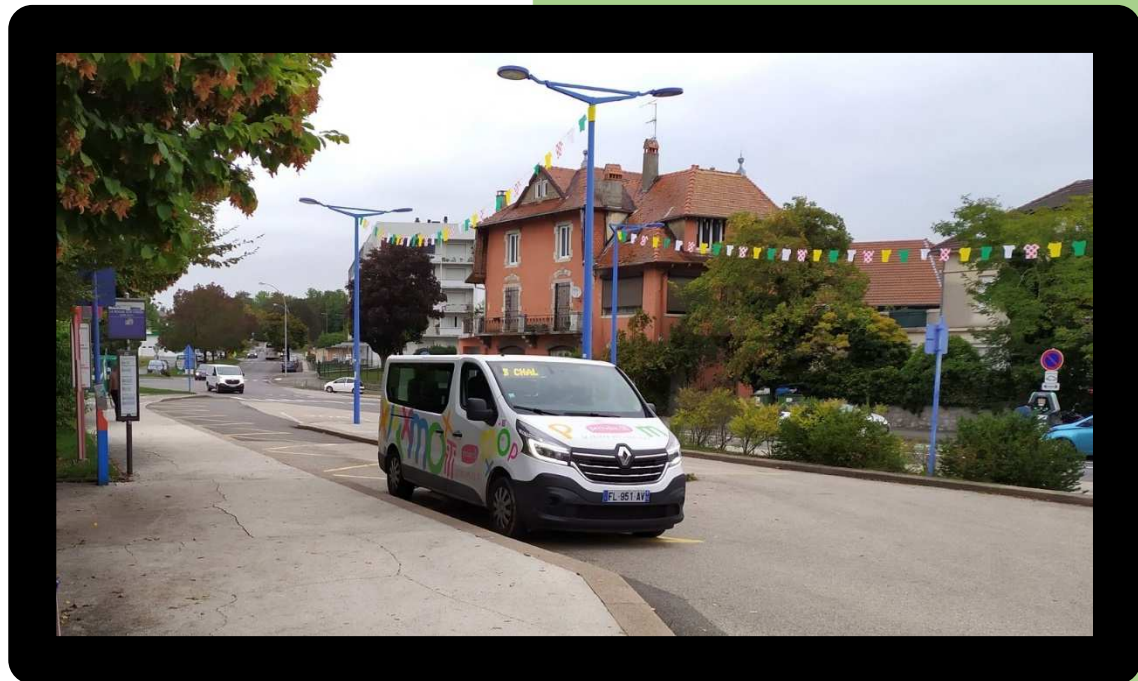


Réseau Proximité 2023

Contribution de l'ARDSL



Contribution de l'ARDSL sur le réseau Proximiti 2023 du SM4CC

L'ARDSL (Association Rail Dauphiné Savoie Léman, membre de la FNAUT) est membre du comité des partenaires du SM4CC. Le SM4CC est l'AOM du réseau Proximiti. Les 35 communes membres des 4 EPCI qui composent ce syndicat mixte comptent 97 714 habitants.

Nous remercions le SM4CC de consulter notre association, préalablement au renouvellement du marché public de transport régulier de voyageurs. Le marché public actuel pour l'exploitation du réseau Proximiti s'achève le 31 décembre 2022. Il est détenu par Keolis. Nous notons que la forme actuelle du contrat, à savoir un marché public, serait reconduite. Le SM4CC n'a pas développé les raisons de ce choix. L'ARDSL précise que les transports urbains font généralement l'objet d'une DSP comme à Annemasse Agglo ou assurés par une SPL comme au Grand Annecy ou à Rumilly Terre de Savoie. Un nouveau marché va donc démarrer au 1er janvier 2023. C'est l'occasion de modifications plus ou moins importantes du réseau Proximiti.

L'urgence climatique impose de prendre des mesures ambitieuses. L'ARDSL plaide pour un développement marqué des transports collectifs sur le tout territoire du SM4CC, pour réduire les émissions de CO². Dans la vallée de l'Arve frappée par la pollution de l'air, il est plus que nécessaire de favoriser l'évolution des comportements vers les modes vertueux par une politique réduisant l'usage de la voiture individuelle et le développement des infrastructures cyclables avec notamment des parkings vélos correctement dimensionnés et des vélos en location dans toutes les gares.

Le territoire du SM4CC a l'immense chance de bénéficier de 5 gares (Reignier, La Roche, Saint-Pierre, Bonneville et Marignier) bien desservies 7 jours sur 7 par le Léman Express et les TER entre 5h17¹ et 21h42² tout au long de la journée avec par heure jusqu'à 5 trains à La Roche et jusqu'à 4 trains dans les 4 autres gares. Le réseau Proximiti 2023 pourra trouver des nouveaux usagers avec **des correspondances systématiques avec le réseau ferroviaire, un cadencement horaire de toutes les lignes principales, la création d'un nœud de correspondance au CHAL, l'amélioration de la desserte des entreprises et des lieux de loisirs**, comme le centre nautique intercommunal d'Ayse. Le réseau Proximiti doit renforcer sa complémentarité du réseau ferroviaire et ne pas chercher à proposer des liaisons parallèles à la voie ferrée.

Pour l'ARDSL, la qualité de l'offre de bus Proximiti aura un impact déterminant sur le report modal de la voiture individuelle vers le transport collectif. Il faut pour cela que les habitants des 35 communes du SM4CC 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 et l'autosolisme.

¹ Premier TER arrivant en gare de Marignier tous les jours en provenance de Saint-Gervais.

² Dernier L2 au départ de La Roche pour Annecy (sauf le samedi). Le vendredi, il y a même un dernier TER à 22h45 au départ de Marignier pour Saint-Gervais. Une desserte routière de soirée est assurée avec notamment un dernier car quotidien arrivant à 23h45 à La Roche en provenance d'Annemasse.

Table des matières

1. Le cadre du renouvellement du marché de transport urbain	5
1.1 Des moyens financiers à mobiliser pour la réussite du réseau Proximiti	5
1.2 Stratégie territorialisée	5
1.3 La crise sanitaire	6
1.4 Le rôle central des gares	6
1.5 L'offres de bus le soir	6
1.6 Une offre faible à inexistante avant 6h du matin	7
1.7 L'offre du samedi	7
1.8 L'offre de bus les dimanches et jours fériés	7
2. Les dessertes régulières	10
2.1 Ligne A : Ayse centre nautique - Pers-Jussy Chef-lieu	10
2.2 Ligne B : La Roche gare - Saint-Jeoire poste	13
2.3 Ligne C : ligne intégrée aux lignes A & B	14
2.4 Ligne D : La Roche gare - Marnaz Ecotech ou Marignier gare	15
2.5 Ligne F : Vougy La Pratz – Marignier gare ou intégration à la ligne D	17
2.6 Ligne G : Bonneville IUFM - Viuz-en-Sallaz rue Faucigny	17
2.7 Ligne H : Annemasse gare – La Muraz	18
2.8 Ligne I : Annemasse gare – Arbusigny	19
2.9 Ligne K : Bonneville gare – Fillinges	19
2.10 Ligne L	19
3. Les dessertes à la demande ou périodiques	20
3.1 La desserte des communes périurbaines et rurales	20
3.2 L'offre de TAD	20
3.3 La desserte des stations	20
3.4 La desserte événementielle	21
4. Intermodalité	21
4.1 Tarification multimodale	21
4.2 Carte Oura !	21
4.3 La création d'un nœud de correspondances au CHAL	21
4.3 Créer des points relais	22
4.4 Faire des gares des maisons de mobilité	22
5. Les arrêts de bus	23

1. Le cadre du renouvellement du marché de transport urbain

Avant d'examiner les dessertes, l'ARDSL livre son regard sur le cadre du nouveau marché de transport urbain du SM4CC à compter de 2023 : moyens financiers et stratégie territoriale.

1.1 Des moyens financiers à mobiliser pour la réussite du réseau Proximiti

La réussite du réseau Proximiti est conditionnée à l'obtention des moyens financiers dédiés. Nous approuvons le choix du SM4CC de lever le versement mobilité (VM) dès le 1er janvier 2023. Ce choix permet de développer l'offre et de dépasser les limites fortes du système en vigueur depuis la création du SM4CC en 2012, financé uniquement par les collectivités publiques et les usagers. De nombreuses AOM de moins de 100 000 habitants lèvent le VM.

Le taux maximal possible pour les AOM de moins de 100 000 habitants est de 0,55% et de 1% pour une population de plus 100 000 habitants³.

En Haute-Savoie, le taux du VM est de :

- 1,2% pour le Grand Annecy.
- 1,1% pour Annemasse Agglomération.
- 0,5% pour Thonon Agglomération.
- 0,4% pour la CCPEVA (hors ville d'Evian, majorée à 0,55%).
- 0,35% pour Rumilly Terre de Savoie.

Le SM4CC doit impérativement avoir les moyens financiers de ses ambitions, afin d'accompagner la forte croissance démographique de son territoire et de pouvoir passer à la cadence supérieure le réseau Proximiti.

1.2 Stratégie territorialisée

Le SM4CC présente des territoires très divers entre :

- des **territoires urbains denses** (La Roche-sur-Foron, Saint-Pierre-en-Faucigny, Bonneville, Vougy, Nangy, Contamine-sur-Arve, Reignier-Esery, Marignier et Fillinges),
- des **territoires périurbains** (Ville-en-Sallaz, Arthaz-Pont-Notre-Dame, Marcellaz, Peillonex, Ayse, Viuz-en-Sallaz, Monnetier-Mornex, Cornier, Saint-Sixt, La Tour, Pers-Jussy, Arenthon, Scientrier, Etaux et Saint-Jeoire)
- des **territoires ruraux et/ou de montagne** (les 10 autres communes).

L'ARDSL salue le choix visionnaire fait en 2012 par les 4 communautés de communes de créer un syndicat mixte pour gérer les transports dans un territoire marqué par les échanges multiples entre Faucigny-Glières, Pays Rochois, Arve & Salève et les 4 Rivières, qui chacune compte plus de 20 000 habitants, mais qui réunies approchent les 100 000 habitants.

³ Des taux majorés sont possibles pour les communes touristiques ou ayant un TCSP.

C'est dans les communes les plus denses que l'offre de bus est la plus importante (entre 28 et 77 bus par jour). Le SM4CC a fait le choix en 2019 de développer une offre assez conséquente pour les communes périurbaines (entre 10 et 32 bus par jour).

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 d'habitants à se doter d'un abonnement et à réduire l'usage de la voiture.

1.3 La crise sanitaire

Le réseau Proximiti n'a été pas durablement impacté par la crise sanitaire.

Le télétravail et le contexte sanitaire va-t-il durablement vider les transports collectifs ? Nous pensons que non. La fréquentation de Proximiti a progressé en 2021 et 2022. La fréquentation du moment est même supérieure de 120% à celle de 2019. **C'est bien le développement des transports publics qui doit faire basculer les usagers de la voiture individuelle et ainsi réduire le trafic automobile.**

1.4 Le rôle central des gares

Les 5 gares du SM4CC, traversées par la ligne Annemasse – Saint-Gervais, desservent directement 46 500 habitants, près d'un habitant sur deux du territoire.

Pour les déplacements locaux, le train offre des temps de parcours bien plus rapides que la route : Bonneville – La Roche en 12 min ou Reignier – La Roche en 7 min.

La création du Léman Express a dopé l'usage du train et génère un rabattement conséquent sur les gares en voiture individuelle. Les abords des gares, malgré des parkings renforcés sont saturés.

Il est primordial de remédier à cette situation en développant le rabattement en bus sur les gares. Ainsi les horaires du réseau Proximiti doivent être conçus en fonction des horaires des trains, qui sont stabilisés pour de nombreuses années en raison des nœuds de correspondance à Annemasse, La Roche, Valserhône, de la saturation du réseau suisse et des voies uniques en Haute-Savoie.

1.5 L'offres de bus le soir

L'ARDSL observe une absence de service passé 20h30. Pourtant le personnel de l'hôpital aurait besoin de services en soirée, tout comme les usagers SNCF ou la population locale pour ses loisirs.

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.

La fin de service ne doit pas intervenir avant l'arrivée des derniers trains.

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

1.6 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. La ligne C démarre à 5h55. La ligne D à 5h47. La ligne à 6h15. La ligne B à 6h35.

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

Pour les lignes principales du SM4CC, il serait pertinent de démarrer le service vers 5h30 pour assurer les correspondances avec les premiers trains permettant l'accès à Genève pour les frontaliers. Cela permettrait aux personnes embauchant tôt et aux usagers des premiers trains de ne plus recourir systématiquement à la voiture.

1.7 L'offre du samedi

Le SM4CC a fait le choix de proposer la même desserte le samedi que du lundi au vendredi. Ce choix est très pertinent pour la lisibilité de l'offre, la desserte du CHAL et des gares.

1.8 L'offre de bus les dimanches et jours fériés

Actuellement le SM4CC ne propose aucun service le dimanche et fêtes. L'ARDSL propose d'ouvrir le service de TAD aux dimanches et fêtes.

Les correspondances avec les trains ne sont pas assurées. Les gares du SM4CC sont pourtant très bien desservies par les trains le dimanche.

Le travail dominical a sensiblement augmenté ces dernières années. Tous les supermarchés situés sur le territoire sont désormais ouverts le dimanche matin. L'offre de transports collectifs n'a pas suivi cette évolution de la société. Les abonnés du SM4CC 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 même pas pratiqué à ce jour pour les 3 dimanches précédant Noël.

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 SM4CC.

Les commerces sont de plus en plus souvent ouverts les jours fériés. Les salariés, les consommateurs et les visiteurs du territoire 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 274.

JOUR FÉRIÉ	DATE 2023	OFFRE SUGGÉRÉE PAR L'ARDSL
Jour de l'an	Dimanche 1er janvier 2023	TAD
Lundi de Pâques	Lundi 10 avril 2023	TAD
Fête du Travail	Lundi 1er mai 2023	TAD
Victoire 1945	Lundi 8 mai 2023	TAD
Ascension	Jeudi 18 mai 2023	Offre du samedi
Lundi de Pentecôte	Lundi 29 mai 2023	TAD
Fête nationale	Vendredi 14 juillet 2023	Offre du samedi
Assomption	Mardi 15 août 2023	Offre du samedi
Toussaint	Mercredi 1er novembre 2023	TAD
Armistice 1918	Samedi 11 novembre 2023	Offre du samedi
Noël	Lundi 25 décembre 2023	TAD

La plupart des agglos voisines hormis Cluses propose une offre dominicale. Nous avons recensé l'offre existante le dimanche dans les agglomérations voisines⁴. (En rouge, les offres insuffisantes. En orange, les offres moyennes. En vert, les offres attractives).

⁴ 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	
Bourgen-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	

2. Les dessertes régulières

L'ARDSL est très favorable à un développement immédiat de l'offre de TP sur le bassin du SM4CC. 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 SM4CC détaille ses ambitions, commune par commune, concernant l'amélioration de l'offre, avec un calendrier de déploiement.

Il faut faciliter l'usage des transports collectifs par une offre plus simple et plus lisible.

2.1 Ligne A : Ayse centre nautique - Pers-Jussy Chef-lieu

Actuellement la ligne A comporte 10 AR non cadencés entre la **gare de Bonneville** et le **CHAL** en 30 min. Nous observons des trous d'offre de l'ordre de 2h et seulement 7 correspondances avec les trains à Bonneville avec une amplitude comprise entre 6h15 et 19h50. Les moyens dédiés à la ligne sont de 1 véhicule de 22 places du lundi au vendredi et de 8 places le samedi. La capacité s'avère insuffisante le samedi.

Actuellement	Premiers départs	Derniers départs	Premières arrivées	Dernières arrivées
Bonneville gare	6h15	18h45	7h15	19h50
CHAL	6h45	19h20	6h45	19h15

L'ARDSL propose :

- de prolonger la ligne depuis le CHAL jusqu'au chef-lieu de **Pers-Jussy** (en remplacement de la ligne C). Cela permet de mieux desservir le centre de Pers-Jussy (3 200 habitants) jusqu'ici desservi uniquement par la ligne I et de le connecter en direct au CHAL. La commune de **Contamine-sur-Arve** (2 400 habitants) serait ainsi connectée à la **gare de Reignier**, qui bénéficie d'une excellente desserte.
- de prolonger la ligne depuis la **gare de Bonneville** jusqu'au **centre nautique intercommunal d'Ayze**. Cela permet de desservir la piscine intercommunale et la ZI de Bouchet.

Nous suggérons une modification de tracé en empruntant l'avenue de la gare et la rue Pertuiset (axe plus commerçant) entre la gare et « Centre Médiathèque » et l'ajout d'un arrêt supplémentaire au centre-ville de Bonneville, à proximité de la **mairie**. Le trajet total prendrait 54 min.

Nous recommandons une cadence horaire intégrale pour que la ligne bénéficie d'une desserte facilement mémorisable.

Nous demandons la création d'un accès direct pour les bus au centre nautique d'Ayse depuis la D27A pour supprimer le détour par la route des Îles.

Nous proposons un horaire qui permet **des correspondances optimisées avec les trains dans les gares de Bonneville et de Reignier.**

En gare de Bonneville :

- Arrivées à la min 24 : correspondance en **13 min** avec les trains à destination de Saint-Gervais à la min 37.
- Départs à la min 36 : correspondance en **13 min** avec les trains arrivant de Saint-Gervais à la min 23.

Ce positionnement favorise les correspondances de et vers Marignier, Cluses, Magland, Sallanches et Saint-Gervais.

En gare de Reignier :

- Arrivées depuis Bonneville et départs pour Pers-Jussy à la min 23 : correspondances en **12 min** avec les trains arrivant à la min 11 depuis Annemasse et en **7 min** avec les trains partant à la min 30 pour Coppet (L2) et en **8 min** avec les trains partant à la min 31 pour Annecy (L2).
- Arrivées depuis Pers-Jussy et départs pour Bonneville à la min 37 : correspondances en **8 min** avec les trains arrivant à la min 30 depuis Annecy (L2) et Coppet (L2) et en **10 min** avec les trains partant à la min 47 pour Annemasse.

Ce positionnement favorise les correspondances :

- de Pers-Jussy de et vers Annemasse et Genève
- de Contamine-sur-Arve de et vers Annecy, Annemasse et Genève.

Nous proposons de renforcer la ligne avec une offre pouvant aller jusqu'à 16 AR (soit 4 AR par conducteurs) en mobilisant deux véhicules de 22 places du lundi au samedi.

Cette proposition a l'avantage de desservir toutes les heures Reignier (8 300 habitants), 3ème commune la plus peuplée du territoire en très forte croissance démographique et aujourd'hui sous desservie, qui a la chance de posséder une gare très bien desservie tant vers Annemasse, Genève, Annecy, La Roche et le reste de la vallée de l'Arve.

L'amplitude étendue permet de desservir plutôt le matin et le soir le CHAL et les gares. Ainsi on pourrait être :

- à Cornavin dès 6h27 depuis Pers-Jusset et à 7h12 depuis Contamine-sur-Arve
- à Annecy dès 7h16 depuis Contamine-sur-Arve.

Le soir, les derniers départs possibles de Cornavin seraient pour Contamine-sur-Arve à 19h47 et pour Pers-Jussy à 19h32. Le dernier départ d'Annecy pour Contamine-sur-Arve serait à 19h44.

Proposition ARDSL	Premiers départs	Derniers départs	Premières arrivées	Dernières arrivées
Bonneville gare	5h36	20h36	6h24	21h24
Pers-Jussy	5h33	20h33	6h27	21h27

Nous sommes donc défavorables au prolongement de la ligne A à Annemasse pour les motifs suivants :

- La liaison CHAL - Annemasse gare est déjà assurée par la ligne 5 du réseau TAC (10 à 14 AR non cadencés du lundi au samedi) avec un trajet prenant jusqu'à 51 min. Il nous semble préférable de créer un nœud de correspondance toutes les heures entre les lignes Proximiti et la ligne 5 du réseau TAC.
- Le trajet global Annemasse gare - Bonneville gare serait excessivement long (plus de 80 min) avec des risques forts de dégrader la ponctualité en raison de la congestion routière sur Annemasse.
- Les moyens supplémentaires dégagés pour augmenter l'offre du réseau Proximiti doivent améliorer en premier lieu l'offre interne au ressort du SM4CC. Les usagers ayant besoin de se rendre sur les territoires voisins peuvent utiliser l'offre TER ou Léman Express déjà existante. Il faut en revanche mieux desservir les gares du territoire par le réseau Proximiti.

Extrait de la grille horaire proposée par l'ARDSL

<i>TER depuis Saint-Gervais</i>	5:23	6:23		19:23	20:23
Ayse centre nautique	5:33	6:33		19:33	20:33
Bonneville gare	5:36	6:36		19:36	20:36
CHAL	6:06	7:06		20:06	21:06
Reignier gare	6:23	7:23		20:23	21:23
Pers-Jussy chef-lieu	6:27	7:27		20:27	21:27
<i>TER depuis Annemasse</i>		7:11		20:11	
<i>LEX pour Coppet</i>	6:30	7:30		20:30	21:30
<i>LEX pour Annecy</i>	6:31	7:31		20:31	21:31

<i>TER pour Annemasse</i>	5:48	6:47		19:48	20:48
<i>LEX depuis Coppet</i>		6:29		19:29	20:29
<i>LEX depuis Annecy</i>		6:29		19:29	20:29
Pers-Jussy chef-lieu	5:33	6:33		19:33	20:33
Reignier gare	5:37	6:37		19:37	20:37
CHAL	5:54	6:54		19:54	20:54

Bonneville gare	6:24	7:24		20:24	21:24
Ayse centre nautique	6:27	7:27		20:27	21:27
TER pour Saint-Gervais	6:38	7:37		20:37	

2.2 Ligne B : La Roche gare - Saint-Jeoire poste

Actuellement la ligne B comporte 10 AR non cadencés (avec des trous d'offre allant jusqu'à 2h30) entre la **gare de La Roche** et le **CHAL** en 30 min. La ligne assure 12 correspondances avec les trains à La Roche. Elle fonctionne avec une amplitude comprise entre 6h35 et 19h50. Les moyens dédiés à la ligne sont de 1 véhicule de 8 places du lundi au samedi. La capacité s'avère insuffisante.

Actuellement	Premiers départs	Derniers départs	Premières arrivées	Dernières arrivées
La Roche gare	6h35	18h50	7h35	19h50
CHAL	7h05	19h20	7h05	19h20

L'ARDSL propose de prolonger la ligne depuis le CHAL jusqu'au chef-lieu de Pers-Jussy (en remplacement de la ligne C). Cela permet de connecter les deux rives de l'Arve. Les communes de Fillinges (3 600 habitants) et de Viuz-en-Sallaz (4 500 habitants) et Saint-Jeoire (3 500 habitants) seraient ainsi connectées à la gare de **La Roche**, qui bénéficie d'une excellente ferroviaire desserte vers Annecy, Annemasse et Saint-Gervais.

Le trajet total prendrait 57 min.

Nous recommandons une cadence horaire intégrale pour que la ligne bénéficie d'une desserte facilement mémorisable.

Nous proposons un horaire qui permet des correspondances optimisées avec les trains en **gare de La Roche** :

- Arrivées à la min 29 : correspondance en **12 min** avec les trains à destination d'Annemasse à la min 41 et en **13 min** avec les trains à destination d'Annecy à la min 42.
- Départs à la min 31 : correspondance en **12 min** avec les trains arrivant d'Annecy et d'Annemasse à la min 19.

Ce positionnement favorise les correspondances de et vers Annecy et Annemasse.

Nous proposons de renforcer la ligne avec une offre pouvant aller jusqu'à 16 AR (soit 4 AR par conducteurs) en mobilisant deux véhicules de 22 places du lundi au vendredi (capacité réduite possible le samedi).

Cette proposition a l'avantage de **desservir toutes les heures Fillinges, Viuz-en-Sallaz et Saint-Jeoire** (qui totalisent près de 12 000 habitants). Elle offre aussi **une liaison chaque heure entre La Roche et le CHAL**.

Proposition ARDSL	Premiers départs	Derniers départs	Premières arrivées	Dernières arrivées
La Roche gare	5h31	20h31	6h29	21h29
Saint-Jeoire poste	5h33	20h33	6h28	21h28

Extrait de la grille horaire proposée par l'ARDSL

Saint-Jeoire poste	5:32	6:32		19:32	20:32
CHAL	5:59	6:59		19:59	20:59
La Roche gare	6:29	7:29		20:29	21:29
<i>TER pour Annemasse</i>	<i>6:41</i>	<i>7:41</i>		<i>20:41</i>	
<i>LEX pour Annecy</i>	<i>6:42</i>	<i>7:42</i>		<i>20:42</i>	<i>21:42</i>

<i>TER depuis Annemasse</i>				<i>19:19</i>	<i>20:19</i>
<i>LEX depuis Annecy</i>		<i>6:19</i>		<i>19:19</i>	<i>20:19</i>
La Roche gare	5:31	6:31		19:31	20:31
CHAL	6:01	7:01		20:01	21:01
Saint-Jeoire poste	6:28	7:28		20:28	21:28

Actuellement, entre La Roche et le CHAL, la ligne B emprunte alternativement :

- un trajet via Cornier (1 400 habitants, avec 207 habitants/km²) pour 5 AR.
- un trajet via Arenthon (1 900 habitants, avec 167 habitants/km²) pour 5 AR.

Le SM4CC pointe un manque de lisibilité et propose un trajet unique par Arenthon plus peuplé. C'est une réalité, mais quelle desserte alternative le SM4CC entend proposer pour Cornier ?

2.3 Ligne C : ligne intégrée aux lignes A & B

L'ARDSL propose la suppression de la ligne C qui relie actuellement Saint-Jeoire poste à Pers-Jussy ZAE Les Contamines à raison de 8 AR assurés du lundi au vendredi par un véhicule de 22 places et le samedi par un véhicule de 10 places.

Le SM4CC envisage d'ajouter 2 AR en 2023.

L'ARDSL propose d'ajouter la desserte CHAL - Saint-Jeoire à la ligne B et la desserte CHAL - Pers-Jussy à la ligne A, d'où notre proposition de suppression de cette ligne, avec une cadence horaire sur les 2 lignes et 16 AR par jour.

Nous précisons que pour les usagers de la ligne C faisant des trajets passe CHAL (comme Fillinges - Reignier gare) que des **correspondances optimisées en 7 min sont proposées chaque heure au CHAL.**

Ligne B arrivée au CHAL depuis Saint-Jeoire	Min 59
Ligne A départ du CHAL pour Pers-Jussy	Min 06
Ligne A arrivée au CHAL depuis Pers-Jussy	Min 54
Ligne B départ du CHAL pour Saint-Jeoire	Min 01

Actuellement, le SM4CC a besoin de 3 véhicules pour assurer le service des lignes A, B et C. Avec la proposition de l'ARDSL le besoin serait de 4 véhicules pour assurer les lignes A et B allongées.

2.4 Ligne D : La Roche gare - Marnaz Ecotech ou Marignier gare

Actuellement la ligne D assure 14,5 AR quasi cadencés à l'heure entre la **gare de La Roche et Marnaz Ecotech**, avec un trajet prenant de 44 à 47 min, avec presque toujours une correspondance avec les trains à La Roche et une amplitude comprise entre 5h47 et 20h25. Les moyens dédiés à la ligne sont de 2 véhicules de 8 places du lundi au samedi. La capacité s'avère insuffisante.

Actuellement	Premiers départs	Derniers départs	Premières arrivées	Dernières arrivées
La Roche gare	6h02	18h45	6h34	20h25
Marnaz Ecotech	5h47	19h38	6h46	19h29

Le fonctionnement de la ligne D actuelle pourrait être amélioré. Par exemple pour la desserte de la **gare de Saint-Pierre-en-Faucigny**, nous observons qu'il n'y a pas d'arrêt aménagé dans le sens La Roche -> Bonneville, place des Arcades. Cette situation oblige le bus à desservir l'arrêt du sens inverse, ce qui occasionne une perte de temps de 1 min. Les marges de régularité semblent bizarrement situées dans les deux sens entre le 1^{er} et le 2^{ème} arrêt. Elles se justifient parfois en heures de pointe, mais pas aux heures creuses.

Le SM4CC envisage :

- de mettre en place 2 véhicules de 22 places du lundi au samedi.
- d'ajouter 8 AR La Roche - Bonneville directs.
- d'ajouter 2 AR en extrémité de journée.

L'ARDSL ne peut qu'approuver le besoin de bus plus grands sur cette ligne. Nous sommes favorables à l'extension de l'amplitude horaire de cette ligne. Nous proposons en particulier 2 départs supplémentaires de La Roche à 19h31 et 20h31.

Proposition ARDSL	Premiers départs	Derniers départs	Premières arrivées	Dernières arrivées
La Roche gare	5h31	20h31	6h29	21h29

La ligne D étant la plus fréquentée du réseau Proximiti une option pour une desserte à la 1/2h lors des pointes pourrait être envisagée entre La Roche et Bonneville.

En revanche, nous ne sommes plus réservés sur la proposition de bus directs entre La Roche et Bonneville, plus exactement sans arrêt entre le « PAE Jourdiés » à Saint-Pierre-en-Faucigny et « Colonne » à Bonneville, hormis « Toisinges » à Saint-Pierre-en-Faucigny. Cela permettrait de réduire le trajet entre les deux villes les plus peuplées du territoire du SM4CC d'au moins 7 min et desservir le quartier de Toisinges, aujourd'hui non desservi par les lignes régulières. Cependant la lisibilité de l'offre ne serait pas améliorée avec deux itinéraires pour relier La Roche et Bonneville. De plus, le train assure parfaitement la liaison rapide en seulement 12 min entre les deux villes avec des rames très capacitaires, avec certes une tarification différente⁵.

Nous recommandons une cadence horaire intégrale pour que la ligne bénéficie d'une desserte facilement mémorisable.

Nous proposons un horaire qui permet des correspondances optimisées avec les trains en gare de La Roche :

- Arrivées à la min 29 : correspondance en **12 min** avec les trains à destination d'Annemasse à la min 41 et en **13 min** avec les trains à destination d'Annecy à la min 42.
- Départs à la min 31 : correspondance en **12 min** avec les trains arrivant d'Annecy et d'Annemasse à la min 19.

Ce positionnement favorise les correspondances de et vers Annecy et Annemasse.

Nous proposons de renforcer la ligne avec une offre pouvant aller jusqu'à 16 AR (soit 4 AR par conducteurs) en mobilisant deux véhicules de 22 places du lundi au samedi.

Nous soumettons à la réflexion des élus du SM4CC deux évolutions du tracé de la ligne D. Le temps de parcours actuel étant de 44 à 47 min, avec des stationnements longs au terminus à « Marnaz Ecotech », il est possible d'allonger d'une dizaine minutes environ tout en assurant une cadence horaire.

Evolution n° 1 : desserte de la gare de Bonneville

Aucune ligne Proximiti ne franchit l'Arve au niveau de Bonneville. Il n'y a donc pas de liaison en bus entre les quartiers rive droite et rive gauche. Ainsi la ligne D ne dessert ni la mairie, ni le centre-ville, ni la gare de Bonneville, ni le centre nautique d'Ayze. Il n'y a donc pas de liaison

⁵ Le plein tarif SNCF entre La Roche et Bonneville est de 2,90€. Avec un carnet de 6 billets, le trajet tombe à 2,40€. Il diminue à 2,20€ avec un billet Illico Liberté semaine -25% et coûte seulement 1,50€ avec un billet illico liberté week-end -50% ou un billet Illico Liberté jeunes semaine -50%. L'abonnement hebdomadaire est à 8,10€ pour les jeunes et à 8,80€ par les adultes. L'abonnement mensuel est à 27,70€ par mois.

entre la rive droite de l'Arve à Bonneville et les communes voisines de Saint-Pierre-en-Faucigny, La Roche, Vougy et Marnaz.

Ce détour par la gare de Bonneville ne supprimerait pas la desserte du PA des Bordets. Seul l'arrêt « Bellerive » serait reporté à l'arrêt voisin « Colonne ». La ligne pourrait alors desservir successivement « Bonneville mairie », « Bonneville gare », « Ayse ZI de Bouchet », puis « Bonneville PA Les Bordets » et « Bonneville supermarché » avant de reprendre la D1205 en direction de « Bonneville Cyclamens ». Ce détour rallonge la ligne de l'ordre de 4 à 5 min, mais aurait l'avantage de desservir la gare et la mairie de Bonneville. Ainsi la piscine intercommunale serait reliée en direct à La Roche, Saint-Pierre, Vougy, Marnaz et à de nouveaux quartiers de Bonneville.

Un accès piétonnier direct au centre nautique d'Ayse depuis la D27A et l'arrêt « Ayse ZI de Bouchet » serait pertinent pour éviter que les bus soient contraints de faire demi-tour sur le parking de la piscine et fassent un détour par la route des Îles.

Evolution n° 2 : desserte de la gare de Marignier

Les stationnements longs à « Marnaz Ecotech » pourraient être utilisés pour prolonger la ligne jusqu'à la gare de Marignier. Ainsi la ligne D pourrait assurer la liaison entre Vougy et la gare de Marignier en lieu et place de la ligne F. Cette option permet de relier la gare et la commune de Marignier serait reliée à « Marnaz Ecotech ».

2.5 Ligne F : Vougy La Pratz – Marignier gare ou intégration à la ligne D

La ligne F actuelle propose 8 AR avec un véhicule de 8 places entre la gare de Bonneville et « Vougy La Pratz ». Il est envisagé d'étendre l'amplitude de la ligne, aujourd'hui assurée entre 6h23 et 18h47, ce que nous approuvons.

Nous proposons de reporter le tronçon entre Bonneville et Marignier, qui dessert Ayse sur la ligne G.

La partie restante de la ligne F entre « Marignier gare » et « Vougy La Pratz » pourrait être reprise par une extension de la ligne D.

Si cette solution n'était pas mise en œuvre, la ligne F devra être conservée entre « Vougy La Pratz » et « Marignier gare ». Les horaires pourraient être revus pour optimiser les correspondances avec les trains de et vers Saint-Gervais.

2.6 Ligne G : Bonneville IUFM - Viuz-en-Sallaz rue Faucigny

La ligne G, avec 8 AR, enregistre une bonne fréquentation entre Viuz et Marignier gare, avec désormais une capacité insuffisante.

Nous sommes évidemment favorable à la mise en place d'un bus de 22 places. Nous proposons de la renforcer (pour atteindre 10 AR) et de la doter d'un horaire lisible pour systématiser les correspondances optimisées avec les TER de et vers Saint-Gervais.

Nous proposons de basculer la desserte de la ligne F entre Bonneville et Marignier sur la ligne G. Cela permet de mieux desservir Ayse et de connecter sans changement Viuz, Ville et Saint-Jeoire à Bonneville.

La nouvelle ligne G pourrait traverser la ville de Bonneville pour effectuer son terminus au niveau de l'IUFM (en remplacement de l'ex ligne J).

Extrait de la grille horaire proposée par l'ARDSL

Viuz-en-Sallaz rue Faucigny	6:04	7:04	8:04	10:04	12:04	13:04	15:04	16:04	17:04	18:04
Marignier gare	6:33	7:33	8:33	10:33	12:33	13:33	15:33	16:33	17:33	18:33
Bonneville gare	6:49	7:49	8:49	10:49	12:49	13:49	15:49	16:49	17:49	18:49
Bonneville IUFM	6:57	7:57	8:57	10:57	12:57	13:57	15:57	16:57	17:57	18:57
<i>TER pour Saint-Gervais</i>	6:46	7:45	8:47	10:45	12:45	13:45	15:45	16:45	17:45	18:45
<i>TER pour Annecy / La Roche</i>	7:07	8:07							17:56	

<i>TER depuis La Roche ou Annecy</i>	7:07							16:54	17:54	18:54
<i>TER depuis Saint-Gervais</i>	7:16	8:16	10:16	12:16	13:16	15:16	16:16	17:16	18:16	19:16
Bonneville IUFM	7:03	8:03	10:03	12:03	13:03	15:03	16:03	17:03	18:03	19:03
Bonneville gare	7:10	8:10	10:10	12:10	13:10	15:10	16:10	17:10	18:10	19:10
Marignier gare	7:27	8:21	10:21	12:27	13:27	15:27	16:27	17:27	18:27	19:27
Viuz-en-Sallaz rue Faucigny	7:56	8:56	10:56	12:56	13:56	15:56	16:56	17:56	18:56	19:56

2.7 Ligne H : Annemasse gare – La Muraz

La ligne H, avec 8 AR, enregistre une bonne fréquentation, avec désormais une capacité insuffisante. Il est donc nécessaire d'augmenter la capacité et possible de proposer un AR supplémentaire.

La ligne permet l'accès au LEX et au TER en gare d'Annemasse depuis Monnetier-Mornex et La Muraz.

Durant l'été et en raison de la fermeture du téléphérique du Salève, nous suggérons de prolonger la ligne jusqu'au Salève.

L'hiver lors de l'ouverture de la station la ligne pourrait être prolongée au Salève.

2.8 Ligne I : Annemasse gare – Arbusigny

La ligne I, avec 8 AR, enregistre une bonne fréquentation, avec désormais une capacité insuffisante. Il est donc nécessaire d'augmenter la capacité et possible de proposer un AR supplémentaire.

La ligne permet l'accès au LEX et au TER en gare d'Annemasse depuis Arbusigny et Arthaz-Pont-Notre-Dame.

2.9 Ligne K : Bonneville gare – Fillinges

Les éléments donnés ne permettent pas de trancher sur les options d'une éventuelle restructuration de la ligne.

2.10 Ligne L

La ligne L actuelle est peu lisible (double passage par le centre-ville). Une restructuration est indispensable.

La très courte desserte entre Eteaux et la gare de La Roche sur Foron pourrait être ciblée sur les correspondances avec les trains avec un terminus maintenu à Eteaux pour des bus partant de la gare à la min 24.

Extrait de la grille horaire proposée par l'ARDSL

Etaux	6:31	7:31		19:31
La Roche gare	6:34	7:34		19:34
<i>TER pour Annemasse</i>	<i>6:41</i>	<i>7:41</i>		<i>19:41</i>
<i>LEX pour Annecy</i>	<i>6:42</i>	<i>7:42</i>		<i>19:42</i>

<i>TER depuis Annemasse</i>		<i>7:19</i>		<i>19:19</i>
<i>LEX depuis Annecy</i>	<i>6:19</i>	<i>7:19</i>		<i>19:19</i>
La Roche gare	6:26	7:26		19:26
Etaux	6:29	7:29		19:29

Il convient de maintenir les dessertes de Saint-Laurent, Saint-Sixt, Rochexpo, l'Hôpital Andrevetan, de la ZA d'Amancy.

La ligne L est la seule ligne à desservir Rochexpo. Il convient de mettre en avant cette desserte lors des congrès et foires. Rochexpo devrait encourager ses visiteurs à venir en train + bus avec par exemple une réduction à l'entrée pour ceux qui viennent en TP.

3. Les dessertes à la demande ou périodiques

3.1 La desserte des communes périurbaines et rurales

Nous sommes persuadés de la nécessité de proposer une offre de transport public dans les territoires périurbains et ruraux, pour réduire la dépendance automobile. Une réponse différenciée doit être apportée en TP à ces territoires. Le SM4CC propose jusqu'à 8 AR en offre régulière du lundi au samedi pour la quasi-totalité des communes rurales de son territoire.

3.2 L'offre de TAD

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 du territoire (ainsi quelques hameaux et quartiers isolés des autres villes).

Nous sommes favorables à son extension à la CC4R.

Le service actuel fonctionne du lundi au samedi entre 9h et 16h45. Il faudrait l'assurer entre 6h et 20h. Il devrait être étendu au dimanche.

Le TAD pourrait aussi servir à desservir les ZA à l'écart des lignes régulières comme :

- A Nangy, la ZA des Tattes
- Le PAE du Pays Rochois
- A Monnetier, la ZA Les Mouilles
- A Cornier, la ZA de chevilly
- A Marignier, la ZAE Pré-Paris et la ZI de chez Millet.

Au sujet de la desserte des zones d'emplois, il faut développer une offre B to B en partenariat avec les entreprises. Il serait judicieux que les entreprises cessent d'encourager le recours à la voiture en créant plus de places de parking que de salariés, mais qu'elles s'investissent pour encourager l'usage des transports publics. Le SM4CC et Proximiti pourraient les accompagner dans cet objectif.

Le TAD pourrait également permettre le rabattement sur la gare de **Groisy** pour l'accès à Annecy depuis Arbusigny.

3.3 La desserte des stations

L'ARDSL partage la nécessité de desservir les stations du territoire du SM4CC (Solaison, Les Brasses, Salève) ainsi que des massifs voisins (Aravis, Grand Massif, Portes du Soleil, Praz-de-Lys Sommand et Bellevaux), soit en direct, soit par correspondances.

Les lignes hivernales doivent partir des villes et des gares de Bonneville et La Roche.

Le Plateau des Glières, devrait être desservi par cars depuis les gares de La Roche et Bonneville en hiver et depuis La Clusaz.

Ces dessertes peuvent faire l'objet de marchés spécifiques.

Des tarifications familles et car + ski seraient les bienvenues.

3.4 La desserte événementielle

Une offre renforcée de transports en commun devrait être mise en place à chaque grand événement sur le territoire du SM4CC ou à proximité. Il s'agit notamment des salons et foires à Rochexpo, des événements sportifs (arrivée du Critérium du Dauphiné le 12 juin au Plateau de Solaison), de la foire de la Saint-Martin à Bonneville, de la fête de la musique, des journées du patrimoine, de la nuit des musées, du 14 juillet, du marathon des Glières ou de grands concerts à L'Agora à Bonneville ...

4. Intermodalité

4.1 Tarification multimodale

Pour faciliter l'usage des transports publics entre le SM4CC et les agglomérations voisines (Annecy, Annemasse, Cluses et Genève), il serait judicieux de développer une tarification multimodale pour les usagers occasionnels et pour les abonnés.

La présence de 5 gares rend nécessaire de créer des tarifications multimodales TER + Proximiti. La proximité de Genève serait de nature à justifier la création d'une zone tarifaire Léman Pass sur le territoire du SM4CC.

La tarification d'Annemasse Agglo et de la 2CCAM devrait être acceptée à bord des bus Proximiti lors des parcours des bus sur les ressorts territoriaux de ces agglomérations.

4.2 Carte Oura !

Il serait pertinent de passer la billetterie du SM4CC sur carte Oura !

4.3 La création d'un nœud de correspondances au CHAL

Nous suggérons la création d'un nœud de correspondance toutes les heures entre les lignes lignes Proximiti et la ligne 5 du réseau TAC.

Aux heures de pointe, les lignes Proximiti pourraient ainsi assurer des correspondances systématiques avec la ligne 274 du GLCT, qui met le CHAL à 25 min de Genève, dont les horaires pourraient être revus en conséquence.

Ligne A arrivée au CHAL depuis Pers-Jussy	Min 54
Ligne A départ du CHAL pour Bonneville	Min 54
Ligne B arrivée au CHAL depuis Saint-Jeoire	Min 59
Ligne B départ du CHAL pour La Roche	Min 59
Ligne B arrivée au CHAL depuis La Roche	Min 01
Ligne B départ du CHAL pour Saint-Jeoire	Min 01
Ligne A arrivée au CHAL depuis Bonneville	Min 06
Ligne A départ du CHAL pour Pers-Jussy	Min 06

Les lignes régionales Y02 Annemasse – Sixt-Fer-à-Cheval et Y04 Annemasse – Bellevaux pourraient également s’inscrire dans ce nœud de correspondance.

Les communes de Bonneville, La Roche et Reignier devront enfin bénéficier d’une desserte en soirée au bénéfice de leurs 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 21h⁶.

4.3 Créer des points relais

Le SM4CC devrait développer la distribution des titres de transport en point relais dans chaque commune.

4.4 Faire des gares des maisons de mobilité

Il serait très intéressant de **développer des maisons de la mobilité au sein des gares SNCF** de Reignier-Éséry, La Roche-sur-Foron, Saint-Pierre-en-Faucigny, Bonneville et Marignier unissant les AOM desservant les gares, le SM4CC, la 2CCAM, la Région et le GLCT, ainsi que SNCF Voyageurs. L’information touristique aujourd’hui assurée dans les offices de tourisme pourrait être assurée au sein de la gare, ce qui serait parfait pour les touristes arrivant en Léman Express ou TER. On trouve déjà des guichets multimodaux à Annemasse et Grenoble.

Aujourd’hui seule sur le territoire du SM4CC, la gare de La Roche-sur-Foron a la chance de bénéficier encore d’un guichet SNCF ouvert 7 jours sur 7⁷, avec la présence d’un agent SNCF polyvalent. Il serait opportun dans le cadre d’un partenariat avec le SM4CC que le guichet de La Roche-sur-Foron puisse devenir un guichet multimodal distribuant les titres et abonnements Proximiti.

⁶ Cette situation pénalise même le recrutement des établissements concernés.

⁷ Ouvert tous les jours de 8h15 à 12h et de 13h30 à 17h.

Dans la même optique, les gares de Saint-Pierre-en-Faucigny, Bonneville et Marignier disposent de la présence d'un agent SNCF 7 jours sur 7. On pourrait imaginer que ce personnel SNCF devienne polyvalent et tienne un guichet, comme à Groisy, qui pourrait être multimodal.

La Région gère la gare routière de Bonneville. Les services urbains du SM4CC utilisent cette infrastructure. Le SM4CC doit veiller au bon fonctionnement de la gare routière pour ses services. Le service aux usagers pourrait être amélioré avec une meilleure information sur les services du SM4CC, une augmentation du nombre de bancs. La gare routière devra absorber une intensification marquée du trafic, lors de la fermeture de la ligne SNCF Réseau entre La Roche et Saint-Gervais à l'horizon 2026-2027.

L'information multimodale dans la gare SNCF et à la gare routière de Bonneville sur les services du SM4CC devra être développée.

5. Les arrêts de bus

L'ARDSL attire l'attention du SM4CC 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.

L'augmentation de la population résidente sur le ressort du SM4CC dans la décennie à venir fera à coup sûr dépasser la barre symbolique des 100 000 habitants. Elle devra être accompagnée par une politique de développement du réseau de transports publics, plutôt que par des élargissements des voies routières ou des créations de nouvelles routes. Ce seuil rendra obligatoire l'élaboration d'un PDM.

Le réseau Proximiti devra suivre la croissance démographique du territoire afin d'accompagner l'urbanisation et l'aménagement du territoire.