d'accompagnement est importante puisque aucune alternative n'existe pour certaines origine-déterminations



Améliorer l'accessibilité des principaux pôles générateurs de déplacements du territoire

## 2) Données de trafic routier

*Un trafic routier concentré sur la RD 1 508*

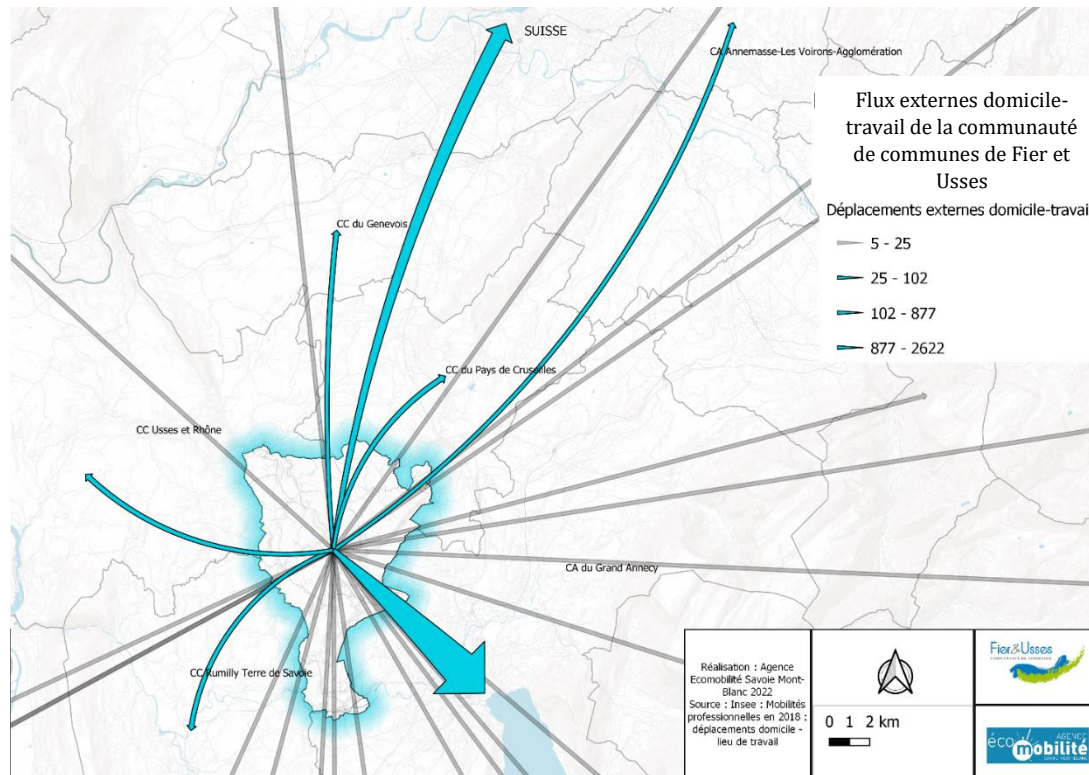


- ➔ Le flux de transports routiers est concentré sur l'axe entrant au nord d'Annecy.
- ➔ La situation géographique fait que la RD 1 508 est la principale route qui permet de connecter la CCFU au Grand-Annecy.
- ➔ Le maillage routier est plutôt important sur la CCFU, celui-ci permet de diffuser le trafic en provenance des communes principales du territoire qui sont Sillingy et La Balme-de-Sillingy.
- ➔ Les données de fréquentation montrent ici un réseau en « 8 » entre Sillingy et La Balme-de-Sillingy. Au vu du trafic important sur la RD 1 508, les conducteurs se rabattent sur Sillingy pour gagner du temps.

★ Favoriser les mobilités alternatives sur les axes desservant la RD 1 508  
Apaiser les traversées de village

★ Les aménagements routiers en cours doivent réinterroger la hiérarchie du réseau routier pour mieux organiser les flux en fonction de leur nature.

### Répartition des flux externes domicile-travail



★ Travailler la mobilité à l'échelle du bassin de vie particulièrement vers le Grand-Annece, mais pas seulement

### Flux externes base 100% :

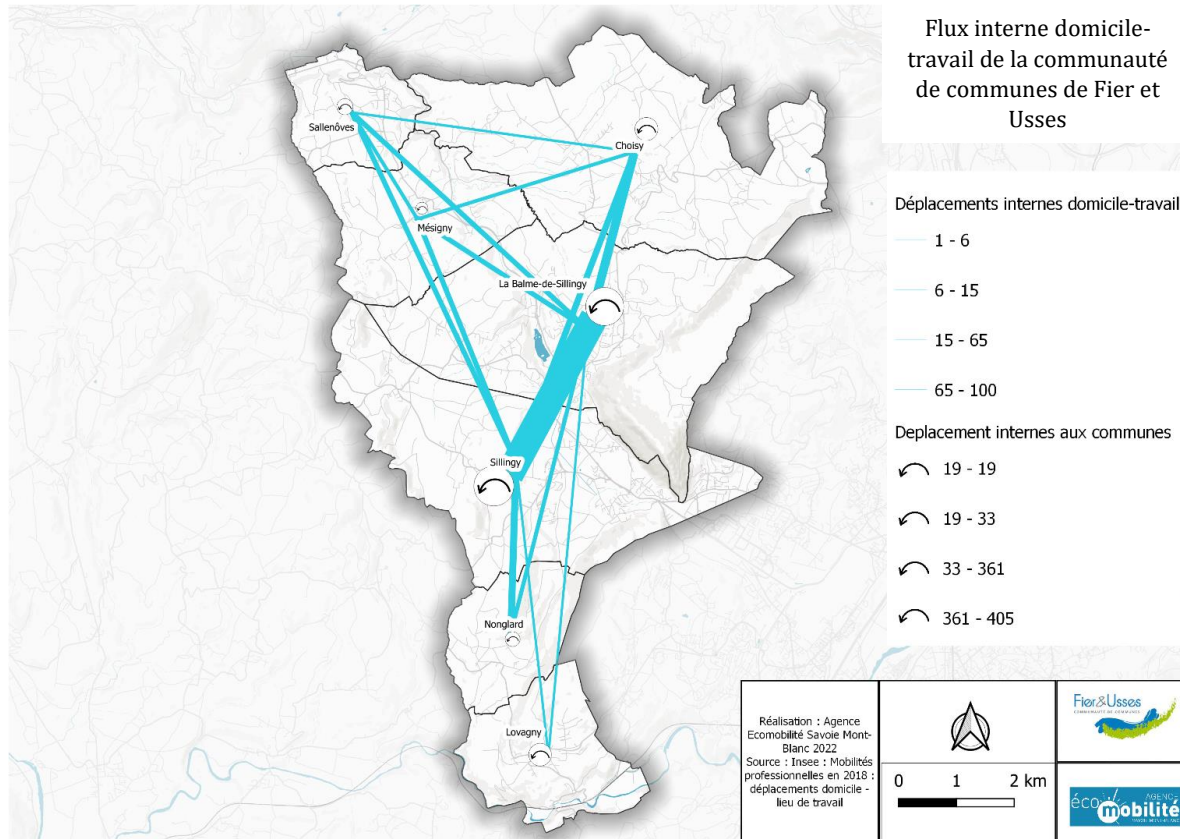
CA du Grand-Annece	51%
Suisse	17%
CC du Pays de Cruseilles	2,5%
CC Usse et Rhône	2,4%
CC Rumilly Terre de Savoie	1,7%

- ➔ Le Grand-Annece apparait clairement comme le principal bassin de vie des habitants de la CCFU.
- ➔ Cette forte concentration des déplacements vers la même direction entraine de la congestion sur les axes reliant la CCFU au Grand-Annece.

🔍 81% des actifs de la CCFU se déplacent en direction des collectivités voisines. Ils sont générateurs de déplacements pendulaires induisant des congestions importantes en heure de pointe, notamment sur la RD 1508.



## Répartition des flux internes domicile-travail



## Flux internes base 100 :

<b>Sillingy → Sillingy</b>	<b>28%</b>
<b>La Balme-de-Sillingy → La Balme-de-Sillingy</b>	25%
<b>Choisy → Choisy</b>	7%
<b>La Balme-de-Sillingy → Sillingy</b>	7%
<b>Lovagny → Lovagny</b>	6%
<b>Sillingy → La Balme-de-Sillingy</b>	5%
<b>Sallenôves → Sallenôves</b>	2%
<b>Choisy → La Balme-de-Sillingy</b>	2%
<b>Nonglard → Nonglard</b>	2%
<b>Nonglard → Sillingy</b>	2%
<b>Mésigny → Mésigny</b>	1%
<b>Choisy → Sillingy</b>	1%



Accompagner et promouvoir les modes actifs pour les habitants et actifs du territoire

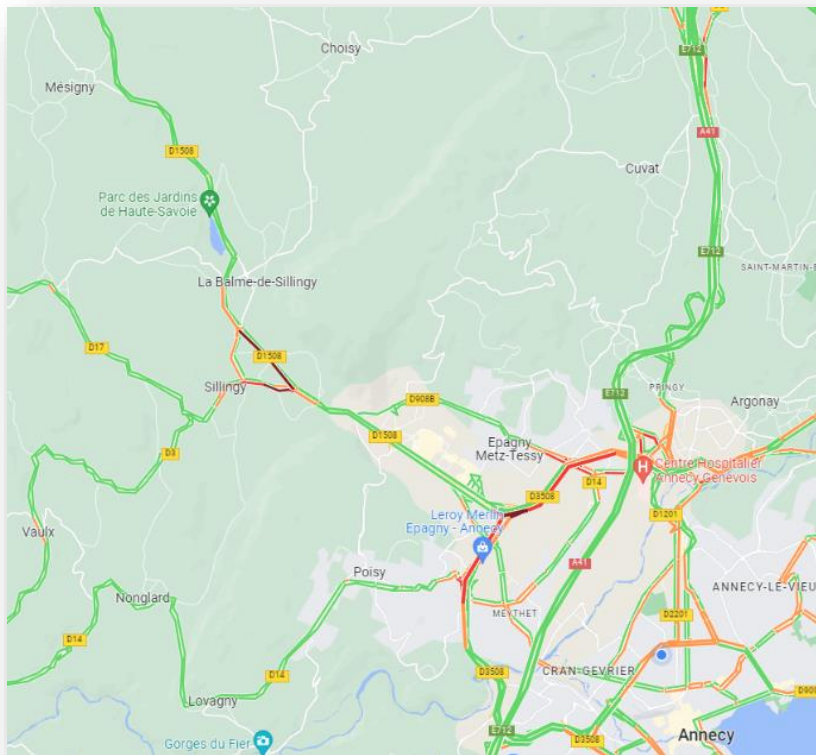


Les déplacements internes se font en majorité au sein de la commune d'habitation.

### 3) Principaux points de congestion routière

#### Circulation le matin

La congestion routière pour accéder au territoire de Fier et Ussez est analysée grâce à l'outil « Trafic » de Google Maps, aux heures de pointe du mardi matin à 8h et du mardi soir à 17h.



Trafic mardi matin à 8h

- **Dans le sens Fier et Ussez – Grand Annecy, le temps de trajet varie fortement :**

**Habituellement, le temps de trajet est de 30 minutes. Son étendue peut l'amener à doubler.**

- ➔ La congestion est existante entre le giratoire de la déviation de La Balme-de-Sillingy et le giratoire RD 17. Le trafic devient plus fluide après Chaumontet.
- ➔ La D 3 508 est également congestionnée côté nord jusqu'à Pringy et côté sud jusqu'au secteur Les Creusettes.

- **Dans le sens Grand Annecy - Fier et Ussez la circulation est beaucoup plus fluide :**

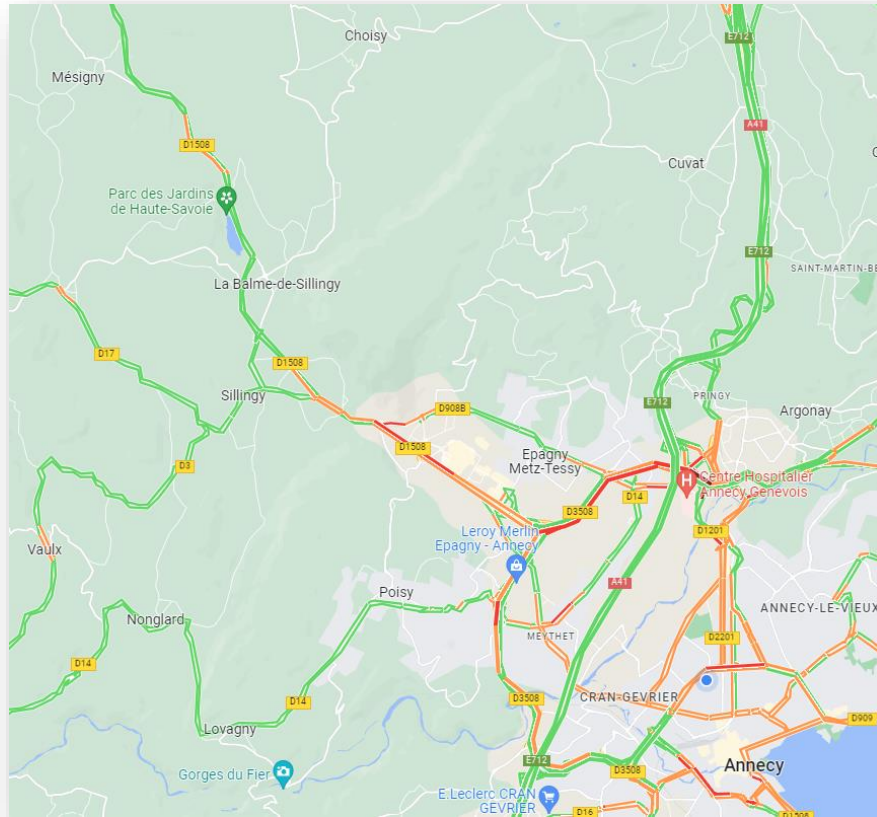
**Habituellement, le temps de trajet est de 18 minutes. Son étendue peut l'amener à doubler.**

Il existe quelques ralentissements sur la D 3 508, qui impactent très peu la circulation dans ce sens.



**Favoriser les mobilités alternatives sur les axes desservant la RD 1 508**

## Circulation le soir



Trafic le mardi soir à 17h

- **Dans le sens Fier et Usse - Annecy, la circulation est beaucoup plus fluide :**

**Habituellement, le temps de trajet est de 20 minutes. Son étendue peut l'amener à doubler.**

- ➔ Le temps de trajet est impacté lorsque l'automobiliste roule sur la D 3 508, cette dernière permet le contournement d'Annecy et est très utilisée par le trafic pendulaire.

- **Dans le sens Annecy - Fier et Usse, le temps de trajet varie fortement :**

**Habituellement, le temps de trajet est de 25 minutes. Son étendue peut l'amener à doubler.**

- ➔ La congestion est existante entre le giratoire RD 17 et l'échangeur de Gillon.



**Favoriser les mobilités alternatives sur les axes desservant la RD 1 508**

#### 4) Zoom sur l'axe Nonglard – Sillingy

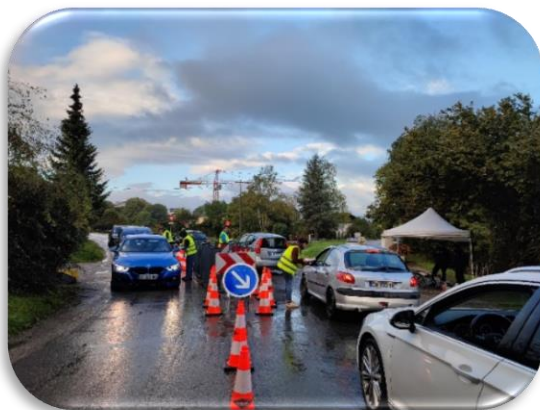
*Au vu du trafic pendulaire important entre le territoire de Fier et Ussets et le Grand Annecy, la CCFU s'interroge sur les usages du tronçon Sillingy / Nonglard, au regard d'un potentiel transit de détournement de la RD 1 508 très souvent saturée.*

**Une enquête Origine / Destination a été lancée sur cet axe la journée du 27 septembre 2022.**

*L'objectif de cette enquête OD est donc de connaître l'origine, la destination, la fréquence, le taux d'occupation et le motif de déplacement des usagers afin d'identifier des solutions pour aménager cet axe et prospecter sur les potentiels de rabattement vers les modes alternatifs à la voiture individuelle. (Synthèse enquête OD annexe 1)*

##### **Méthodologie de l'enquête :**

*L'enquête a été effectuée sur la route de Sillingy à Nonglard au droit du croisement avec la route de la Ville et celle de la Route de Julliard un jour de semaine (aucun évènement n'a été enregistré cette journée), en heure de pointe du matin (7h00 – 9h30) et du soir (16h30 – 19h) et dans les deux sens. L'objectif étant de tendre vers 100% des véhicules interrogés. Au total, **1 289 personnes** ont été interrogés. Il s'agit d'une enquête qualitative qui permet de mieux comprendre les habitudes de déplacements des usagers.*



*Dispositif mis en place pour l'enquête Origine / Destination  
Lundi 27 septembre 2022 -  
Route de Sillingy – Nonglard*

- ➔ 652 personnes interrogées dans le sens Sillingy – Nonglard
- ➔ 637 personnes interrogées dans le sens Nonglard – Sillingy



**Données sources :**

- Enquête origine destination
- 27 septembre 2022
- De 7h30 à 9h30 et de 11h30 à 19h30
- Base 638 déplacements

**Sens d'enquête :**

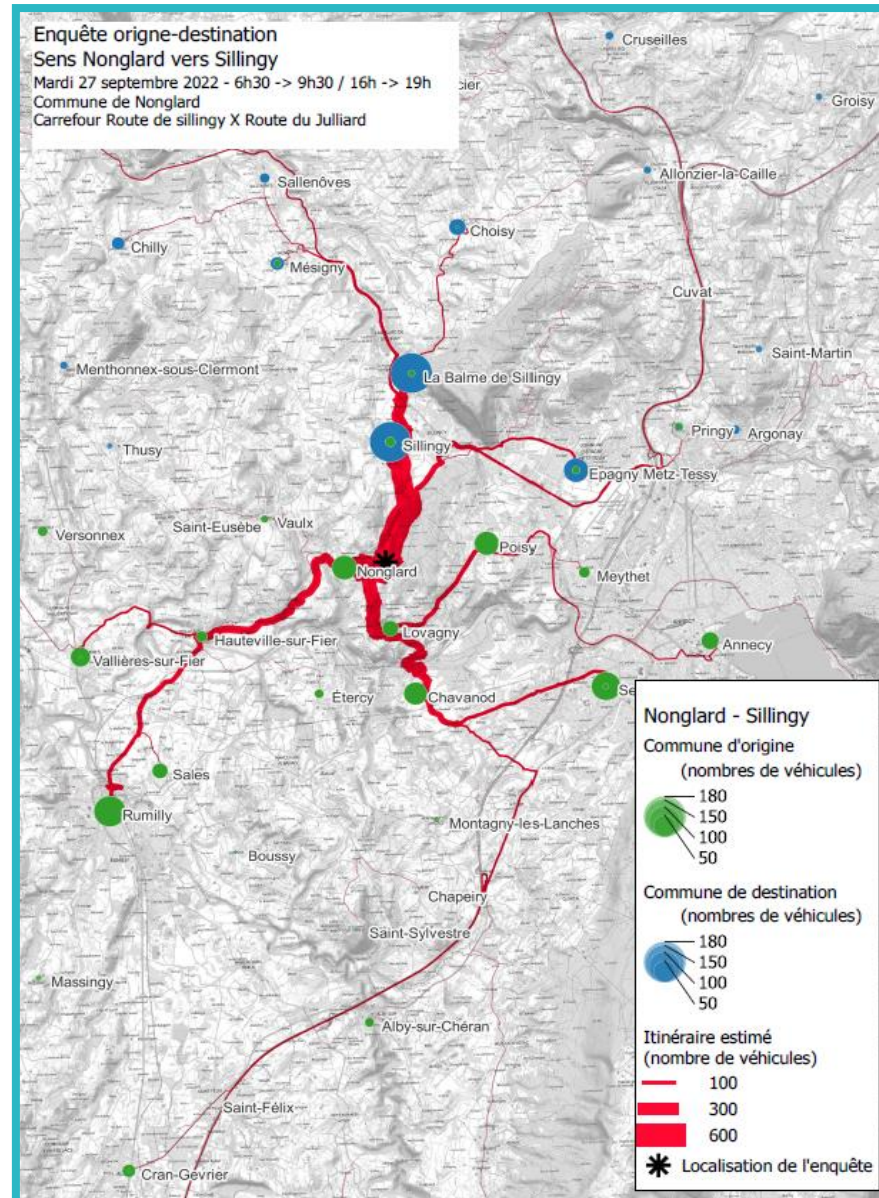
Nonglard → Sillingy

**Object de la représentation :**

Assemblage des données origines-destination collectées dans le sens Nonglard-Sillingy

**Éléments d'interprétation:**

- Cet axe a une vocation majoritairement intracommunautaire.
- Sa vocation extra communautaire devrait encore diminuer avec la fluidification du trafic sur la RD 1 508
- Ces données ne justifient pas une déviation





**Données sources :**

- Enquête origine destination
- 27 septembre 2022
- De 7h30 à 9h30 et de 11h30 à 19h30
- **Base 638 déplacements**

**Sens d'enquête :**

Nonglard → Sillingy

**Object de la representation :**

Résultats des trois principales origines-destination par commune

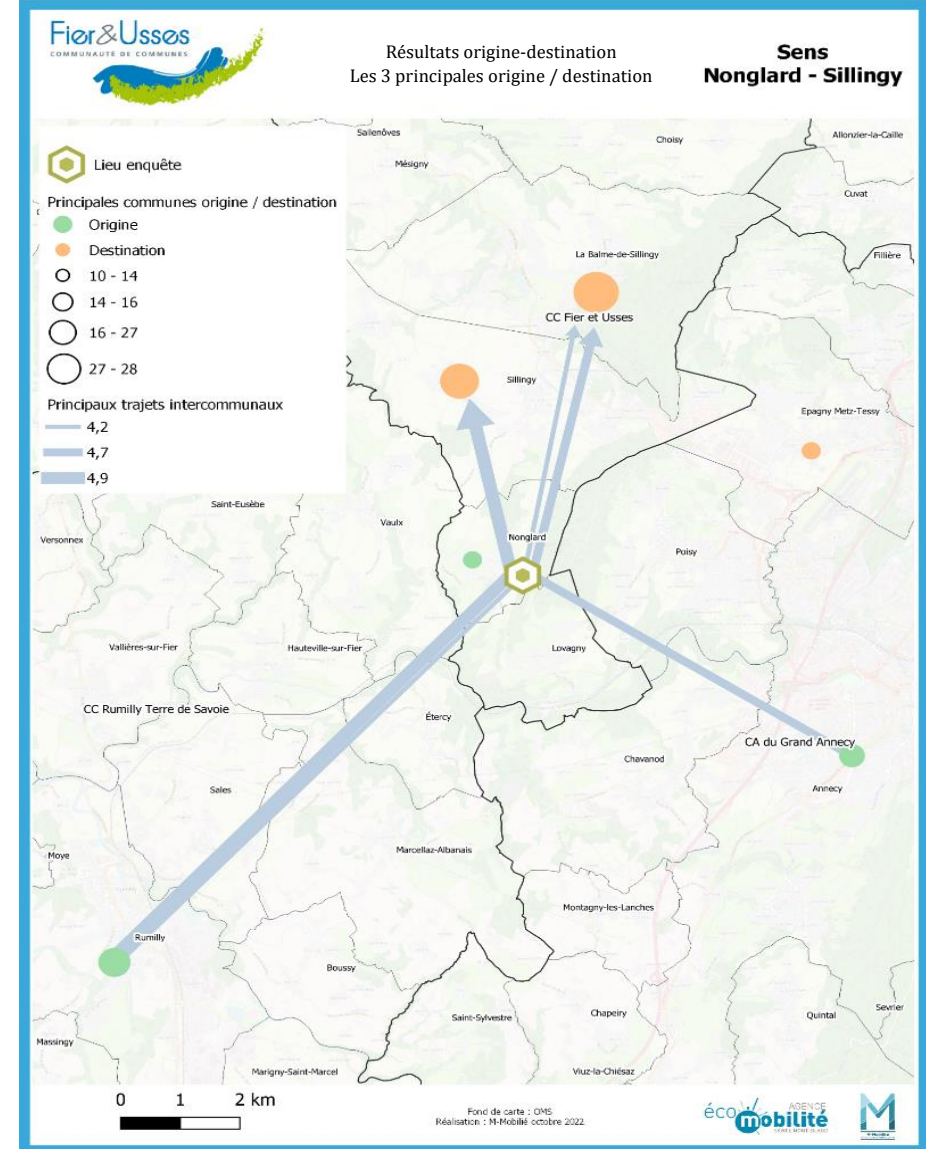
**Principaux resultat :**

Top 3 des origine destination par commune :

- Rumilly – Sillingy : 4.9 %
- Seynod – La Balme de Sillingy : 4,7 %
- Rumilly – La Balme de Sillingy : 4.2 %

**Éléments d'interprétation:**

- Plus de ¼ des déplacements ont pour origine le territoire de Rumilly ou de Seynod
- 10% des déplacements ont pour origine Nonglard
- Plus de 50% des déplacements ont pour destination La Balme-de-Sillingy et Sillingy
- 10% des déplacements ont pour destination Epagny Metz -Tessy



**Données sources :**

- Enquête origine destination
- 27 septembre 2022
- De 7h30 à 9h30 et de 11h30 à 19h30
- **Base 638 déplacements**

**Sens d'enquête :**

Nonglard → Sillingy

**Object de la représentation :**

Résultats des trois principales origines-destination entre EPCI

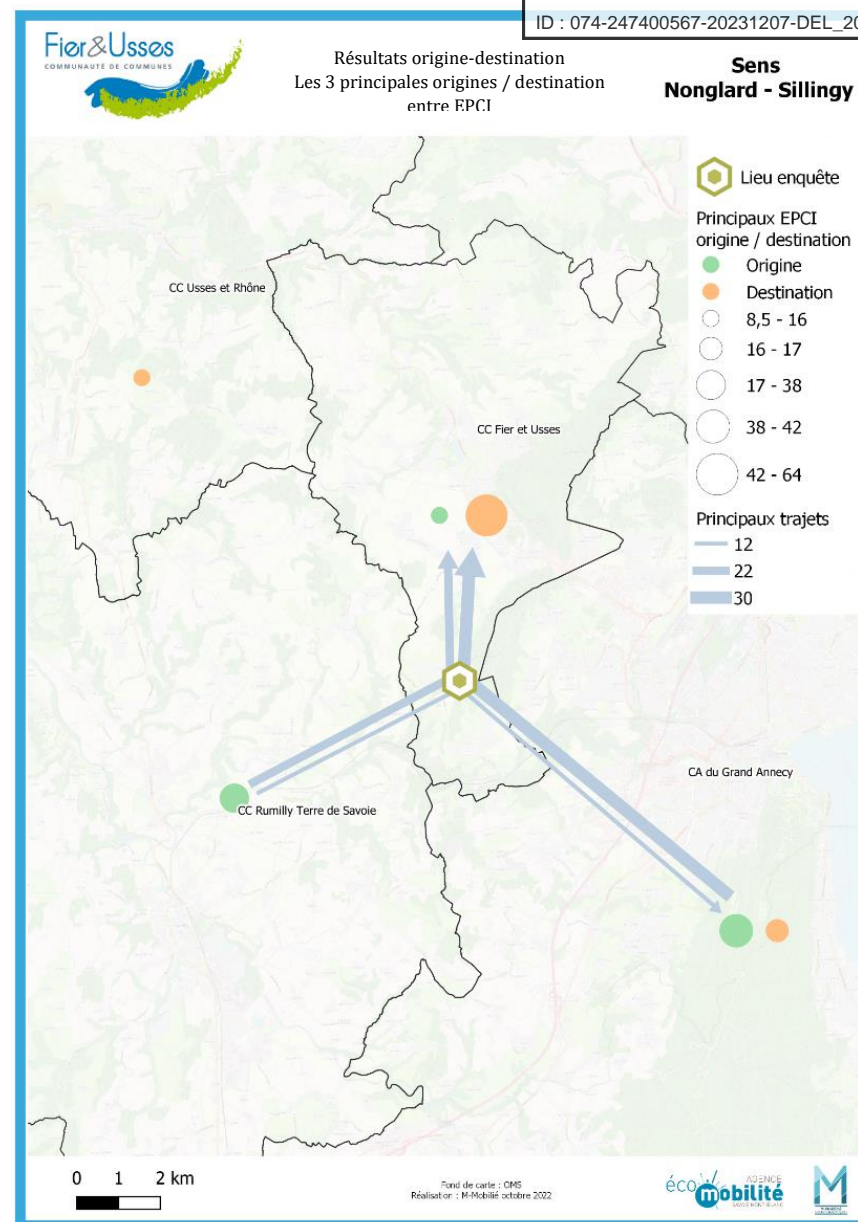
**Principaux résultat :**

Top 3 des origine destination entre EPCI :

- GA – CCFU : 30%
- CCRTS – CCFU : 22%
- CCRTS – GA : 12%

**Éléments d'interprétation:**

- Plus d'1 déplacement sur 2 est à destination de la CCFU



### Données sources :

- Enquête origine destination
- 27 septembre 2022
- De 7h30 à 9h30 et de 11h30 à 19h30
- **Base 59 déplacements**

### Sens d'enquête :

Nonglard → Sillingy

### Objet de la représentation :

Résultats des trois principales origines-destinations internes à la CCFU

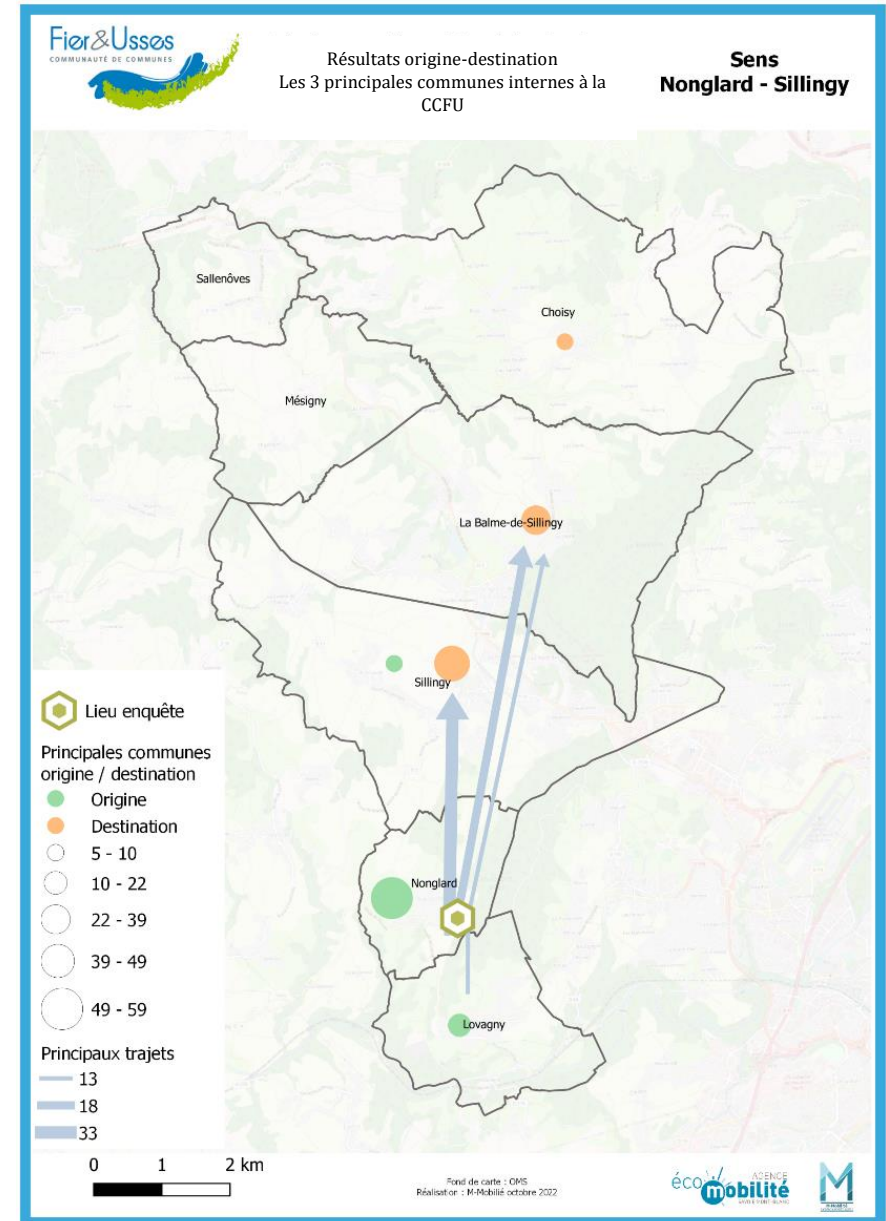
### Principaux résultats :

Top 3 des origines-destinations internes à la CCFU :

- Nonglard – Sillingy : 33.9 %
- Nonglard- La Balme de Sillingy : 18.6 %
- Lovagny – La Balme de Sillingy : 13.6 %

### Éléments d'interprétation:

- 9% des déplacements sont internes à la CCFU dont 1/3 ont pour destination Sillingy





### Données sources :

- Enquête origine destination
- 27 septembre 2022
- De 7h30 à 9h30 et de 11h30 à 19h30
- **Base 184 déplacements**

### Sens d'enquête :

Nonglard → Sillingy

### Objet de la représentation :

Résultats des trois principales origines-destination de transit

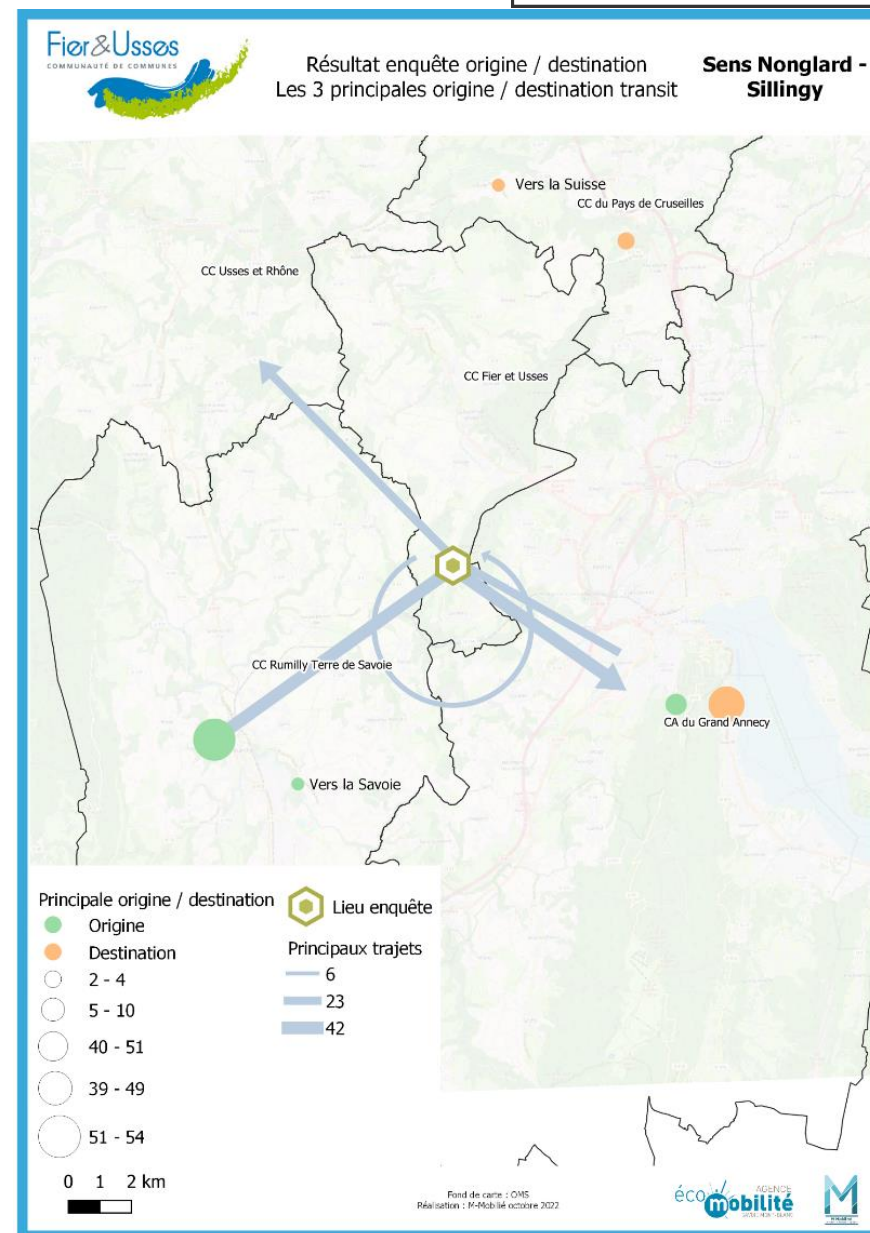
### Principaux résultats :

Top 3 des origines-destination de transit :

- CCRTS- GA : 42.4 %
- GA- CCUR : 23.4 %
- GA - GA : 6.5 %

### Éléments d'interprétation :

- 29% des déplacements sont des déplacements de transit et tous ces déplacements ont un lien avec le Grand Annecy (origine et/ou destination)



**Données sources :**

- Enquête origine destination
- 27 septembre 2022
- De 7h30 à 9h30 et de 11h30 à 19h30
- **Base 638 déplacements**

**Sens d'enquête :**

Nonglard → Sillingy

**Objet de la représentation :**

Résultats des trois principales origines-destination selon l'heure de pointe de la journée

**Principaux résultats :**

Top 3 des origines-destination selon l'heure de pointe du matin :

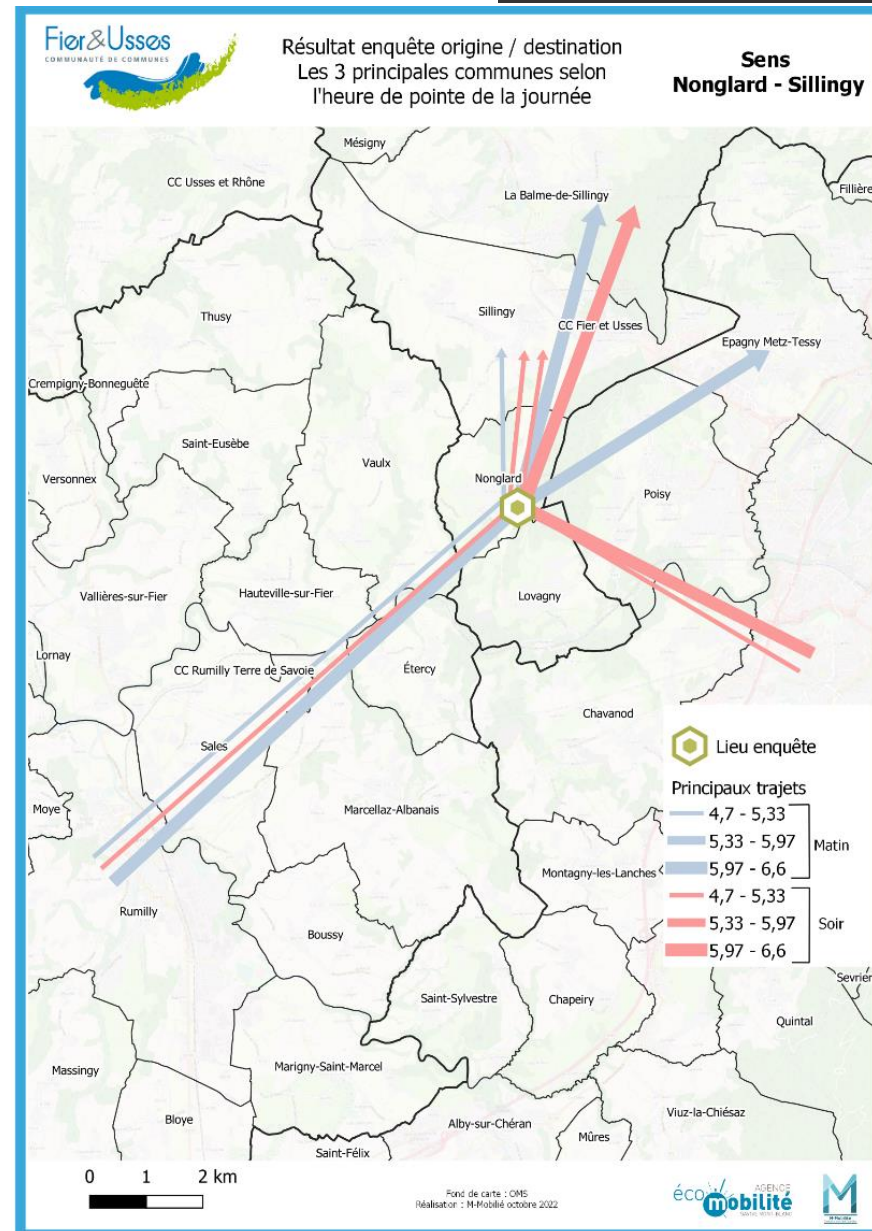
- Rumilly – La Balme de Sillingy : 6.6 %
- Rumilly – Epagny : 6.1 %
- Rumilly – Sillingy : 5.2 %

Top 3 des origines-destination selon l'heure de pointe du soir :

- Seynod – La Balme de Sillingy : 6.4 %
- Seynod – Sillingy : 5.2 %
- Rumilly – Sillingy : 4.7 %

**Éléments d'interprétation :**

- A l'heure de pointe du matin, les flux sont majoritairement des flux de passage « obligés » depuis la CCRTS notamment.
- A l'heure de pointe du soir, les flux montrent un « contournement » de la RD 1508 depuis le sud du Grand Annecy





Base : 31 déplacements

Question : Allez-vous utiliser / avez-vous utilisé un réseau autoroutier sur votre trajet ?

### Origine

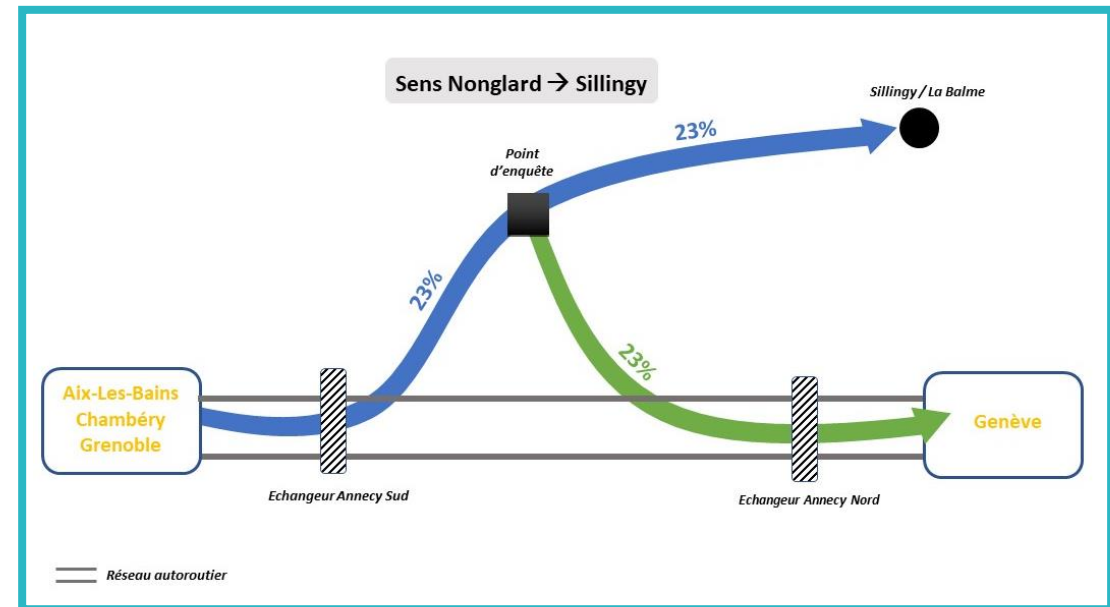
N°1 : Nonglard → 19%  
N°2 : Lovagny → 12%

### Destination

N°1: Genève → 23%  
N°2 : La Balme-de-Sillingy → 13%  
N°3 : Sillingy → 10%

### Couple OD

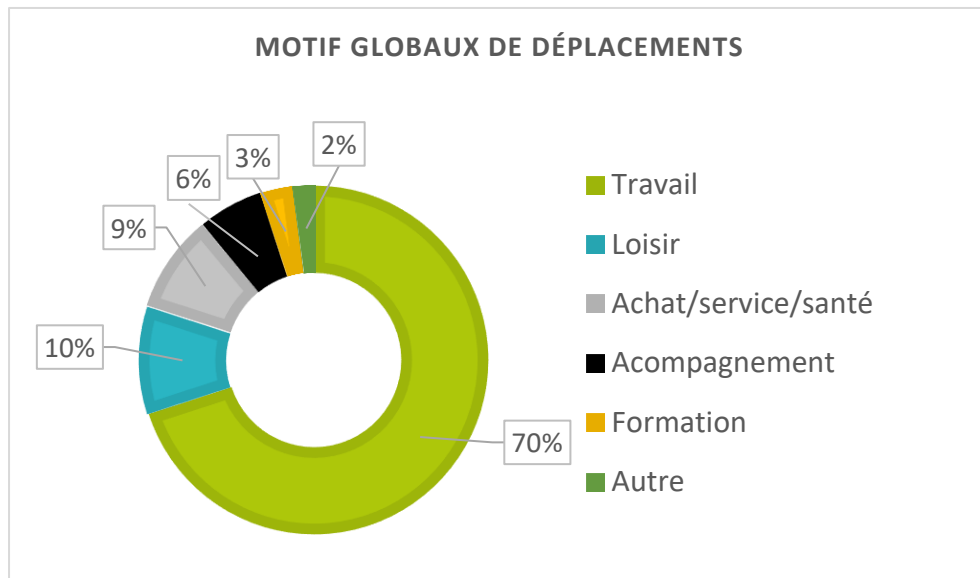
N°1 : Lovagny – Genève → 9,7%  
N°2 : Nonglard – Genève → 6,5%



→ Seulement 5% des déplacements sont connectés au réseau autoroutier (dont ¼ ont pour destination Genève).

Base : 638 déplacements

Question : Principaux motifs de déplacement ?



→ La principale raison de déplacement sur cet axe est le travail à 70%

Base : 88 déplacements

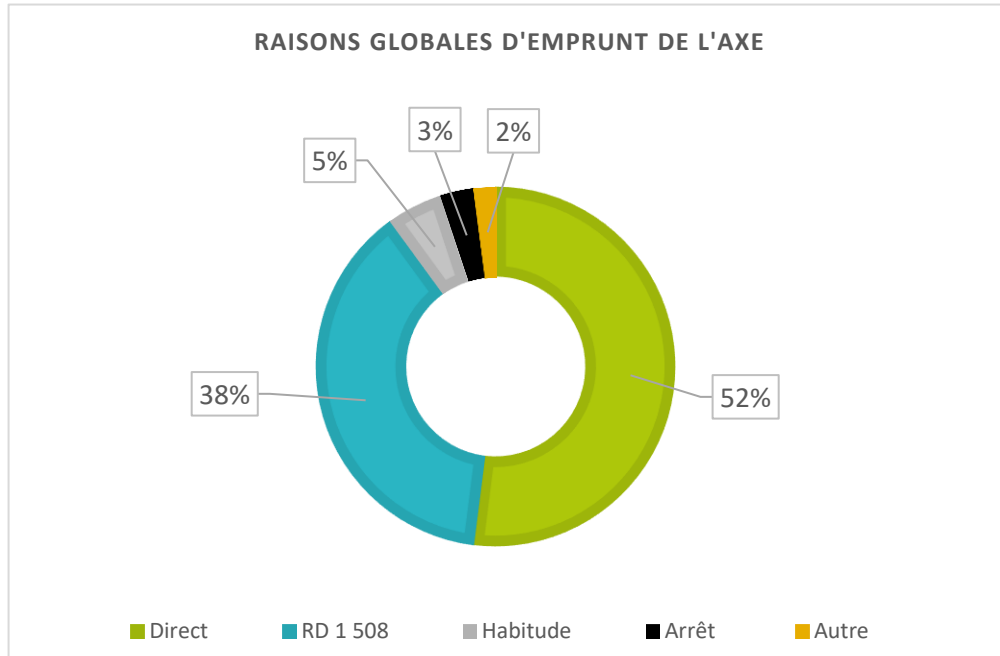
Commune	Motif 1	Motif 2
N° 1 : Rumilly – Sillingy	Travail (70%)	Loisir (10%)
N°2 : Seynod – La Balme-de-Sillingy	Travail (70%)	Achat (13%)
N°3 Rumilly – La Balme	Travail (56%)	Achat (15%)

Base : 412 déplacements

EPCI	Motif 1	Motif 2	Motif 3
N°1 : GA – CCFU	Travail (72%)	Loisir (10%)	Achat (9%)
N°2 : CCRTS – CCFU	Travail (68%)	Achat (11%)	Achat (10%)
N°3 : CCRTS – GA	Travail (63%)	Achat (18%)	Loisir (10%)

Base : 638 déplacements

Question : Pourquoi empruntez-vous cet axe ?



- La moitié des usagers utilisent cet itinéraire car il est le plus direct entre leur origine et leur destination et plus d'1/3 pour éviter les congestions de la RD 1 508
- Un potentiel de baisse de l'ordre de 38% est atteignable en cas de fluidification sur la RD 1 508

Base : 88 déplacements

Commune	Motif 1	Motif 2
N°1 : Rumilly – Sillingy	Direct (17%)	Habitude (10%)
N°2 : Seynod – La Balme-de-Sillingy	RD 1 508 (70%)	Direct (13%)
N°3 : Rumilly – La Balme	Direct (56%)	RD 1 508 (15%)

Base : 412 déplacements

EPCI	Motif 1	Motif 2	Motif 3
N°1 : GA – CCFU	RD 1 508 (63%)	Direct (29%)	/
N°2 : CCRTS – CCFU	Direct (70%)	RD 1 508 (18%)	Habitude (9%)
N°3 : CCRTS – GA	Direct (68%)	RD 1 508 (17%)	Habitude (9%)

Base : 638 déplacements

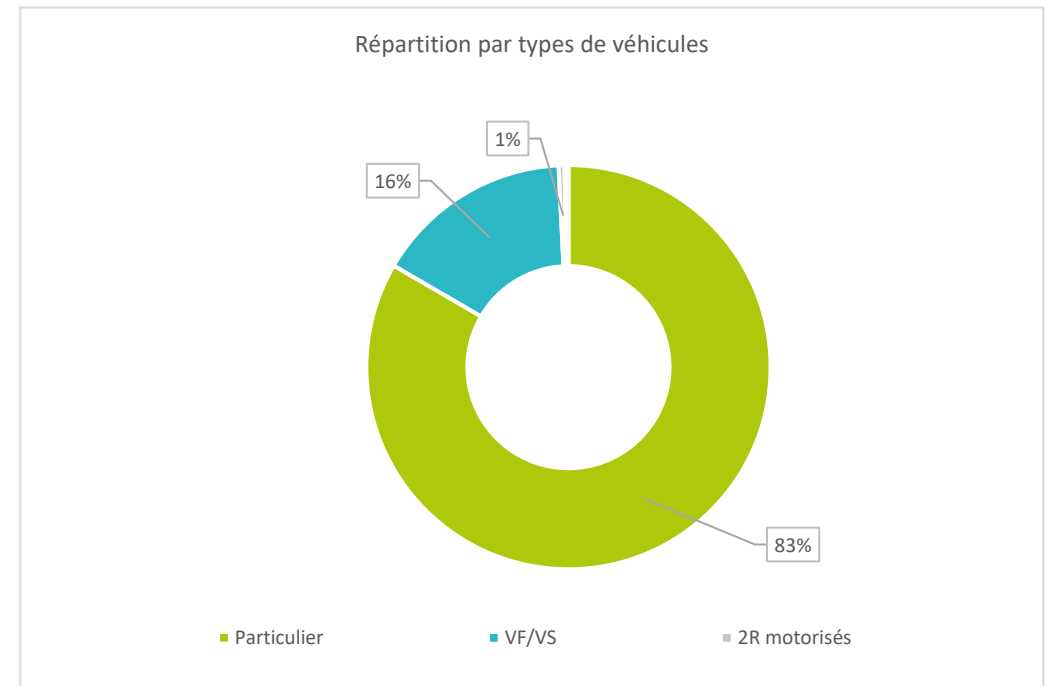
Question : A quelle fréquence utilisez-vous cet axe (fréquence selon le motif) ?

	Moyenne de Fréquence (par jour)	Moyenne de Fréquence (par semaine)
Accompagnement	1,1	3,9
Achat / service / santé	0,5	1,6
Formation	1,1	4,5
Loisir	0,6	2,0
Travail	0,9	3,8
Autre	0,3	0,8
<b>Total</b>	<b>0,9</b>	<b>3,4</b>

- ➔ En moyenne, les usagers se déplacent 3,4 fois par semaine et 0,9 fois par jour.
- ➔ Les navetteurs empruntent cet axe moins de 4 jours/semaines : cela correspond à l'impact du télétravail post-Covid (1j/semaine)

Base : 638 déplacements

Question : Quel type de véhicule utilisez-vous ?



- ➔ Plus de  $\frac{3}{4}$  des usagers disposent de leur propre véhicule. Cela confirme le fiable transit observé, avec très peu d'usages du type déplacements professionnels recensés.

*Base : 638 déplacements*

*Question : Combien de personnes mineures et majeures sont présentes dans le véhicule ?*

	Moyenne de pers mineures	Moyenne de pers majeures
Accompagnement	0,7	1,2
Achat / service / santé	0,5	1,3
Formation	0,4	1,1
Loisir	0,1	1,2
Travail	0,1	1,1
Autre	0,3	1,3
<b>Total</b>	<b>0,2</b>	<b>1,1</b>

- Le taux de remplissage des voitures est en moyenne de 1,1
- Le taux de remplissage des véhicules le plus important est pour des raisons d'accompagnement / achat / service / santé
- La majorité des déplacements sont effectués par des personnes seules pour aller travailler.



**Données sources :**

- Enquête origine destination
- 27 septembre 2022
- De 7h30 à 9h30 et de 11h30 à 19h30
- Base 652 déplacements

**Sens d'enquête :**

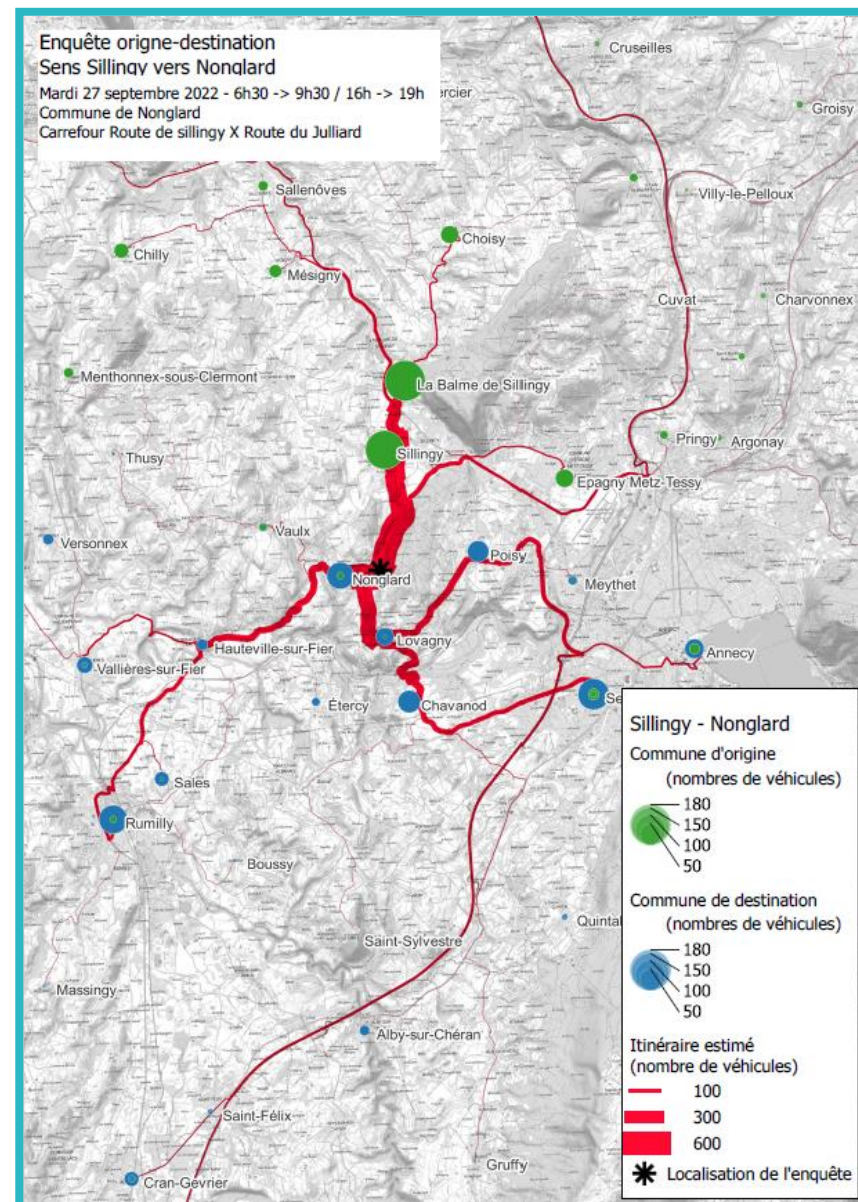
Sillingy → Nonglard

**Objet de la représentation :**

Assemblage des données origines-destination collectées dans le sens Sillingy - Nonglard

**Éléments d'interprétation:**

- Cet axe a une vocation majoritairement intracommunautaire.
- Sa vocation extra communautaire devrait encore diminuer avec la fluidification du trafic sur la RD 1 508
- Ces données ne justifient pas une déviation



### Données sources :

- Enquête origine destination
- 27 septembre 2022
- De 7h30 à 9h30 et de 11h30 à 19h30
- **Base 652 déplacements**

### Sens d'enquête :

Sillingy → Nonglard

### Objet de la représentation :

Résultats des trois principales origines-destination par commune

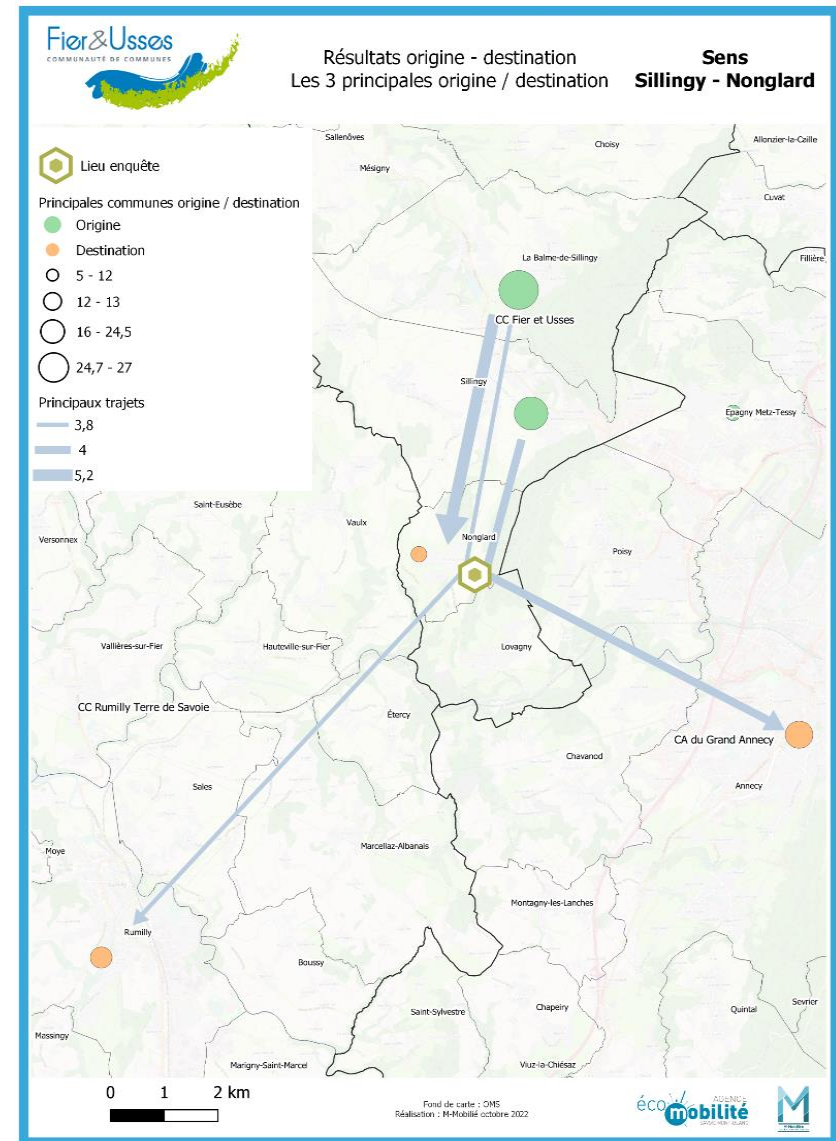
### Principaux resultat :

Top 3 des origines-destination par commune :

- La Balme de Sillingy – Nonglard : 5.2 %
- Sillingy – Seynod : 4 %
- La Balme de Sillingy - Rumilly : 3.8 %

### Éléments d'interprétation:

- Plus de 50% des déplacements ont pour origine La Balme de-Sillingy et Sillingy
- 5% des déplacements ont pour origine Epagny Metz-Tessy
- 29% des déplacements ont pour destination Seynod et Rumilly
- 12% des déplacements ont pour destination Nonglard



### Données sources :

- Enquête origine destination
- 27 septembre 2022
- De 7h30 à 9h30 et de 11h30 à 19h30
- **Base 652 déplacements**

### Sens d'enquête :

Sillingy → Nonglard

### Objet de la représentation :

Résultats des trois principales origines-destination entre EPCI

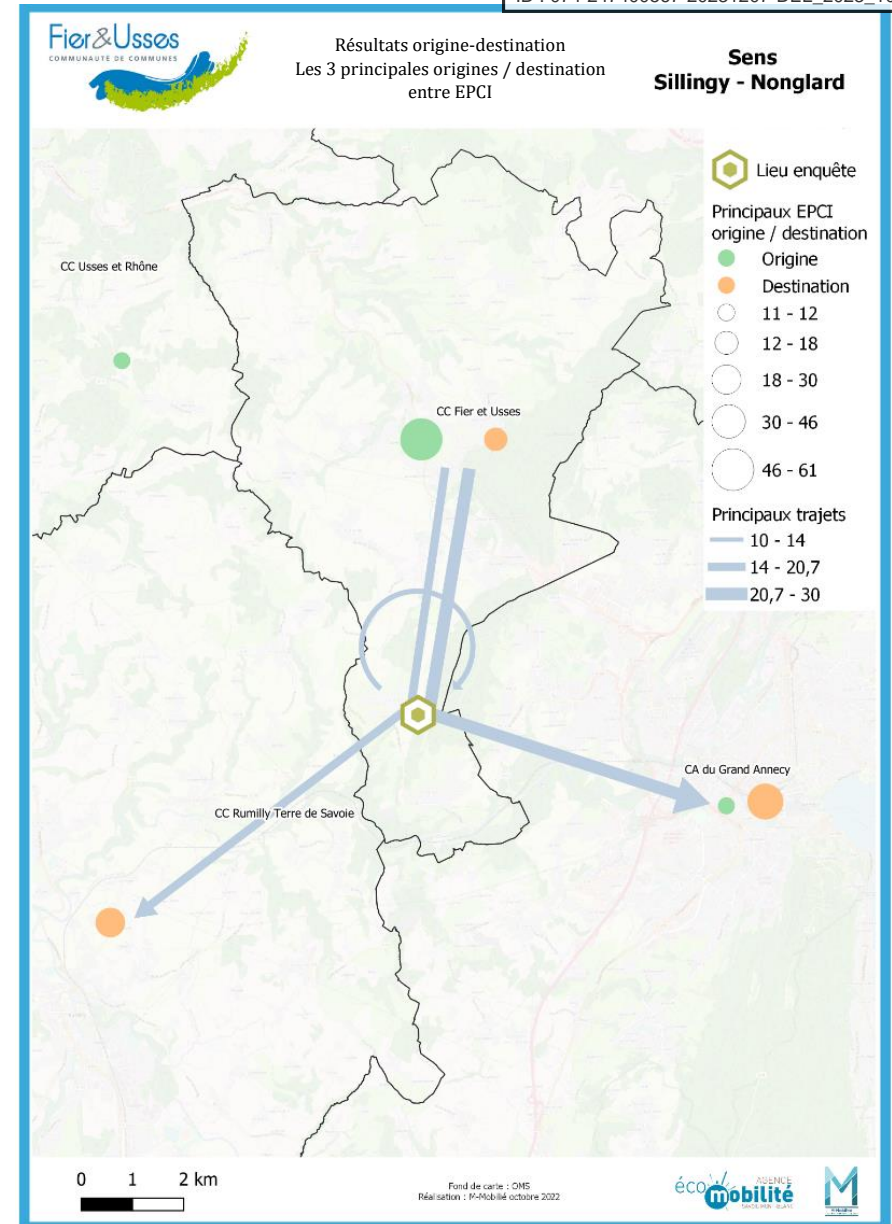
### Principaux resultat :

Top 3 des origines-destination entre EPCI :

- CCFU – GA : 30 %
- Sillingy -Seynod : 4 %
- La Balme de Sillingy - Rumilly: 3.8 %

### Éléments d'interprétation :

- 1/3 des déplacements sont à destination du Grand Annecy





**Données sources :**

- Enquête origine destination
- 27 septembre 2022
- De 7h30 à 9h30 et de 11h30 à 19h30
- **Base 65 déplacements**

**Sens d'enquête :**

Sillingy → Nonglard

**Objet de la représentation :**

Résultats des trois principales origines-destination interne à la CCFU

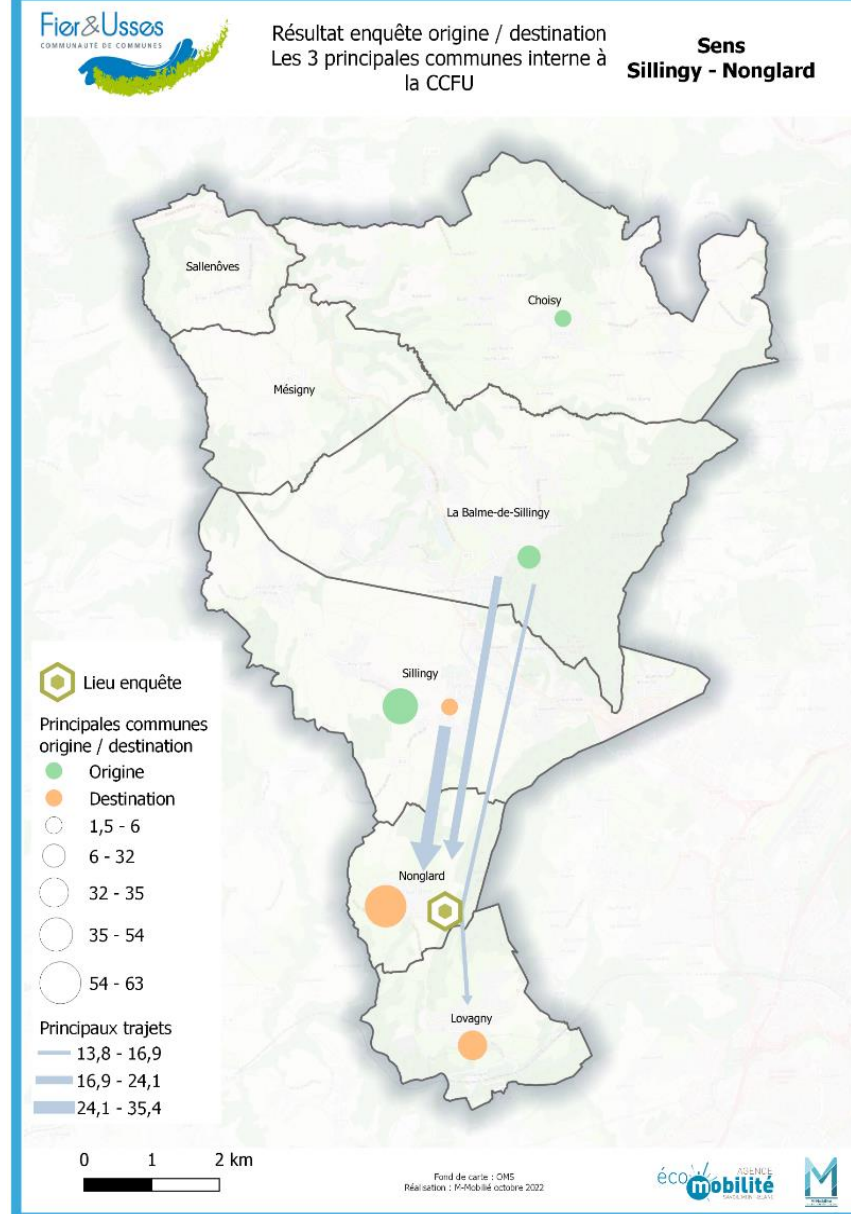
**Principaux résultats :**

Top 3 des origines-destination interne à la CCFU :

- Sillingy – Nonglard : 35.4 %
- La Balme de Sillingy – Nonglard : 18.5 %
- La Balme de Sillingy – Lovagny : 13.8 %

**Éléments d'interprétation:**

- 10% des déplacements sont internes à la CCFU et plus d'1/3 de ces déplacements ont pour destination Nonglard



### Données sources :

- Enquête origine destination
- 27 septembre 2022
- De 7h30 à 9h30 et de 11h30 à 19h30
- **Base 204 déplacements**

### Sens d'enquête :

Sillingy → Nonglard

### Objet de la représentation :

Résultats des trois principales origines-destination de transit

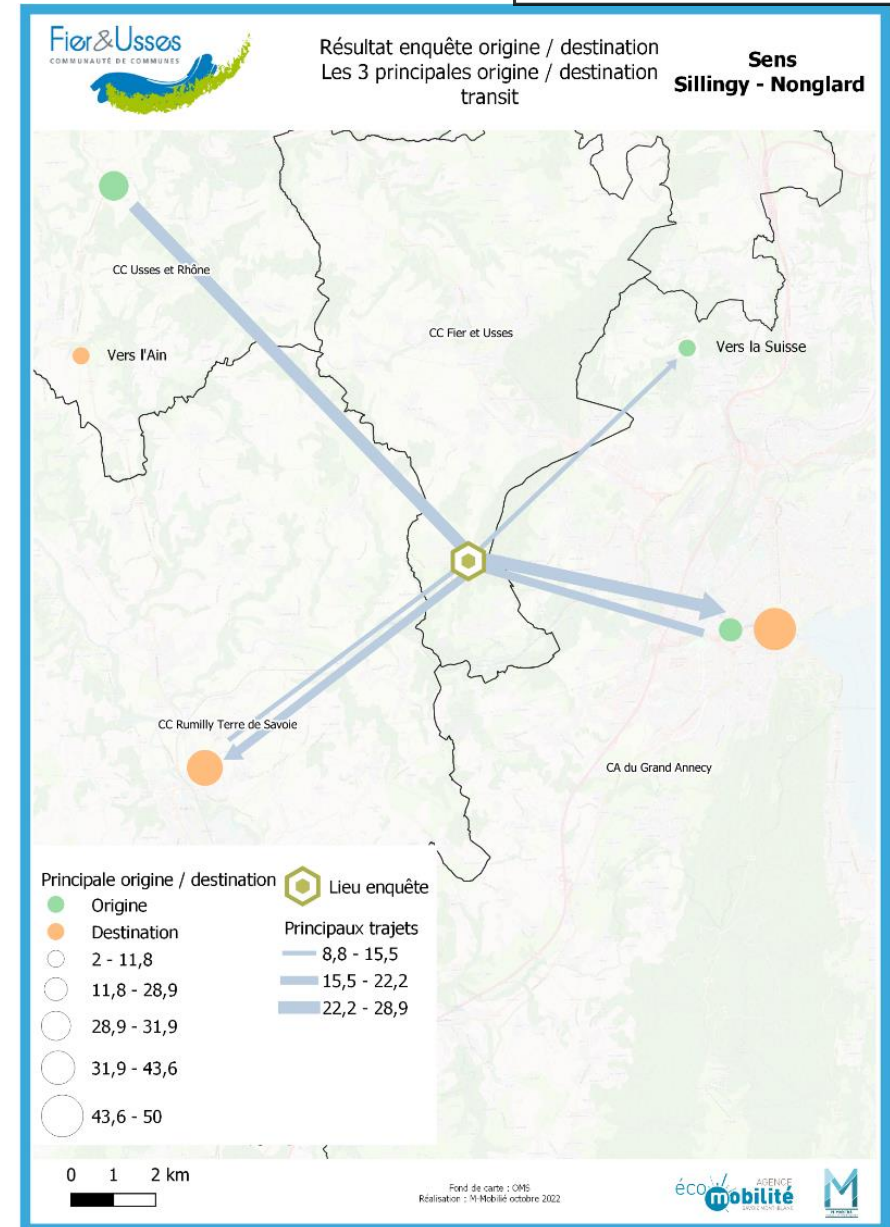
### Principaux résultats :

Top 3 des origines destination de transit :

- CCUR – GA : 28.9%
- GA – CCRTS : 22.1%
- SUISSE - CCRTS : 8.8%

### Éléments d'interprétation :

- 1/3 des déplacements sont des déplacements de transit et un tiers des déplacements ont respectivement un lien avec CCRTS et avec le Grand Annecy





**Données sources :**

- Enquête origine destination
- 27 septembre 2022
- De 7h30 à 9h30 et de 11h30 à 19h30
- **Base 652 déplacements**

**Sens d'enquête :**

Sillingy → Nonglard

**Objet de la représentation :**

Résultats des trois principales origines-destination selon l'heure de pointe de la journée

**Principaux résultats :**

Top 3 des origines-destination selon l'heure de pointe du matin :

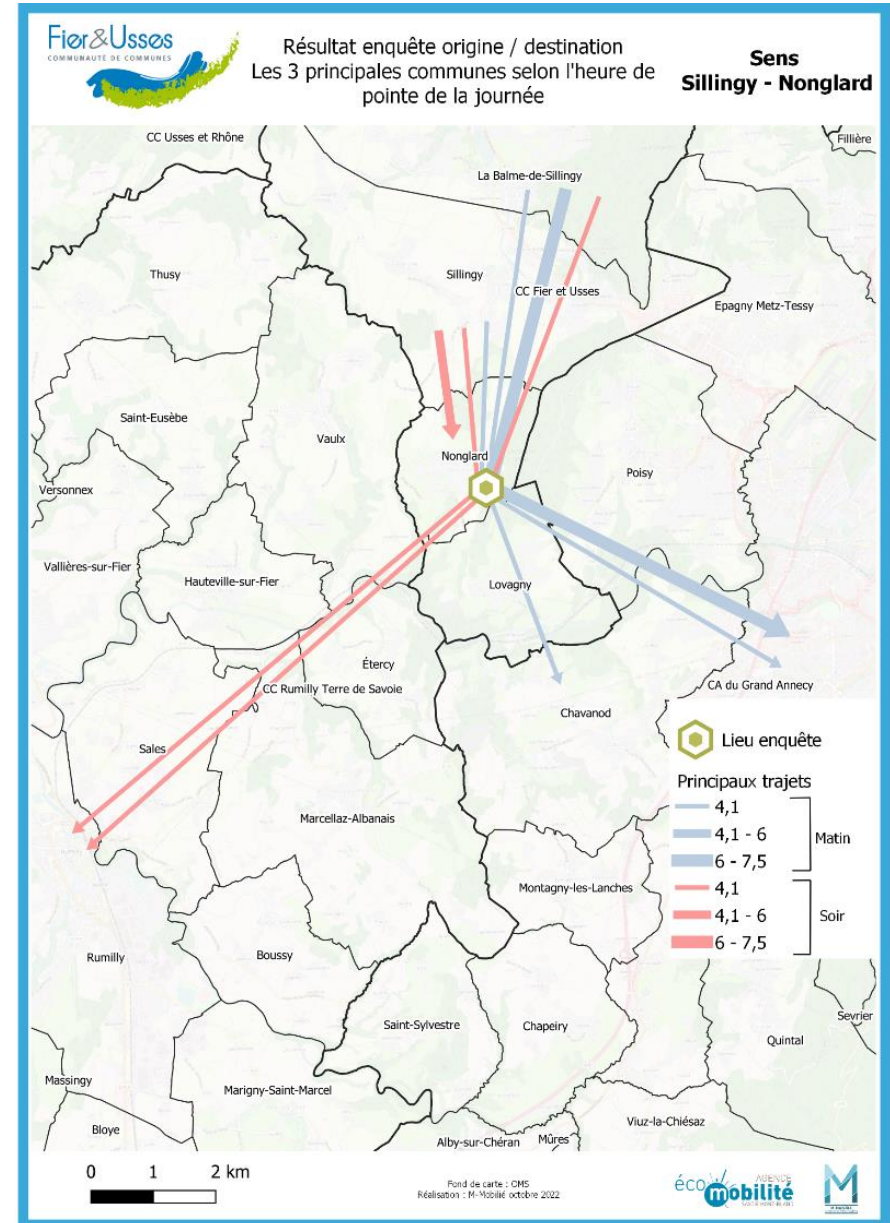
- La Balme de Sillingy - Seynod : 7.5 %
- La Balme de Sillingy - Seynod : 4.7%
- Sillingy - Seynod : 4.0 %

Top 3 des origines-destination selon l'heure de pointe du soir :

- Sillingy - Nonglard : 6%
- La Balme de Sillingy - Rumilly : 5%
- Sillingy - Rumilly : 5%

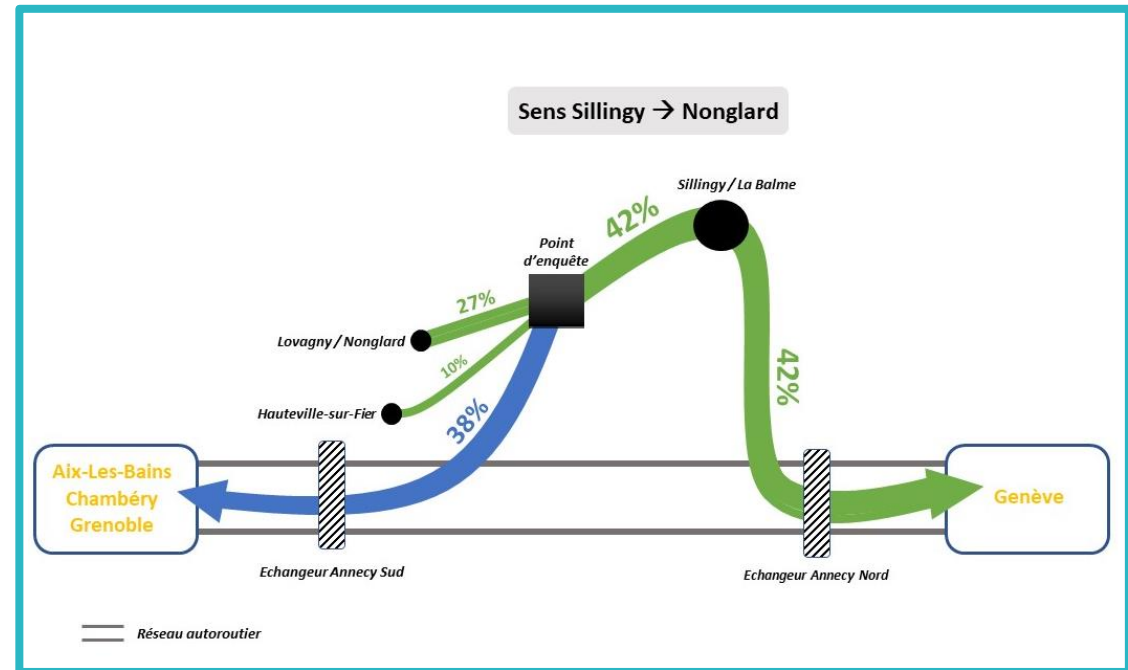
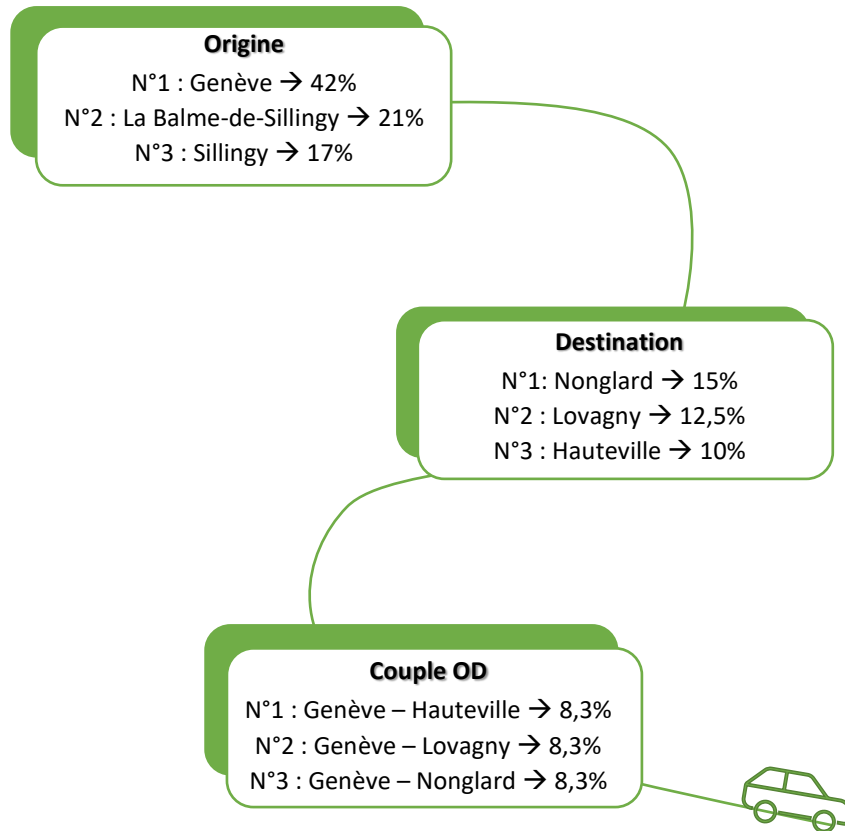
**Éléments d'interprétation:**

- On observe un corridor de déplacement du contournement à l'heure de pointe du matin (17% des déplacements entre Sillingy / La Balme de Sillingy et Seynod/ Chavanod)
- Des déplacements directs et « obligés » à l'heure de pointe du soir. On n'observe pas de déplacement de contournement.



Base : 48 déplacements

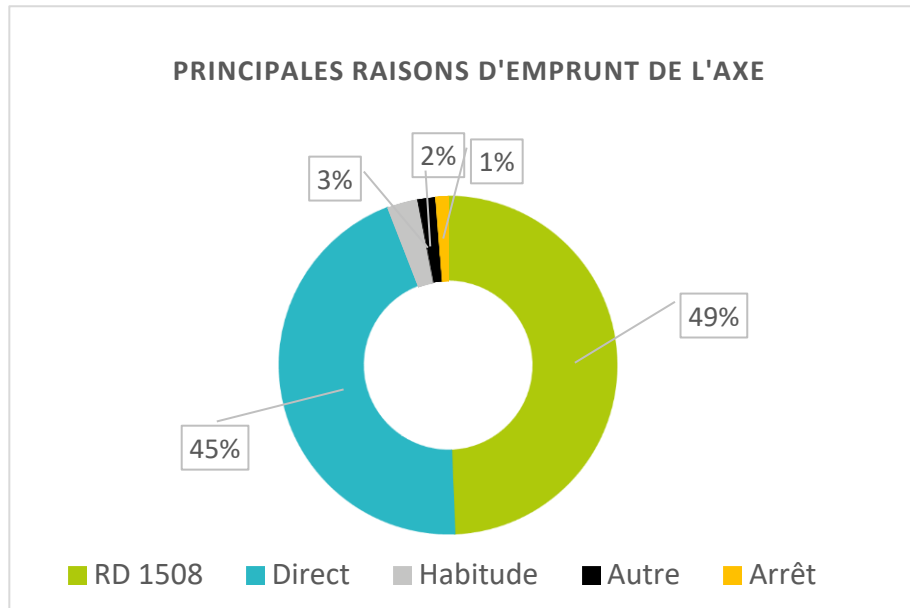
Question : Allez-vous utiliser / avez-vous utilisé un réseau autoroutier sur votre trajet ?



→ Seulement 7% des déplacements sont connectés au réseau routier dont 15% vers Nonglard et près de la moitié en provenance de Genève.

Base : 652 déplacements

Question : Principales raisons d'emprunt de l'axe ?



- La moitié des usagers utilise cet itinéraire pour éviter la congestion de la RD 1 508 et 45 % des usagers car il est le chemin le plus direct entre leur origine et leur destination.
- Le potentiel de baisse est de l'ordre de 50% du trafic s'il y a une fluidification sur la RD 1 508.

Base : 140 déplacements

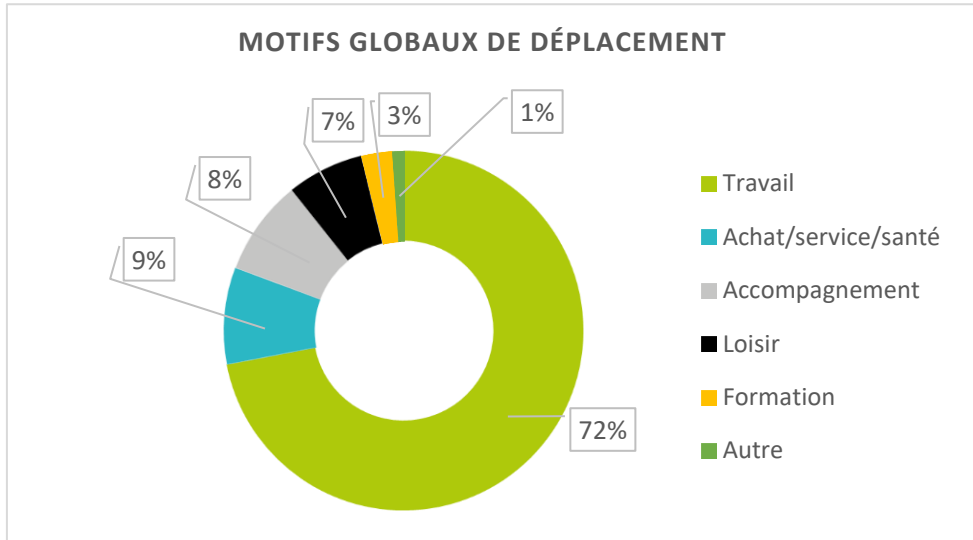
Commune	Motif 1	Motif 2	Motif 3
N°1 : La Balme – Nonglard	Direct (92%)	RD 1 508 (8,3%)	/
N°2 : Sillingy – Seynod	Direct (72%)	RD 1 508 (20%)	Habitude (4%)
N°3 : La Balme – Rumilly	RD 1 508 (73%)	Direct (23%)	Arrêt (3,8%)

Base : 368 déplacements

EPCI	Motif 1	Motif 2	Motif 3
N°1 : CCFU – GA	RD 1 508 (84%)	Direct (13%)	Arrêt (1,5%)
N°2 : CCFU – CCRTS	Direct (77%)	RD 1 508 (17%)	Habitude (2,8%)
N°3 : CCFU – CCFU	Direct (82%)	RD 1 508 (6%)	Arrêt (1,5%)

Base : 652 déplacements

Question : Principaux motifs de déplacement ?



→ La principale raison de déplacement sur cet axe est le travail à plus de 70%.

Base : 140 déplacements

Commune	Motif 1	Motif 2	Motif 3
N°1 : La Balme – Nonglard	Travail (42%)	Achat (10%)	Accompagnement (9%)
N°2 : Sillingy – Seynod	Travail (77%)	Loisir (8%)	Accompagnement (8%)
N°3 : La Balme – Rumilly	Travail (72%)	Loisir (8%)	Accompagnement (8%)

Base : 368 déplacements

EPCI	Motif 1	Motif 2	Motif 3
N°1 : CCFU – GA	Travail (72%)	Accompagnement (11%)	Achat (8%)
N°2 : CCFU – CCRTS	Travail (71%)	Achat (9,5%)	Loisir (9,5%)
N°3 : CCFU – CCFU	Travail (52%)	Achat (17%)	Accompagnement (15%)

Base : 652 déplacements

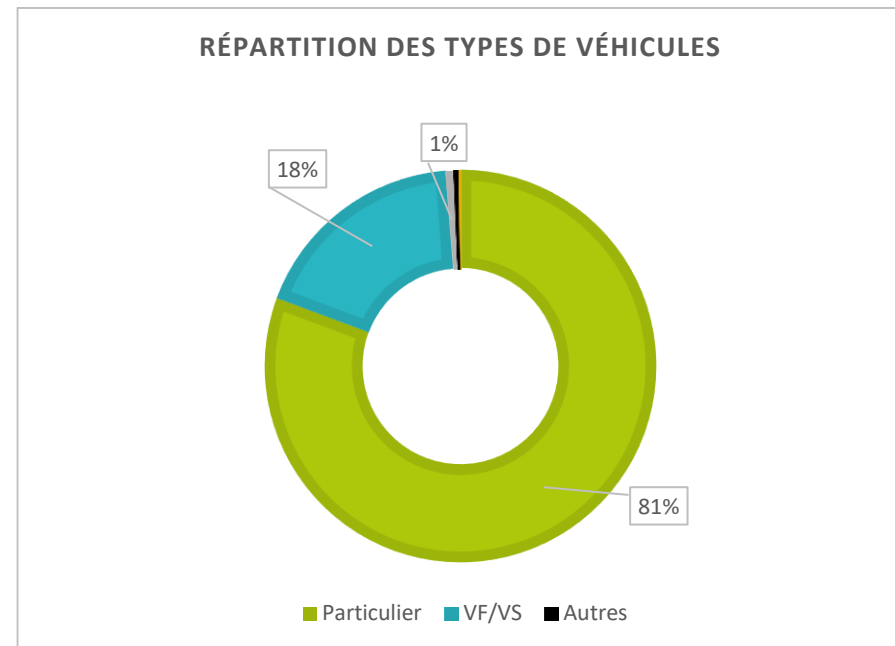
Question : A quelle fréquence utilisez-vous cet axe (fréquence selon le motif) ?

	Moyenne de Fréquence (par jour)	Moyenne de Fréquence (par semaine)
Accompagnement	1,3	3,9
Achat/service/santé	0,7	1,9
Autre	1,0	1,5
Domicile	1,0	3,0
Formation	1,1	4,4
Loisir	0,8	1,5
Personnel	0,0	0,0
Travail	1,0	3,5
<b>Total</b>	<b>1,0</b>	<b>3,3</b>

- En moyenne, les usagers se déplacent 3,3 fois par semaine et 1 fois par jour.
- Les navetteurs empruntent cet axe moins de 4 jours/semaine, cela correspond à l'impact du télétravail post-covid (1j/semaine)

Base : 652 déplacements

Question : Quel type de véhicule utilisez-vous ?



- Plus de ¾ des usagers disposent de leur propre véhicule



*Base : 652 déplacements*

*Question : Combien de personnes mineures et majeures sont présentes dans le véhicule ?*

	Moyenne de pers mineures	Moyenne de pers majeures
Accompagnement	0,9	1,1
Achat/service/santé	0,1	1,3
Autre	0,0	1,0
Domicile	0,0	1,0
Formation	0,1	1,2
Loisir	0,1	1,2
Personnel	0,0	1,0
Travail	0,0	1,1
<b>Total</b>	<b>0,1</b>	<b>1,1</b>

- Le taux de remplissage moyen des véhicules est de 1,1
- Le taux de remplissage des véhicules le plus important est pour des raisons d'accompagnement / achat / service / santé
- La majorité des déplacements sont effectués par des personnes seules pour aller travailler.

## 5) Analyse des usagers en matière de stationnement

La mise en place d'une politique de stationnement cohérente permet de dissuader l'utilisation de la voiture individuelle en centre-bourg.

Volume global de places de stationnement par commune :

Commune	Nombre de places
La Balme de Sillingy	330
Sillingy	96
Sallenôves	20
Nonglard	47
Choisy	50
Lovagny	15
Mésigny	50
<b>Total</b>	<b>608</b>

→ 5 parkings relais sont identifiés sur le site de la CCFU, ceux-ci apparaissent en violet sur la carte.

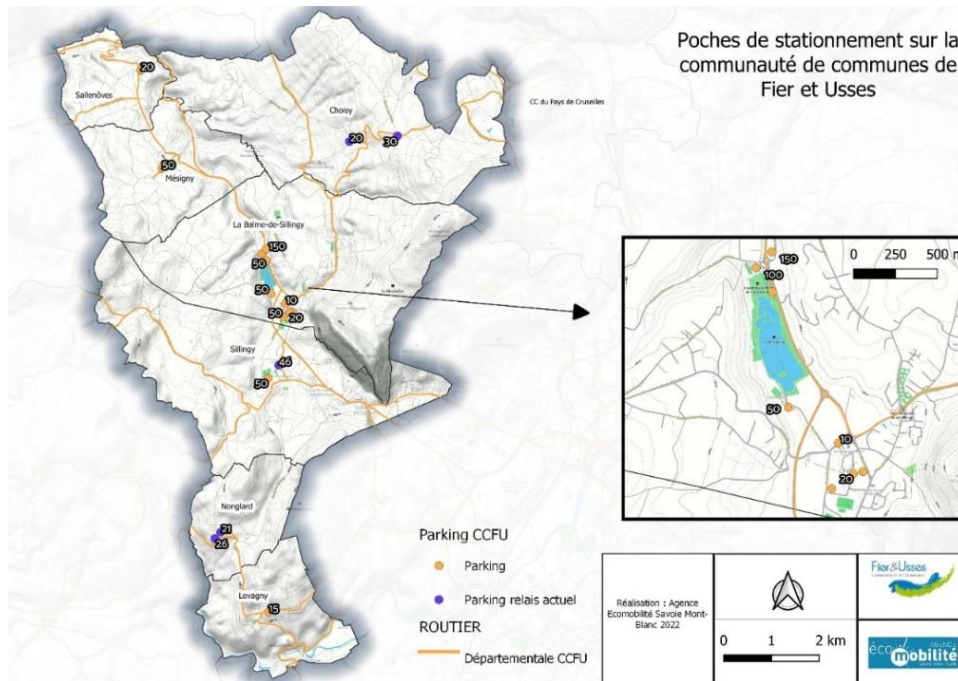


- Proposer un service de covoiturage de proximité à l'aide d'une application
- Identifier des points de rabattement sur le territoire

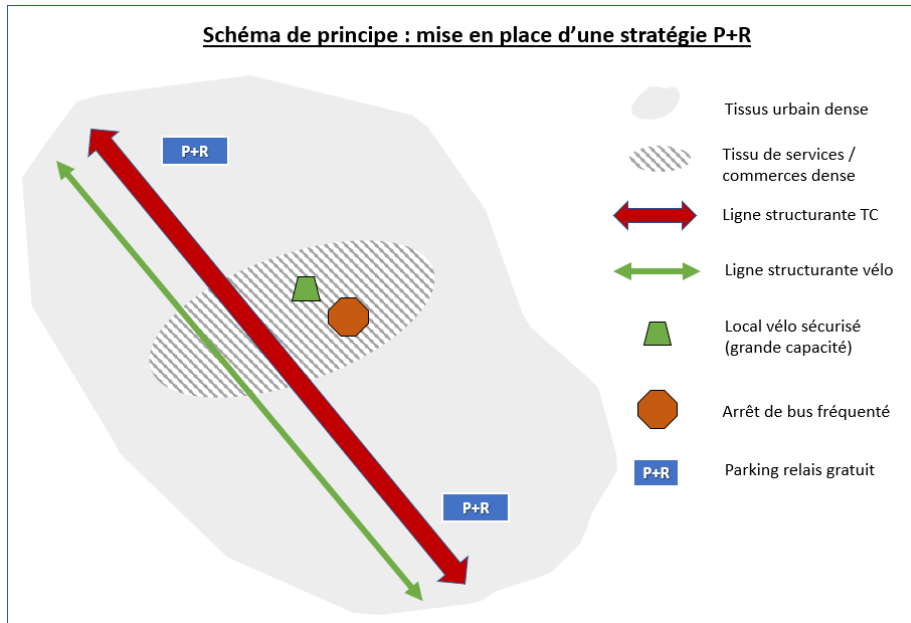
→ De nombreuses poches de stationnements sont à disposition sur le territoire, celle-ci apparaissent en orange sur la carte. L'ensemble de ces poches sont gratuites et peu sont hiérarchisées (zone bleu, rouge ...)

→ La localisation optimale d'un P+R sur le territoire se doit d'être en amont de la congestion pour capter les flux notamment vers le Grand Annecy.

→ Les parkings situés sur Sillingy ont donc un plus fort potentiel de rabattement pour les habitants du territoire.



➤ **Quels éléments structurants pour le fonctionnement idéale d'une stratégie de déploiement de P+R :**



- ➔ **Proposer des alternatives à la voiture individuelle pour les navetteurs**
- ➔ **Prévoir la mise en place de P+R aux emplacements les plus stratégiques sur le territoire**

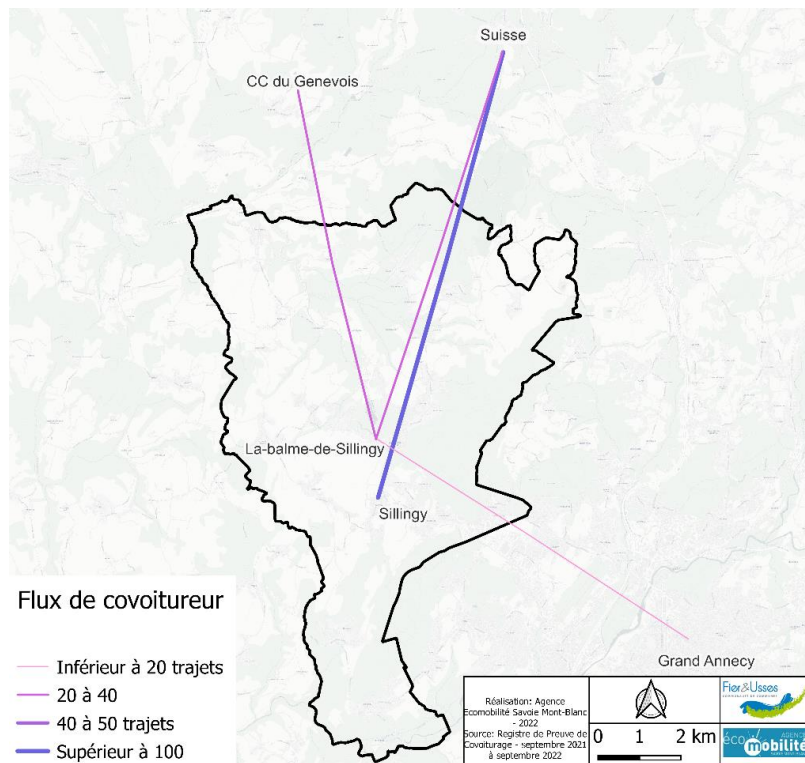
## 6) Pratiques et enjeux du covoiturage sur le territoire

### Pratique mesurée du covoiturage sur le territoire

Le suivi du covoiturage se fait grâce au Registre de Preuve de Covoiturage (RPC).

- Seul le covoiturage organisé peut être mesuré
- Uniquement les trajets faits par l'intermédiaire d'un opérateur public ou privé
- Si un lieu de départ ou d'arrivée est cité moins de 6 fois pendant un mois, les trajets concernés sont supprimés du registre

### Flux de voitures externes



Les itinéraires privilégiés pour le covoiturage sont liés à des navettes avec la Suisse (Genève en particulier), avec la CC du Genevois et avec le Grand Annecy dans une plus faible mesure.

- **Les différents trajets sont au départ (ou à l'arrivée) de La Balme-de-Sillingy ou de Sillingy uniquement.**
- **Le faible nombre de trajets entre le territoire et Annecy s'explique par les distances courtes peu propices à la pratique du covoiturage organisé sans autres incitations de la part des collectivités.**

### Flux de covoiturage interne

Il n'existe pas de preuves de covoiturage ayant l'origine et la destination du trajet au sein de la CCFU. Cela peut venir de :

- Trop peu de trajets référencés et donc la suppression de la donnée (si moins de 6 trajets par mois pour un flux)
- Pratique informelle du covoiturage (voisins, famille, collègues...)

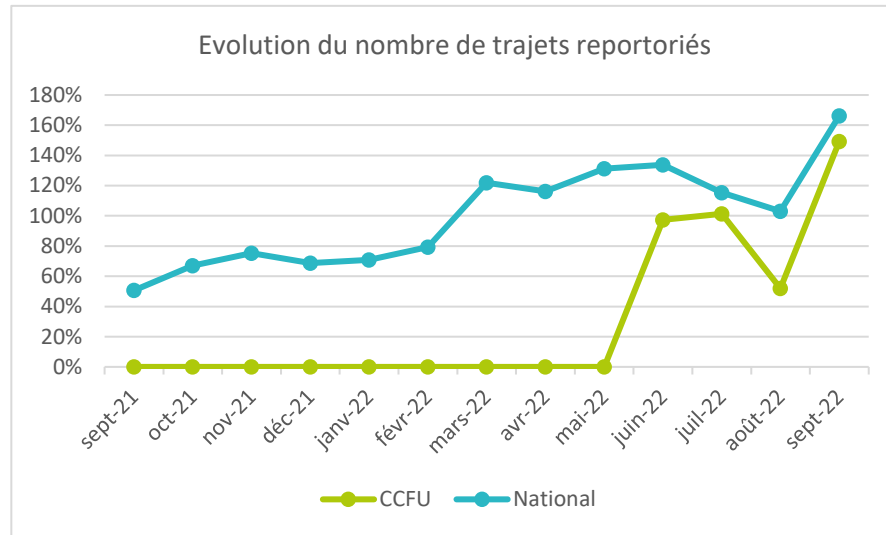
Ne pas avoir de preuve de covoiturage au sein de la CCFU n'exclut pas l'existence d'une pratique informelle locale.



### Le covoiturage organisé actuel :

- ➔ **Est peu développé**
- ➔ **Représente d'importants potentiels pour entrer / sortir du territoire**
- ➔ **Est non présent à l'intérieur du territoire (potentiels très faibles)**
- ➔ **Se porte sur une cible quasi-exclusivement domicile - travail**

*Dynamique du territoire*

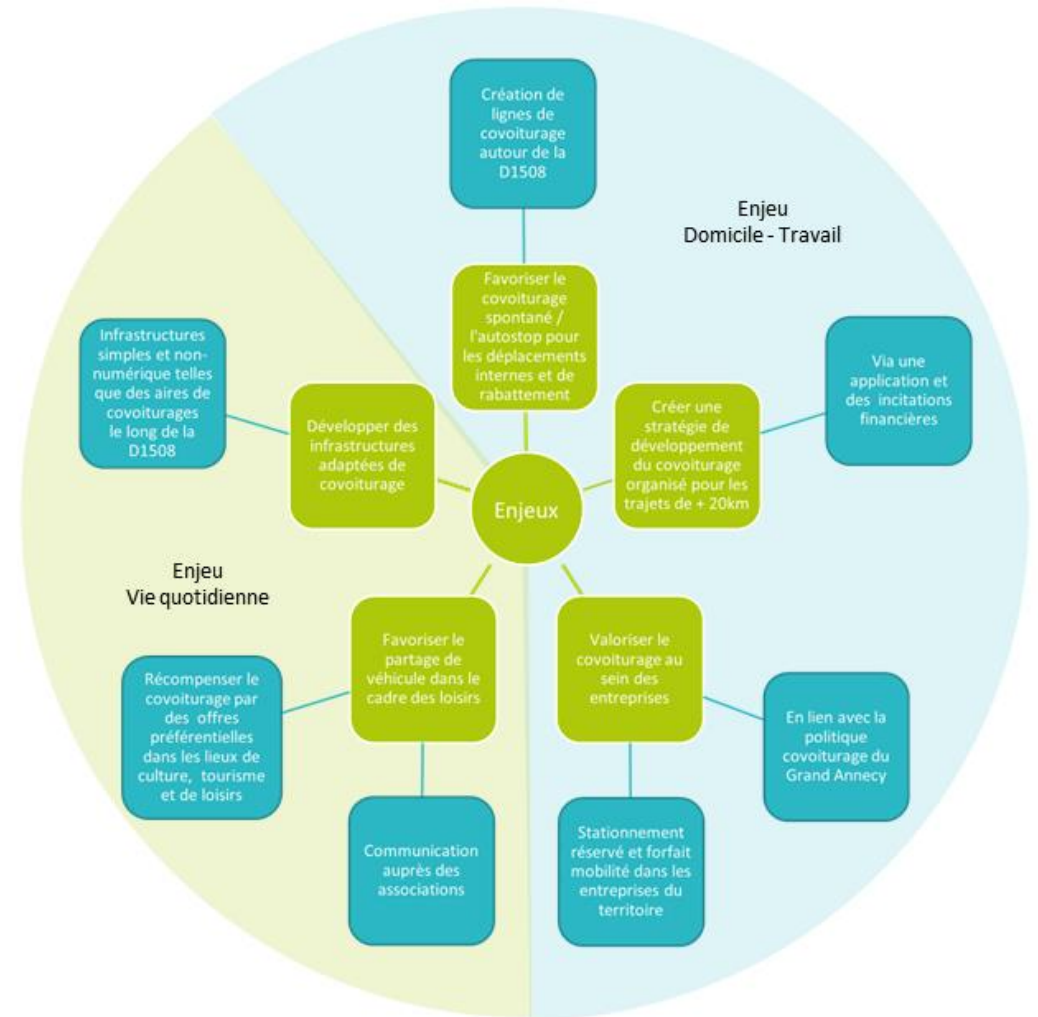


*Données issues de l'observatoire du covoiturage et du RPC, octobre 2022*

Avant juin 2022, aucun trajet n'est répertorié pour la CCFU mais la présence de 75 trajets au mois de juin atteste d'une pratique plus ancienne. Cela peut s'expliquer par une pratique informelle du covoiturage (et donc non répertorié dans le RPC) et des trajets trop peu nombreux pour pouvoir être inclus au registre.

➔ **On observe une nette hausse du nombre de trajets sur le territoire de la CCFU, la pratique est donc en essor comme sur le territoire national.**

*Enjeux et axes de travail*





## 7) Compte-rendu des ateliers économiques et élus sur la question de la voiture individuelle et partagée

### Atelier Elus

**Date de l'atelier :** 21/09/2022 de 18h à 20h

**Participants :** 17 élus représentant 6 communes de la CCFU sur les 7 (celle de Nonglard n'est pas représentée)

**Objectif :** Créer un dialogue autour de plusieurs thématiques de déplacement pour comprendre les problématiques et enjeux du territoire

#### Déroulement :

1) Plénière : rappel de la démarche, des enjeux, objectifs et chiffres clés

Les sujets cyclables n'ont pas été abordés lors de cet atelier en raison du schéma directeur cyclable faisant l'objet d'une concertation qui a déjà eu lieu.

2) Organisation des ateliers : répartition des 17 élus, participants au sein de 3 groupes de travail :

- **Pôles à desservir et à connecter** → carte des pôles générateurs, carte des entreprises, carte d'accessibilité aux hameaux

- **Transport en commun** → carte desserte actuelle en transport en commun, carte accessibilité en transport en commun, schéma synthétique de la desserte transport en commun

- **Voiture individuelle** → carte du réseau routier CCFU, carte des flux...



### Problématiques

- Limitations de vitesse non respectées
- Les parents d'élèves et les actifs sont seuls dans leur voiture
- Tarification AREA inégale qui induit de la congestion : pour aller vers la Suisse l'autoroute depuis Cruseilles est de 4€ alors qu'elle est de 9€ depuis Annecy
- Trafic de transit depuis Seyssel/Clermont, Thusy, Vaulx/Nonglard
- Trafic de transit de Eloise (sortie 11) vers Annecy (pour les vacances)
- Déviation de La Balme vers Choisy-Allonzier guidée par Waze
- Déviation via Sillingy-Collège
- Flux depuis Ain/Seyssel

### Pistes de solutions évoquées

- Trouver un emplacement pour la mise en place d'un PEM (en lien avec l'étude du Grand Annecy) pour permettre un rabattement efficace et faire converger les différentes lignes de TC
- Développer des lieux d'intermodalité complémentaires (station vélo, système de covoiturage, stop organisé, TAD)
- Donner plus de visibilité aux P+R et sécuriser leur accessibilité
- Améliorer l'accessibilité en TC des P+R
- Créer des P+R en amont des axes les plus congestionnés et notamment avant la 2x2 voies (voie réservée covoiturage)
- Abaisser les limitations de vitesse
- Mettre en place des actions de mobilité alternatives à destination des entreprises et des écoles
- Actions à mener avec ATMB pour mieux guider les usagers vers Annecy sans qu'ils transitent par la RD 1 508
- Travailler une offre tarifaire AREA de Seynod vers Saint-Martin pour délester la RD 1 508 des usagers qui font Annecy Nord – Annecy Centre

## Atelier économique et touristique

**Date de l'atelier :** 17/11/2022 de 18h30 à 19h30

**Participants :** 5 personnes représentantes d'entreprise

**Objectif :** Créer un dialogue autour de plusieurs thématiques de mobilité pour comprendre les problématiques et enjeux des entreprises sur les questions de mobilité

**Déroulement :**

1) Plénière : rappel de la démarche, des enjeux, objectif et chiffres clés

2) Echanges / débats autour des points suivants :

- Problématiques / enjeux rencontrés (vis-à-vis de la mobilité)
- Attentes des acteurs économiques
- Pistes de solutions

### Problématiques

- Difficulté d'embauche des personnes non véhiculées dans la ZAF d'Epagny, à la fois des employés en provenance du Grand Annecy et de la CCFU
- Une congestion importante sur la RD 1 508 en heure de pointe
- Un manque d'alternatives à l'utilisation de la voiture individuelle

### Pistes de solutions évoquées

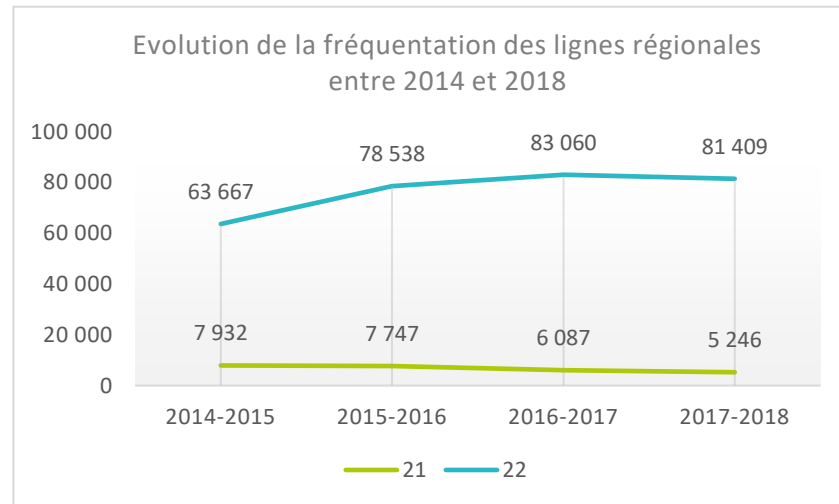
- La mise en place d'une voie dédiée au covoiturage sur la RD 1 508.
- Inciter les entreprises à prendre des initiatives en faveur du covoiturage (compensation financière, place de stationnement réservée...)
- Création d'une ligne de covoiturage dynamique entre Valserhône et Annecy
- Développer les cheminements cyclables pour la population active « vélo/ tafeur »
- Offrir un cadre agréable et sécuritaire pour les déplacements cyclables
- Etendre le réseau de station VLS du Grand Annecy sur le territoire de la CCFU aux emplacements suivants :
  - Lac de la Balme
  - Le Marais
  - Sillingy collègue

## B) Une demande de transport en commun à stimuler

### 1) Donnée de fréquentation des services de transport collectif sur le territoire (car, bus)

#### Fréquentation des lignes car Régions ligne Y21 et Y22

Les chiffres suivants sont extraits du document « Séminaire des élus, février 2021- Réalisation Mensia Conseil 2020 » d'après les chiffres de la Région Auvergne-Rhône-Alpes ; lorsque les chiffres 2018 ne sont pas connus, l'évolution est calculée sur 2014-2017



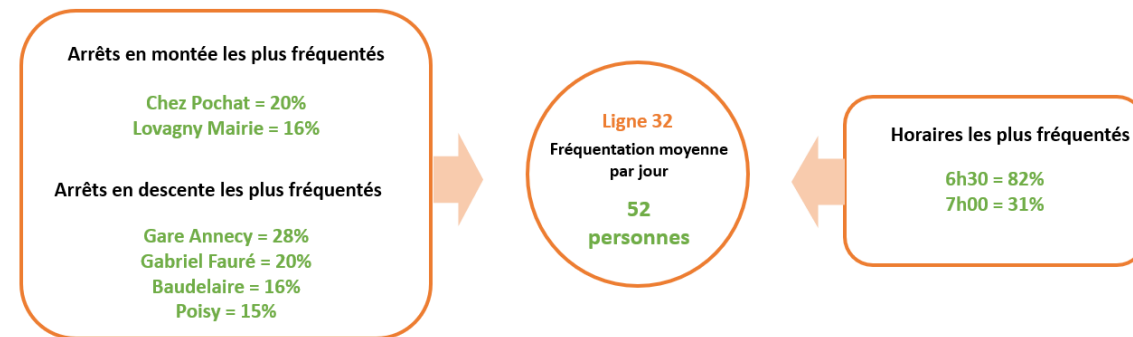
Lignes	2014-2015	2015-2016	2016-2017	2017-2018	Evolution N-1	Evolution 2014-2018
21	7932	7 747	6 087	5 246	-14%	-34%
22	63 667	78 538	83 060	81 409	-2%	+28%

- La ligne Y22 connaît une évolution positive de sa **fréquentation entre 2014 et 2018 de +28%**. Cependant, entre 2017 et 2018, une légère baisse de la fréquentation est notée.
- Pour la ligne Y21, on constate **une forte baisse de la fréquentation, -34% entre 2014 et 2018**.
- La fréquence de la ligne Y22 est assez importante en semaine et heure de pointe pour permettre aux actifs d'utiliser la ligne. Les temps de trajet tendent à être compétitifs à la voiture.
- La fréquence de la ligne Y21 n'est pas assez élevée pour permettre aux usagers d'emprunter la ligne pour des raisons professionnels, loisir ou administratif en heure creuse notamment.

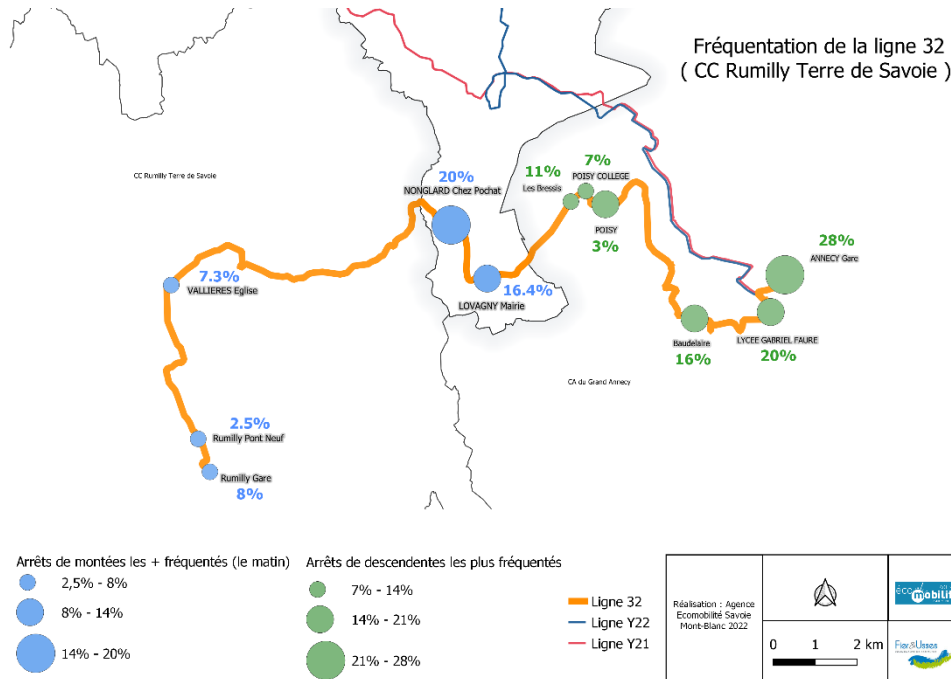
#### Fréquentation de la ligne J'y Bus 32 (avant la mise en place de la ligne J5)

Les chiffres suivants sont extraits des comptages effectués par le réseau J'ybus sur l'ensemble des courses de la ligne pendant deux semaines consécutives du 22/02/2021 au 05/03/2021.

A noter : le contexte sanitaire ne permet pas d'avoir des résultats totalement représentatifs de la fréquentation avec le développement du télétravail et des cours en distanciel.



- **36% des usagers de la ligne 32 viennent du territoire de la CCFU (Nonglard / Lovagny) pour se rendre au centre d'Annecy (gare et lycée) et dans un second temps en direction de Poisy.**



**600 habitants du territoire utilisent la ligne Y21 à l'année**

### Fréquentation des lignes SIBRA 7 et 12

Les chiffres suivants sont des données globales sur la fréquentation et le nombre de kilomètres effectués sur la ligne 7 et 12 entre 2018 et 2019, 2020 et 2021. (Comptage effectué sur une année entière) \*

Ligne 7						
	2018	2019	Evolution (%)	2020	2021	Evolution (%)
<b>Voyages</b>	634 548	1 156 064	82,2%	618 075	722 402	+16,9%
<b>Kilomètres</b>	214 751	260 809	21,4%	274 656	281 414	+2,5%
<b>V/K</b>	2,95	4,43	50%	2,25	2,57	+14,1%

Ligne 12						
	2018	2019	Evolution (%)	2020	2021	Evolution (%)
<b>Voyages</b>	31 648	61 417	94,1%	38 230	56 003	+46,5%
<b>Kilomètres</b>	93 618	74 422	-20,5%	80 965	90 983	+12,4 %
<b>V/K</b>	0,34	0,83	144,1%	0,47	0,62	+30,4%

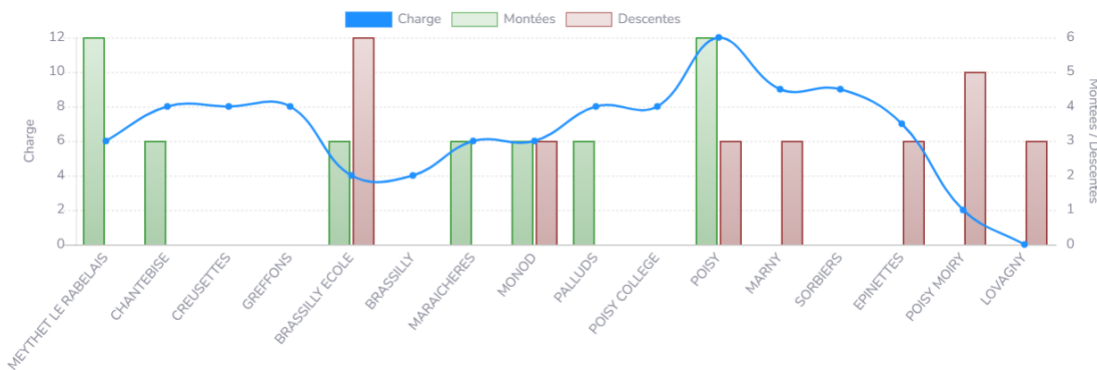
\*Source : Bilan général des lignes du réseau SIBRA entre 2018 et 2021 – Grand Annecy

- ➔ Sur les deux lignes, une baisse de la fréquentation est notée en 2020 en raison de la pandémie de Covid-19.
- ➔ **La fréquentation de la ligne 7 entre 2021 est 13 fois supérieure à celle de la ligne 12** étant une ligne principale avec un cadencement plus important, celle-ci ne dessert que des arrêts situés sur le territoire du Grand Annecy, et ne permet pas de rejoindre le territoire de la CCFU.
- ➔ La ligne 12 est une ligne de proximité qui permet de connecter le territoire du Grand Annecy avec les territoires voisins. Le cadencement est beaucoup moins important (seulement 6 allers-retours en période scolaire entre Lovagny et Meythet). **L'attractivité de cette ligne reste limitée.**

Les chiffres suivants sont des données Flolies (Système de comptage automatique des passagers).

Les « serpents » de charge ci-dessous mettent en évidence la période de juillet / août sur la ligne 12. **A noter, les échantillons de données sont faibles en raison de la mise en place récente du système** et les données ne concernent que la période des vacances scolaires. Également, l'arrêt Lovagny est un terminus partiel, desservi 4 fois durant les vacances scolaires.

**Meythet – Lovagny (vacances scolaires d'été) :**



- ➔ Dans ce sens, les usagers descendent principalement en direction de Brassilly école (en moyenne 6 descentes) et Poisy Moiry (en moyenne 5 descentes)
- ➔ **Il y a en moyenne 3 descentes sur le territoire de Lovagny, ce qui reste faible.**
- ➔ Les usagers montent principalement aux arrêts de Meythet le Rabelais (6 montées en moyenne) et à Poisy (6 montées en moyenne).

**Lovagny – Meythet (vacances scolaires d'été) :**



- ➔ Les données concernant Lovagny sont trop faibles dans ce sens. Celles-ci ne sont pas représentées sur le graphique.
- ➔ **Les montées se font principalement à l'arrêt Macully (6 montées en moyenne) et les descentes sont disparates.**

**Rendre plus attractive la ligne 12 en augmentant le cadencement, la fréquence et l'amplitude horaire jusqu'au terminus partiel de Lovagny**

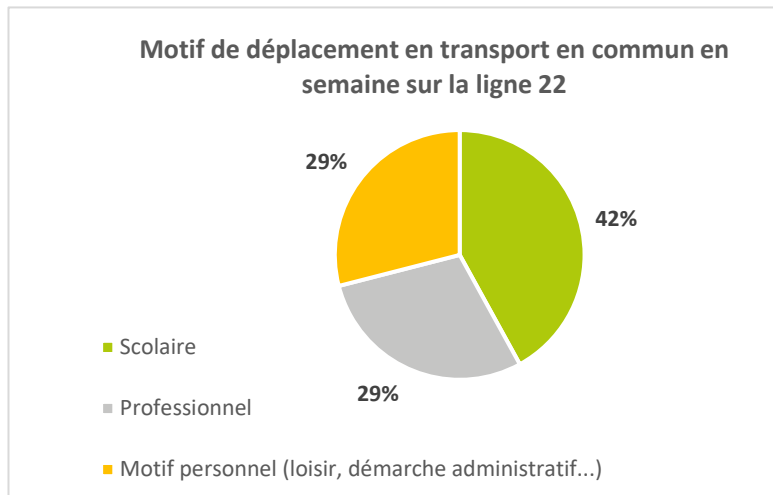
**Comparé à la fréquentation des autres lignes principales, la ligne 7 a connu la plus forte évolution de fréquentation entre 2020 et 2021, +16,9 %. L'objectif est de capitaliser sur cette dynamique afin d'augmenter l'offre de la ligne 7, notamment en étudiant son prolongement en direction du territoire de la CCFU.**



## 2) Des types d'usages des offres de transport en commun hétérogènes

### Motifs de déplacement sur la ligne Y22

La fréquence de la ligne est assez importante en semaine et heure de pointe pour permettre aux actifs et aux scolaires d'utiliser la ligne. **De manière générale, la ligne reste attractive par rapport à la voiture notamment grâce à la mise en place d'un certain nombre de sites propres.** Cette compétitivité pourrait être amplifiée si les sections en site propre étaient prolongées.



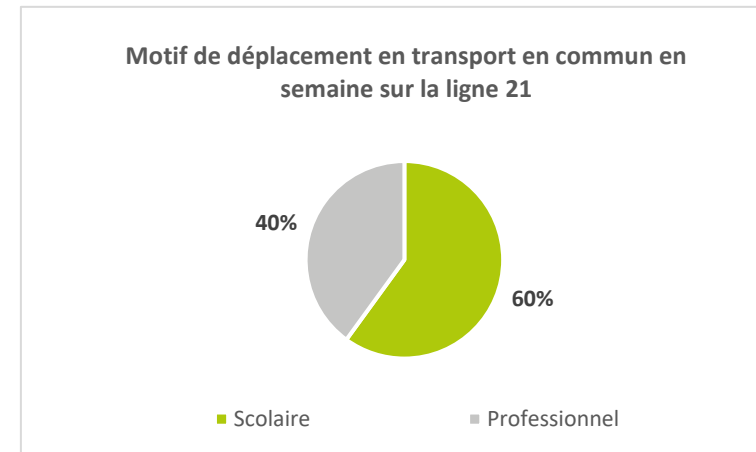
Les chiffres suivants sont extraits du document « Séminaire des élus, février 2021- Réalisation Mensia Conseil 2020 »



- Presque la moitié (1/2) des déplacements sont liés aux scolaires
- 2/3 des déplacements sont professionnels ou personnels

### Motifs de déplacement sur la ligne Y21

La fréquence de la ligne n'est pas assez élevée pour permettre à l'utilisateur d'emprunter la ligne pour des raisons professionnelles ou personnelles.



Les chiffres suivants sont extraits du document « Séminaire des élus, février 2021- Réalisation Mensia Conseil 2020 »



- ➔ 60% des motifs de déplacement sont liés aux déplacements scolaires.
- ➔ 40% des motifs de déplacement sont liés aux déplacements professionnels.

### 3) Enquête de fréquentation sur la ligne Y22 du réseau Cars Région

Une enquête à bord des cars Région de la ligne 22 a été effectuée. L'objectif est de mieux comprendre les habitudes de fréquentation des usagers de la ligne sur l'ensemble des arrêts du territoire de la CCFU à la fois en semaine (mardi 20 septembre 2022) et durant le week-end (samedi 15 octobre).  
 (Synthèse disponible en annexe 2)

La méthodologie a été la suivante :

- Le mardi 20 octobre : l'ensemble des horaires de la ligne ont été enquêtés sauf le trajet de 19h30 depuis Annecy en direction de Valserhône et le trajet de 5h35 depuis La Balme-de-Sillingy Lac. Les trajets enquêtés ont été Annecy Gare Routière – Frangy dans les deux sens avec de nombreux terminus partiels à La Balme-de-Sillingy Lac.
- Le samedi 15 octobre : l'ensemble des horaires de la ligne ont été enquêtés sauf les trajets de 8h30, 9h30 et 12h15 depuis Annecy et celui de 7h45 depuis La Balme-de-Sillingy Le Lac. Le choix a été fait de ne pas prolonger les enquêtes en direction de Frangy.

Sur l'ensemble des enquêtes, le nombre de personnes déjà présentes dans le bus au niveau des arrêts de Frangy ou du Lac de la Balme en direction d'Annecy a été relevé, ainsi que le nombre de personnes restantes à bord à Frangy et au Lac de La Balme depuis Annecy. Ces indications permettent d'avoir une vision de l'usage de la ligne au-delà du territoire.

Semaine :

- ➔ Annecy – Frangy / Lac de la Balme : 16 enquêtes effectuées sur 17
- ➔ Frangy / Lac de la Balme – Annecy : 17 enquêtes effectuées sur 18

Week-end :

- ➔ Annecy – La Balme-de-Sillingy Lac : 7 enquêtes effectuées sur 10
- ➔ La Balme-de-Sillingy Lac – Annecy : 6 enquêtes effectuées sur 7

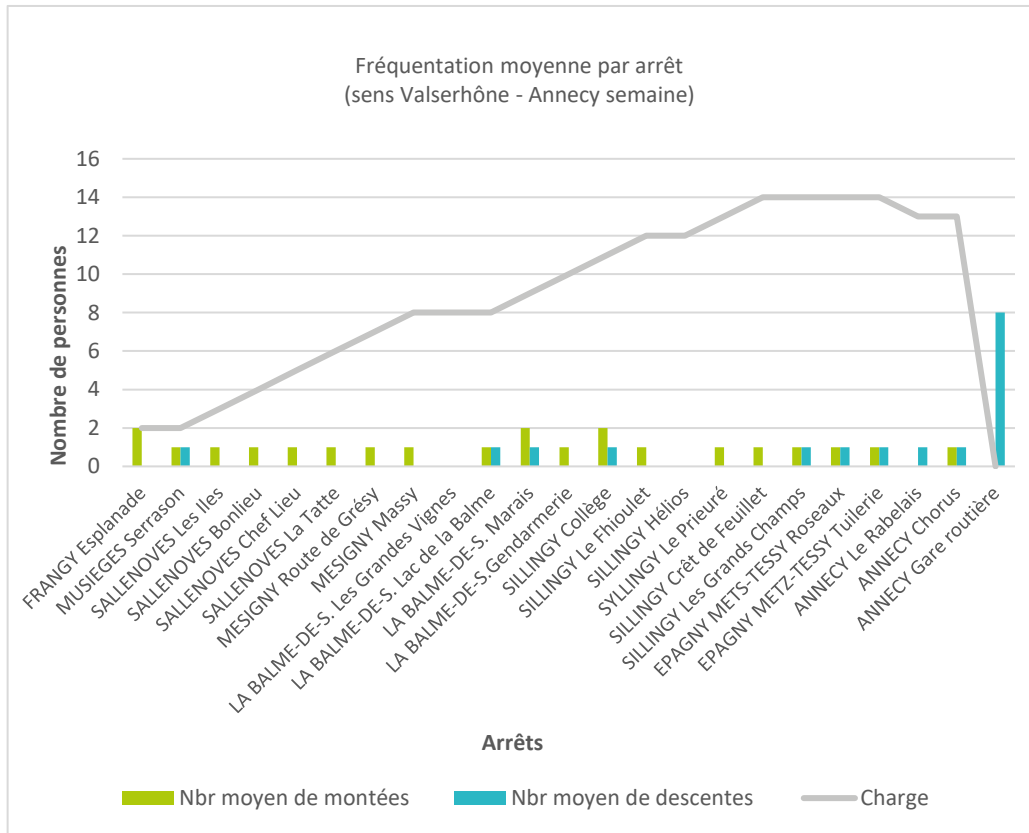


Période d'étude	Sens	Fréquentation Journalière Totale	Taux de remplissage moyen	Dont Annecy - La Balme	Dont La Balme - Frangy
Semaine	Annecy – Valserhône	203	18,8%	177	26
	Valserhône – Annecy	174	17%	140	34
Week-end	Annecy – Valserhône	165	30,6%	111	54
	Valserhône – Annecy	94	22%	63	31

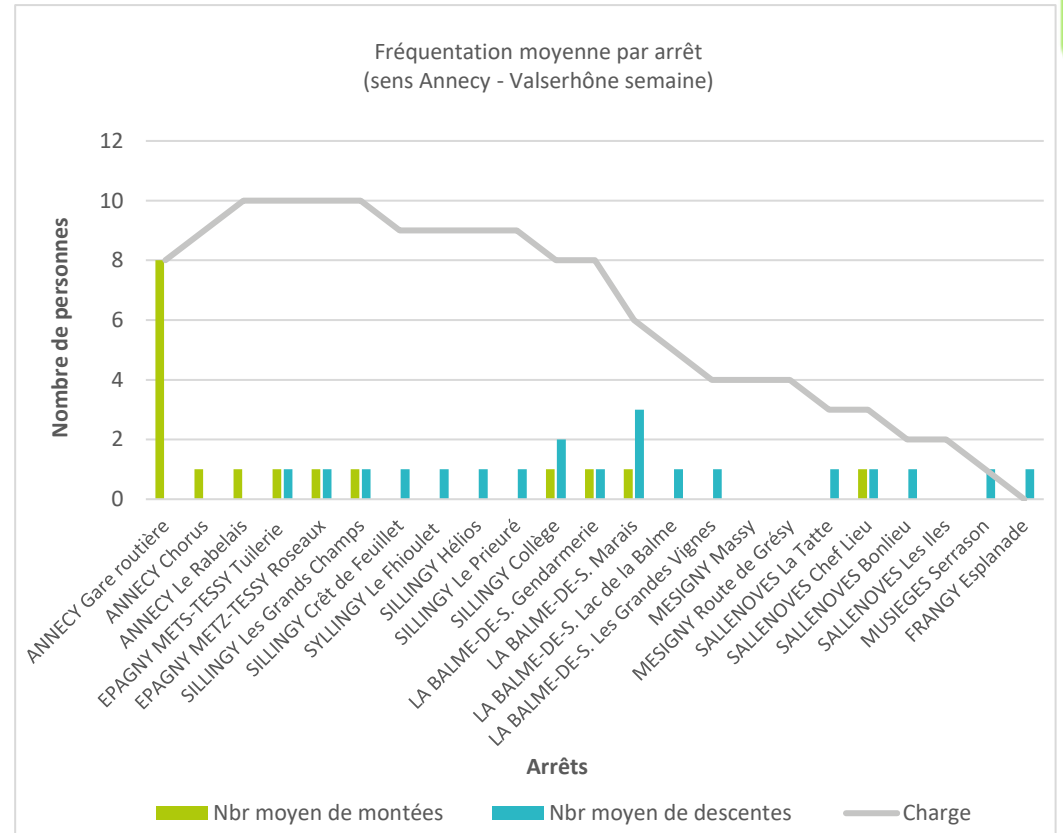
**En moyenne, 28 000 habitants de la CCFU utilisent la ligne Y22, ce qui équivaut à 132 personnes par jour. La majorité des personnes montent au collège de Sillingy et à la Balme (Marais) et descendent essentiellement à la gare routière d'Annecy.**

### Répartition de la fréquentation journalière par arrêt

#### Sens Valserhône → Ancecy semaine



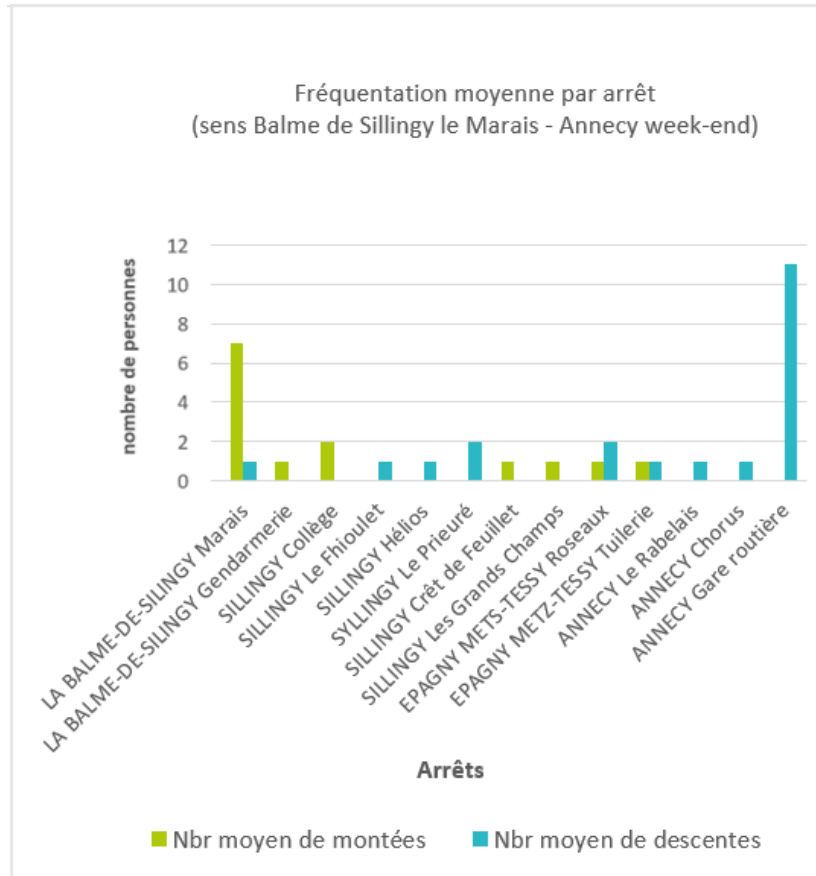
### Répartition de la fréquentation journalière par arrêt



#### Sens Ancecy → Valserhône semaine

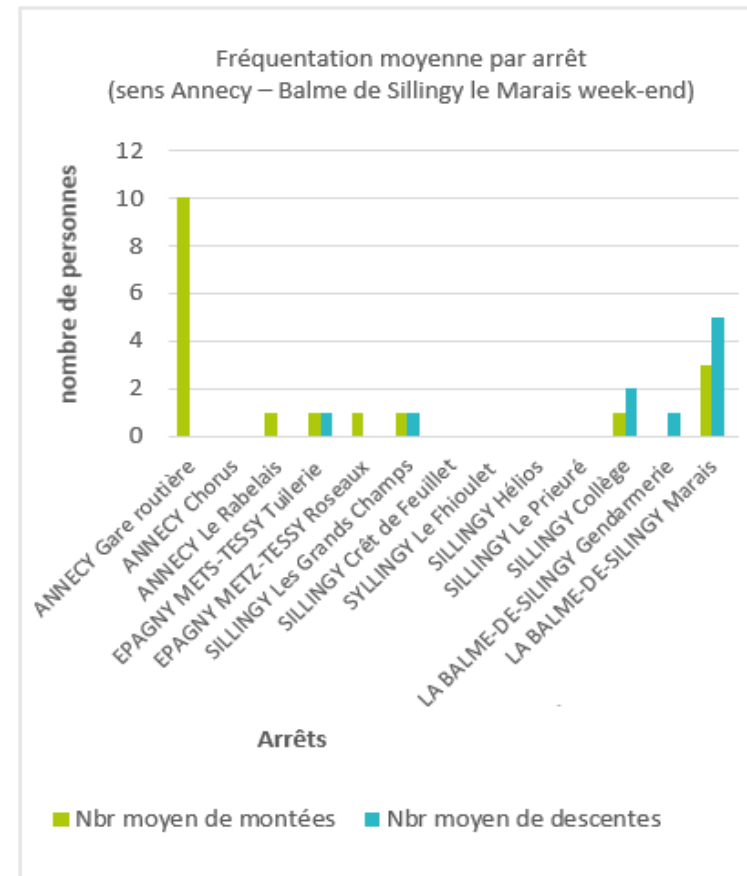
→ La fréquentation de la ligne se concentre essentiellement sur la section comprise entre La Balme-de-Sillingy et Ancecy

Répartition de la fréquentation journalière par arrêt  
 Sens La Balme de Sillingy → Ancecy week-end



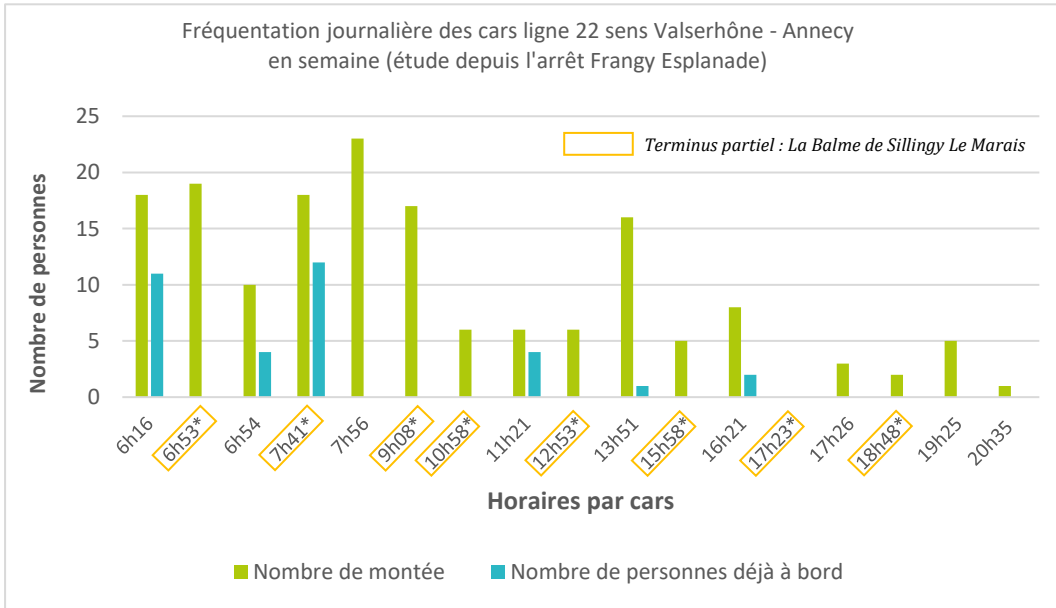
→ La fréquentation de la ligne est lissée dans l'espace mais avec des pics de fréquentation aux terminus de la ligne

Répartition de la fréquentation journalière par arrêt  
 Sens Ancecy → La Balme de Sillingy week-end

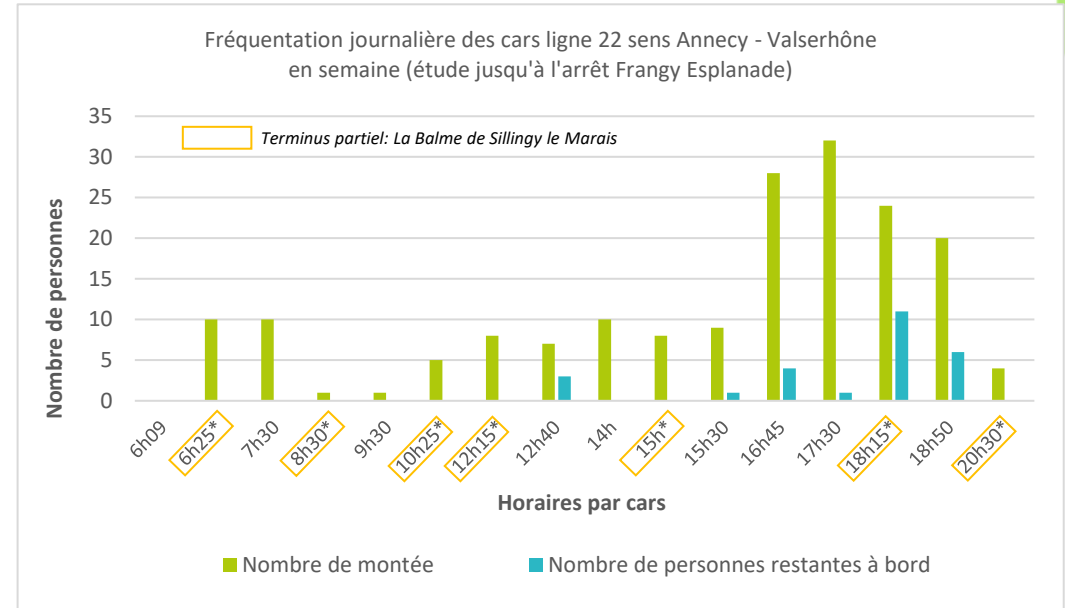


→ Concentration des descentes sur les communes de La Balme-de-Sillingy et de Sillingy  
 → Aucune fréquentation en week-end de la boucle Le Fhioulet/Hélios/Le Prieuré dans le sens Ancecy - Balme-de-Sillingy

**Fréquentation par course**  
**Sens Valserhône → Annecy semaine**



**Fréquentation par course**  
**Sens Valserhône → Annecy semaine**

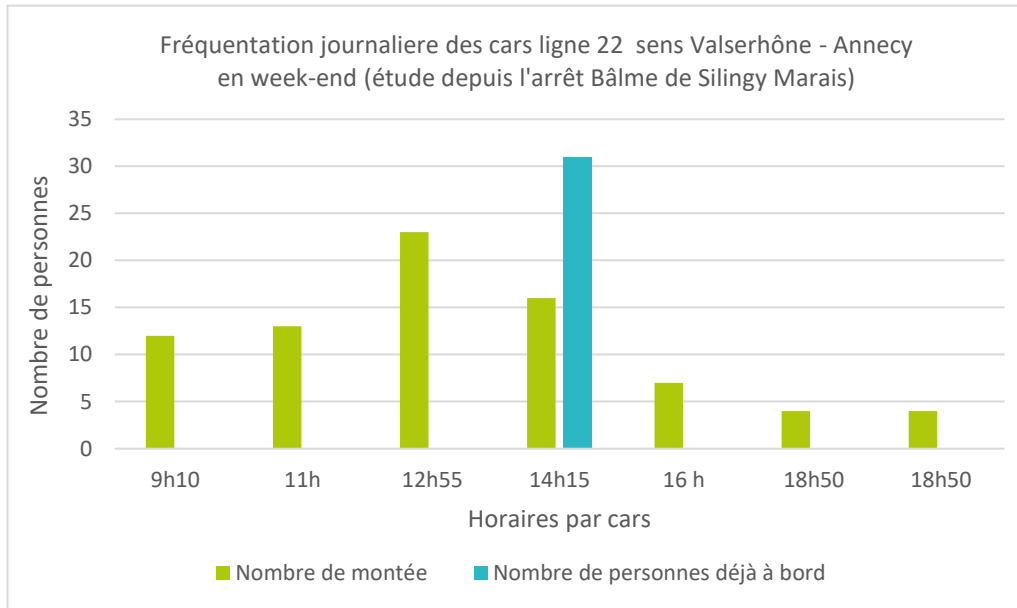


- ➔ Pertinence de garder le cadencement actuel en heure de pointe
- ➔ Redéployer certains Kms en heure creuse (17h23)
- ➔ Sens Valserhône / Annecy, les montées en heures de pointe du matin sont plus étalées dans le temps

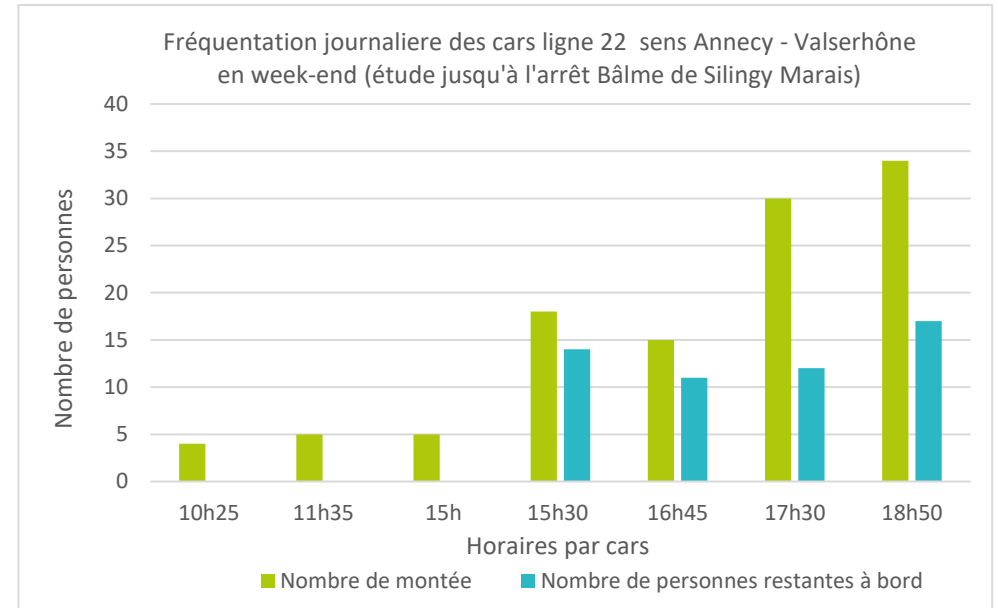
- ➔ Pertinence de garder le cadencement actuel en heure de pointe
- ➔ Redéployer certains Kms en heure creuse (6h09, 8h30, 9h30)
- ➔ Sens Valserhône / Annecy, les montées en heures de pointe du matin sont plus étalées dans le temps



**Fréquentation par course**  
**Sens Valserhône → Anancy Week-end**



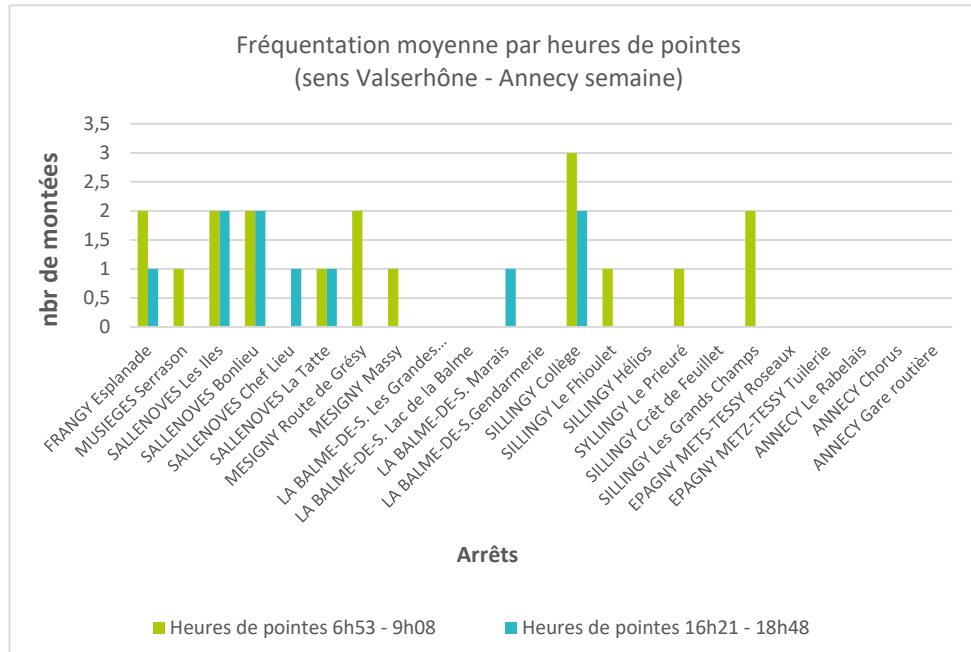
**Fréquentation par course**  
**Sens Anancy → Valserhône Week-end**



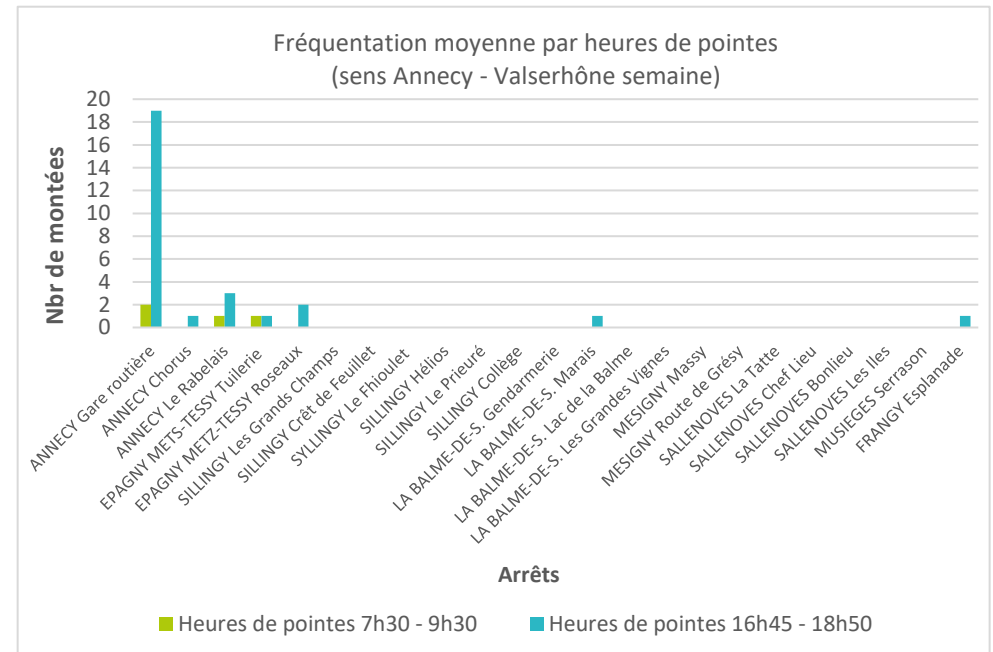
→ Une dispersion de la fréquentation dans le sens Valserhône / Anancy (aller)

→ Concentration des montées en fin de journée dans le sens Anancy / Valserhône (retour)

Répartition de la fréquentation journalière moyenne par heure de pointe  
 Sens Valserhône → Ancey semaine



Répartition de la fréquentation journalière moyenne par heure de pointe  
 Sens Ancey → Valserhône semaine



→ La fréquentation est lissée dans l'espace et dans le temps.

→ Les montées se font uniquement sur le territoire du Grand Ancey principalement en heures de pointe du matin et quasiment aucune demande de trajet entre le territoire de Fier et Usse et Usse et Rhône.

**Moyenne et étendue des retards sur l'ensemble des horaires de départ en semaine**  
**Sens Valserhône → Annecy**



- En moyenne, le bus les plus en retard sont ceux entre : 6h16 et 9h08
- Avec des retards allant jusqu'à 19 min pour celui de 7h56

(Détails en annexe 3)

**Moyenne et étendue par point stratégique en semaine**  
**Sens Valserhône → Annecy**

- Les arrêts où l'on constate le plus de retards sont ceux situés entre Sillingy Crêt de Feuillet et Annecy Gare routière :

Les arrêts : Lac de La Balme, Le Marais, Gendarmerie, Collège de Sillingy, Crêt de Feuillet, Les Grand Champs, Roseaux, Tuillerie, Le Rabelais, Chorus

**Moyenne et étendue des retards sur l'ensemble des horaires de départ en semaine**  
**Sens Annecy → Valserhône**



- En moyenne, le bus les plus en retard sont ceux de : 6h25, 14h00, 15h00, 17h30
- Avec des retards allant jusqu'à 11 min pour le bus de 6h25

(Détails en annexe 3)

**Moyenne et étendue par point stratégique en semaine**  
**Sens Annecy → Valserhône**

- Les arrêts où l'on constate le plus de retards sont ceux de Sillingy Grand Champs, Collège, Gendarmerie, Marais et Lac de la Balme :

Les arrêts : Tuillerie, Les Roseaux, Les Grand Champs, Crêt de feuillet, Sillingy Collège, Gendarmerie, Le Marais, Lac de La Balme

#### 4) Compte rendu des ateliers économiques/touristiques et élus sur la question des transports en commun

##### *Atelier Elus*

**Date de l'atelier :** 21/09/2022 de 18h à 20h

**Participants :** 17 élus représentant 6 communes de la CCFU sur les 7 (La commune de Nonglard n'est pas représentée)

**Objectif :** Créer un dialogue autour de plusieurs thématiques de déplacement pour comprendre les problématiques et enjeux du territoire.

##### **Déroulement :**

1) Plénière : rappel de la démarche, des enjeux, objectifs et chiffres clés

Les sujets cyclables n'ont pas été abordés lors de cet atelier en raison du schéma directeur cyclable faisant l'objet d'une concertation qui a déjà eu lieu.

2) Organisation des ateliers : répartition des 17 élus au sein de 3 groupes de travail :

- **Pôles à desservir et à connecter** → carte des pôles générateurs, carte des entreprises, carte d'accessibilité aux hameaux

- **Transports en commun** → carte desserte actuelle en transports en commun, carte accessibilité en transports en commun, schéma synthétique de la desserte transports en commun

- **Voiture individuelle**

### **Problématiques**

- Arrêts de TC pas toujours faciles à identifier et pas toujours sécurisés
- Cadencement sur la ligne Y21 peu attractif
- Une desserte non directe des ZA Altaïs et Glaisins et du centre hospitalier d'Annecy



### **Pistes de solutions évoquées**

- Créer une offre de transports en commun sur le territoire de Choisy et les hameaux non desservis. Imaginer un rabattement vers les pôles générateurs ou une ligne de TC structurante.
- Etendre une ligne SIBRA jusqu'au lac de La Balme
- Créer une offre tarifaire combinée commune entre Grand Annecy, CCFU et Région (un seul tarif avantageux ou un seul titre de transport)
- Ouvrir le service de transport scolaire à tous types d'usagers
- Réfléchir à un système de transport par câble
- Connecter les hameaux par du TAD
- Renforcer la ligne régulière structurante La Balme/Annecy

## Atelier économique et touristique

**Date de l'atelier :** 17/11/2022 de 18h30 à 19h30

**Participants :** 5 personnes représentantes d'entreprises

**Objectif :** Créer un dialogue autour de plusieurs thématiques de déplacement pour comprendre les problématiques et enjeux des entreprises sur les questions de mobilité

**Déroulement :**

1) Plénière : rappel de la démarche, des enjeux, objectifs et chiffres clés

2) Echanges/débats autour des points suivants :

- Problématiques/enjeux rencontrés (vis-à-vis de la mobilité)
- Attentes des acteurs économiques
- Pistes de solutions

### Problématiques

- Les amplitudes horaires des lignes de transport en commun ne correspondent pas aux horaires de travail de certaines entreprises (secteur de la restauration, BTP...)
- Une mauvaise image du bus/car dans les représentations des usagers



### Pistes de solutions évoquées

- Redonner une bonne image aux transports en commun (ponctualité, fréquence )
- Augmenter l'amplitude horaire des lignes de transports en commun
- Augmenter le nombre de trajets en TC entre :
  - CCFU/ZAE Epagny
  - ZAE Epagny/Grand Annecy
- Création d'une multitude de points d'intermodalité entre le territoire de la CCFU et celui du Grand Annecy



## IV) Eléments de synthèse du diagnostic

### Atouts

- Proximité avec des territoires voisins dynamiques et attractifs (GA, Suisse, CCRTS...)
- Proximité avec les principales zones d'activité du bassin de vie (Epagny, Pringy, Altaïs...)
- Une organisation des transports scolaires étoffée et efficace
- Une ligne de TC structurante pour le territoire à renforcer
- La densification des centres-bourg en cours
- Effort financier sur les lignes scolaires
- Une offre de stationnement conséquente
- Une part de la population habituée à prendre les transports en commun (jeune, captifs, publics séniors...)

### Faiblesses

- Des services de transports en commun inadaptés à la population vieillissante
- Congestion importante sur l'axe structurant routier (RD 1508)
- Des communes de la CCFU non desservies par les transports en commun
- Une absence de politique de gestion du stationnement
- Des discontinuités cyclables internes
- Des offres de mobilité qui ne collent pas assez au bassin de vie

### Opportunités

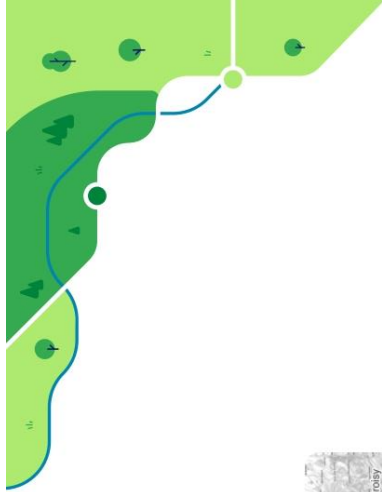
- Un nouveau SCOT horizon 2030
- Schéma directeur PEM du Grand Annecy
- Etude TCSPi du Grand Annecy
- Lancement du Schéma directeur covoiturage du Grand Annecy
- Evolutions à venir des offres de transports en commun des territoires voisins :
  - SIBRA
  - J'ybus
- Elaboration du schéma directeur cyclable de la CCFU
- Possibilité de prélever le versement mobilité en cas de mise en oeuvre d'une offre régulière structurante
- Des couples origines / destinations qui permettent une prospection des infrastructures de TC précise
- Une ancienne gare au sud du territoire

### Menaces

- Renforcement d'une forte dépendance à la voiture
- La création d'une 2x2 voies qui ne suffira pas à fluidifier le trafic à long terme
- Augmentation de la population qui engendre un accroissement des flux sur le territoire
- Perte d'attractivité du territoire pour une partie de la population

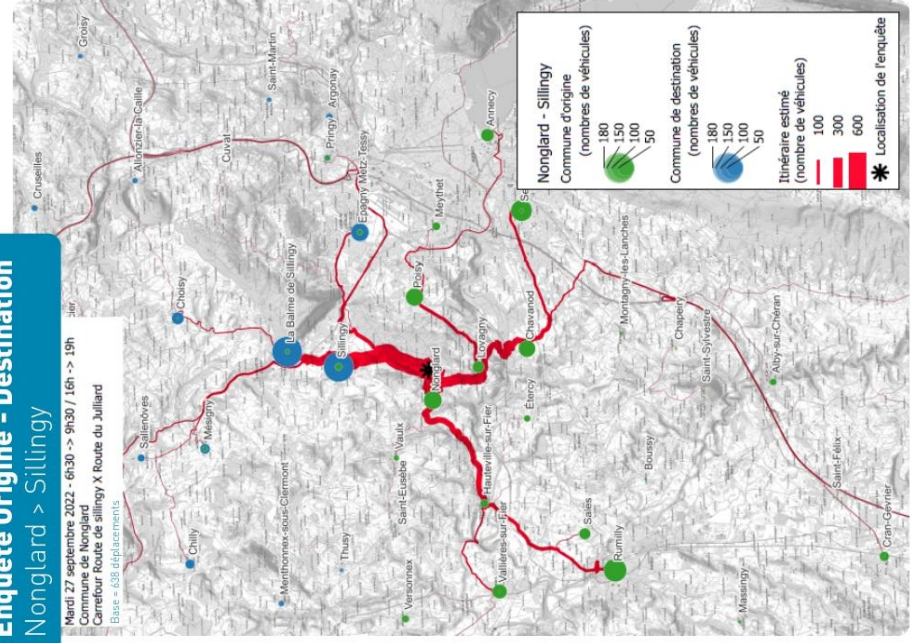
# V) Annexe

N°1



## Enquête Origine - Destination Nonglard > Sillingy

Mardi 27 septembre 2022 - 6h30 -> 9h30 / 16h -> 19h  
 Commune de Nonglard  
 Carrefour Route de Sillingy X Route du Jullard  
 Base = 638 déplacements



- ★ Très peu de flux de transit observés
- » Cet axe a une vocation majoritairement intercommunautaire
- » Sa vocation extracommunautaire devrait encore diminuer avec la fluidification du trafic sur la RD1508

**70%** des déplacements sont dû au travail

Le taux de remplissage des véhicules est de **1.1**

Les usagers empruntent cet axe **3.4 fois** par semaine (effet post-covid, télétravail...)

- Seynod > La Balme** 4.7%
- Rumilly > Sillingy** 4.9%
- Rumilly > La Balme** 4.2%

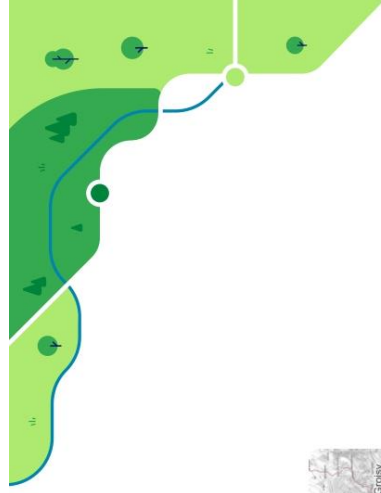
Top 3 des Origines - Destinations par commune

- 9% des déplacements sont internes
- 1/3 des déplacements à destination de Sillingy
- + 50 % des déplacements sont à destination de la CCFU



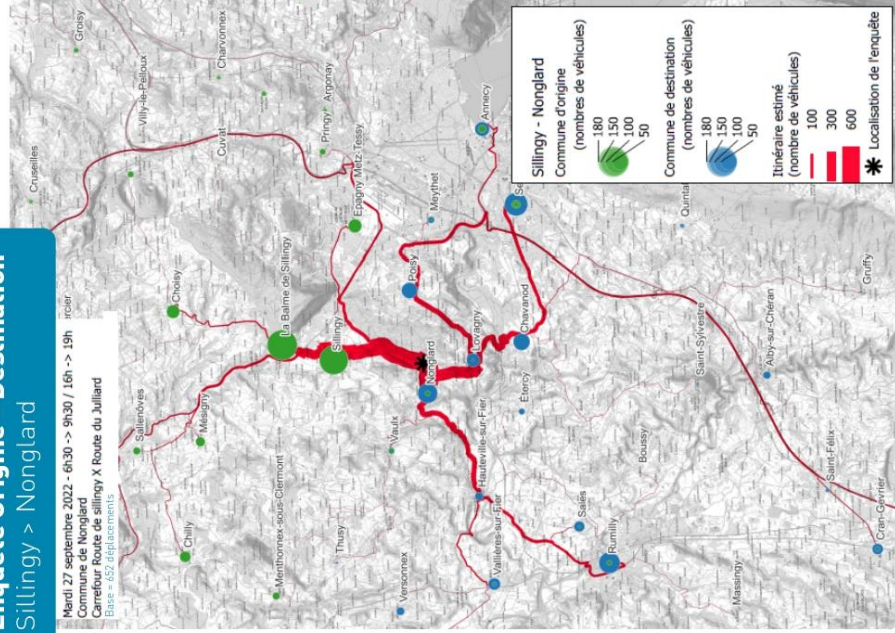
Seulement **5%** des déplacements sont connectés au réseau autoroutier (dont 1/4 vers La Suisse)  
**29%** des déplacements sont en transit et tous ont un lien avec le Grand Annecy  
**38%** des usagers empruntent cet axe pour éviter les congestions de la RD1508  
**+ 50 %** des usagers empruntent cet axe car il est le + court





## Enquête Origine - Destination Sillingy > Nonglard

Mardi 27 septembre 2022 - 6h30 -> 9h30 / 16h -> 19h  
Commune de Nonglard  
Carrefour Route de Sillingy X Route du Julliard  
Base = 657 déplacements



- ▶ Très peu de flux de transit observés
- ▶ Cet axe a une vocation majoritairement intercommunautaire
- ▶ Sa vocation extracommunautaire devrait encore diminuer avec la fluidification du trafic sur la RD1508



**75%** des déplacements sont dû au travail



Le taux de remplissage des véhicules est de **1.1**



Les usagers empruntent cet axe **3.3 fois** par semaine (temps partiel, télétravail...)

**Sillingy > Seynod** 4 %  
**La Balme > Nonglard** 5.2 %  
**La Balme > Rumilly** 3.8 %

Top 3 des Origines - Destinations par commune

- 10 %** des déplacements sont internes à la CCFU et plus de **1/3** de ces déplacements ont pour destination Nonglard
- 1/3** des déplacements à destination du Grand Annecy



Seulement **7%** des déplacements sont connectés au réseau routier (dont 15% vers Nonglard)

**1/3** des déplacements sont en transit et la majorité en lien avec Rumilly puis Grand Annecy

**50 %** des usagers empruntent cet axe pour éviter les congestions de la RD1508

**45 %** des usagers empruntent cet axe car il est le + court



N°2



### Enquête Fréquentation Ligne régionale Y22

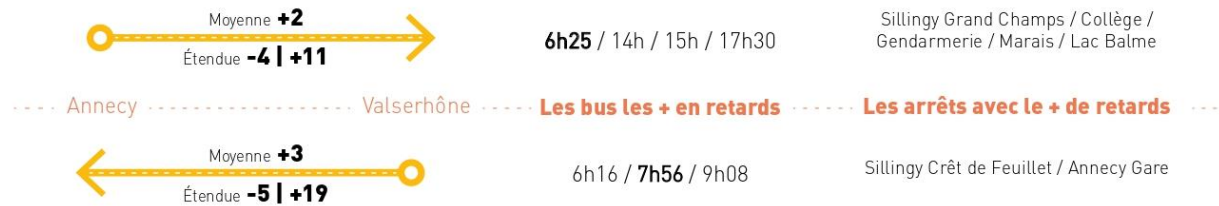
	Sens	Fréquentation	Remplissage	dont Anney - La Balme	dont La Balme - Frangy
<b>Semaine</b>	Anney – Valsershône	203	18,8%	177	26
	Valsershône – Anney	174	17%	140	34
<b>Week-end</b>	Anney – Valsershône	165	30,6%	111	54
	Valsershône – Anney	94	22%	63	31



### Répartition des flux d'utilisateurs



### Ponctualité



**N°3**

*Moyenne et étendue par point stratégique  
 Sens Valserhône → Annecy semaine*

	Moyenne	Etendue
FRANGY Esplanade	+3	0 ; 6
LA BALME-DE-SILLINGY Lac de la Balme	+3	-5 ; 15
LA BALME-DE-SILLINGY Marais	+3	-3 ; 15
LA BALME-DE-SILLINGY Gendarmerie	+3	-2 ; 12
SILLINGY Collège	+3	-3 ; 12
SILLINGY Le Fhioulet	+2	-2 ; 5
SILLINGY Hélios	+2	-2 ; 4
SYLLINGY Le Prieuré	+2	-2 ; 5
SILLINGY Crêt de Feuillet	+4	-2 ; 16
SILLINGY Les Grands Champs	+4	-3 ; 18
EPAGNY METZ-TESSY Roseaux	+3	-4 ; 18
EPAGNY METZ-TESSY Tuilerie	+3	-4 ; 18
ANNECY Le Rabelais	+5	-2 ; 18
ANNECY Chorus	+5	0 ; 17
ANNECY Gare routière	+5	0 ; 19

*Moyenne et étendue par point stratégique  
 Sens Annecy → Valserhône semaine*

	Moyenne	Etendue
FRANGY Esplanade	+3	0 ; 6
LA BALME-DE-SILLINGY Lac de la Balme	+3	-5 ; 15
LA BALME-DE-SILLINGY Marais	+3	-3 ; 15
LA BALME-DE-SILLINGY Gendarmerie	+3	-2 ; 12
SILLINGY Collège	+3	-3 ; 12
SILLINGY Le Fhioulet	+2	-2 ; 5
SILLINGY Hélios	+2	-2 ; 4
SYLLINGY Le Prieuré	+2	-2 ; 5
SILLINGY Crêt de Feuillet	+4	-2 ; 16
SILLINGY Les Grands Champs	+4	-3 ; 18
EPAGNY METZ-TESSY Roseaux	+3	-4 ; 18
EPAGNY METZ-TESSY Tuilerie	+3	-4 ; 18
ANNECY Le Rabelais	+5	-2 ; 18
ANNECY Chorus	+5	0 ; 17
ANNECY Gare routière	+5	0 ; 19



*Moyenne et étendue de retards par bus  
 Sens Valserhône → Annecy semaine*

	Ponctualité	Etendue (en minutes)
6h16	+5	3 ; 8
6h53	+14	10 ; 15
6h54	+6	3 ; 9
7h41	+6	2 ; 19
7h56	+14	6 ; 18
9h08	+5	0 ; 7
10h58	+2	1 ; 3
11h21	0	-1 ; 2
12h53	+3	1 ; 6
13h51	+4	3 ; 5
15h58	0	-2 ; 1
16h21	+1	0 ; 3
17h23	-2	-5 ; 2
17h26	-1	-4 ; 4
18h48	0	-2 ; 1
19h25	+3	3 ; 5
20h35	0	0 ; 0

*Moyenne et étendue par point stratégique  
 Sens Annecy → Valserhône semaine*

	Ponctualité	Etendue (en minutes)
6h09	+2	1 ; 7
6h25	+9	6 ; 11
7h30	+4	0 ; 7
8h30	+2	0 ; 4
9h30	+1	-3 ; 3
10h25	+2	0 ; 4
12h15	+2	0 ; 4
12h40	0	-1 ; 2
14h	+4	0 ; 8
15h	+5	0 ; 8
15h30	+1	0 ; 2
16h45	+1	-4 ; 3
17h30	+5	3 ; 7
18h15	-1	-3 ; 0
18h50	+2	0 ; 4
20h30	+1	-4 ; 4