

PDM 2030

Grand Annecy

Avis de l'ARDSL



Avis de l'ARDSL sur le PDM 2030 **du Grand Annecy**

Le PDM 2030 de l'Agglomération du Grand Annecy, qui compte plus de 213 000 habitants, a été actualisé par rapport au précédent projet de PDU, qui après avoir été soumis à enquête publique fin 2019 et suite au rapport du commissaire enquêteur, n'a pas été adopté par les conseillers communautaires du Grand Annecy. Il prend en compte les évolutions liées à la nouvelle loi LOM et les dernières actions en matière de mobilité mises en place en 2019, 2020 et 2021 par le Grand Annecy. Le projet LOLA n'y figure plus. La priorité dans les investissements est enfin donnée aux transports publics autour d'un projet pour la mise en place d'un TCSPi sur 5 branches convergeant sur la gare SNCF d'Annecy.

L'ARDSL (Association Rail Dauphiné Savoie Léman, membre de la FNAUT) a participé à plusieurs réunions des groupes de travail sur le PDU, puis aux réunions publiques lors de la concertation sur le PDU et plus récemment aux conférences de mobilité saisonnière et territoriales.

L'ARDSL partage les axes stratégiques retenus en particulier sur un développement marqué des transports collectifs sur le tout territoire du Grand Annecy en lien direct avec l'aménagement du territoire, sur la nécessité de favoriser l'évolution des comportements vers les modes vertueux par une politique réduisant l'usage de la voiture individuelle, sur le développement des infrastructures cyclables avec notamment des parkings vélos correctement dimensionnés et des vélos en location dans toutes les gares.

L'amélioration du réseau routier passe avant tout par une optimisation de son usage avec une augmentation des sites propres dédiés aux transports collectifs et une priorité systématique aux bus dans les carrefours afin de renforcer l'efficacité des services mis en œuvre par la collectivité. L'augmentation de la population résidente sur le Grand Annecy dans la décennie à venir devra être accompagnée par une politique de développement du réseau de transports publics, plutôt que par des élargissements des voies routières.

Nous souhaitons une action plus dynamique en faveur des modes de déplacements les plus respectueux de l'environnement (vélo, bus, tram, train) afin de faire mieux que les 20% de part modale visés par le présent PDM¹.

Le PDM, vise à réduire d'ici 2030 de 13% les émissions de CO². C'est un défi considérable pour le Grand Annecy.

¹ Le PDM affiche pour horizon 2030 de porter la part des déplacements en transports publics à 10% et celle des déplacements à vélo à 10%.

Table des matières

1. Le cadre du PDM 2030	6
1.1 Des moyens financiers majeurs à mobiliser pour la réussite du PDM	6
1.2 Lien entre PDM et projet TCSPI et la future révision du PDM	6
1.3 Stratégie territorialisée du PDM	8
1.4 L'après LOLA	8
1.5 La crise sanitaire	10
1.6 Un territoire à aménager pour réduire les déplacements « la ville du ¼ d'heure »	10
2. Les actions du PDM 2030	12
2.1 Pour « un plan Rail Haute-Savoie »	12
2.1.1 La modernisation de la ligne Aix - Annecy, une urgence pour le report modal	13
2.1.2 La modernisation de la ligne Annecy - Annemasse	16
2.1.3 La remise en service de la ligne ferroviaire Annecy - Albertville	18
2.2 Pour le retour du train de nuit Paris – Annecy – Saint-Gervais	19
2.3. Pour une meilleure desserte ferroviaire du Grand Annecy	20
2.4 Gestion des gares	22
2.5 Développer un réseau de TC pour tous	23
Fréquences et offres des bus et cars le soir	24
Fréquences et offres des bus et cars le dimanche et les jours fériés	26
La desserte des jours fériés	29
La desserte du samedi	30
Une offre faible à inexistante avant 6h du matin	30
Une offre non cadencée	31
La vitesse commerciale des bus et des cars	31
De nouvelles lignes Rythmo ?	32
La desserte de La Balme-de-Sillingy et de Sillingy	33
Pour un service renforcé et simplifié sur la ville d'Annecy	33
Pour une desserte très soutenue du nord de l'agglomération	36
Pour de nouvelles liaisons entre le pôle gare Pringy/Hôpital et les communes voisines	37
La desserte d'Argonay	38
La desserte des rives du lac	39
La desserte de Fillière	42
Une ligne 8 transversale et la desserte de Chavanod à repenser	44

Pour une liaison entre l'Ouest et le nord de l'agglomération	45
La desserte des communes périurbaines et rurales	45
La desserte d'Alby et de Saint-Félix	46
La desserte de Charvonnex	47
La desserte de Villaz	48
La desserte des communes de densité moyenne (entre 150 et 200 habitants au km ²)	48
La desserte des communes peu denses (entre 90 et 150 habitants au km ²)	49
L'offre de TAD pour les PMR et les zones rurales	50
La desserte de Genève et de son aéroport	51
La desserte de Lovagny	52
La desserte de Rumilly Terre de Savoie	52
La desserte des stations des Bauges	54
La desserte événementielle	54
2.6 Définir et mettre en œuvre la transition énergétique du parc de véhicules de TP	55
2.7 Les arrêts de bus	55

1. Le cadre du PDM 2030

Avant d'examiner les actions figurant dans le PDM, l'ARDSL livre son regard sur le cadre du PDM 2030 du Grand Annecy : moyens financiers, projet TCSPI, stratégie territoriale et suites à donner à l'abandon du projet LOLA.

1.1 Des moyens financiers majeurs à mobiliser pour la réussite du PDM

La réussite du PDM est conditionnée à l'obtention des moyens financiers majeurs pour sa déclinaison. Ainsi pour les transports collectifs, le budget est aujourd'hui limité par le versement mobilité (VM) le plus faible de France (1,2%) pour une agglomération de plus de 200 000 habitants. Il est incontournable d'augmenter le VM dès juillet 2022 pour donner une première impulsion au choc d'offre voulu par le Grand Annecy.

Le report modal vers les transports publics implique des investissements majeurs entre 2022 et 2030 : ligne de tramway, voies réservées aux BHNS, modernisation de la ligne ferroviaire Aix – Annemasse irriguant le Grand Annecy.

Le Grand Annecy doit impérativement avoir les moyens financiers de ses ambitions, afin de rattraper son retard pris sur les grandes infrastructures de transports publics.

1.2 Lien entre PDM et projet TCSPI et la future révision du PDM

Le PDM est soumis à enquête publique jusqu'au 21 février 2022. Il devrait si tout va bien être définitivement validé à la fin du 1^{er} trimestre ou au début du 2^{ème} trimestre 2022.

Le Grand Annecy mentionne la nécessité d'une évaluation continue de l'avancement des actions du PDM. L'ARDSL ne peut que partager cette approche.

L'ARDSL observe que le PDM n'intègre pas les choix faits par les conseillers communautaires le 18 novembre 2021 concernant le TCSPI, puis annulés le 27 janvier 2022. L'enquête publique a été lancée mi-janvier 2022. Durant cette enquête publique, le Grand Annecy a fait le choix d'abroger sa délibération du 18 novembre 2021 et de délibérer le 27 janvier 2022 sur un nouveau choix concernant le TCSPI.

Le PDM a été voté par les conseillers communautaires le 24 juin 2021, avant donc le choix du TCSPI. L'action 3 du PDM « *Engager la réalisation du réseau de tramway et de BHNS* » a été rédigée avant le choix intervenu le 18 novembre.

Or, le PDM doit fixer la politique de des déplacements de l'agglomération d'Annecy à moyen et long terme sur son ressort territorial. C'est dans le PDM que doivent être inscrits les **projets de développement** du réseau de transport en commun ou des **idées d'actions** qui resteront à être étudiées plus précisément avant leur mise en œuvre.

Pour l'ARDSL, le choix du TCSPi devrait être intégré dans le PDM, soumis à enquête publique. Le PDM doit être actualisé en tenant compte du vote du 27 janvier. La réalisation du TCSPi sur 5 branches (dont 2 en tramway) devrait être gravée dans le marbre du PDM, sans attendre une révision.

Cela n'a pas été fait par le Grand Annecy, qui n'a pas modifié le PDM soumis à enquête publique, et n'a pas procédé à un nouvel arrêt du PDM par le Conseil communautaire avant l'enquête publique. **Un choix structurant comme la réalisation d'une ligne de tramway et de lignes de BHNS doit intégrer le PDM dès maintenant**, sans attendre une révision envisagée par le Grand Annecy dans 4 ou 5 ans.

L'ARDSL recommande de privilégier une **solution tramway** (avec éventuellement des batteries rechargeables pour la traversée de l'hyper centre-ville d'Annecy) sur l'axe Seynod-Pringy : moins encombrant, plus capacitaire, plus rapide, plus fiable, plus durable.

Le choix d'un mode de transport lourd est un investissement pour l'avenir, qui aura des répercussions importantes à long terme.

La transformation d'une ligne de bus en ligne de BHNS entraîne une augmentation de la fréquentation de l'ordre 30% à 40%. En revanche, elle est de l'ordre de 130% lors de la transformation d'une ligne de bus ligne de tramway, autrement dit le tramway fait plus que doubler la fréquentation. Ces chiffres sont une moyenne établie sur une dizaine de cas d'après l'expertise TransMissions-TTK.

Le tramway bénéficie en effet d'une meilleure image dans la population et suscite un report de la voiture vers le tram bien plus important. De plus, le tramway rend les mesures de réduction du trafic automobile et de la vitesse plus faciles à accepter. Le tramway est aussi la meilleure solution pour répondre aux enjeux climatiques, de qualité de l'air, d'économie du foncier, de préservation du cadre de vie. C'est enfin la solution la plus économique à long terme. En effet, des temps de parcours réduits, la plus grande capacité, la longévité du matériel roulant réduisent le coût de fonctionnement par passager transporté. Le tramway a une emprise moins large permettant une meilleure insertion car il est moins large que le bus, a une trajectoire fixe et l'intervalle entre les deux voies dans chaque sens est plus réduit.

L'idée d'un BHNS pouvant être transformé ultérieurement en tram comporte deux inconvénients majeurs :

- les travaux effectués en deux fois seraient beaucoup plus coûteux.
- comment transporter les usagers pendant les travaux de transformation de la plateforme ?

Évitons les surcoûts que l'agglomération de Caen a connus en réalisant un TVR puis en le transformant en tramway (18 mois de travaux de transformation, dépassant 200 M€).

Évitons l'impasse où se trouve le BUSWAY de Nantes, mis en service en 2006 et saturé malgré une desserte toutes les 2 minutes 1/2 en heures de pointe, et malgré le renouvellement intégral du matériel roulant qui vient d'avoir lieu, et qui ne peut pas être transformé en tramway faute de solution pour transporter les 39000 v/j pendant les travaux.

L'urgence climatique impose de prendre des mesures ambitieuses. Les élus auront à effectuer ce choix décisif en 2023 avec l'appui d'études supplémentaires, pour les prochaines décennies, entre une solution pérenne (le tramway) générant un report modal massif, et une demi-mesure (le BHNS) se contentant de suivre les tendances actuelles.

Nous pensons que la solution BHNS est inadaptée à la traversée de Sevrier et du tunnel de la Puya. A l'inverse, une liaison par rail permettrait de rouvrir l'option d'une liaison ferroviaire jusqu'à Faverges et Ugine (donc Albertville) cohérente avec les souhaits d'Arlysière et pouvant bénéficier d'un soutien financier de la Région Auvergne Rhône-Alpes. Le désengorgement des rives du Lac, Est comme Ouest, devrait être un objectif réunissant dans l'action l'ensemble des élus de tous les échelons.

1.3 Stratégie territorialisée du PDM

Le Grand Annecy présente des territoires très divers entre son **hyper-centre**, le **cœur d'agglomération**, les **corridors d'accès** et les **territoires ouverts**.

C'est dans l'hyper-centre que le taux de motorisation est le plus faible et qu'il y a la desserte de bus la plus importante. **Pour les corridors d'accès, il convient de mettre en place un rabattement sur les gares de Pringy et de Groisy, qui offrent grâce au train des temps de parcours imbattables pour rejoindre le centre d'Annecy.**

Où sont répartis les efforts pour faire passer de 6,5% à 10% la part modale des transports publics sur le territoire du Grand Annecy ? Nous suggérons au Grand Annecy de présenter des objectifs de part modale différenciés entre ces quatre types de territoire.

Nous suggérons en outre de revoir cet objectif à la hausse, pour réduire l'impact des transports, 1^{er} secteur émetteur de GES en France en 2022.

1.4 L'après LOLA

Le projet LOLA était une donnée d'entrée du projet de PDU. Nous constatons, avec satisfaction, que ce projet ne figure pas dans le PDM 2030. La Présidente du Grand Annecy, les maires d'Annecy, Sevrier, Saint-Jorioz et Duingt ont pris une position commune pour l'abandon de LOLA.

Pour autant la convention entre le Département de la Haute-Savoie et le Grand Annecy n'a été ni dénoncée, ni fait l'objet d'un avenant pour acter ce choix politique. Certains élus du Département restent prêts à redémarrer le projet LOLA, en cas d'alternance politique sur les rives du lac d'Annecy.

Les autres opérations routières figurant dans la convention entre la C2A (devenue en 2017 le Grand Annecy après fusion avec les EPCI voisins) et le Département de la Haute-Savoie non réalisées ou non étudiées à ce jour sont-elles maintenues et inscrites au PDM ? Peu de détails sont apportés dans le PDM sur ce sujet. La mise à 2*2 voies de l'avenue d'Aix est-elle

toujours d'actualité ? Quid des études pour le doublement de la D3508 sud entre Poisy et l'échangeur d'Annecy centre sur l'A41, avec le franchissement du Fier au niveau du viaduc de Brassilly ? Si ces projets sont maintenus, ils risquent d'aboutir aux objectifs inverses à ceux portés par le PDM.

Concernant les axes en travaux avec mise à 2*2 voies, il est indispensable de garantir **une voie réservée aux transports publics**, comme cela est prévu entre le Grand Epagny et l'Hôpital. Il serait judicieux de faire de même sur la section entre le Grand Epagny et La Balme-de-Sillingy. Cela avait été initialement prévu lors du dépôt du dossier par le CD74 lors d'un appel à projet TCSP du Grenelle de l'Environnement. Depuis le Grand Annecy a réalisé le BHNS sur la traversée du Grand Epagny, mais le Département s'est ravisé et a obtenu une DUP pour une mise à 2*2 voies sans site propre TC et sans amélioration de la fréquence des cars desservant Sillingy et La Balme-de-Sillingy. Il est encore temps pour le Grand Annecy de pousser le Département à revoir l'organisation de la future voirie entre Epagny-Metz-Tessy et La Balme-de-Sillingy pour permettre la circulation des lignes Y21, Y22 et le prolongement de la ligne 7 sur Sillingy et La Balme avec des sites propres. Sinon, la mise à 2*2 voies va inévitablement entraîner un afflux du trafic automobile sur le Grand Annecy depuis le nord du territoire.

Le fait de ne pas faire figurer le projet LOLA dans le PDM est une évolution forte. Pour autant, il manque une délibération actant définitivement l'abandon de tout projet de nouveau tunnel sous le Semnoz et des voies d'accès à cet ouvrage.

L'abandon de LOLA rend plus crédible les objectifs de diminution des émissions de CO², fixés à -13% d'ici 2030. La réalisation d'un TCSP avec 2 branches de tramway, mode de transport moins émetteur qu'un BHNS, serait de nature à crédibiliser les objectifs affichés. Pour autant l'objectif fixé est inférieur aux objectifs de la LOM, qui vise une réduction de 37,5% des émissions de CO² d'ici 2030. Le Grand Annecy doit être particulièrement en pointe puisque son territoire entre lac et montagnes est particulièrement vulnérable au réchauffement climatique, provoqué par les émissions de GES.

Nous rappelons ici les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre que s'est fixée la France (diminution de 40 % en 2030 par rapport à 1990 et neutralité carbone en 2050).

Les objectifs de part modale n'ont pas été modifiés, alors que le projet LOLA est retiré du PDM. Nous ne pouvons croire que ce projet était sans effet sur l'usage de la voiture. L'abandon de LOLA et les investissements pour la réalisation des lignes de TCSP devraient permettre d'augmenter la part modale des transports collectifs au-delà de la cible affichée à 10%. Il existe des possibilités conséquentes pour augmenter la part modale des transports publics pour les motifs formation et travail, pour se rendre aux bars et restaurants, pour les visites, pour les déplacements professionnels, pour les achats et les loisirs. L'amélioration de l'offre de TP devra inciter un plus grand nombre de Grands Annéciens à se doter d'un abonnement et à réduire l'usage de la voiture.

1.5 La crise sanitaire

Nous apprécions la volonté du Grand Annecy de vouloir procéder à un choc de l'offre dont nous partageons la nécessité, malgré la crise sanitaire, qui a provoqué une diminution de l'usage des transports publics et des recettes (VM et billetterie).

40% des habitants des villes de plus de 50 000 habitants disent ne pas utiliser les transports en commun régulièrement, selon l'observatoire 2021 de la mobilité, mis en place par l'Union des transports publics et ferroviaires (UTP). 30% des usagers disent vouloir renoncer durablement aux transports en commun une fois la crise sanitaire passée. Il s'agit du plus fort taux de désaffection depuis que l'Observatoire existe, en hausse de 13 points par rapport à 2019, qui constituait la meilleure année pour la mobilité publique. Les chiffres de fréquentation confirment à peu près cet état de fait au premier semestre 2021 (74% en région), même si on enregistre un mieux au troisième trimestre (78% en région). Les raisons de cet exil des usagers – l'étude le confirme –, c'est à la fois la peur de la contamination et les changements d'habitudes, dus notamment à la mise en place du télétravail. Les personnes interrogées considèrent que les transports publics sont le lieu où l'on se contamine le plus, avant les bars, les repas de famille ou les salles de sport. Les travaux épidémiologiques ne pointent pas autant du doigt les transports en commun, bien au contraire, puisque les contaminations sont quasi nulles dans les transports publics.

Le télétravail et le contexte sanitaire va-t-il durablement vider les bus et les trains ? Nous pensons que non. Le Grand Annecy a réussi à multiplier par 4 la fréquentation des lignes estivales en 2021. **C'est bien le développement massif des transports publics qui doit faire basculer les usagers de la voiture individuelle et ainsi réduire le trafic automobile.**

1.6 Un territoire à aménager pour réduire les déplacements « la ville du ¼ d'heure »

Au fil des années, le temps que nous consacrons chaque jour en moyenne à nos déplacements est globalement resté stable : environ une heure et demie, mais les activités sont dispersées, même les plus quotidiennes, sur un territoire très vaste : on habite quelque part, on fait ses courses ailleurs et on travaille encore à un autre endroit. Alors qu'on parcourait quatre kilomètres par jour en France il y a deux siècles, on en parcourt soixante aujourd'hui. Quinze fois plus. Le Grand Annecy ne fait pas exception à cette analyse.

Contraints de sillonner quotidiennement des espaces toujours plus vastes, les Grands Annéciens souffrent des inévitables frictions engendrées par le mauvais aménagement du territoire (retards, stress, pollution, congestion, accidents). Le futur PLUi HMB devra remédier à cela.

Le secteur des transports représente effectivement plus de 40% des émissions de CO² sur le territoire du Grand Annecy. À elle seule, la voiture en est responsable de près de la moitié. Et il n'est pas simple de s'en passer, en particulier pour les habitants des territoires peu denses, qui n'ont pas ou peu d'alternatives. C'est l'un des enjeux auquel doit répondre le PDM.

Il faut s'atteler au réaménagement du territoire du Grand Annecy. Il faut ainsi stopper la concentration des services à Annecy et concevoir de nouveaux territoires de vie, répondant aux aspirations des citoyens. Non pas pour gagner du temps, comme pourrait le laisser croire une lecture trop rapide du slogan « la ville du quart d'heure », mais bien pour que tous les Grands Annéciens puissent vivre au quotidien en plus grande proximité, c'est-à-dire sur des territoires plus restreints, et ainsi limiter leurs déplacements motorisés. Et ce, grâce au redéploiement local de l'activité, des services et des équipements du quotidien autour du domicile : emplois, avec entre autres le télétravail et l'économie résidentielle qui lui est associée, alimentation, restauration, sports et loisirs, etc.

Si l'on considère qu'une heure de déplacement par jour reste une moyenne à ne pas dépasser, selon que l'on marche, que l'on utilise un vélo, un véhicule électrique ou les transports collectifs, on doit pouvoir accéder à l'essentiel des activités quotidiennes dans un rayon de deux à quinze kilomètres autour de son domicile, mais pas beaucoup plus et cela quel que soit le type de cadre de vie dans lequel on habite : campagne, petite ville, ville moyenne, ou la ville centre de l'agglomération.

Le PDM doit être l'outil technique sur le volet mobilité pour concrétiser ce nouveau système territorial.

Qu'on se déplace à pied, à vélo, ou en transports collectifs, certaines personnes déploieront effectivement leurs activités dans un rayon de deux kilomètres autour de chez elles quand d'autres continueront à parcourir jusqu'à trente kilomètres par jour. Ces situations pourront d'ailleurs varier au cours de la vie. Mais, les disparités entre ceux qui se déplacent le plus et ceux qui se déplacent le moins seront beaucoup moins importantes qu'aujourd'hui. Pour tout le monde, les distances seront plus courtes et la dépendance aux modes carbonés, diminuée.

Par ailleurs, le territoire du Grand Annecy est victime de son attractivité. La démographie est galopante. Où loger les nouveaux habitants ? La réponse à cette question est déterminante pour le lien entre aménagement du territoire et transports publics. La poursuite d'une urbanisation intense en périphérie ou dans les communes extérieures au Grand Annecy, dont beaucoup sont peu ou mal desservies, ira inévitablement à l'envers de l'objectif affiché du PDM de réduire de 13% les émissions de CO² d'ici 2030.

2. Les actions du PDM 2030

Plusieurs actions fortes appellent des commentaires de la part de l'ARDSL en particulier le volet ferroviaire du PDM et le renforcement de l'offre de transports collectifs.

Pour l'ARDSL, l'attractivité des transports publics aura un impact déterminant sur le report modal de la voiture individuelle vers le transport collectif. Il faut pour cela que les Grands Annéciens puissent le plus souvent possible laisser leur voiture au garage et même que le nombre de voitures par ménage puisse être réduit. Le défi est conséquent, vu le taux de motorisation élevé.

L'ARDSL propose au Grand Annecy d'enrichir son PDM de quelques actions supplémentaires.

2.1 Pour « un plan Rail Haute-Savoie »

La Haute-Savoie est dotée d'un réseau ferré entièrement électrifié et à voie unique de 235 km avec 3 gares sur le territoire du Grand Annecy. Malheureusement ces dernières décennies, la Haute-Savoie a concentré pratiquement tous ses investissements en matière de mobilité sur la route, ce qui a renforcé la dépendance du territoire à la voiture individuelle. Nous notons que de nombreux grands projets routiers sont encore envisagés dans la décennie actuelle comme la liaison autoroutière Machilly – Thonon.

L'ARDSL observe que les entreprises du bassin annécien n'utilisent plus le fret ferroviaire depuis près d'une décennie. Il convient de rétablir une desserte fret pour les entreprises de notre agglomération. Cela permettrait de réduire l'important trafic poids lourds sur les axes routiers du Grand Annecy.

Seul 1% des déplacements se fait en train sur le Grand Annecy². **Le Léman Express et la modernisation de la ligne Aix – Annecy – Annemasse devraient permettre de rehausser significativement la place du train dans la mobilité sur le bassin annécien.** Nous observons une nette augmentation de la fréquentation des trains au nord d'Annecy grâce aux fréquences renforcées et à la mise en service du Léman Express depuis décembre 2019.

Dès 2014, l'ARDSL avait mené une campagne de communication en partenariat avec l'association Inspire « Des trains de l'air » qui a recueilli 3 613 signatures³ pour pousser la Région à augmenter la desserte ferroviaire en Haute-Savoie. A travers ces pétitions et les marches pour le climat qui réunissent de plus en plus de monde, les citoyens du bassin annécien ont démontré leur attachement à la préservation de leur cadre de vie, menacés par la pollution et le réchauffement climatique.

Le développement du train électrique doit être une partie de la réponse des pouvoirs politiques au problème de la qualité de l'air.

² Enquête Déplacement Grand Territoire 2016-2017.

³ [Pétition · Des trains, de l'air! · Change.org](#)

Des grands projets ferroviaires sont indispensables à court et moyen terme pour assurer une mobilité durable en Haute-Savoie et amplifier l'effet Léman Express permis par la réalisation du CEVA et la modernisation de la ligne Annemasse – La Roche-sur-Foron. Il s'agit :

- De la modernisation de la ligne Annecy – Aix-les-Bains.
- De la modernisation de la ligne Annecy – La Roche.
- De la création d'une ligne rapide Annecy – Genève.
- De la remise en service de la ligne Annecy – Albertville.
- De la création des accès français au Lyon – Turin avec une ligne mixte nouvelle entre Saint-Exupéry et l'agglomération chambérienne via les massifs de Dullin et de l'Épine, qui permettra des liaisons Annecy – Lyon plus rapides en train qu'en voiture et des liaisons Annecy – Paris en moins de 3h.

Notre association plaide depuis de nombreuses années pour un plan désenclavant Annecy grâce notamment à une modernisation de la ligne Aix les Bains – Annecy - Annemasse.

2.1.1 La modernisation de la ligne Aix - Annecy, une urgence pour le report modal

L'ARDSL juge indispensable une modernisation profonde de la ligne Aix - Annecy. Avec ses équipements actuels et sa voie unique, la ligne Aix - Annecy ne permet plus de répondre aux besoins d'un territoire en plein développement. Les temps de trajets se sont allongés avec la mise en place du cadencement. Les correspondances avec le Léman Express à Annecy sont dissuasives (28 min). L'espacement entre les différents trains est insatisfaisant. Cette situation a amené la Région à proposer une refonte de l'offre au SA 2020 en supprimant la liaison directe entre Annecy et Lyon, pour développer une desserte périurbaine Aix - Annecy à raison de 2 trains par heure et par sens. Nous avons pu convaincre la Région de revenir en arrière dès le SA 2022 avec un rétablissement partiel des trains directs entre Lyon et Annecy. Le rétablissement total aux heures de pointe n'a pas été possible en raison de la priorité donnée aux liaisons directes entre Annecy et Chambéry et à la saturation de la ligne.

Une meilleure desserte entre Aix et Annecy passe inmanquablement par une augmentation de la capacité de la ligne, qui devra permettre à la fois :

- des correspondances optimisées à Annecy ou des trains diamétralisés (RER Groisy – Rumilly et/ou prolongement du LEX à Rumilly),
- une cadence horaire entre Annecy et Lyon (sans rupture de charge à Aix) en 1h45.
- une cadence à la 1/2h entre Annecy et Chambéry
- une nouvelle offre périurbaine entre Annecy et Rumilly.

Il faut également rapprocher le train des logements, des zones d'activités et touristiques. A ce titre, des arrêts ferroviaires aux Passerelles Papeteries Images Factory, Lovagny-Gorges-du-Fier et Marcellaz-Hauteville nous paraissent essentiels pour assurer la réussite du projet et capter de nouveaux usagers. Cela nécessite de différencier les missions des différents TER. Ainsi il doit être la fois possible d'assurer chaque heure des trajets Lyon – Annecy en 1h45 environ, de 2 trains Chambéry – Annecy en 40 min (hors TGV) environ et une desserte horaire (voir plus) des nouveaux arrêts.

Le projet doit répondre à toutes les fonctionnalités ci-dessus afin de convaincre le plus grand nombre de financeurs possibles allant de l'État aux intercommunalités. L'attitude des

collectivités de Savoie refusant pour l'heure de financer la modernisation de la ligne Aix - Annecy est inqualifiable, et risque de faire échouer un projet capital pour les deux Savoie.

Une ligne Aix – Annecy totalement modernisée à horizon 2030 est de nature à permettre un report modal majeur, à contribuer à la baisse des émissions de GES, à la lutte contre le réchauffement climatique et à réduire la pollution sur la zone urbaine des Savoie. Cela doit aussi éviter à des investissements sur l'A41, comme sa mise à 2*3 voies ou la création d'un nouvel échangeur.

La voie ferrée relie les lacs d'Annecy et du Bourget, deux zones touristiques majeures de la Région en traversant les Gorges du Fier, site touristique payant le plus fréquenté du bassin d'Annecy (130 000 visiteurs annuels qui pourraient utiliser le train en cas de réouverture de la halte de Lovagny). Elle relie aussi les sites de l'université de Savoie Mont-Blanc situés sur les agglomérations du Grand Annecy, de Grand Lac et du Grand Chambéry.

Les départements de Savoie et de Haute-Savoie sont très dynamiques. Les populations sont en forte croissance. La Haute-Savoie accueille chaque année de l'ordre de 10 000 habitants supplémentaires. C'est désormais le 2ème département le plus peuplé de la Région.

Avec plus de 134 000 habitants, Annecy compte parmi les 30 villes les plus peuplées de France. C'est la seule ville de cette catégorie à être accessible par une voie unique. Le Grand Annecy compte plus de 210 000 habitants. Le bassin de Rumilly et Grand Lac sont des bassins de population conséquents à la démographie galopante, comme le Grand Annecy. Cela se traduit par une desserte moindre par rapport aux villes équivalentes.

Avec l'infrastructure actuelle, les temps de parcours des TER (sauf entre Annecy et Rumilly qui était la relation ferroviaire la plus fréquentée de Haute-Savoie avant la mise en service du Léman Express) ne sont pas concurrentiels face à la voiture. Il faut en train 2h à 2h10 pour aller d'Annecy à Lyon, 55 min pour aller d'Annecy à Chambéry, 40 min pour aller d'Annecy à Aix et près de 1h45 pour aller d'Annecy à Grenoble. Les temps de parcours ont augmenté depuis 10 ans, suite à la nouvelle trame TER mise en place lors de la réouverture de la ligne du Haut-Bugey. Nous ne pouvons que regretter ici l'inaction de l'Etat puisque les études pour la réouverture de la ligne du Haut-Bugey avaient montré la nécessité de doubler partiellement la ligne Aix - Annecy avant 2008 pour éviter des allongements de la durée des trajets pour les TER entre Annecy et le sillon alpin.

Le projet de modernisation Aix – Annecy est la suite logique de la modernisation du sillon alpin Sud menée lors des CPER précédents. La modernisation d'Aix – Annecy était le projet majeur de développement ferroviaire du CPER de la seconde moitié des années 2010 (en dehors de la création du CEVA). Seules les études ont menées à ce jour. Il est tant de passer à la phase de réalisation. L'enquête publique devrait intervenir en 2022.

Il ne s'agit pas de doubler la ligne là où c'est le plus facile, mais là où il y a une nécessité en fonction du niveau de desserte visé à moyen et long terme.

Il faut prendre en compte les éléments d'entrée suivants :

- Le réseau Léman Express avec des horaires très contraints d'où des arrivées à Annecy en provenance de Genève à la min 16 (et des départs d'Annecy pour Genève à la min 44). Les correspondances en gare d'Annecy doivent se faire en 10 min maximum ou les trains doivent

être diamétralisés, pour éviter un effet mur de Berlin en gare d'Annecy mis en place au SA 2020 au lancement du LEX et reconduit aux SA 2021, 2022 et 2023. L'ARDSL a demandé une reprise des études d'exploitation, puisque les horaires d'attache du L2 en gare d'Annecy n'ont pas été pris en compte dans le projet soumis à concertation. Cette demande est restée sans réponse de SNCF Réseau.

- L'insertion sur la LGV des TGV Paris – Annecy. L'ordonnement des circulations sur la LGV Sud-Est et l'emprunt de la ligne Grenay – Chambéry est très contraignant pour obtenir un bon tracé des TGV entre Chambéry et Annecy et proposer un temps de trajet Paris – Annecy autour de 3h45. Cela implique actuellement d'arrêter les TER près de 5 min en gare d'Entrelacs pour garantir des trajets en 28 min maximum aux TGV circulant entre Annecy et Aix (et cela y compris lorsque le sillon TGV n'est pas activé, ce qui est de plus en plus fréquent, avec la diminution de l'offre Paris – Annecy, portée par TGV Sud-Est).

- L'insertion des TER Lyon - Annecy dans le NFL. Le seul sillon disponible impose un départ de Lyon à la min 08 (et des arrivées à la min 52). C'est donc en fonction de ces attaches à Lyon, que les TER Lyon - Annecy doivent circuler entre Aix et Annecy.

L'existence d'un sillon horaire dans chaque sens pour les TGV Annecy – Paris est largement suffisante. Quelques minutes pourraient être gagnées sur ce trajet en réduisant le temps de rebroussement à Chambéry ou Aix grâce à la possibilité de faire entrer et sortir 2 trains de sens inverse en même temps des gares d'Aix et Annecy, à condition également de revoir les croisements avec les TER ou d'introduire des zones de croisement dynamique entre TER et TGV, en particulier entre Grésy et Rumilly. Ce sillon horaire sans arrêt entre Annecy et Aix pourrait être utilisé par des TER, lorsqu'il n'est pas utilisé par un TGV. Cela permettrait la mise en place de TER rapides entre Annecy et Chambéry ou Grenoble.

Il est fondamental de garantir un sillon horaire direct entre Annecy et Lyon (avec arrêts uniquement à Rumilly, Aix et Ambérieu). La modernisation doit permettre un temps de parcours réduit autour de 1h45 avec des croisements dynamiques entre Aix et Annecy (et le doublement des voies en sortie d'Aix et d'Annecy).

Le projet devra inclure un second sillon horaire Chambéry – Annecy (en 50 min maximum) et permettre une desserte périurbaine terminus Rumilly (RER Rumilly – Groisy) complémentaire à l'offre Annecy – Chambéry et Annecy – Lyon.

Le phasage des travaux permet de faire peser sur plusieurs exercices budgétaires les apports financiers des partenaires du projet. Il est cependant très pénalisant pour les usagers, avec la perspective d'une double coupure pendant plusieurs années.

On ne peut soutenir une interruption de la desserte ferroviaire entre Annecy, Chambéry, Lyon et Paris pendant au moins 3 ans. La double coupure annoncée fait courir le risque que la phase 2 ne se réalise pas ou soit repoussée. Elle est politiquement dangereuse puisque la Savoie n'est peu ou pas impliquée en phase 1. Le Département de la Savoie, Grand Chambéry et Grand Lac risque de ne pas être au rendez-financier d'une phase 1 ne comprenant pas un doublement partiel sur le sol savoyard.

La périurbanisation du territoire s'est renforcée. Le train doit s'adapter à cette situation. Nous poussons donc à la desserte d'arrêts supplémentaires entre Annecy et Rumilly. Il faut saisir l'opportunité du doublement de la ligne entre la gare d'Annecy et le viaduc de Brassilly pour créer un quai central sur le site des **Passerelles** à connecter au pont routier reliant Cran à Gevrier. Cela permet de desservir l'éco quartier, les Papeteries Image Factory et de rapprocher

considérablement les villes et quartiers de Cran, Gevrier, Seynod, Meythet, Poisy et Epagny, soit plus de 60 000 personnes du réseau ferroviaire, sans compter les zones industrielles et économiques environnantes.

La desserte de **Lovagny Gorges du Fier** serait un plus touristique considérable.

La halte de **Marcellaz-Hauteville** couplée à un P+R pourrait capter les habitants de ce secteur, aujourd'hui à l'écart des réseaux de transports publics.

2.1.2 La modernisation de la ligne Annecy - Annemasse

Dès la page 23, le PDM pointe « l'insuffisance de l'offre ferroviaire entre Annecy et Annemasse. Le PDM doit permettre de conforter les dessertes actuelles. » L'ARDSL partage le constat du Grand Annecy. L'offre entre les deux plus importantes agglomérations de Haute-Savoie se limite à 1 Léman Express (ligne L2) par heure et par sens même aux heures de pointe.

Aux heures de pointe, la Région fait circuler des trains Saint-Gervais - Annecy du lundi au vendredi (2 arrivées le matin à Annecy à 8h06 et 9h06, juste avant les LEX arrivant à 8h16 et 9h16 ; 3 départs d'Annecy le soir à 15h52, 16h52 et 17h52, juste après les LEX partant à 15h44, 16h44 et 17h44).

Ces trains sont positionnés entre La Roche et Annecy à des horaires trop proches du LEX. Ils ne sont donc pas complémentaires. Nous proposons de revoir cette offre dès le SA 2023 en organisant **des navettes ferroviaires La Roche - Annecy matin et soir à des horaires complémentaires du LEX**. Le matin, il faudrait envisager des arrivées à Annecy vers 7h40 et 8h40 pour compléter l'offre LEX (arrivées à 7h16, 8h16 et 9h16). Le soir, il faudrait envisager des départs d'Annecy à 16h20, 17h20 et 18h20 pour compléter l'offre LEX (départs à 15h44, 16h44, 17h44 et 18h44).

Nous demandons au Grand Annecy d'intervenir auprès de la Région pour obtenir **une desserte horaire du Léman Express le samedi**, jour de fréquentation pour les loisirs et les achats à Annecy. La ligne L2 propose une desserte cadencée aux 2h le samedi, alors que l'offre est cadencée à l'heure du lundi au vendredi et le dimanche.

Pour remédier à l'insuffisance de l'offre entre Annecy et Annemasse, il faudrait pouvoir assurer une **offre à la 1/2h sur l'axe Annecy - La Roche - Annemasse - Genève**. Cela implique une **modernisation conséquente de la ligne Annecy - La Roche**, non prévue à ce jour, y compris dans le CPER 2021-2027. Les élus de la vallée de l'Arve ont obtenu une modernisation de la ligne La Roche - Saint-Gervais financée par l'Etat, la Région et le Département en mettant en avant les enjeux de pollution de l'air (160 M€). Cet investissement va permettre de doubler la capacité de la ligne de la vallée de l'Arve.

Certes le Grand Annecy n'est pas en zone PPA, mais l'agglomération annécienne est également victime de la pollution de l'air. Or le développement du train permet de réduire le trafic automobile et in fine d'améliorer la qualité de l'air. Le Grand Annecy devrait donc prendre le leadership pour exiger une modernisation de la ligne vers Annemasse d'ici 2030.

L'ARDSL demande à l'Etat, à la Région et au Département de ne pas oublier la liaison entre La Roche et Annecy, qui a également besoin de financement pour être desservie à hauteur de 2 trains par heure et par sens. L'ARDSL rappelle que Annecy, préfecture de la Haute-Savoie et son agglomération de plus de 210 000 habitants concentrent un habitant sur 4 du Département. A ce titre nous sommes pour le moins inquiets à la lecture de la contribution du Préfet de la Haute-Savoie en date du 17 octobre 2019 au PDU du Grand Annecy qui mentionne que « l'amélioration de la signalisation ferroviaire entre Annecy et La Roche-sur-Foron n'est, à l'heure actuelle, pas envisagée d'ici 2030 ».

Pour l'ARDSL, après avoir modernisé en 2018/2019 la ligne La Roche - Annemasse, l'étape suivante doit être les modernisations simultanées des lignes La Roche - Annecy et La Roche – Saint-Gervais. Ces modernisations doivent intervenir sans attendre 2030, afin de répondre aux enjeux de mobilité et de qualité de l'Arve tant dans la vallée de l'Arve que dans le Grand Annecy.

Alors que la voie ferrée entre Annecy et La Roche n'a pas été modernisée à ce jour, de nombreux investissements routiers ont été menés à bien au nord d'Annecy. En effet, ces nouvelles voies débouchent toutes sur l'échangeur routier situé près de l'hôpital, sur les communes de Epagny Metz-Tessy et d'Annecy, qui est déjà largement engorgé aux heures de pointe. Les temps de parcours routiers ne sont pas améliorés à cause des bouchons à la sortie Annecy-nord de l'A41 et à l'arrivée du contournement de Pringy.

Alors qu'Annecy a été classée en 2014 par l'OMS comme 2ème ville la plus polluée de France, il est temps de proposer une mobilité crédible et durable au nord de l'agglomération.

A ce titre, ce secteur est traversé par la ligne ferroviaire Aix-les-Bains - Annemasse qui dessert les gares de Groisy, Pringy et Annecy avec une offre capacitaire et performante :

- Des temps de parcours bien plus rapides que la route : Groisy-Annecy centre en 13 min, Groisy - Pringy en 7 min, Pringy - Annecy centre en 5 min.
- Des fréquences développées avec le Léman Express.
- Des trains modernes et confortables (Régiolis SNCF⁴ et Flirt CFF).
- Des grands parkings existent pour laisser la voiture autour de ces gares, à condition de les réserver aux usagers du train.
- Une situation idéale de la gare de Pringy avec une correspondance avec les bus Sibra et une proximité avec les zones d'activité de Pringy-Argonay et l'Hôpital Annecy-Genevois.

Au-delà de ses grands atouts actuels, le train peut encore être développé avec une navette toutes les 15 minutes entre Annecy et Groisy si la voie ferrée, actuellement en voie unique, était doublée. Des haltes intermédiaires pourraient être ouvertes ou rouvertes (Brogny, Argonay, Saint-Martin-Bellevue et Charvonnex) en plus des gares actuelles et être desservies par un RER Rumilly - Groisy. **Le Léman Express doit lui desservir uniquement Pringy et Groisy entre Annecy et La Roche pour garder des temps de parcours compétitifs pour les usagers frontaliers et les flux entre Annecy et le reste du Département.**

Nous encourageons donc les élus du bassin annécien à bien intégrer le train comme solution de mobilité durable du nord de l'agglomération.

⁴ Photo en page de garde de notre avis.

A moyen terme, l'amélioration de la liaison ferroviaire entre Annecy et Genève, déjà assurée en mode routier par deux autoroutes, dont le tronç commun au nord d'Annecy est à 2*3 voies depuis 2021, implique des décisions fortes comme la construction d'une nouvelle ligne parallèle à l'A41. Il s'agira de réparer l'erreur historique faite de construire une seconde autoroute sans questionner la liaison par le rail entre Annecy et la Suisse voisine. Cela permettrait un report modal conséquent du trafic transfrontalier.

2.1.3 La remise en service de la ligne ferroviaire Annecy - Albertville

La Région avait inscrit la réouverture de cette ligne dans le schéma régional des services de transport. L'ARDSL a questionné l'ensemble des candidats aux dernières régionales sur ce sujet. Laurent Wauquiez n'est pas opposé à cette réactivation bien au contraire. Voici sa réponse. *“La région a vocation à coordonner l'offre de transports entre les différentes collectivités et la liste « La Région avec toutes ses forces » soutiendra le développement des infrastructures de type « tram train ». Elle s'inscrira donc en partenariat sur ce sujet, les décisions devant évidemment être concertées avec les différentes collectivités concernées.”*

L'axe Annecy – Albertville est l'un des plus fréquenté de l'agglomération. Des cars ayant pour terminus le village de Duingt ne sont pas adapté aux usagers des nombreux pendulaires réalisant le trajet entre l'agglomération d'Arlysière (depuis Albertville et Ugine, plus de 15'000 voyageurs/jour en 2019 selon les comptages du CD73), la Communauté de Communes des Sources du Lac (depuis Faverges, 20'000 voyageurs/jour en 2019 selon les comptages du CD74). Le PDM du Grand Annecy ne doit pas s'arrêter aux limites administratives de l'agglomération s'il cherche à atteindre ses objectifs. Les trajets en TP sur cet axe sont assurés par la ligne Y51, opérée par la Région, avec 20 courses quotidiennes.

Ces trajets en car sont peu compétitifs par rapport aux trajets en voiture à cause des temps de parcours trop longs et de la faiblesse de l'offre, malgré une amélioration depuis septembre 2021.

Pour pouvoir être attractifs, les Transports Publics doivent être rapides (temps de parcours TP < temps de parcours VP), cadencés, en nombre suffisant (4 ou 5 courses par heure entre 6h30 et 22h30) et lisibles (un seul parcours).

L'engorgement de l'axe, les conditions de circulation dégradées et la forte pression touristique sur ce corridor justifient la mise en place d'un TCSP efficace et attractif.

Le Grand Annecy a fait le choix de créer un BHNS entre le centre-ville d'Annecy et le village de Duingt. **Ce choix souffre de nombreuses faiblesses**, et l'ARDSL considère que celles-ci sont de nature à conduire à l'échec de cette offre pour les raisons suivantes :

- A cause de la technologie choisie (bus), les temps de parcours seront peu attractifs. Ils seront plus longs en BHNS qu'en voiture. Il en aurait été différemment avec un tramway ou tram-train (coefficient d'accélération 4 à 6 fois supérieurs sur un tramway que sur un BHNS).
- A cause de la technologie choisie (bus), l'insertion sur la voirie déjà très restreinte de la RD1508 sera très difficile. Un BHNS, très large, demandera de nombreuses

expropriations, qui engendreront des recours et retarderont le projet. Il en aurait été différemment avec un tramway ou tram-train (véhicule 1 à 2m moins large).

- A cause de la technologie choisie (bus), il ne sera pas possible de créer l'offre en totalité jusqu'à Albertville. Un BHNS, de par la réglementation, ne peut pas relier plusieurs EPCI. Un car circulant en partie sur les sites propres du BHNS sera beaucoup moins attractif qu'un tramway. Il en aurait été différemment avec tram-train (système adapté pour les offres périurbaines).
- A cause de la technologie choisie (bus), l'attrait touristique du produit sera perdu. Un BHNS n'est pas un outil d'aménagement plébiscité par les touristes. Ceux-ci ne quitteront donc pas leur véhicule. Il en aurait été différemment avec un tramway ou tram-train (nombreux tramways touristiques en Europe et même en Haute-Savoie)
- A cause du terminus choisi (Duingt), l'offre ne sera pas adaptée aux besoins des usagers mais plus à des frontières territoriales. Un tel schéma ne correspond pas aux besoins des usagers, qui ne s'arrêtent pas aux frontières des EPCI. Il en aurait été différemment avec un terminus réalisé à Albertville.

L'ARDSL encourage donc le Grand Annecy à penser à une liaison ferrée de type tram-train entre Annecy et Albertville. Une telle liaison répondrait aux besoins des usagers et obtiendrait un meilleur retour sur investissement qu'un BHNS.

Par ailleurs, la Région, les deux départements et les 3 EPCI pourraient financer le projet.

L'ARDSL enjoint donc les Départements de la Haute-Savoie et de la Savoie, les agglomérations d'Albertville et d'Annecy et la communauté de communes des Sources du Lac d'Annecy a avancé ensemble sur ce sujet. pour obtenir le soutien de la Région. Nous notons que l'Agglomération Arlysière, le Département de la Savoie, la Région et l'Etat financent la réhabilitation de la section Albertville - Ugine pour le fret et que l'Agglomération d'Albertville envisage une desserte voyageurs entre Albertville et Ugine.

Nous demandons **la préservation de l'emprise ferroviaire entre la gare d'Annecy et la sortie sud du tunnel de la Puya pour permettre une réactivation future.**

L'emprise de la voie verte entre Sevrier et Ugine permet à la fois la circulation des vélos et le rétablissement de la voie ferrée. Nous demandons la préservation de ce site propre pour permettre une réactivation future.

Près de 6 000 citoyens ont signé la pétition pour un tram-train Annecy – Albertville⁵.

[2.2 Pour le retour du train de nuit Paris – Annecy – Saint-Gervais](#)

Fin septembre 2016, le Gouvernement a mis fin à la circulation du train de nuit Paris – Annecy – Saint-Gervais et de son homologue le Paris – Bourg-Saint-Maurice auquel il était jumelé entre Paris et Chambéry.

En 2021, le Gouvernement fait marche arrière en réhabilitant et en relançant les trains de nuit en France, avec le Premier Ministre, Jean Castex, en chef de file. Le Paris – Nice a été rétabli

⁵ [Pétition · Tram Train Annecy Albertville · Change.org](#)

en mai, après avoir été arrêté en 2017. Le Paris – Lourdes a repris du service le 12 décembre 2021.

Parmi les trains supprimés au second semestre 2016 et durant l'année 2017, les seuls trains de nuit dont le retour n'est pas programmé sont les trains de nuit Paris – Saint-Gervais et Paris – Bourg-Saint-Maurice.

A l'heure, où les trains de nuit reviennent au goût du jour, le Grand Annecy doit œuvrer au retour du train de nuit.

Il offre un complément de desserte très intéressant vis-à-vis du TGV. Il permet d'arriver à Annecy et à Paris dès 7h du matin, alors que :

- le 1^{er} TGV partant d'Annecy à 5h32 arrive pas avant 9h13 à Paris du lundi au samedi
- le 1^{er} TGV partant de Paris à 6h47 arrive pas avant 10h28 à Annecy du lundi au samedi⁶.

Il permet de partir d'Annecy et de Paris après 22h, alors que les derniers TGV partent d'Annecy à 19h32 et de Paris à 18h43 (et même 16h47 le samedi).

[2.3. Pour une meilleure desserte ferroviaire du Grand Annecy](#)

Le service fourni au départ d'Annecy vers Lyon et Paris est d'une rare indigence, conduisant de nombreux habitants à recourir au transport automobile individuel et entretenant ainsi cette intoxication. Se rendre par le train dans notre capitale régionale (avec correspondances incertaines) relève d'un militantisme assumé et courageux alors que ce devrait être la solution privilégiée.

Le Grand Annecy doit défendre une desserte ferroviaire ambitieuse pour Annecy et son agglomération auprès de la Région pour le Léman Express et les TER et auprès de SNCF pour les TGV.

L'ARDSL réclame **une desserte cadencée à l'heure tous les jours entre Annecy et Lyon.**

La desserte ferroviaire au départ d'Annecy est quasi inexistante en soirée. Les derniers trains partent à 19h44 pour Grenoble et à 20h44 pour Coppet. Annecy et son agglomération de plus de 210 000 habitants justifient la mise en place de trains après 20h, comme c'est actuellement le cas pour des agglomérations régionales de taille comparable (comme Valence) ou même inférieure (comme Bourg-en-Bresse). Annemasse a un dernier train pour Evian à 23h01. Il est donc légitime que le Grand Annecy demande dès à présent des trains au départ d'Annecy à 20h44, 21h44 et 22h44 pour rejoindre les villes voisines de Rumilly, Aix et Chambéry. La modernisation de la ligne Annecy - La Roche permettra d'augmenter l'amplitude de fonctionnement du Léman Express en soirée.

⁶ Horaires du SA 2022. C'est encore pire le dimanche.

Aucun train n'arrive à Annecy le matin avant 7h. Il convient d'y remédier pour permettre des arrivées avant 7h à Annecy depuis Rumilly, Groisy, La Roche, Aix, Chambéry, Annemasse et la vallée de l'Arve.

La proposition faite par l'ARDSL d'assurer quelques dessertes directes Saint-Gervais – Lyon par Annecy n'a pas été pratiquée à l'heure actuelle. Cela permettrait d'avoir des trains directs entre Groisy et Rumilly. Les horaires du Léman Express avec des départs cadencés d'Annecy à la min 44 ne donneront pas de bonnes correspondances avec les TER cadencés en provenance du sillon alpin arrivant à Annecy à la min 16. Nous suggérons de prolonger les trains du sillon alpin jusqu'à Pringy dès décembre 2022 pour obtenir une offre à 2 trains par heure entre Pringy et Annecy avec un temps de parcours imbattable de 4 min toute la journée entre 7h et 20h11 et au moins un train par heure direct entre Rumilly et Pringy avec un temps de parcours autour de 20 à 25 min.

La mise en place d'un **RER Groisy – Rumilly** pour offrir un service ferroviaire adapté au bassin d'Annecy avec des arrêts plus rapprochés que les dessertes TER et Léman Express implique une augmentation de la capacité de l'infrastructure ferroviaire avec notamment une double voie en sortie de la gare d'Annecy jusqu'au viaduc de Brassilly, puis une double voie entre la sortie des gorges du Fier et Rumilly, ainsi que l'aménagement d'un terminus en gare de Rumilly.

L'ARDSL se bat depuis des années **pour une meilleure desserte TGV des Pays de Savoie.** Malheureusement, l'offre sur la ligne Paris – Annecy a connu un déclin certain ces dernières années avec une réduction d'offre estivale, puis une diminution d'offre de 7 à 5 AR. Puis avec la crise sanitaire, l'offre a été réduite à 4 AR.

Pour le service annuel 2022 (SA 2022), nous constatons des choix de dessertes qui vont dans le bon sens :

- 1) **Une desserte systématique de Chambéry par tous les TGV de la ligne Paris – Annecy.** Cela permet un meilleur remplissage des TGV Paris - Annecy et donc une meilleure rentabilité⁷.
- 2) **Une amplitude de desserte augmentée.** L'arrivée le matin du 1er TGV à Annecy est avancée de 1h du lundi au vendredi et de 3h le samedi. Le dernier départ d'Annecy est retardé tous les jours à 19h32. L'été, Annecy ie bénéficiera d'un dernier départ de Paris à 18h43 (au lieu de 17h46 du lundi au vendredi). La première arrivée à Paris se fait du lundi au samedi à 9h13 toute l'année (soit un gain de 1h l'été et les vendredis et samedis toute l'année). L'ARDSL applaudit le choix de desservir Annecy sur le TGV 6953 le vendredi soir. Jusqu'ici ce TGV était limité à Chambéry. Ainsi Annecy bénéficie d'un dernier départ de Paris le vendredi à 19h52 (au lieu de 18h41 auparavant).
- 3) **Des temps de parcours corrects.** Le TGV 6976/7 partant d'Annecy à 14h32 et mettant 4h14 pour rejoindre Paris est supprimé. Il est remplacé par le nouveau TGV 6978/9 partant d'Annecy à 15h33 et arrivant à Paris à 19h12.

⁷ Exception faite du TGV partant d'Annecy à 17h32 le dimanche.

4) **Une refonte de l'offre en pointe du soir au départ de Paris.** L'offre Paris – Annecy comportait des départs de Paris à 17h46 et 18h41 du lundi au jeudi. Il y a dorénavant des départs de Paris à 16h47 et 18h43 du dimanche au vendredi. Les Annéciens n'ont donc plus à subir du lundi au jeudi un intervalle de 5h sans départ de Paris entre le TGV du midi et le 1er TGV du soir.

A l'inverse, la desserte TGV Paris – Pays de Savoie reste handicapée par des réductions d'offre :

- SNCF prévoit de ne pas assurer le moindre TGV au départ des Pays de Savoie en début d'après-midi à l'été 2022. Ainsi il n'y aurait aucun TGV au départ d'Annecy entre 9h32 et 15h33.

- L'ARDSL conteste la réduction nouvelle d'offre le dimanche. Hors vacances, SNCF réduit l'offre à seulement 3 TGV au départ de Paris (aucun départ avant 12h47) et 4 TGV au départ d'Annecy (aucun départ entre 9h32 et 15h33).

- Du lundi au jeudi, avec le maintien des réductions d'offre liées à la crise sanitaire, qui se traduisent au SA 2022 par une desserte réduite à 4 TGV au départ de Paris du lundi au mercredi (aucun départ entre 6h47 et 12h47) et au départ d'Annecy du mardi au jeudi (aucun départ entre 9h32 et 15h33).

Pour l'ARDSL, **la desserte de la ligne TGV Paris – Annecy doit revenir immédiatement à 5 AR et les années suivantes être cadencées aux 2h comme la ligne TGV Lyria Paris - Bourg-en-Bresse - Valserhône - Genève.**

La gare d'Annecy doit rester la gare TGV du bassin annécien. Les habitants du Grand Annecy n'ont pas à devoir se rendre à Valserhône, Aix, Chambéry, Saint-Exupéry ou Lyon Part-Dieu pour prendre un TGV pour la capitale.

2.4 Gestion des gares

SNCF Mobilités n'existe plus depuis le 31 décembre 2019. La gestion des gares SNCF relève depuis le 1^{er} janvier 2020 de SNCF Gares & Connexions. Ces évolutions découlent de la Loi pour un nouveau pacte ferroviaire de juin 2018, qui entérine la création, au 1^{er} janvier 2020, d'un groupe public unifié dans le domaine du transport ferroviaire et de la mobilité.

Il serait très intéressant de développer une maison de la mobilité au sein de la gare SNCF d'Annecy ouverte 7 jours sur 7 de 7h30 à 19h30, unissant les 4 AOM desservant la gare d'Annecy, le Grand Annecy, Rumilly Terre de Savoie, la Région et le GLCT, ainsi que SNCF Voyageurs. L'information touristique aujourd'hui assurée à Bonlieu pourrait être assurée au sein de la gare, ce qui serait parfait pour les touristes arrivant en TGV, Léman Express ou TER à Annecy. On trouve déjà des guichets multimodaux à Annemasse et Grenoble. A Annecy cela aurait l'avantage d'ajouter le transport urbain au sein de la gare SNCF, plutôt que la situation actuelle avec un Espace Sibra situé face à la gare SNCF. Il convient aussi d'éviter une distinction des guichets en gare d'Annecy entre l'activité TGV et l'activité TER, comme le groupe SNCF a commencé à le mettre en place en France, fin 2021, à Montpellier notamment.

La gare de Groisy a la chance de bénéficier encore d'un guichet SNCF ouvert 7 jours sur 7, avec la présence d'un agent SNCF polyvalent. Il serait opportun dans le cadre d'un partenariat avec le Grand Annecy que le guichet de Groisy puisse devenir un guichet multimodal distribuant les titres et abonnements Sibra. Dans la même optique, la gare de Pringy dispose désormais de la présence d'un agent SNCF 5 jours sur 7 (du lundi au vendredi). On pourrait imaginer que ce personnel SNCF devienne polyvalent et tienne un guichet multimodal.

La Région gère la gare routière d'Annecy. Les services interurbains, les services estivaux et les services hivernaux du Grand Annecy utilisent cette infrastructure. Le Grand Annecy doit veiller au bon fonctionnement de la gare routière pour ses services. Le service aux usagers pourrait être amélioré avec une couverture de tous les quais, une meilleure information sur les services du Grand Annecy, une augmentation du nombre de bancs ... La gare routière est très sollicitée lors des pointes de trafic (matin, soir, été et hiver). Elle devra absorber une intensification marquée du trafic, lors de la fermeture de la ligne SNCF Réseau entre Annecy et Aix à l'horizon 2024-2025. Il convient dans ce contexte de trouver au préalable des solutions pour optimiser son usage et pour son extension.

L'information multimodale dans la gare SNCF et à la gare routière sur les services du Grand Annecy est aujourd'hui défaillante, avec des plans périmés ou des afficheurs en panne⁸.

2.5 Développer un réseau de TC pour tous

C'est la première orientation du PDM qui se décline en 3 axes :

- Un volet ferroviaire (déjà commenté ci-dessus).
- Le renforcement de la desserte du cœur d'agglomération et les liens entre secteurs denses et moins denses.
- L'amélioration des liaisons avec les territoires et villes voisines.

L'ARDSL est très favorable à un développement immédiat de l'offre de TP sur le bassin du Grand Annecy. Trop d'usagers, aujourd'hui recourent à la voiture faute d'une offre TC performante (fréquence insuffisante, trajet trop long par rapport à la voiture, ou absence de trajet direct en TC).

Une évolution forte et rapide du réseau est possible. Elle permettrait un basculement modal significatif et donc une amélioration de la qualité de vie et de l'environnement.

Il serait pertinent que le Grand Annecy affine ses ambitions, commune par commune, concernant son choc d'offre, avec un calendrier de déploiement.

Il faut faciliter l'usage des transports collectifs par une offre plus simple et plus lisible. Dans cette optique, nous avons regroupé nos remarques et réflexions par thèmes et communes.

⁸ Tableaux d'affichage des temps d'attente des bus Sibra en gare SNCF et en gare routière.

Fréquences et offres des bus et cars le soir

L'ARDSL partage le constat du Grand Annecy sur la raison principale de la non-utilisation des bus de soirée, à savoir une fréquence insuffisante.

Après comparaison avec des villes françaises de même taille, il apparaît que le Grand Annecy est l'agglomération aux plages horaires les plus restreintes, et de loin. Et là aussi, c'est l'offre qui fait la demande. Une offre plus large réduirait bien sûr l'usage polluant de la voiture (notamment en fin de journée, période connue comme la plus sensible) mais permettrait aussi d'augmenter la fréquentation de multiples prestataires de services, notamment culturels ou festifs.

Au-delà de ce constat, nous attirons l'attention sur les points suivants :

- **Absence d'offre le dimanche soir et les jours fériés.** Il n'y a pas de couvre-feu le dimanche soir. L'offre de nuit doit être assurée 7 jours sur 7 et 365 jours par an. Nous demandons au Grand Annecy de remédier à cela au plus vite. Les quelques services étudiants mis en place le dimanche soir (en période universitaire) ne répondent que très partiellement au besoin des mobilités sur Annecy et son agglomération. Il y a un nombre conséquent de personnes qui travaillent encore le dimanche soir après 19h à l'hôpital ou dans la restauration, les cinémas et lieux culturels ne ferment pas à 19h le dimanche, plusieurs centaines de personnes regagnent Annecy en train le dimanche après 19h. Toutes ces personnes seraient susceptibles d'utiliser les transports en commun le dimanche soir. A noter que l'été le dimanche soir, seules les lignes L1 et L2 desservant les rives du lac fonctionnent, alors qu'il n'y a aucune desserte pour le reste de l'agglomération.
- **Une fin de service dès 20h pour la ligne 4 du lundi au samedi (sauf fêtes).** La ligne 4 figure sur le podium des lignes Sibra les plus fréquentées. Pourtant, elle cesse son service vers 20h avec des derniers passages à la gare qui ne permettent pas des correspondances avec les 3 trains arrivant entre 20h15 et 20h28. Nous demandons que la ligne 4 soit dotée d'une offre à 20 min en soirée jusqu'à 1h, comme les 3 autres lignes Rythmo.
- **Une fin de service dès 20h pour la ligne 5 du lundi au samedi (sauf fêtes).** La ligne 5 cesse son service vers 20h avec des derniers passages à la gare qui ne permettent pas des correspondances avec les 3 trains arrivant entre 20h15 et 20h28. De plus, cette ligne dessert des lignes de loisirs comme le Parc des Sports, l'Arcadium, l'Impérial ou le bowling. Nous demandons que la ligne 5 soit dotée d'une offre à 20 min en soirée jusqu'à 1h, comme les 3 autres lignes Rythmo. Cette mesure combinée à la précédente permettrait de supprimer la ligne N (La Salle Pringy - Campus), qui ne circule que la soirée, avec un tracé illisible pour tenter de maintenir une desserte pour certains quartiers d'Annecy non desservis par les 3 lignes Rythmo.
- **Un dernier départ de Pringy vers 20h40 pour la ligne 6 du lundi au samedi (sauf fêtes).** Nous suggérons de rajouter une dernière course vers 21h15 pour relever la

correspondance du LEX desservant la gare de Pringy à 21h10 et assurer également un dernier service après 21h depuis l'Hôpital pour rejoindre Meythet.

- **Des derniers départs trop précoces pour les lignes 7, 9 et 10 desservant Epagny-Metz-Tessy et Argonay.** La ligne 7 effectue ses derniers départs de la gare et du Grand Epagny respectivement avant 20h et à 20h40. La ligne 10 a un dernier départ de la gare à 19h30 pour Epagny Metz-Tessy du lundi au samedi. C'est inadapté à l'horaire de fermeture de l'hypermarché (21h30) et pour la desserte de la commune d'Epagny-Metz-Tessy en soirée. Le PDM reconnaît cette lacune importante en proposant de porter la desserte jusqu'à 23h. Il serait même sans doute pertinent de desservir cette commune voisine d'Annecy jusqu'à 1h, comme c'est déjà le cas de la commune voisine de Poisy, qui a une population équivalente. Après 22h et la fermeture de tous les commerces, la ligne 7 pourrait être réorientée sur la desserte du centre-ville d'Epagny. La ligne 9 pour Argonay effectue son dernier départ de la gare d'Annecy juste avant 20h du lundi au samedi. Cela ne permet évidemment pas de passer une soirée sur Annecy ou de regagner son domicile à Argonay en arrivant en train après 20h à la gare d'Annecy.
- **Fréquence faible sur les lignes urbaines entre 19h et 21h du lundi au samedi (sauf fêtes).** La fréquence est actuellement diminuée de manière trop forte entre 19h et 21h. Le trafic enregistré est encore conséquent. Il y a des trains bien fréquentés arrivant à Annecy, dont le TGV de 20h28 désormais quotidien. Nous suggérons de maintenir une offre cadencée au ¼ d'heure sur cette tranche horaire et de réduire la cadence uniquement après 21h et non vers 20h ou 20h30 comme actuellement.
- **Fréquence trop faible en soirée pour les lignes Rythmo du lundi au samedi (sauf fêtes)** avec un passage toutes les 25 à 30 min entre 21h et 23h, puis toutes les 45 min environ jusqu'à 1h du matin. C'est moins que la ligne D des TPG entre Bel-Air et la gare de Saint-Julien qui assure une fréquence à 20 min 7 jours sur 7 jours de 21h à 0h20. L'ARDSL plaide pour une fréquence en soirée avec 20 min sur les lignes urbaines à Annecy avec des horaires de passages à la gare SNCF calés sur les arrivées des TGV, TER et LEX⁹ de 21h05 à la fin du service. Cela permet de limiter à un maximum de 18 min l'attente des voyageurs arrivant en train. L'attente serait réduite à 9 ou 10 min pour les voyageurs arrivant de Valence et Genève, qui sont les seules lignes cadencées à l'heure en soirée à l'arrivée à Annecy.
- **Absence de correspondances entre les lignes en soirée à la gare.** Il convient de recréer des nœuds de correspondances à la gare d'Annecy en soirée entre les différentes lignes Sibra circulant après 21h.
- **Usage privilégié de véhicules de capacité réduite en soirée.** Certains événements peuvent gérer des pics de fréquentation en soirée (sorties des spectacles, du cinéma, d'un match de football ou arrivée d'un train). Il est important de disposer d'une capacité conséquente pour transporter ce public spécifique. Les bus de plus faible capacité offrent un confort moindre et disposent de moins de places accessibles et pour transporter les bagages des voyageurs arrivant en train.

⁹ Arrivées à Annecy à 20h28, 22h28 et 23h30 (le vendredi) des TGV en provenance de Paris, à 20h15, 21h15, 22h15 et 23h15 pour les TER en provenance de Valence, à 21h07 et 23h07 pour les TER en provenance de Lyon, à 20h16, 21h16 et 22h16 pour les LEX L2 en provenance de Genève.

- **La fin de service ne doit pas intervenir avant l'arrivée des derniers TGV, trains et cars TER ou LEX.** Le Grand Annecy fait fonctionner ses lignes Rythmo jusqu'à 1h environ du lundi au samedi. C'est une amplitude importante. L'ARDSL mentionne que la Région programme une dernière arrivée par car à Annecy à 1h20 les vendredis et samedis soir sur la ligne L2 du LEX. Il pourrait être envisagé de prolonger jusqu'à 1h30 le fonctionnement des lignes Rythmo.

Pour des raisons de lisibilité, l'offre en soirée devrait être identique du lundi au dimanche.

La desserte de **Pois**y est assurée à raison d'un bus sur deux. Cela conduit à une fréquence faible d'un bus toutes les 50 min après 21h. Cela ne favorise pas l'usage des transports publics en soirée. De plus, la commune de Poisy a ouvert début décembre 2021 une nouvelle salle de spectacle « Le Podium », située à proximité de l'arrêt Coulotte. Cela doit conduire le Grand Annecy à proposer une desserte plus attractive de Poisy en soirée.

Fréquences et offres des bus et cars le dimanche et les jours fériés

L'ARDSL partage le constat du Grand Annecy sur la raison principale de la non-utilisation des bus le dimanche, à savoir une fréquence insuffisante.

Dans un premier temps, nous avons recensé l'offre existante le dimanche à Annecy et dans les agglomérations voisines¹⁰. (En rouge, les offres insuffisantes. En orange, les offres moyennes. En vert, les offres attractives).

¹⁰ A Albertville, Bonneville, Thonon, Evian, Cluses, Valserhône et Rumilly, les bus ne fonctionnent pas le dimanche.

Agglomérations	Nb lignes	Ligne ou service spécial dimanche	N°	Amplitude	Nb véhicules	Fréquence	Nb courses	Observation
Grand Annecy	6	OUI	I	8h24-19h19	2	Non cadencée. Environ 1 passage par heure	20	Service interrompu le midi
		OUI	J	7h26-20h51	3	Non cadencée. Environ 1 passage toutes les 35 à 40 min	44	Même trajet que Rythmo 2 (hormis sur Pringy). 12 services assurés entre Pringy Grande Ferme et Pringy La Salle.
		OUI	K	8h30-18h57	2	Cadence horaire le matin. Non cadencée l'après-midi	20	Service interrompu le midi.
		OUI	L	8h20-19h13	2	Non cadencée. Un bus toutes les 60 à 75 min.	20	Service interrompu le midi.
		NON	50 A	8h30-20h11	1	Non cadencé. Un car toutes les 70 à 80 min.	19	
		NON	60	8h30-20h22	1	Non cadencé. Un car toutes les 1h20-130	19	
Grand Lac	1	OUI	Sans	8h12-19h13	2	Cadence horaire le matin puis à 65 min l'après-midi	21	9 courses supplémentaires entre 14h et 19h49 l'été
Annemasse	3	OUI	DA	6h48-21h23	4	Cadence à 30 min dès 10h. Environ un bus toutes les 40 min avant 10h	52	
		OUI	CHAL	9h-17h30	1	Toutes les 2h ou 3h	8	TAD. Arrêt du service entre 12h30 et 14h10.
		NON	Tram 17 (TPG)	5h02-0h31	NC	Environ un passage toutes les 30 min.	80	
Bourg-en-Bresse		OUI	Sans	19h30-21h10	1	2 départs de la gare à 19h30 et 21h10	2	Desserte possible de 15 arrêts sur la ville de Bourg.
		OUI	Sans	8h30-19h30	NC			TAD sur 15 des 74 communes. Pas de service entre 12h et 13h30.
Grand Chambéry	4	NON	Chrono A	8h30-20h39	2	Cadence à 30 min le matin. Environ 40 min l'après-midi	39	
			Chrono B	8h20-20h36	3	Cadence horaire. 2 bus par heure sur le centre-ville.	48	
			Chrono C	8h30-20h14	2	Cadence horaire	24	
			Chrono D	8h15-20h08	1	Cadence à 80 min	9	
	3	OUI	Sans	20h45-21h50	3	2 départs de la gare à 20h45 et 21h50	6	Dépôt des voyageurs à l'arrêt demandé (3 zones de l'agglomération desservies).
Chamonix	4	NON	01	6h12-20h44	4	Cadence à 30 min	59	Cadence horaire hors été et hiver.
			02	6h15-20h56	NC	Cadence à 30 min avec des renforts sur une partie de la ligne à 10 ou 15 min entre 9h et 19h	NC	Idem.
			Mulet	8h00-19h13	1	Cadence à 30 min	23	
			Chamo' nuit	20h48-23h49	2	Cadence à 45 min	10	
Genevois	1	NON	D (TPG)	5h39-23h40	NC	Cadence à 15 min entre 10h et 20h et à 20 min le reste de la journée	124	
Gex	1	NON	F (TPG)	6h00-23h07	NC	Cadence horaire.	36	

A Annecy, le réseau urbain ne fonctionne pas les dimanches et fêtes. Les bus acquis par la collectivité restent au dépôt un jour par semaine. L'offre urbaine dominicale du Grand Annecy est assurée par le réseau Dim'bus avec 4 lignes spécifiques, assurées par un sous-traitant de la Sibra, avec des itinéraires différents du reste de la semaine, contrairement au Grand Chambéry qui fait circuler ses 4 lignes Chrono 7 jours sur 7.

Les correspondances à la gare d'Annecy entre les lignes Dim'bus ne sont plus assurées. Il conviendrait de les rétablir pour éviter des attentes fort pénalisantes pour les trajets non assurés par des lignes directes ou d'intensifier les fréquences pour limiter à 10 min maximum l'attente des voyageurs.

Les fréquences assurées aujourd'hui le dimanche et les jours fériés sur l'agglomération d'Annecy sont très faibles (hors offres saisonnières).

- L'offre sur les lignes 50A et 60 est illisible avec une fréquence supérieure à 75 min.
- Les lignes I (Poisy - Campus), K (Argonay - Paradis) et L (Hôpital - Campus) ne proposent chacune que 10 AR avec une amplitude limitée entre 8h30 et 19h, une offre non cadencée, une fréquence d'environ un passage par heure (sauf le midi).
- La ligne J (Vieugy - Pringy) assure 22 AR entre 7h30 et 21h, mais avec une fréquence illisible, supérieure à 35 min.
- Le Campus et Meythet sont desservis à la fois par les lignes I et L, mais sans véritablement offrir une desserte doublée, puisque les bus des deux lignes se suivent à quelques minutes d'intervalle, au lieu d'être correctement espacés pour offrir une desserte à la ½ heure.
- L'offre réduite contraint les lignes dominicales à des détours pour desservir un maximum de quartiers (à l'exemple de Vallon desservi par la ligne I). Cela allonge les trajets et rend le bus peu compétitif face à la voiture individuelle.
- La plupart des communes du Grand Annecy ne sont pas desservies le dimanche.

Annecy qui est de très loin la ville la plus peuplée du département de la Haute-Savoie, n'est pas la mieux desservie le dimanche. A **Annemasse** la ligne DA fonctionne avec une presque cadence à 30 min en continu de 7h à 21h et le tram 17 des TPG assure un passage chaque 1/2h de 5h à 1h30.. A **Saint-Julien**, la ligne D des TPG fonctionne le dimanche avec une fréquence à 15 min entre 10h et 20h et à 20 min entre 7h et 10h et entre 20h et 0h20. A **Chamonix**, qui est une ville touristique comme Annecy, l'offre est cadencée à la 1/2h en été et en hiver.

Le dimanche, le réseau de bus doit répondre aux besoins de loisirs des Grands Annéciens, aux usagers voulant prendre un train ou à ceux arrivant en train, ainsi qu'aux travailleurs. Le travail dominical a sensiblement augmenté ces dernières années. Tous les hypermarchés situés sur le territoire du Grand Annecy sont désormais ouverts le dimanche matin. L'offre de transports collectifs n'a pas suivi cette évolution de la société. Les abonnés de la Sibra travaillant le dimanche sont nombreux à devoir prendre leur voiture en raison d'une amplitude ou d'une fréquence trop faible le septième jour de la semaine. Les autorisations d'ouverture des commerces pour 12 dimanches devraient être liées à une augmentation sensible de l'offre de bus. Cela n'est pratiqué à ce jour que pour les 3

dimanches précédant Noël (avec gratuité du réseau, mais seulement 3 bus supplémentaires pour tout le réseau le dimanche après-midi). Le Grand Epagny devrait désormais être desservi 7 jours sur 7 (comme c'est déjà le cas pour la zone commerciale de Périaz).

L'ARDSL souhaite que rapidement (1^{er} janvier 2023 au plus tard) le réseau Dim'bus s'efface pour laisser place à un fonctionnement 7 jours sur 7 du réseau Sibra. Les fréquences dominicales pourraient être les suivantes :

- lignes Rythmo : 15 min.
- lignes principales : 20 min.
- lignes complémentaires : 30 min.
- lignes de proximité : 60 min
- lignes interurbaines : variable selon la population à desservir, les correspondances avec les trains, la présence de sites touristiques ...

La desserte des jours fériés

L'activité enregistrée certains jours fériés particuliers nécessite à nos yeux une desserte renforcée et non à une desserte réduite à celle du dimanche. SNCF adapte ses dessertes dans ce sens les jours fériés. Ce n'est pas le cas du Grand Annecy.

Les commerces sont de plus en plus souvent ouverts les jours fériés. Les salariés, les consommateurs et les visiteurs d'Annecy aimeraient bien bénéficier d'une desserte d'un bon niveau les jours fériés.

Il faut aussi tenir compte des jours fériés en France, mais ouvrés à Genève, pour que les frontaliers puissent rejoindre les gares ou les arrêts de la ligne 272.

JOUR FÉRIÉ	DATE 2022	OFFRE SUGGÉRÉE PAR L'ARDSL
Jour de l'an	Samedi 1er janvier 2022	Offre du samedi
Lundi de Pâques	Lundi 18 avril 2022	Offre du samedi
Fête du Travail	Dimanche 1er mai 2022	Offre du dimanche
Victoire 1945	Dimanche 8 mai 2022	Offre du dimanche
Ascension	Jeudi 26 mai 2022	Offre du samedi
Lundi de Pentecôte	Lundi 6 juin 2022	Offre du samedi
Fête nationale	Jeudi 14 juillet 2022	Offre du samedi
Assomption	Lundi 15 août 2022	Offre du samedi
Toussaint	Mardi 1er novembre 2022	Offre du samedi
Armistice 1918	Vendredi 11 novembre 2022	Offre du samedi
Noël	Dimanche 25 décembre 2022	Offre du dimanche

La desserte du samedi

La ville d'Annecy est particulièrement fréquentée le samedi en journée, avec des bus présentant des charges importantes à partir de 9h et jusqu'à 19h. Nous recommandons au Grand Annecy d'adapter l'offre de transport en conséquence.

Actuellement la ligne Rythmo 1 a une offre renforcée le matin avec un intervalle réduit à 8 min, alors que la fréquence est à 15 min entre 9h et 20h. Nous recommandons des fréquences à :

- 20 min entre 5h et 7h et après 21h.
- 15 min entre 7h et 9h et entre 19h et 21h
- 12 min entre 9h et 13h
- 10 min entre 13h et 19h.

Actuellement la ligne Rythmo 2 a une offre renforcée le matin avec un intervalle réduit à 9 min, alors que la fréquence est à 14 min entre 9h et 19h. Nous recommandons des fréquences à :

- 20 min entre 5h et 7h et après 21h.
- 15 min entre 7h et 9h et entre 19h et 21h
- 12 min entre 9h et 13h
- 10 min entre 13h et 19h.

A l'inverse le réseau Sibra actuel propose une desserte très soutenue le samedi de certaines zones industrielles dont les activités sont quasi nulles le samedi : le Parc des Glaisins (lignes Rythmo 1 et 5), ZI des Romains et Altaïs (ligne 3). Le Grand Annecy pourrait réduire fortement ces dessertes le samedi, sans diminuer la fréquentation de son réseau, en utilisant des terminus intermédiaires.

Une offre faible à inexistante avant 6h du matin

L'ARDSL observe aujourd'hui une offre de bus très faible avant 6h et quasi nulle avant 5h30. Il est aujourd'hui impossible de rejoindre en bus la gare d'Annecy pour prendre le TGV de 5h32 du lundi au samedi pour Paris, le 1^{er} car de la ligne L2 du LEX part d'Annecy à 5h10 du lundi au vendredi ou encore les premiers cars de la ligne 272 pour Cointrin à 4h30, 5h00 et 5h30 du lundi au vendredi. Il est difficile de prendre les premiers trains pour Valence à 5h42, Coppet à 5h44 et Lyon à 5h53 car très peu de bus desservent la gare d'Annecy avant 5h50¹¹.

¹¹ Aucun service de la ligne Rythmo ne passe à la gare d'Annecy avant 6h. La ligne Rythmo 2 assure un passage à 5h38 depuis Seynod, horaire ajusté à la demande de l'ARDSL pour assurer la correspondance avec le LEX de 5h44. La ligne Ryhmo 3 assure un passage à 5h35 du lundi au vendredi (hors été) et à 5h39 (le samedi et l'été) depuis Gevrier et à 5h39 depuis Novel uniquement du lundi au vendredi (hors été). La ligne 6 assure un passage à 5h35 depuis Bonlieu.

A Annemasse, le service commence dès 4h40 pour la ligne Tango et dès 5h02 tous les jours pour le tram 17.

A Annecy, il serait pertinent de démarrer les lignes principales (les 3 lignes Rythmo et les lignes 4, 5, 6 et 7) dès 5h. Cela permettrait aux personnes embauchant tôt et aux usagers des premiers trains de ne plus recourir systématiquement à la voiture. La ligne 7, pourtant classée ligne principale, ne propose à ce jour aucune course au départ d'Epagny avant 7h.

Une offre non cadencée

L'offre actuelle de la Sibra est peu ou pas cadencée. Cela ne simplifie pas l'usage des TC. Le Grand Annecy gagnerait à proposer à ses habitants une offre de bus lisible et cadencée. Les fréquences sont à adapter suivant la densité des communes et des quartiers desservis. Les horaires doivent être facilement mémorisables avec des cadences à 5 min, 6 min, 7min30, 10 min, 12 min, 15 min, 20 min, 30 min, 60 min ou 120 min.

A Annemasse, l'offre est strictement cadencée à 10 min en HP pour la ligne Tango et à 15 min le reste de la journée.

La vitesse commerciale des bus et des cars

La **vitesse commerciale** des bus et des cars est faible.

Les **axes réservés aux bus et aux cars** sont peu nombreux et concentrés dans l'hyper-centre d'Annecy, sur Seynod, sur le Grand Epagny et sur l'accès à l'hôpital. Il serait souhaitable indépendamment de la création d'une ligne de tramway et de lignes de BHNS de réaliser des couloirs de bus partout où cela est possible en révisant l'usage des voiries existantes. Il existe sur le territoire du Grand Annecy des axes avec 3 ou 4 voies, dont aucune n'est réservée aux transports publics¹². Il n'est plus possible de laisser les bus et les cars coincés dans le trafic routier, dans une telle configuration.

Les **dispositifs de priorité aux transports publics aux carrefours** sont peu nombreux (qu'il s'agisse de carrefours à feux ou de ronds-points). Il serait opportun de les généraliser. Les cars et les bus patient chaque jour de nombreuses minutes pour rien à des feux rouges ou doivent céder le passage pour s'insérer dans les ronds-points¹³.

La priorité absolue aux traversées piétonnes nuit à la circulation des bus et des cars. Il conviendrait en particulier de l'hyper centre d'Annecy de mettre en place des feux tricolores pour réguler et sécuriser la traversée des piétons et le passage des bus rues Carnot, Sommeiller et Vaugelas. Un dispositif existe déjà pour la liaison entre Bonlieu et le Pâquier, mais il ne prévoit pas une priorité pour le passage des cars et des bus.

¹² Par exemple en plein centre d'Annecy, entre la piscine des Marquisats et Bonlieu.

¹³ Entrées et sorties du site propre rue Carnot, carrefour de la Croisée, carrefour de Barral, multiples ronds-points sur la ligne Rythmo 1 ...

Les ralentisseurs peuvent pénaliser la bonne circulation des transports publics, d'autant plus s'ils ne sont pas conformes à la réglementation. Il serait opportun de réexaminer la pertinence de ceux situés sur les tracés de lignes de bus et de cars.

Certains arrêts sont trop rapprochés. Il serait opportun de réexaminer les inter distances entre arrêts. Dans l'hyper-centre d'Annecy, l'arrêt Paul Grimault pourrait être supprimé en raison de sa proximité avec les arrêts Courier et Gare.

Les aménagements de la voirie ne permettent pas toujours aux bus et cars de se croiser ou de croiser les autres véhicules routiers. Le véhicule croiseur est alors contraint de s'arrêter pour laisser passer le véhicule circulant en sens inverse. On trouve cette configuration à l'arrêt Saint-Jean, mais aussi dans certains virages ou voiries étroites (comme la rue du pont de Thé, empruntée par la ligne 14). Il serait pertinent de les recenser et de planifier des aménagements pour faire disparaître progressivement ces situations.

De précieuses minutes sont perdues chaque jour. Les aménagements exposés ci-dessus permettraient de fiabiliser l'exploitation du Sibra, d'accélérer les transports publics et de renforcer les cadences, sans engager de véhicules supplémentaires.

[De nouvelles lignes Rythmo ?](#)

En urbain, il manque les corridors des lignes 4, 5 et 7, qui méritent eux aussi un statut Rythmo avec une fréquence à 10 min et un fonctionnement de 5h à 1h.

La **ligne 4** a déjà une fréquence inférieure à 10 min en pointe du matin, avec même un intervalle réduit à 5 min lors de l'hyper-pointe. En journée, cette ligne n'a jamais une fréquence inférieure à 14 ou 15 min. Sa forte fréquentation impose le recours systématique à des bus articulés (contrairement à la ligne Rythmo 3, qui bénéficie d'une fréquence à 10 min en journée avec des bus standards).

La **ligne 5** a déjà une fréquence inférieure à 10 min en pointe du matin, avec même un intervalle réduit à 5 min lors de l'hyper-pointe. En journée, cette ligne n'a jamais une fréquence inférieure à 15 min du lundi au vendredi en période scolaire. Sa fréquentation est importante, avec des bus bien remplis, en particulier dans la traversée d'Annecy-le-Vieux. Elle dessert depuis quelques mois le P+R du boulevard du Fier. Son attractivité pourrait être renforcée avec une fréquence améliorée en journée.

Les études Systra et TTK montrent le potentiel fort de la branche Epagny, avec des chiffres de fréquentation plus importants que la branche Poisy. La **ligne 7** pourrait devenir une ligne Rythmo. Sa fréquence illisible actuelle à 17 min est très en deçà de son potentiel. Outre la desserte d'Annecy, de Cran et de Meythet, la ligne 7 dessert Epagny, une des communes les plus peuplées de l'agglomération hors ville centre, et Le Grand Epagny, plus grande zone commerciale de Haute-Savoie. Il faut envisager une offre à 10, 12 ou 15 min, avec éventuellement des bus articulés. Une fréquence à 10 min pourrait être envisagée au moins le

samedi entre 9h et 19h et du lundi au vendredi entre 7h et 19h sur la section entre la Gare d'Annecy et Le Grand Epagny.

La desserte de La Balme-de-Sillingy et de Sillingy

Il est nécessaire de mentionner un corridor La Balme – Sillingy – Epagny – Annecy dans le PDM. La Balme-de-Sillingy (5241 habitants) et Sillingy (5495 habitants) appartiennent à l'unité urbaine d'Annecy. Ces communes hors du Grand Annecy¹⁴ sont desservies uniquement par les lignes régionales Y21 et Y22. Nous approuvons l'amplitude de cette desserte portée à 23h (au lieu de 20h30 actuellement) par le PDM. La fréquence envisagée à 30 min en insuffisante par rapport à l'importance des flux observés au nord de l'agglomération. Nous pensons qu'une fréquence en pointe à 10 ou 15 min serait plus appropriée. Hors pointe, une fréquence à 30 min serait un minimum. Pour mettre en œuvre cette orientation forte du PDM, nous recommandons au Grand Epagny de travailler avec la CCFU pour permettre l'extension de la ligne 7 de la Sibra jusqu'à La Balme-de-Sillingy, dès 2023 pour coïncider avec la livraison des travaux d'augmentation de la capacité de la D1508 financés par le Département et le Grand Annecy.

Les communes de La Balme-de-Sillingy et Sillingy n'ont pas besoin uniquement d'une relation efficace avec Annecy centre. Il est nécessaire de mettre en place une liaison sans correspondance avec le CHANGE et la gare de Pringy.

Pour un service renforcé et simplifié sur la ville d'Annecy

La ville d'Annecy présente à la fois la population la plus élevée (134 101 habitants) et la densité la plus forte (2004 habitants/km²). Cela justifie des amplitudes de 5h à 1h (voire un service de nuit lors des fêtes et des week-ends) et des fréquences soutenues, y compris en soirée et le week-end.

La desserte de certains quartiers d'Annecy mérite d'être interrogée.

Vieugy dispose d'une desserte soutenue grâce à la ligne Rythmo 2 du lundi au samedi (sauf fêtes) entre 6h et 1h du matin avec :

- Jusqu'à un bus toutes les 7 à 8 min au plus fort des pointes.
- Environ un bus toutes les 30 min entre 9h et 12h.
- Un bus toutes les 20 à 40 min entre 14h et 16h. La lisibilité de l'offre serait améliorée avec une fréquence moins réduite sur cette tranche l'été et le samedi.
- Après 21h20 la desserte chute fortement avec des dessertes vers 22h00, 23h20 puis 0h50. Cela n'incite pas l'usage des bus pour rentrer le soir sur Vieugy. Il est possible de renforcer la desserte de Vieugy à un coût marginal en prolongeant les services actuellement limités à Périaz.

¹⁴ Elles sont membres de la CC Fier et Usse (CCFU), qui a pris la compétence transport le 1^{er} juillet 2021.

Vieugy est également desservie par la ligne 13 qui relie Quintal et Balmont au lycée Baudelaire par le centre de Seynod. Cette ligne a l'avantage pour sa lisibilité de posséder un horaire unique du lundi au samedi. Nous proposons de la prolonger à Galileo pour offrir une liaison rapide entre le centre de Seynod et le parc d'Altais. La fréquence assurée sur le tronçon commun (19 AR) entre Baudelaire et Vieugy est illisible et irrégulière. Il y a par moment deux bus espacés de seulement 4 min et à d'autres moments un espacement de 64 min entre deux bus. Un espacement strict à 30 min en pointe horaire serait plus pertinent.

Le secteur **Prés Bouvaux, Césardes, Branchy** est actuellement mal desservi par la ligne 16¹⁵. Sa desserte pourrait être sensiblement améliorée par la création d'une antenne sur la ligne 4, plutôt que de maintenir un terminus systématique de l'ensemble des courses à Seynod Neigeos. Si ce scénario n'était pas retenu, il faudra procéder à un renforcement de la fréquence de passage de la ligne 16.

La ligne 4 dessert actuellement dans le quartier des **Teppes** les arrêts Plaine Edelweiss et Léandre Vaillat uniquement en direction du Campus et Anémones en direction de Seynod Neigeos. La desserte pourrait être simplifiée avec desserte limitée à Anémones dans les 2 sens.

La desserte des **hauteurs d'Annecy** est assurée très partiellement par les lignes 14 et 15 du lundi au samedi, par la ligne K le dimanche, par la ligne S1 l'hiver et la ligne S4 l'été. Les sites générateurs de mobilité sont éparpillés et assez nombreux : le Musée-Château, la Clinique Générale, le Musée du Film d'animation, le nouveau quartier résidentiel des Trésums, les logements situés avenue du Crêt du Maure et aux alentours du rond-point du Paradis, les sites religieux du diocèse et de la Visitation, les EHPAD Saint-François et Les Airelles, l'Etape du Semnoz, le camping Le Belvédère, l'auberge de jeunesse, sans oublier le parc animalier de la Grande Jeanne, quelques hôtels restaurants réputés, l'usine de la Puya et le parcours de santé de la Châtaigneraie. La ligne 14 (7 AR du lundi au samedi) effectue son terminus à l'EHPAD Les Airelles¹⁶. La plupart de ces sites sont ouverts le dimanche, mais non desservis en transports publics¹⁷, ce qui pénalise le personnel des EHPAD et de la clinique. Ils sont parfois même plus fréquentés le week-end que la semaine.

La Visitation n'est pas desservie le dimanche et les jours fériés, alors que la plupart des offices ont lieu à 10h uniquement le dimanche et lors des fêtes religieuses. Faut-il caler les dessertes de ce site en fonction des cérémonies culturelles qui s'y déroulent ou faut-il que les horaires des cérémonies se calent sur les horaires de bus ? Il faut sans doute trouver un mixte dans les deux approches et mettre en œuvre une desserte adaptée ou spécifique pour la Visitation lors des offices dominicaux et lors des fêtes religieuses. Outre l'absence actuelle de

¹⁵ Le samedi et lors des vacances, il y a 7 courses en direction du centre de Seynod pour 9 en sens inverse (avec un passage toutes les 90 min environ et même un trou de 3h). Du lundi au vendredi, il y a 16 courses dans chaque sens, avec pratiquement un passage toutes les heures, mais des horaires impossibles à mémoriser. Un tel écart d'offre ne favorise pas l'usage des transports par le grand public toute l'année pour un accès au centre de Seynod ou un rabattement sur la ligne Rythmo 2 pour rejoindre le centre d'Annecy.

¹⁶ L'arrêt est dénommé à tort La Visitation.

¹⁷ Hormis été et hiver pour les sites situés sur la route du Semnoz.

desserte en bus le dimanche, le site se trouve éloigné du centre-ville d'Annecy, ce qui pousse à un accès quasi exclusif en voiture individuelle.

Pour les Airelles, les horaires sont totalement inadaptés aux besoins du personnel avec une arrivée seulement à 8h14 et un dernier départ dès 17h53, ce qui génère des difficultés de recrutement et l'offre faible n'incite pas les familles des résidents à venir en bus. Pour le personnel, il faudrait une première arrivée dès 6h45 après avoir desservi le centre-ville.

La ligne 15 effectue son terminus du lundi au samedi à la Clinique Générale¹⁸ entre 7h et 19h, à raison de 13 allers et 12 retours le samedi et l'été et de 20 allers et 17 retours du lundi au vendredi hors été. Les visiteurs motorisés peuvent profiter de 30 min gratuites sur le parking municipal du château ou du parking payant de la clinique. Par le passé, la clinique offrait le ticket retour aux personnes venues en bus. La desserte bus s'avère très insuffisante au regard de l'activité très forte générée par cet établissement.

Il faut repenser en totalité la desserte de ce secteur de la ville d'Annecy, avec une réflexion sur l'opportunité de desservir à l'année des sites aujourd'hui desservis de manière saisonnière (le camping, l'auberge de jeunesse). L'amplitude de ce service doit être étendue pour couvrir l'ensemble des horaires des débuts et fin de service des professionnels de santé.

Pour les consultations de la clinique, un service cadencé avec une fréquence importante de l'ordre de 20 min doit être proposée. La réduction d'offre en été est beaucoup trop marquée.

Pour l'accès aux Airelles, une fréquence horaire serait relativement adaptée.

Les 2 lignes actuelles (14 et 15) pourraient être mutualisées avec un passage systématique à la clinique, et un prolongement de certaines courses aux Airelles et à l'Etape du Semnoz. Dans cette optique, on pourrait envisager la mise en place de navettes assurant des relations fréquentes entre les hauteurs d'Annecy, le centre-ville et la gare d'Annecy.

La **ligne 18** est une ligne complémentaire reliant l'Hôpital à Ferrières en effectuant une **desserte fine de la commune déléguée de Pringy**. Elle relie Proméry à l'hôpital en 20 min environ. Son offre est de :

- 20 allers et 23 retours du lundi au vendredi en période scolaire, avec des rotations assurées entre 6h17 et 19h46. L'offre est assurée avec un seul bus de 6h30 à 15h30, puis deux bus en pointe du soir. L'offre est non cadencée avec des fréquences de l'ordre de 50 min le matin et en journée et de 25 min en pointe du soir. C'est la seule du Grand Annecy à avoir une offre en pointe du soir deux fois supérieure à celle de la pointe du matin.
- 16 allers et 17 retours le samedi et du lundi au vendredi lors des vacances, avec un seul bus pour assurer l'ensemble des rotations entre 6h20 et 20h05. L'offre est non cadencée avec des fréquences de l'ordre de 45 min à 1h10 (en cas de prolongement de la course précédente à Ferrières).

Le hameau de Ferrières bénéficie du prolongement de la ligne 18 uniquement le samedi et du lundi au vendredi lors des vacances à raison de 3 AR (vers 9h15, 12h40 et 19h10). Hors vacances et samedi, ce hameau n'est desservi que par des cars scolaires. Autrement dit, les actifs ne peuvent pas utiliser les transports publics dans ce hameau.

¹⁸ L'activité est conséquente avec 38 000 patients par an et 1500 naissances par an, 1500 consultations par jour et 500 employés.

La ligne 18 doit à la fois assurer les correspondances et les rabattements avec la ligne Rythmo 2, la ligne 6, le futur tramway et les trains en gare de Pringy et les dessertes de l'hôpital, des établissements scolaires de Pringy, des zones d'activités de Pringy gare et de Pré-Mairy, de la maire déléguée de Pringy et des quartiers résidentiels de Pringy gare à Proméry, en passant par le bourg de Pringy.

Pour assurer efficacement toutes ces missions, il faut impérativement une fréquence lisible pour assurer des correspondances régulières. Une fréquence en pointe en 20 min apporterait une réponse efficace à ces enjeux.

La desserte de Ferrières mérite d'être réinterrogée. Ne serait-il plus pertinent de proposer une desserte en TAD (sur le modèle des lignes Proxibus) ? Une autre possibilité serait une liaison nouvelle entre Cuvat¹⁹ et la gare de Pringy, en partenariat avec la CC du Pays de Cruseilles. L'ARDSL a réalisé une présentation d'une modification de la ligne 18 à la mairie de Cuvat au printemps 2021.

Pour une desserte très soutenue du nord de l'agglomération

Après Annecy, 3 villes ont des densités proches ou supérieures à 700 habitants/km². Il s'agit de Poisy, Epagny Metz-Tessy et Argonay (traitée au point 2.5.13). Ces 3 communes doivent bénéficier d'une desserte en transports publics très soutenue.

La ligne Rythmo 1 dessert aujourd'hui **Poisy**. Il est indiqué page 40 du PDM « Rythmo 1 entre Epagny et Glaisins ». Est-ce une erreur ?

En matinée du lundi au vendredi hors été, certaines courses de la ligne **Rythmo 1** sont limitées à Meythet Le Rabelais entre 8h45 et 11h45. Ainsi par moment Poisy n'est plus desservie toutes les 10 min, mais seulement toutes les 20 min. Ces exceptions devraient disparaître pour faciliter la lisibilité de l'offre et le recours aux transports collectifs.

La **ligne 12** entre Lovagny et Meythet Le Rabelais contribue aussi à la desserte de la commune de Poisy. Elle assure notamment la desserte de Brassilly, un quartier qui s'est considérablement développé ces dernières années, sans que l'offre de bus ne suive. La ligne est faiblement utilisée, car elle souffre de plusieurs défauts. La ligne se sépare à Poisy en 2 branches l'une vers Macully, l'autre vers Moiry et Lovagny. L'offre est inexistante entre 9h30 et 11h. La fréquence entre deux bus n'est jamais la même. On compte sur le tronçon commun actuel pour la desserte de Brassilly 35 courses en période scolaire et seulement 26 courses hors période scolaire. Nous proposons de reporter la desserte de Macully sur une extension de la ligne 10 d'Epagny Metz-Tessy à Poisy (voir point suivant). Nous proposons le samedi de mettre en place une cadence horaire entre 7h et 20h. Du lundi au vendredi, la cadence horaire pourrait s'appliquer entre 9h et midi et de 14h à 16h et lors des pointes une fréquence à 20 min et 30 min pourrait être mise en œuvre respectivement en période scolaire et lors des vacances scolaires. Ainsi la ligne 12 gagnerait en lisibilité.

¹⁹ Commune limitrophe du Grand Annecy, 1595 habitants, sans aucune ligne régulière.

Pour la desserte d'**Epagny Metz-Tessy** (presque 8 400 habitants), nous suggérons de prolonger la ligne 5 de son terminus actuel, Piscine Patinoire, jusqu'au Grand Epagny (en remplacement de la ligne 10). Ce prolongement permettrait aux habitants de la commune de bénéficier d'une desserte rapide et fréquente vers Annecy (sans le détour actuel par l'hôpital de la ligne 10²⁰) et d'une desserte du Grand Epagny (liaison inexistante aujourd'hui). Cette extension de ligne pourra très prochainement profiter de la future voie réservée aux bus sur la D3508. Cette extension permettrait aussi de connecter le nord d'Annecy au centre commercial du Grand Epagny et de créer une correspondance avec la ligne Rythmo 2 à l'arrêt Colombière.

Pour de nouvelles liaisons entre le pôle gare Pringy/Hôpital et les communes voisines

Les parkings payants du centre hospitalier sont saturés toute la journée. L'activité permanente du site génère des flux permanents. Seul un développement accru de la desserte en transports publics de l'hôpital pourra réduire l'usage de la voiture dans ce secteur. Le Grand Annecy a d'ailleurs fait le choix le 18 novembre 2021 d'un TCSP entre la gare de Pringy, l'hôpital et la gare d'Annecy et même Seynod en mode tramway²¹. C'est dire le potentiel de développement de la fréquentation des transports collectifs dans ce secteur de l'agglomération. Sans attendre l'arrivée du tramway pour apaiser ce secteur, il convient de travailler à une meilleure connexion entre le pôle hôpital / gare de Pringy et les communes voisines.

La ligne **Rythmo 2** dessert la gare de Pringy et l'hôpital avec des bus articulés et une fréquence très soutenue entre 7h et 19h. La gare est desservie par le LEX de 5h50 à 22h10. L'ARDSL suggère d'optimiser les correspondances avant 7h et après 19h avec le LEX pour le trafic transfrontalier, en particulier pour les trains partant à 5h49 et 6h49 et ceux arrivant à 19h10 et 20h10. Actuellement le premier bus en provenance de Seynod arrive à Pringy vers 5h55, quelques minutes après le départ du 1er train pour Genève et Coppet à 5h49.

La **ligne 6** reliant La Salle Pringy à Colmyr²² ne dessert pas Pringy gare. Son terminus se situe à un arrêt avant la gare. Cette anomalie doit être corrigée au plus vite. La desserte de Pringy gare permettrait de connecter **Meythet** au Léman Express. Sa fréquence à 18 min rend son horaire difficile à mémoriser et ne permet pas de systématiser les correspondances avec les trains cadencés de la ligne L2 du LEX (départs pour Coppet à la min 50 ; arrivées de Coppet à la min 10). Nous préconisons une fréquence à 15 min toute la journée avec des correspondances en gare de Pringy en moins de 10 min.

L'ARDSL approuve la nécessité de créer une ligne nouvelle et fréquente entre **Annecy-le-Vieux** (Vignières) et l'**Hôpital**. Cette ligne doit impérativement être **prolongée à la gare de Pringy** pour assurer la correspondance avec les trains. Les horaires devront impérativement tenir compte de ceux des trains.

²⁰ La ligne 10 met jusqu'à 34 min pour relier la gare d'Annecy à son terminus à Epagny Metz-Tessy. La suppression du crochet par l'hôpital et l'emprunt de la voie bus sur la D3508 amènerait un gain de temps substantiel.

²¹ Choix annulé en janvier 2022. Néanmoins le Grand Annecy a bien voté une étude complète sur la possibilité d'une desserte en tramway de l'hôpital.

²² Terminus provisoire depuis la rentrée 2021 à Bonlieu, en raison de travaux.

L'ARDSL est favorable à la création d'une ligne nouvelle entre la gare de Pringy et les Glaisins par la voie des Aravis. Cette liaison devrait être mise en place sans tarder par le Grand Anancy pour relier la plus grande zone d'activités du Grand Anancy à la gare de Pringy. Nous suggérons son prolongement au Campus pour connecter le pôle universitaire au réseau ferroviaire. Cette ligne serait amenée à fonctionner uniquement du lundi au vendredi, en correspondance chaque heure avec le Léman Express.

L'hôpital et la gare de Pringy doivent aussi être connectés à **La Balme-de-Sillingy**, à **Sillingy** (sujet déjà évoqué au point 2.5.9), à **Poisy** et à **Epagny Metz-Tessy**. Dans cette finalité, nous proposons de restructurer la desserte de la ligne 10 (aujourd'hui une liaison lente et peu fréquente entre Epagny-Metz-Tessy et la gare d'Anancy). Nous proposons de transférer la fonctionnalité de la liaison avec Anancy sur la ligne 5. La nouvelle ligne 10 conserverait la desserte la liaison entre Epagny, Metz-Tessy et l'hôpital. Elle serait prolongée :

- D'une part à la gare de Pringy pour connecter rapidement les habitants de la commune d'Epagny Metz-Tessy au Léman Express.
- D'autre part à Poisy par le Grand Epagny et Macully²³. Cette ligne offrirait une liaison sans correspondance inédite entre Poisy, la zone commerciale du Grand Epagny et l'hôpital qui fait cruellement défaut aujourd'hui (saturation de la D3508)²⁴. Ainsi le Grand Epagny et Poisy seraient connectés en direct au Léman Express.

Cette ligne structurante pour les liaisons transversales au nord de l'agglomération pourrait être cadencée à la ½ heure de 5h à 23h et même au ¼ heure le samedi et en pointe du lundi au vendredi (ce qui correspond aux pics de trafics routiers dans ce secteur).

La desserte d'Argonay

Argonay compte 3640 habitants avec une densité intermédiaire élevée (700 habitants/km², 3^{ème} commune la plus dense du Grand Anancy). La croissance démographique d'Argonay est très soutenue²⁵. L'offre de bus n'a pas été augmentée dans la même proportion.

Du lundi au samedi, Argonay est desservi uniquement par la ligne 9. L'offre est de 49 courses du lundi vendredi hors été et de 40 courses le samedi et l'été avec une amplitude de 6h à 20h (dernier départ d'Argonay dès 19h19). L'offre n'est pas cadencée. La fréquence est proche d'un passage toutes les 1/2h matin et soir du lundi au vendredi hors été. Le reste du temps, la fréquence tourne autour d'un passage toutes les 40 à 50 min. Le trajet peut prendre jusqu'à 42 min en pointe du soir. Les horaires ne permettent pas des correspondances avec les trains en gare de Pringy.

Le dimanche, Argonay est desservi par la ligne K, à raison de 10 AR entre 8h30 et 18h22, avec une cadence horaire le matin, un service interrompu le midi et un horaire illisible l'après-midi et un temps de trajet de 31 min pour rejoindre la gare d'Anancy et des horaires ne

²³ La branche Macully de la ligne 12 pourrait ainsi être remplacée par une extension de la ligne 10.

²⁴ Cette ligne pourrait desservir la future piscine d'Epagny.

²⁵ Passage de 2000 à 3000 habitants en moins de 20 ans.

permettant des correspondances optimisées avec les trains ni en gare de Pringy, ni en gare d'Annecy. Argonay est reliée à l'hôpital le dimanche, mais pas le reste de la semaine !

Argonay est le siège :

- de nombreuses entreprises dont Dassault, plus de 500 salariés, sur un site non desservi par les transports publics !
- du lycée Lachenal (1800 élèves)
- d'une clinique
- d'un EHPAD.

L'ARDSL propose de restructurer la desserte d'Argonay avec 2 lignes distinctes :

- La ligne 9 accélérée par l'emprunt de l'avenue Marcel Dassault entre le pont de Brogny et le stade.
- Une nouvelle ligne 19 reliant Argonay à l'hôpital (correspondance ligne Rythmo 2) via le lycée Lachenal, la zone industrielle de Pringy/Argonay, la gare de Pringy et le collège La Salle. **Son horaire devra permettre des correspondances avec le LEX de et vers Annecy pour tirer profit du temps de parcours imbattable du train entre Pringy et Annecy (4 min).** Cela permettrait de relier la gare d'Annecy à la mairie d'Argonay en 20 min au 30 min aujourd'hui.

Ces 2 lignes distinctes pourraient faire l'objet d'une cadence à 30 min, avec une cadence à 15 min sur le tronç commun entre la clinique et le stade. La commune d'Argonay devra enfin bénéficier d'une desserte en soirée au bénéfice de ses habitants et des employés des établissements de santé et médico-sociaux, qui aujourd'hui ne peuvent utiliser les bus lorsqu'ils finissent leurs journées après 20h ou 21h²⁶.

La desserte directe entre Annecy et le lycée Lachenal pourrait être maintenue du lundi au vendredi en période scolaire aux heures de début et de fin des cours par le prolongement de quelques courses de la ligne Rythmo 2, qui a l'avantage d'être assurée avec des bus articulés plus adaptés à des pointes importantes que les bus standards de la ligne 9, qui sont bondés aux heures d'entrée et de sortie du lycée.

[La desserte des rives du lac](#)

Certes les nouvelles lignes 50 et 60 affichent une offre identique du lundi au samedi (hors JF), mais elles ne sont pas cadencées.

La conception des horaires de ces 2 lignes est difficile. Pour Veyrier et la rive Ouest, les usagers ont aussi la possibilité d'emprunter les lignes régionales desservant d'une part les Aravis (Y62) et de l'autre part Albertville (Y51). Il n'y a pas de fiche horaire commune pour chaque rive. Les lignes Sibra et les lignes régionales ont des logiques propres. Les cars ne sont pas intercalés pour offrir par exemple en HP une cadence à 10 min. La Région et le

²⁶ Cette situation pénalise même le recrutement des établissements concernés. Les agents non motorisés privilégient des emplois sur Annecy, ville mieux desservie en soirée.

Grand Annecy ont tout intérêt à proposer une offre mieux coordonnée sur les deux rives du lac.

Les lignes 50 et 60 passent à **Bonlieu** sans s'y arrêter. Nous demandons la fin de cette anomalie, préjudiciable à la desserte du centre-ville et aux correspondances avec le réseau urbain. Il est absurde en venant de Saint-Jorioz de devoir aller jusqu'à la gare pour se rendre au Campus ou aux Glaisins.

Le Grand Annecy a fait le choix judicieux de faire passer la ligne 60 par **Vignières**, pôle d'échanges avec les lignes Rythmo 1 (vers le Campus et les Glaisins), 5, 7, 14 et 17. Avec la création d'une ligne Vignières - Hôpital - Pringy, la rive Est bénéficiera enfin d'une liaison correcte avec l'hôpital.

Les corridors Annecy - Faverges et Annecy - Talloires sont des corridors interurbains. L'ARDSL approuve le cadencement porté par le PDM à 10 min en pointe et l'amplitude étendue de 22h45 à 1h.

L'ARDSL attire l'attention du Grand Annecy sur l'organisation d'évènements le dimanche hors été à Talloires-Montmin. Un renfort de desserte serait le bienvenu.

L'offre sur les rives du lac est renforcée par l'été et les week-ends de juin et septembre par les lignes L1, L2, F1, F2, S5, V1, V2 et V3. La forte fréquentation estivale des rives du lac d'Annecy intervient dès les premiers week-ends et ponts de mai et jusqu'à fin octobre. L'ARDSL suggère au Grand Annecy de **renforcer l'offre de début mai à fin octobre**.

Le château de **Menthon Saint-Bernard** est desservi par la ligne gratuite V3 en été (du 12 juin au 5 septembre) avec une cadence à 40 min. Il est ouvert au public en été tous les jours de 12h à 19h. Un partenariat pourrait être mis en place avec des tarifs réduits pour les visiteurs venant en bus. A noter que le château est également ouvert de 14h à 18h les vendredis, samedis, dimanches et fêtes d'avril à mi-novembre. Il serait donc intéressant de faire fonctionner la ligne les après-midi du vendredi au dimanche en avril, mai, juin, septembre, octobre et début novembre. C'est un site touristique incontournable tant pour les visiteurs que pour les locaux, qui attire près de 40000 personnes par an.

La régularité des lignes sur les rives du lac s'avère insuffisante, en raison de la densité du trafic automobile, des traversées des piétons et de l'absence de sites propres réservés aux transports publics. Cependant une meilleure information des usagers doit être mise en place. Les lignes régionales présentent une plus grande irrégularité, en raison de trajets plus longs, mais aussi d'horaires mal conçus²⁷. La conception des horaires doit mieux prendre en compte

²⁷ Marge de régularité mal placée, par exemple. Les fiches horaires présentent les horaires théoriques, qui sont bien sûr dépendants des conditions générales de circulation et du temps pris par les montées et descentes de passagers. Ceux-ci doivent néanmoins être estimés au plus juste, notamment pour les arrêts intermédiaires. Les marges de régularité doivent être positionnées dans les zones difficiles et pas entre Bonlieu et Annecy gare routière. Les relevés GPS doivent être analysés régulièrement pour prendre en compte le trafic observé lors de l'édition de la fiche horaire suivante.

les retards récurrents. Sur la rive Ouest, la mise en place d'un tramway serait de nature à garantir un respect des horaires et offrir une capacité d'emport supplémentaire indispensable en périodes estivale et touristique.

Les lignes L2 et 60 ont des terminus identiques (la gare d'Annecy et Talloires-Angon) et de très nombreux arrêts communs. **Nous suggérons d'améliorer la lisibilité de l'offre en supprimant la ligne L2 au profit de renforts sur la ligne 60**, qui pourrait ainsi être cadencée au ¼ d'heure.

Les lignes L1 et 50A ont également des terminus identiques (la gare d'Annecy et l'église de Duingt) et de très nombreux arrêts communs. Une complémentarité entre les deux lignes doit être trouvée. La ligne 50A pourrait desservir les sites touristiques de Saint-Jorioz et Sevrier sauf en pointe du matin. Ainsi les lignes L1 et 50A pourraient être fusionnées, avec une cadence à 10, 12 ou 15 min.

Talloires-Montmin est le terminus des lignes 60 et L2. La commune, très touristique, bénéficie aussi des lignes F1 et F2, qui desservent notamment le col de la Forclaz, la cascade d'Angon et Planfait, des sites prisés par les amateurs de randonnée et de parapente. Ces derniers appréciant la possibilité de rejoindre les sites de décollage en bus²⁸. Cependant il n'existe pas :

- de desserte annuelle du hameau de Montmin.
- de desserte directe entre Annecy et le col de la Forclaz.
- de desserte du col de la Forclaz entre octobre et mai, alors que le parapente ne se pratique pas uniquement de juin à septembre.
- de desserte en Talloires et le sud du lac d'Annecy.
- de desserte directe entre Talloires et Planfait.
- de desserte directe entre Talloires et les Aravis.

Les lignes F1 et F2 ont été mises en place par le Grand Annecy à l'été 2021 et ont connu un succès de fréquentation. Il est donc pertinent de renforcer ces dessertes, d'autant que la capacité de stationnement sur ces sites est pour le moins réduite.

Hors saison touristique, la desserte de Montmin pourrait faire l'objet d'une ligne d'extension ou d'un TAD Proxibus, en correspondance avec la ligne régulière 60 à l'arrêt Les Granges.

La desserte directe entre Annecy et le col de la Forclaz nécessiterait des moyens conséquents. A court terme, il est possible d'optimiser les correspondances à l'arrêt Les Granges entre les lignes 60 et F1 et de renforcer leurs fréquences pour obtenir par exemple des correspondances systématiques en 5 min toutes les 1/2h de 9h à 19h.

A court terme également, il serait pertinent de desservir une partie du printemps et de l'automne les sites touristiques de Talloires, non directement desservis par la ligne 60.

²⁸ Les parapentistes transportent avec eux leur matériel. Les bus ne sont pas forcément les véhicules de TC les mieux adaptés à cet usage.

Talloires-Montmin n'a pas de desserte en transport public vers le Sud. Doussard se situe hors du Grand Annecy, sur le territoire de la CCSLA, qui n'a pas la compétence transport. La Région ne propose pas d'offres entre Talloires et Doussard ou Faverges. Il existe uniquement un service en juillet et août entre Faverges et Talloires centre géré par la CCSLA par délégation de la Région. Une offre permanente entre Talloires et la CCSLA ne serait pas dénuée d'intérêt. Il appartient au Grand Annecy, à la CCSLA et à la Région de bâtir une offre pertinente pour raccorder Talloires au sud du département.

La liaison entre Talloires et Planfait gagnerait à être proposée sans rupture de charge. Cela implique une organisation différente des lignes F1 et F2.

Enfin en été, une liaison à vocation touristique directe entre les Aravis et Talloires ne serait pas dénuée d'intérêt.

La desserte de Fillière

La commune nouvelle de Fillière est avec 9685 habitants, la 2^{ème} commune la plus peuplée du Grand Annecy. C'est la commune la plus vaste du territoire (près de 120km²). Elle compte sur son territoire le **Plateau des Glières**, desservi uniquement en hiver. Il conviendrait d'ailleurs de renforcer cette desserte en raison de la saturation de ce site sensible. Ce site est aussi prisé l'été par les randonneurs. Une ligne montagne estivale pour les Glières serait pour le moins pertinente.

La présence d'une gare à **Groisy** est un atout considérable pour le territoire du Pays de Fillière qu'il convient de valoriser. Depuis le 30 août 2021, la ligne Sibra 80 reliant Annecy à **Thorens-Glières** dessert systématiquement la gare de Groisy, à raison de 4 allers et 5 retours du lundi au samedi. Les horaires actuels de la ligne 80 ne sont pas conçus en fonction des horaires du Léman Express dont les trains de la ligne L2 (Annecy – Coppet) se croisent chaque heure en gare de Groisy. Nous recommandons de changer cela au plus vite. **La ligne 80 doit être recentrée sur une liaison Thorens-Glières – Groisy quotidienne cadencée à l'heure de 6h à 21h ou 22h (soit environ 15 AR par jour) en correspondance chaque heure en gare de Groisy avec les L2 de et vers Annecy et Coppet. Cette liaison relierait Thorens-Glières (3340 habitants), en forte croissance démographique, à Groisy gare en passant par Groisy Le Plot.**

Cette liaison serait d'autant plus pertinente que le Grand Annecy souhaite que les usagers puissent utiliser le train entre Groisy, Pringy et Annecy avec la tarification du Grand Annecy. L'ARDSL soutient cette approche multimodale et rappelle que cela se pratique depuis des années pour les gares de l'agglomération grenobloise. Le Grand Annecy a déjà délibéré dans ce sens, avec le principe d'une indemnisation pour la Région en raison de la perte modeste de recettes engendrée. Nous ne comprenons pas pourquoi la Région refuse d'avancer sur ce sujet. Nous demandons donc au Grand Annecy et à la Région de concrétiser cette intégration tarifaire dès le 15 décembre 2022, pour la mise en place du Service Annuel 2023.

La ligne Groisy gare - Thorens pourrait être prolongée au château de Thorens, lorsqu'il est ouvert pour que les touristes puissent le visiter en utilisant les transports en commun. Une tarification combinant transport + visite pourrait même s'envisager.

Une ligne régulière (éventuellement en TAD) pourrait être mise en place entre **Evires** et la gare de Groisy, en correspondance avec les trains de la ligne L2 pour Annecy. La commune déléguée d'Evires n'a pas actuellement de desserte régulière.

Il est mentionné dans le PDM une offre interurbaine entre 6h et 23h avec une cadence à 15 min entre **Saint-Martin-Bellevue** et Annecy. La commune déléguée de Saint-Martin-Bellevue (2844 habitants) est très étendue. S'agit-il d'un service à 15 min pour chaque quartier de Saint-Martin-Bellevue ? 2 axes distincts desservent Saint-Martin-Bellevue. Actuellement la desserte (hors desserte du P+R) est très faible :

- Mercier et Vernog sur la ligne **Sibra 80** avec 4 allers et 5 retours du lundi au samedi avec un trajet en 20 min jusqu'à la gare SNCF d'Annecy.
- Croix d'Or, Croix Blanche, Villaret et Burgaz par les courses omnibus de la **ligne 272 du GLCT** entre les gares d'Annecy gare et de Lancy Pont-Rouge. Le trajet prend environ 20 min, sans passage par l'hôpital et sans arrêt à Courier. L'offre a été diminuée sans concertation par le GLCT depuis le 12 décembre 2021. Il ne restait au départ d'Annecy que des départs à 5h45 (LàV), 10h15 (Q), 14h15 (SD) et 17h15 (Q) et des arrivées à Annecy à 7h38 (LàV), 10h03 (Q), 18h12 (LàV), 18h53 (SD), 19h02 (LàV) et 20h03 (LàV). Le GLCT a revu sa copie depuis le 26 janvier 2022. Il n'en reste pas moins que la desserte de ce secteur est insuffisante.

Nous préconisons de renforcer cette desserte afin de proposer une desserte plus fréquente pour cette commune périurbaine avec une douzaine d'allers-retours du lundi au vendredi et une dizaine d'allers retours le week-end. Nous préconisons :

- Une desserte plus lisible avec des départs d'Annecy vers la min 10 et des arrivées à Annecy vers la min 45.
- Au moins un passage toutes les 2h.
- Un départ d'Annecy le midi.
- Un départ d'Annecy chaque heure entre 14h et 20h (amplitude de desserte allongée de 1h en soirée).
- Une arrivée à Annecy avant 7h30 du lundi au vendredi toute l'année (et plus uniquement en période scolaire) .
- Une nouvelle arrivée à Annecy avant 8h50 (aucune arrivée actuellement entre 7h38 et 10h03).

Les communes situées entre Annecy et Genève non desservies par le Léman Express, mais desservies par la ligne 272, doivent conserver une liaison au sud avec Annecy et au nord avec le Léman Express (en gare de Lancy Pont-Rouge).

La mise en service du tram 15 des TPG à Saint-Julien à l'horizon 2025 pourrait justifier une refonte majeure de l'offre de la ligne 272. Les services omnibus en provenance d'Annecy pourraient profiter d'un rabattement sur le tram 15 en gare de Saint-Julien.

La desserte actuelle de la ligne 272 n'est satisfaisante ni dans la desserte de Cornavin, ni dans la desserte de Fillière ou pour les autres fonctionnalités (dessertes notamment de Saint-Julien et Cruseilles).

Une restructuration de la desserte apparaît indispensable autour de 5 missions :

- Des cars express Annecy – Genève aéroport via Saint-Julien empruntant l'A41 entre Annecy nord et Saint-Julien à raison de 5 à 7 AR.
- Des cars express Annecy – Genève aéroport empruntant l'A41 entre Annecy nord et Bardonnex à raison de 3 à 5 AR du lundi au vendredi.
- Des liaisons omnibus Annecy – Lancy Pont-Rouge empruntant l'A41 entre Copponex et Saint-Julien, à raison de 4 à 6 AR afin d'une part de renforcer la desserte entre Annecy et Cruseilles et d'accélérer une partie de la desserte entre Cruseilles et Saint-Julien. Jusqu'ici la ligne 272 n'utilise pas l'échangeur de Copponex pour relier plus rapidement Cruseilles à Saint-Julien.
- Des cars omnibus Annecy – Genève via la D1201, à raison de 6 à 7 AR.
- Des cars express Annecy – ZIPLO – Genève empruntant l'A41 entre Annecy nord et Bardonnex à raison de 2 à 3 AR du lundi au vendredi.

La ligne 272 ne devra plus assumer à moyen terme toutes les missions d'intérêts strictement locaux, comme à Fillière.

Le Grand Annecy pourra par exemple reprendre seul la desserte de Fillière, en proposant une ligne fréquente en rabattement sur le Léman Express en gare de Pringy et sur la ligne forte du réseau urbain Rythmo 2 reliant Pringy à Seynod.

La Région pourra proposer :

- d'une part une desserte cadencée à l'heure directe par autoroute entre Saint-Julien et Annecy.
- d'autre part une desserte fréquente entre Cruseilles, Allonzier et Annecy, sans desservir Fillière.

[Une ligne 8 transversale et la desserte de Chavanod à repenser](#)

Le réseau Sibra propose quasi exclusivement des lignes principales convergeant vers la gare d'Annecy. Cela allonge la durée des trajets transversaux et incite à l'usage de la voiture pour des distances parfois courtes. Il y a une forte demande de création de lignes en périphériques entre des pôles dont l'activité ou l'évolution urbanistique progressent rapidement (Glaisins, Epagny-Metz-Tessy, Argonay, Pringy, Sillingy, Poisy, Chavanod, Seynod ...). La création de liaisons fortes ne passant pas par le centre-ville d'Annecy est également un enjeu majeur pour de nombreux habitants, qui sont totalement dépendant de leur voiture du fait de l'absence d'offre ou de la nécessité de passer par le centre-ville (Glaisins-Épagny : jusqu'à 2h aujourd'hui en TP contre 25 minutes en voiture).

La **ligne 8** est la seule ligne Sibra principale ne passant pas par la gare d'Annecy. Elle relie aujourd'hui Chavanod (2851 habitants) à la Piscine Patinoire en 30 min entre 6h30 et 19h avec une fréquence illisible avec une offre fortement réduite le samedi et durant les vacances scolaires²⁹, ce qui nuit à sa fréquentation. Sa vocation principale actuelle est de relier Cran, Gevrier et le lycée Baudelaire.

Nous proposons de transférer la desserte de Chavanod sur la ligne Rythmo 3. La commune de Chavanod gagnerait ainsi une desserte directe avec Annecy centre, qui fait aujourd'hui défaut³⁰. La desserte de Chavanod pourrait être cadencée à 30 min toute la journée (avec éventuellement une offre renforcée à 20 min lors des pointes du lundi au vendredi hors été).

La ligne 8 pourrait ainsi être réorientée sur Seynod et proposer **une liaison sans correspondance entre les centres de Seynod et de Cran**, inexistante aujourd'hui. Nous proposons de modifier sa desserte entre Cran et Piscine Patinoire. Nous proposons un nouvel itinéraire par l'avenue des Îles, puis le boulevard de la Rocade, puis l'avenue Gambetta et les avenues de Thônes et des Carrés et un terminus au pôle d'échange de Vignières. Ainsi avec ce **nouvel itinéraire en rocade**, la ligne 8 serait en correspondance avec de multiples lignes : 2, 4, 13, 16, 3, 1, 7, Y22, 6, 5, 10, 9, 60, 14 et 17. La fréquence pourrait être à 20 min en pointe et à 30 min en HC. L'amplitude devrait être au moins de 6h30 à 19h30 toute l'année.

La commune de Chavanod est aussi desservie par la ligne complémentaire 16. Son parcours et son offre est aujourd'hui peu lisible³¹.

[Pour une liaison entre l'Ouest et le nord de l'agglomération](#)

La liaison Seynod – Meythet / Poisy / Epagny est aujourd'hui manquante. Une liaison directe sans doute via Altaïs et la zone des Romains puis la D3508 permettrait une desserte efficace et éviterait le détour actuel par le centre d'Annecy.

[La desserte des communes périurbaines et rurales](#)

Le Grand Annecy compte une vingtaine de communes périurbaines ou rurales, qui comptent près de 24 000 habitants. Ces communes ont des dessertes en transports en commun très hétérogènes allant de 0 à 26 courses par jour. Les communes, aujourd'hui, les mieux desservies sont Alby-sur-Chéran, Saint-Félix et Quintal. Cette dernière est desservie plus souvent que Saint-Félix qui compte presque le double d'habitants. Villaz est la commune périurbaine la plus peuplée, mais n'est pas la mieux desservie. Elle est même moins desservie que Montagny qui compte 5 fois moins d'habitants. Chapeiry et Saint-Sylvestre sont les communes qui n'ont pas d'accès à Annecy avant 9h. La quasi-totalité de ces communes ne

²⁹ 44 courses desservent Chavanod du lundi au vendredi en période scolaire, contre 29 le samedi et durant les vacances. Ses dernières courses interviennent dès 17h55 ou 18h30 suivant le sens le samedi et durant les vacances.

³⁰ Excepté la ligne 33 Rumilly – Annecy, gérée par la CC Rumilly Terre de Savoie, qui ne propose que 1 à 2 AR du lundi au vendredi.

³¹ Le hameau de Champanod est desservi 2 fois par jour dans un seul sens !

disposent pas d'accès à Annecy pour la pointe du soir. Seules 5 communes (Alby, Saint-Félix, Charvonnex, Montagny et Quintal) sont accessibles en pointe du matin depuis Annecy.

Communes	Population	Densité	Superficie	TC nb de courses	ARRIVEES A ANNECY		DEPARTS D'ANNECY	
					1ère	Dernière	1er	Dernier
Alby	2631	398,6	6,6	26	07h28	19h05	07h45	19h10
Saint-Félix	2448	370,9	6,6	20	07h28	19h05	07h45	19h10
Charvonnex	1454	309,4	4,7	9	07h58	13h58	07h10	17h30
Villaz	3473	227,0	15,3	11	07h30	18h12	12h45	18h30
Nâves-Parmelan	1046	193,7	5,4	11	07h30	18h12	12h45	18h30
Montagny	782	177,7	4,4	13	07h16	19h24	07h01	18h04
Mûres	905	174,0	5,2	3	07h40	14h20	17h50	17h50
Chapeiry	966	166,6	5,8	4	09h30	14h00	12h30	17h45
Quintal	1302	143,1	9,1	24	07h33	18h37	07h01	18h34
Chainaz-les-Frasses	787	140,5	5,6	6	07h40	14h15	12h40	17h55
Héry/Alby	1014	138,9	7,3	6	07h40	14h15	12h40	17h55
Saint-Sylvestre	621	117,2	5,3	4	09h30	14h00	12h30	17h45
Gruffy	1584	110,0	14,4	4	07h40	14h20	12h20	17h50
Cusy	1891	108,7	17,4	6	07h40	14h15	12h40	17h55
Viuz-la-Chiésaz	1340	96,4	13,9	6	07h40	14h20	12h20	17h50
Saint-Eustache	519	49,4	10,5	10	07h30	16h46	09h42	17h40
Allèves	423	48,1	8,8	4	07h40	14h20	12h20	17h50
Entrevernes	215	25,9	8,3	0	07h30	16h46	09h42	17h40
Leschaux	280	22,4	12,5	10	07h30	16h46	09h42	17h40
La Chapelle-Saint-Maurice	115	17,7	6,5	10	07h30	16h46	09h42	17h40

Nous sommes persuadés de la nécessité de renforcer l'offre de transport public dans les territoires périurbains et ruraux, pour réduire la dépendance automobile, y compris le dimanche. Une réponse différenciée doit être apportée à ces territoires. Nous proposons une grille de lecture avec 6 types de configuration.

A noter que le SM4CC propose jusqu'à 8 AR en offre régulière du lundi au samedi pour la quasi-totalité des communes rurales de son territoire voisin du Grand Annecy. Serait-ce un modèle à suivre ?

[La desserte d'Alby et de Saint-Félix](#)

Le corridor interurbain Annecy – Alby ne doit pas se limiter à Alby (2631 habitants), mais desservir aussi Saint-Félix (2448 habitants) et se terminer à la gare SNCF d'Entrelacs, qui devrait être le terminus de la ligne 40, dans une logique d'intermodalité et devenir en quelque sorte la 4^{ème} gare du Grand Annecy, même si elle se situe géographiquement en Savoie. Il serait même plus rapide pour se rendre à Aix-les-Bains pour les habitants de Seynod de prendre la ligne 40 jusqu'à la gare d'Entrelacs que de prendre la ligne Rythmo 2 jusqu'à la gare d'Annecy.

Le Grand Annecy mentionne dans le PDM une amplitude étendue de 6h à 23h (au lieu de 7h à 19h10 actuellement). Pour l'ARSDL, cela est adapté à la desserte de la gare SNCF

d'Entrelacs assurée de 6h11 à 22h47³². Dans cette optique, il convient de veiller à optimiser les arrivées à Entrelacs pour viser les correspondances avec les TER pour Chambéry partant à la min 11 (et en sens inverse d'assurer les correspondances avec TER arrivant entre les min 46 et 49 en provenance de Chambéry).

La ligne express entre Saint-Félix, Alby et Annecy a vu le jour le 30 août 2021 avec l'emprunt de l'autoroute pour 2 AR. Cela permet un gain de temps de 12 min par rapport à l'itinéraire via la D1201. Le trajet en 18 min (au lieu de 30) entre Alby et la gare d'Annecy devient une alternative efficace à la voiture individuelle sur ce trajet. Faut-il généraliser le passage par l'A41 ? Il ne faut pas en même temps abandonner toute desserte directe entre Alby et Seynod et de la localité du Treige. Par ailleurs, les services express de la ligne 40 ne desservent pas actuellement le centre d'Alby. Ne serait-il pas préférable que la ligne express quitte l'autoroute à Chaux-Balmont pour desservir ce P+R et tous les arrêts sur les communes d'Alby ?

Depuis le 30 août 2021, le Grand Annecy a ajouté des services supplémentaires sur la ligne 40. Il est ainsi possible depuis cette date de se rendre à Alby en partant le matin d'Annecy à 7h45. C'est une amélioration conséquente. Pour autant il demeure des trous d'offre supérieurs à 2h. La fréquence devrait être d'une cadence horaire toute la journée du lundi au samedi avec des renforts pour les pointes.

Le Grand Annecy a mis des services dominicaux à l'été 2021 et à l'hiver 2021-2022. Il serait pertinent d'assurer un fonctionnement dominical toute l'année pour la ligne 40, avec au moins une cadence aux 2h.

[La desserte de Charvonnex](#)

La commune de Charvonnex (1454 habitants) est desservie par la ligne 80 à raison de de 4 allers et 5 retours du lundi au samedi (hors fêtes). C'est un niveau de desserte faible pour une commune de densité intermédiaire (plus de 300 habitants/km²), en forte croissance démographique. Quintal (1302 habitants), avec 24 bus du lundi au samedi (hors fêtes) est nettement mieux desservie que Charvonnex. Son centre-bourg est à l'écart de la desserte TC assurée sur la D1203. Une augmentation substantielle de la desserte de cette ligne serait pertinente, avec une desserte du centre-bourg. Il faudrait pour cela engager une refonte de la ligne 80 avec 2 lignes distinctes :

- Une ligne 83 Charvonnex – Gare d'Annecy, avec au moins une cadence horaire en pointe et un dernier départ d'Annecy au-delà de 17h30.
- Une ligne 80 Thorens – Gare de Groisy.

³² Départs d'Entrelacs vers Aix-les-Bains à 6h11 (LàS), 6h25 (LàV), 7h11 (LàS), 7h26 (LàS), 7h49 (LàV), 8h11, 8h49 (LàV), 9h11, 11h11, 12h11 (SDF), 12h24 (S), 13h11, 13h34 (LàV), 14h11, 14h25, 15h11, 16h11, 16h49 (LàV), 17h11 (DàV), 17h49 (LàV), 18h11, 18h48 (LàV), 19h11, 19h34 (LàV), 20h11 et 21h15.
Arrivées à Entrelacs depuis Aix-les-Bains à 6h46 (LàS), 7h09 (LàV), 7h47 (LàV), 8h25 (LàV), 8h47, 9h34 (LàS), 10h34 (LàV), 10h47, 12h48, 13h33 (LàS), 13h48, 14h48, 15h47, 16h47, 17h25 (LàV), 17h47, 18h24 (LàV), 18h47, 19h24 (LàV), 19h48, 20h36, 20h49, 21h47 et 22h47 (DàV).

La desserte de Villaz

La commune de Villaz (3473 habitants) est desservie par la ligne 82 à raison de 6 allers et 5 retours du lundi au samedi. C'est un niveau de desserte très faible pour une commune de densité intermédiaire, en forte croissance démographique. Une augmentation substantielle de la desserte de cette ligne serait pertinente, avec en plus la présence d'un centre de soins de suite et de réadaptation, sous la dénomination de « château de Bon Attrait », avec une capacité actuelle de 143 lits.

La desserte de Villaz depuis l'Hôpital d'Annecy et en passant par la gare de Pringy avec une amplitude de 6h à 23h et à la 1/2h en pointe (soit une vingtaine d'allers-retours) serait un net progrès par rapport à l'offre de la ligne Sibra 82 actuelle.

Villaz étant à l'écart du réseau ferroviaire, l'ARDSL attire l'attention du Grand Annecy sur l'importance de desservir la gare de Pringy et de prévoir des correspondances optimisées avec les TER de et vers Annecy (pour rappel, le trajet entre Pringy et Annecy dure 4 min. en train).

Villaz se situe au pied du Parmelan. Des navettes saisonnières seraient pertinentes pour les randonneurs.

La desserte des communes de densité moyenne (entre 150 et 200 habitants au km²)

5 communes du Grand Annecy ont des densités comprises entre 150 et 200 habitants au km² avec des populations entre 782 et 4047 habitants. Il s'agit de Nâves-Parmelan, Groisy, Montagny-les-Lanches, Mûres et Chapeiry.

La desserte en transports en commun de ces communes est très hétéroclite :

- **Groisy** (4047 habitants³³) a la chance de se trouver sur l'axe ferroviaire entre Annecy et La Roche-sur-Foron. La ville se trouve ainsi en train à moins de 15 min d'Annecy et à 20 min de La Roche. La gare est desservie du lundi au vendredi par 33 trains. Une desserte importante est également assurée le week-end. La commune est aussi desservie par la ligne 80 à raison de 4 allers et 5 retours du lundi au samedi (hors fêtes).
- **Nâves-Parmelan** (1046 habitants) est desservie par la ligne 82, à raison de 6 allers et 5 retours du lundi au samedi.
- **Montagny-les-Lanches** (782 habitants) est desservie par la ligne 16, à raison de 7 allers et 6 retours du lundi au vendredi en période scolaire et de 4 allers-retours le samedi et durant les vacances.
- **Mûres** (905 habitants) avec 1 à 2 AR du lundi au samedi avec la ligne 41.
- **Chapeiry** (966 habitants) n'est desservi qu'en TAD par le Proxibus 1, à raison de 2 AR du lundi au samedi (hors fêtes). Il est impossible d'arriver à Annecy avant 9h30.

La desserte de **Nâves-Parmelan** mériterait d'être renforcée, soit par des courses supplémentaires de la ligne 82, soit par l'extension de ligne 17, depuis son terminus à Bulloz. La politique d'arrêt de la ligne 82 sur la commune d'Annecy mériterait d'être modifiée.

³³ Groisy compte également un CFA et un EHPAD.

Aujourd'hui en plus de la gare, les arrêts sont Palais de Justice, Parmelan, Henri Dunant, Buisson, La Salle et Glaisins Hameau. Nous préconisons : Bonlieu, Palais de Justice, Parmelan, Vignières, Campus, Entrée Parc et Bulloz afin de desservir l'université, la zone des Glaisins, le pôle d'échanges de Vignières et l'hyper-centre d'Annecy et de favoriser les correspondances.

La desserte de **Montagny-les-Lanches** est illisible. Il faudrait envisager la mise en place d'un horaire unique du lundi au samedi toute l'année et un itinéraire plus direct pour rejoindre Seynod et Annecy, par Le Treige.

La situation géographique de **Mûres** impose un détour de près de 10 min aux cars de la ligne 41 entre Gruffy et Allèves. Nous suggérons de développer des renforts d'offres entre Mûres et Annecy. Après Entrevernes (non desservie), Mûres est la commune la moins desservie du Grand Annecy avec seulement 3 passages par jour de la ligne 41. Montagny, qui compte 123 habitants de moins que Mûres, bénéficie de 13 passages par jour.

Enfin la desserte de **Chapeiry** pourrait être renforcée et devenir régulière. Il est indispensable de mettre en place une desserte permettant aux actifs de se rendre le matin à Annecy.

La desserte des communes peu denses (entre 90 et 150 habitants au km²)

8 communes du Grand Annecy ont des densités comprises entre 90 et 150 habitants au km² avec des populations entre 388 et 1891 habitants. Il s'agit de Viuz-la-Chiésaz, Bluffy, Cusy, Gruffy, Saint-Sylvestre, Héry-sur-Alby, Chainaz-les-Frasses et Quintal.

Nous pensons que ces communes nécessitent une desserte régulière. C'est déjà le cas de **Quintal** (1302 habitants) depuis de nombreuses années avec la ligne 13 (12 AR du lundi au samedi). La desserte pourrait gagner en lisibilité avec une cadence horaire et en efficacité avec une optimisation des correspondances à Vieugy avec la ligne Rythmo 2. Quintal bénéficie également l'hiver du passage de la ligne S2 entre Annecy et le Semnoz (6 AR).

Chainaz-les-Frasses (787 habitants), **Héry-sur-Alby** (1014), et **Cusy** (1891) sont desservies par la ligne 42. L'offre est limitée à 3 AR du lundi au samedi (sauf fêtes). Un renfort d'offres serait bienvenu pour ces 3 localités. Des courses supplémentaires pourraient être mises en place entre Cusy et Alby, en correspondance avec la ligne 40.

Cusy est également desservie par la ligne régionale S6 entre École et Aix-les-Bains à raison de 2 AR (dont 1 AR prolongé à Chambéry) du lundi au samedi (sauf fêtes)³⁴. Cette desserte mériterait de figurer sur le plan du réseau interurbain du Pays d'Alby. Cette ligne connecte Cusy aux gares de Grésy-sur-Aix (à 20 min), d'Aix-les-Bains (à 30 min) et de Chambéry (à 1h). Il serait pertinent d'optimiser les horaires en fonction de ceux des trains.

Viuz-la-Chiésaz et **Gruffy**³⁵, respectivement 1340 et 1584 habitants, sont desservies uniquement par la ligne Sibra 41 (Le Châtelard – Annecy) à raison de 2 allers-retours par jour

³⁴ A noter que la tarification appliquée aux trajets pour Cusy n'est pas indiquée sur la fiche horaire.

³⁵ Gruffy compte également un EHPAD.

du lundi au samedi (sauf fêtes). Cette ligne assure à la fois la desserte des localités de montagne peu peuplées sur le massif des Bauges, sur le ressort territorial du Grand Chambéry, et des localités périurbaines du Grand Annecy. Un renfort d'offres serait bienvenu pour ces 2 localités. Plutôt que d'augmenter la desserte entre Annecy et Le Châtelard³⁶, des courses supplémentaires pourraient être mises en place entre Gruffy et Annecy. Une autre piste à étudier pourrait être de prolonger à Viuz-la-Chiésaz ou Gruffy la ligne 13, actuellement terminus à Balmont (10 AR du lundi au samedi, hors fêtes).

A noter que les communes de Gruffy et Cusy génèrent des flux touristiques, en raison de la présence du Pont d'Abîme et des gorges du Chéran. Ces lieux sont très prisés l'été et les week-end au printemps et à l'automne. Une navette touristique depuis Annecy pourrait permettre un accès à ces lieux de promenade sans voiture.

Saint-Sylvestre (621 habitants) n'est desservi qu'en TAD par le Proxibus 1, à raison de 2 AR du lundi au samedi (hors fêtes). Il est impossible d'arriver à Annecy avant 9h30. L'offre pourrait être renforcée et devenir régulière.

Enfin **Bluffy** (388 habitants) a la chance de se trouver sur l'itinéraire de la ligne Y62 entre Annecy et Le Grand-Bornand, qui dispose d'un arrêt au col de Bluffy et d'une offre importante, y compris le week-end. La ligne ne dessert toutefois pas le bourg, situé à 1km. L'été, la commune a la chance d'être jusqu'à son centre par la ligne gratuite V3 avec une cadence à 40 min entre 9h30 et 18h50.

[L'offre de TAD pour les PMR et les zones rurales](#)

L'ARDSL est favorable au renforcement de l'offre TAD pour les PMR. Il faut aussi dans le même temps travailler sur l'accessibilité des arrêts et des véhicules du transport régulier.

Le TAD est pertinent pour les communes les moins denses et moins peuplées de l'agglomération (ainsi quelques hameaux et quartiers isolés des autres villes). Cela concerne La Chapelle-Saint-Maurice, Entrevernes, Allèves, Leschaux et Saint-Eustache. Ces localités comptent moins de 600 habitants et ont une densité inférieure à 50 habitants/km².

A ce jour **Entrevernes** n'est pas desservi en TP, même en TAD. Il serait pertinent de raccorder cette commune au réseau Sibra existant par une ligne en TAD en correspondance avec les lignes 50 et Y51 à l'arrêt Duingt Eglise.

Leschaux, La Chapelle-Saint-Maurice et **Saint-Eustache** bénéficient depuis le 1^{er} septembre 2021 d'une ligne TAD « Proxibus 2 » en rabattement sur les lignes 50 et Y51 à l'arrêt Saint-Jorioz collège. L'offre comprend 5 allers-retours par jour entre 6h30 et 19h du

³⁶ Pour améliorer l'offre entre Le Châtelard et Annecy, des correspondances pourraient être mises en place à Cusy entre la ligne régionale S6 et la ligne Sibra 42. A noter que les lignes S6 et Sibra 41 circulent entre Le Châtelard et Lescheraines avec des horaires non complémentaires (départs du Châtelard à 6h30, 6h35 puis 13h15 et 13h20), avec 2 tarifications différentes.

lundi au samedi (sauf fêtes). L'offre pourrait être rendue plus attractive avec un cadencement, avec l'ouverture des courses à vide à la réservation³⁷ et l'ajout d'une course arrivant le matin à Saint-Jorioz entre 7h30 et 8h. Un arrêt supplémentaire pourrait être ajouté au niveau du col de Leschaux. Ces communes ont la chance été et hiver se trouver sur l'itinéraire de la ligne régulière entre Duingt et Le Semnoz (3 à 5 AR gratuits en été et 3 AR en hiver), ce qui permet à leurs habitants de se rendre en montagne ou en ville.

Allèves a la chance d'être desservie par la ligne régulière 41 (Le Châtelard – Annecy) à raison de 2 allers-retours par jour du lundi au samedi (sauf fêtes). Cette localité pourrait bénéficier d'une offre accrue grâce au TAD.

[La desserte de Genève et de son aéroport](#)

Concernant la liaison Pringy – Genève via A41, il ne s'agit pas vraiment d'une offre interurbaine, mais d'une offre directe sur autoroute. Le Grand Annecy ne peut seul développer une ligne internationale vers Genève.

L'ARDSL partage le diagnostic du Grand Annecy, à savoir que l'agglomération est très mal reliée en transports publics à l'aéroport de Genève, situé pourtant à moins d'une heure par la route.

La desserte en transport public entre le Grand Annecy et Cointrin est assurée à l'heure actuelle uniquement par certains services de la ligne 272, co-gérée par la Région et le canton de Genève à travers le GLCT. Le tarif du trajet a été diminué de 14 € à 10,50 € depuis le 12 décembre 2021.

L'offre a été sensiblement modifiée à cette date, puis le 26 janvier 2022. Il n'existe plus de liaisons omnibus entre Annecy et Cointrin en 1h50. Tous les trajets empruntent désormais l'A41 au moins entre Pringy et Saint-Julien avec un temps de trajet compris entre 1h15 et 1h30.

Au départ de la gare d'Annecy et à destination de Cointrin la ligne 272 comporte depuis le 26 janvier 2022 :

- 12 courses du lundi au vendredi à : 4h30, 5h00, 5h30, 6h10, 6h30, 6h45, 7h00, 7h30, 8h15, 9h15, 12h15, 15h15, 16h40 et 18h15.
- seulement 2 courses le week-end à : 6h45 et 12h15.

Au départ de Cointrin et à destination de la gare d'Annecy la ligne 272 comporte :

- 12 courses du lundi au vendredi à : 9h10, 11h00, 13h00, 16h40, 16h55, 17h25, 17h40, 18h00, 18h20, 19h10, 19h40 et 21h00.
- seulement 1 course le week-end à : 19h10 !.

³⁷ Cela pourrait permettre de proposer un départ de Saint-Jorioz supplémentaire vers 7h30 et un départ supplémentaire de Leschaux vers 17h45.

L'observation des horaires actuels montre que l'offre est illisible (aucun cadencement) et quasi nulle le week-end alors qu'il s'agit de la période où l'aéroport est le plus fréquenté.

Concernant la ligne 272, l'ARDSL demande qu'une amplitude très large soit mise en oeuvre (desserte de l'aéroport du premier décollage au dernier atterrissage) et que l'offre soit au minimum cadencée à l'heure, week-end compris.

La desserte de Lovagny

La Sibra dessert depuis plusieurs années, la commune de Lovagny (environ 1300 habitants), qui se trouve hors du Grand Annecy, sur le territoire de la CCFU, au titre d'une convention spéciale, en complément de la ligne 32, gérée par Rumilly Terre de Savoie, reliant Rumilly à Annecy, qui ne propose que 1 AR du lundi au vendredi (hors fêtes).

La desserte est permise par une extension de la ligne 12 de Poisy-Moiry à Lovagny. L'offre est de 6 allers-retours du lundi au vendredi en période scolaire (2 le matin, 1 le midi et 3 l'après-midi), et de 5 allers et 4 retours lors des vacances et le samedi (1 le matin, 1 le midi et le reste le soir).

À offre constante la desserte pourrait gagner en lisibilité avec une offre rythmée. La CCFU pourrait si elle le décide financer une offre accrue pour par exemple une cadence horaire pour les pointes et aux 2 heures le reste de la journée.

On trouve sur la commune de Lovagny deux sites touristiques emblématiques du bassin d'Annecy. Il s'agit :

- Du **château de Montrottier** (ouvert au public entre avril et début novembre à partir de 10h) qui enregistre plus de 35 000 entrées payantes.
- Des **Gorges du Fier** (ouvertes au public du 15 mars au 15 octobre à partir de 9h30) attirent près de 100'000 visiteurs par an. C'est le site touristique payant le plus fréquenté du bassin annécien.

Ces deux sites ne sont pas accessibles en transport public. Nous proposons au Grand Annecy et à la CCFU de remédier à cette lacune dès le printemps 2022. Cela peut se faire en prolongeant la ligne 12 de la Sibra du centre de Lovagny jusqu'aux Gorges du Fier ou en créant une navette dédiée entre Poisy (terminus de la ligne Rythmo 1) et les Gorges du Fier. Pour être efficace, cette desserte nouvelle devra être cadencée à l'heure avec une première arrivée pour l'ouverture des Gorges du Fier. Pour inciter les visiteurs de ces sites touristiques et réduire la pression automobile, il serait judicieux de proposer une tarification incitative bus + visite ou une réduction sur les visites pour les personnes venant en bus.

Les Gorges du Fier se trouvent à proximité immédiate de la voie ferrée reliant Annecy à Aix-les-Bains. Il ne faut pas manquer l'occasion de la 1^{ère} phase de la modernisation de la ligne pour rouvrir la gare de Lovagny Gorges du Fier. Ainsi le site touristique emblématique serait à seulement 7 min d'Annecy en train.

La desserte de Rumilly Terre de Savoie

Rumilly est avec 16 145 habitants, la seconde ville la plus peuplée du bassin d'Annecy. Administrativement, elle se situe hors du Grand Annecy, sur la Communauté de Communes de Rumilly Terre de Savoie.

La liaison Annecy – Rumilly est assurée par le train en moins de 15 min, un temps de trajet plus court que celui possible en voiture. La relation ferroviaire Annecy – Rumilly était la plus fréquentée de Haute-Savoie avant la mise en place du Léman Express. Le projet de modernisation de la ligne SNCF Réseau entre Aix et Annecy prévoit un doublement partiel de la ligne entre Annecy et Rumilly et l'aménagement d'un terminus en gare de Rumilly, première étape du futur RER Rumilly – Groisy.

Le Grand Annecy gère actuellement **la ligne Sibra interurbaine 31 entre Annecy et Rumilly**. Elle n'a pas pour vocation principale de relier Annecy à Rumilly, c'est le rôle du train. Elle relie Rumilly, Marigny-Saint-Marcel à Alby-sur-Chéran et Annecy. Elle ne propose que 2 allers-retours du lundi au samedi (hors fêtes) avec 1 AR en mi-journée, 1 aller le matin pour Annecy et un retour le soir au départ d'Annecy à 18h10. Il est donc totalement impossible de faire un aller-retour dans la journée ou la 1/2 journée entre Alby et Rumilly. C'est la seule ligne interurbaine reprise en gestion par le Grand Annecy dont l'offre n'a pas été renforcée. Pourtant il y a un trafic routier soutenu entre Alby et Rumilly, de nombreux échanges domicile-travail existent entre Rumilly et Alby, avec des entreprises importantes situés le long de l'axe routier. Nous demandons au Grand Annecy de travailler avec Rumilly Terre de Savoie pour proposer une offre adaptée aux besoins entre Alby et Rumilly. L'ARDSL suggère de dédier la ligne 31 à la relation Rumilly - Alby et de laisser la desserte Alby - Annecy à la ligne 40. Cette approche se justifie par le fait que la relation Rumilly - Annecy est assurée par le train, avec à court terme un projet d'augmentation de capacité. La ligne 31 limitée au parcours Alby - Rumilly pourrait fonctionner entre 6h et 20h avec une desserte cadencée à l'heure en journée et à 20 min lors des pointes du matin et du soir.

La CC Rumilly Terre de Savoie gère le réseau urbain de Rumilly, J'ybus, exploité comme le réseau du Grand Annecy, par la SPL Sibra, qui comprend 2 lignes régulières et une ligne de TAD et les lignes interurbaines 32 et 33 qui relient Rumilly à Annecy.

La **ligne 32** effectue le trajet par Vallières-sur-Fier (2621 habitants), Hauteville-sur-Fier (1055), Vaulx (1052), Nonglard (727), Lovagny et Poisy. La **ligne 33** effectue le trajet par Sales (2111 habitants), Marcellaz-Albanais (2010), Etercy (859) et Chavanod. L'offre se limite à 1 seul AR sur chaque ligne du lundi au vendredi (hors fêtes) le matin vers Annecy et à 18h05 le soir au départ d'Annecy. Avec une offre aussi restreinte, l'usage de ces lignes est plus que confidentiel. Pour inverser cet état de fait et proposer une alternative crédible au recours systématique à la voiture pour les habitants de ces communes pour leurs déplacements vers Annecy ou Rumilly, il est indispensable que le Grand Annecy et Rumilly Terre de Savoie proposent une offre étoffée. Il faut créer une offre pour se rendre le matin sur Rumilly et d'en repartir le soir.

Dans ce sens, nous proposons de recentrer la ligne 32 sur une liaison entre Rumilly et Poisy. Les voyageurs pour Annecy pourront utiliser la ligne Rythmo 1 entre Poisy et Annecy. La ligne 32 pourrait assurer les correspondances avec les TER à Rumilly. Il serait ainsi plus

rapide de rejoindre Chambéry depuis Poisy par la ligne 32 que par la ligne Rythmo 1. La ligne 32 pourrait être cadencée à l'heure au moins lors des pointes.

Concernant la ligne 33, elle relie en 45 min les gares de Rumilly et d'Annecy. Elle pourrait devenir une ligne permettant aux habitants des villes intermédiaires de se rendre à la journée ou à la ½ journée à Annecy ou Rumilly. La ligne 33 pourrait assurer les correspondances avec les TER à Rumilly. Il serait ainsi plus rapide de rejoindre Chambéry depuis Chavanod par la ligne 33 que par la ligne Rythmo 3. La ligne 33 pourrait être cadencée à l'heure au moins lors des pointes. Éventuellement, il pourrait être envisagé de recentrer la ligne 33 sur une liaison Rumilly gare – Chavanod, avec correspondance sur la ligne Sibra Rythmo 3.

Avec des dessertes plus fréquentes des lignes 32 et 33, la gare de Rumilly pourrait devenir en quelque sorte la 5^{ème} gare du Grand Annecy, même si elle se situe géographiquement sur le territoire voisin de Rumilly Terre de Savoie.

Depuis le 15 décembre 2021, la Sibra a mis en place une ligne d'hiver S6 entre Saint-Félix et Le Semnoz. Il serait judicieux de faire partir la ligne depuis Rumilly, qui pourrait ainsi bénéficier de 3 AR par jour de fonctionnement pour la station du Semnoz. Une entente entre Rumilly Terre de Savoie et le Grand Annecy serait la bienvenue.

Pour faciliter l'usage des transports publics entre le Grand Annecy et Rumilly Terre de Savoie, il serait judicieux de développer une tarification multimodale pour les usagers occasionnels et pour les abonnés.

[La desserte des stations des Bauges](#)

La ligne régionale S12 relie Aix-les-Bains aux Aillons via Cusy. Elle fonctionne les week-ends du 18 décembre au 13 mars (sauf fêtes) et tous les jours du 27 au 31 décembre et du 12 au 27 février. Elle relie Cusy à Margeriaz 1400 en 50 min. Il existe une tarification combinée car + forfait alpin pour 24€.

Le Grand Annecy gère la ligne 41 de la Sibra qui relie Annecy au Châtelard par Lescheraines (2 AR du lundi au samedi hors fêtes). Le Grand Annecy aurait tout intérêt à développer des partenariats avec les stations des Aillons Savoie Grand Revard et le Grand Chambéry pour une desserte :

- De Saint-François (à quelques min de Lescheraines).
- Des Aillons Margéraz 1400 (à 35 min de Lescheraines).

[La desserte événementielle](#)

Une offre renforcée de transports en commun devrait être mise en place à chaque grands événements sur le territoire du Grand Annecy ou à proximité. Il s'agit notamment de la fête du lac d'Annecy, des événements sportifs, foire de la Saint-André à Annecy, de la fête de la musique, des journées du patrimoine, de la nuit des musées, du festival du film d'animation à Annecy, carnaval vénitien à Annecy, du 14 juillet à Annecy, du retour des Alpes à Annecy, des marathons d'Annecy et des Glières, de la Maxi Race à Annecy, d'Annecy Paysages, des

Grandes Médiévales d'Andilly, du triathlon d'Annecy, de la traversée du lac d'Annecy ou de grands concerts à Annecy ...

2.6 Définir et mettre en œuvre la transition énergétique du parc de véhicules de TP

Face à la fréquentation conséquente des lignes majeures le samedi et lors des pointes du lundi au vendredi, le Grand Annecy pourrait poursuivre sa politique d'acquisitions de véhicules articulés. Les lignes Rythmo 2 et 4 sont assurées quasi intégralement par des articulés. Quelques bus articulés sont engagés sur la ligne Rythmo 1. Il serait pertinent d'engager plus d'articulés sur cette ligne, ainsi que sur la ligne 7, qui affiche une charge importante dans la traversée de Meythet et de Cran et qui dessert la zone commerciale du Grand Epagny sur fréquentée le samedi.

2.7 Les arrêts de bus

L'ARDSL attire l'attention du Grand Annecy sur l'importance de la mise en qualité des points d'arrêts desservis. Chaque arrêt doit être matérialisé par un poteau d'arrêt (avec les équipements d'information en temps réel), avec un abri voyageur, un banc et éventuellement un distributeur de titres de transport. Dans les bourgs et les villages, l'arrêt doit être central et positionné par rapport à des lieux de vie, comme la place du marché par exemple. Il doit être signalé, bien éclairé et visible de loin par les automobilistes et les piétons. Pour des raisons évidentes de sécurité, les emplacements situés derrière un virage doivent être évités. Les arrêts devant des sentiers boueux, des talus à escalader et des terrains vagues à traverser sont également à proscrire.

Les arrêts doivent être accessibles aux PMR (sauf impossibilité technique avérée). Dans de nombreuses villes, les collectivités chargées de la voirie ont mis en place des quais hauts et avancés. Cette disposition est essentielle pour faciliter l'accès des personnes à mobilité réduite dans les véhicules, à savoir que le véhicule peut ainsi se placer parallèlement au quai et la rampe d'accès destinée aux fauteuils roulants peut facilement être déployée. Ce dispositif qui se conçoit sur des voies où la vitesse est limitée à 50 km/h (à fortiori sur les voies limitées à 30 km/h) pourrait s'étendre dans les villes moyennes qui ne l'ont pas encore adopté. Il améliore la sécurité des mouvements de voyageurs, élément important alors que la moyenne d'âge de la population augmente. La montée et la descente des personnes handicapées est ainsi facilitée. De plus, la circulation générale est apaisée, puisque les voitures particulières attendent derrière l'autobus ou l'autocar lorsqu'il y a une seule voie de circulation. L'aménagement de ces quais est aussi un facteur de pérennité pour les arrêts des lignes.

En dehors des villes, le dispositif « quai haut et avancé » n'est pas adapté pour les autocars qui roulent sur des voies où la circulation peut être autorisée à 70 ou 80 km/h. L'arrêt « en encoche » est alors le seul envisageable : il doit toutefois être assez bien dimensionné pour permettre un accostage du véhicule parallèlement au trottoir. Les arrêts des autobus et autocars sont souvent déplacés pour cause de travaux ce qui dégrade alors l'accessibilité.

Les abris et les bancs font défaut sur la plupart des arrêts d'autocar ce qui rend l'attente beaucoup moins confortable que celle d'un TER dans une gare ou une halte ferroviaire.

Quelques points concernant le confort de l'attente des usagers peuvent être mis en avant :

- L'éclairage des arrêts et des trottoirs, sujet peu abordé, est souvent insuffisant ou mal orienté,

- L'équipement des véhicules en annonces sonores et visuelles est à généraliser et cet équipement doit être maintenu

constamment en bon état de fonctionnement,

- Concernant les informations fixes aux points d'arrêt, des préoccupations liées au design l'emportent parfois sur la lisibilité des caractères, qui sont souvent de taille insuffisante.

Les dispositifs techniques concernant les véhicules et les arrêts n'ont aucun effet si des voitures ou des camionnettes stationnent devant les arrêts. Avec le développement des livraisons urbaines liées aux nouveaux modes de consommation, on constate une augmentation du nombre de véhicules de livraison en tout genre qui occupent les emplacements réservés à l'arrêt des véhicules de transport collectif. Il est important que les élus municipaux se mobilisent pour le progrès du civisme et s'engagent à faire respecter strictement la réglementation en faveur des piétons et des véhicules de transport collectif : le pouvoir de police demeure une compétence de chaque maire. La police nationale, occupée par d'autres tâches, n'intervient pratiquement plus, sauf exception, en matière de respect de la réglementation de la circulation. Les polices municipales restent à mobiliser sur cette question et le cas échéant, des moyens doivent être dégagés pour le contrôle et la verbalisation. Les dispositifs de contrôle automatique sont à développer.