



Contribution de l'ARDSL



ardsl

Contribution de l'ARDSL à la concertation publique **sur les orientations du futur PDU du Grand Annecy**

L'ARDSL a participé à plusieurs des réunions des groupes de travail sur le PDU du Grand Annecy, puis à toutes les réunions publiques durant la concertation sur les orientations du PDU qui s'est tenue du 17 octobre 2018 au 17 janvier 2019.

L'ARDSL partage les axes stratégiques proposés en particulier pour un développement marqué des transports collectifs sur le tout territoire du Grand Annecy en lien direct avec l'aménagement du territoire¹, 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.

Cette contribution reprend certains points développés lors de nos prises de paroles publiques et avance certaines idées pour enrichir le PDU sur certaines thématiques.

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 à la dépendance du territoire à la voiture individuelle. Les entreprises du bassin annecien n'utilisent plus le fret ferroviaire depuis près d'une décennie. 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 annecien.**

Suite aux nouvelles orientations pour le devenir du territoire dévoilées en décembre 2018 par le Président du Grand Annecy dans le cadre de la démarche « Imagine Le Grand Annecy », **la priorité doit être donnée aux investissements pour les transports publics.** Le projet LOLA qui prévoit un tunnel routier mono-tube sous le Semnoz pour détourner le trafic routier sur le secteur de Vovray, des 3 Fontaines et de Barral (au lieu des Marquisats) et sur la rive Ouest entre Saint-Jorioz et Doussard (au lieu de la rive Est) et un report modal inférieur à 1% sur un BHNS entre Annecy et Duingt ne s'inscrit pas dans les orientations du projet de territoire. Il est encore temps de renoncer à creuser un nouveau tunnel sous le Semnoz et donc d'abandonner le projet LOLA et de le retirer du projet du PDU du Grand Annecy. D'ailleurs plus de 8 000 citoyens ont signé la pétition « Oui à un transport en commun vraiment attractif, non au tunnel »³ et déjà 4 444 personnes ont signé la pétition pour un tram-train Annecy – Albertville⁴.

¹ Objectif 1^{er} du Projet de territoire.

² Enquête Déplacement Grand Territoire 2016-2017.

³ <https://www.change.org/p/monsieur-le-pr%C3%A9sident-du-conseil-d%C3%A9partemental-monsieur-le-pr%C3%A9sident-du-grand-annecy-rive-ouest-du-lac-d-annecy-oui-%C3%A0-un-transport-en-commun-vraiment-attractif-non-au-tunnel>

⁴ <https://www.change.org/p/garanteconcertationlola-gmail-com-tram-train-annecy-albertville-52c125fe-ef4d-409c-b16b-345ef0da1230>

En effet, seul le développement des transports collectifs et des itinéraires cyclables sécurisés est de nature à engager un report modal vers les modes de transport vertueux, qui permettra à la fois de fluidifier les axes de circulation et de réduire le niveau de pollution lié au trafic individuel motorisé sur le bassin de vie d'Annecy, dont le caractère néfaste pour la santé publique a été mis en évidence, par une étude de Santé Publique France⁵. Le Grand Annecy a adopté un Plan Local pour la Qualité de l'Air pour tenter de remédier à la situation.

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 signatures⁶ 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 annecien 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. Les élus locaux de la vallée de l'Arve utilisent l'argument de se trouver en zone de Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) pour demander à l'État de la modernisation de la ligne ferroviaire entre Saint-Gervais et La Roche par rapport aux demandes des autres territoires non couverts en PPA. Le Grand Annecy doit soutenir et accompagner au travers de son PDU l'arrivée du Léman Express, l'augmentation de la capacité de la ligne ferroviaire Aix – Annecy – Annemasse, la création d'un RER du bassin d'Annecy avec de nouveaux points d'arrêts, le shunt de La Roche-sur-Foron et envisager la réalisation de lignes tramway et/ou de tram-train sur le cœur de l'agglomération et sur la rive ouest du lac. La plupart de ces investissements sont au cœur du « plan rail Haute-Savoie » défendu par l'ARDSL⁷.

1) Pour un développement des transports publics autour du Léman Express

Dès le 15 décembre 2019, l'ouverture de la liaison ferroviaire à double ferroviaire Cornavin Eaux-Vives Annemasse (CEVA) permettra au Léman Express de relier toutes les heures les agglomérations genevoise et annecienne. C'est une opportunité exceptionnelle pour changer les pratiques de mobilité dans le Grand Annecy, en profitant d'une offre ferroviaire renforcée entre Annecy et Groisy.

Le Grand Annecy doit tirer profit du Léman Express, comme colonne vertébrale du service de transport public entre Annecy et Groisy. Pour cela, l'ARDSL avance les propositions suivantes :

1. **Le Grand Annecy doit défendre une desserte Léman Express ambitieuse entre Annecy et Genève dès son démarrage** le 15 décembre 2019. La desserte doit être régulière (cadencement strict à l'heure toute la journée) 7 jours sur 7. Le premier train doit partir d'Annecy dès 5h44 pour arriver vers 7h sur l'agglomération genevoise pour répondre aux besoins des travailleurs transfrontaliers qui sont de plus en plus nombreux à résider sur le bassin annecien. Le dernier train ne doit pas quitter Annecy dès 19h32 comme actuellement⁸. Annecy et son agglomération de plus de 200 000 habitants justifient la mise en place d'un train après 20h, comme c'est actuellement le cas pour des agglomérations régionales de taille comparable (comme Valence) ou même inférieure (comme Bourg-en-Bresse). En sens inverse, le premier train doit arriver à Annecy dès 7h16. Le dernier train pour Annecy doit quitter Genève après

⁵ Évaluation de l'impact sanitaire de la pollution atmosphérique urbaine dans l'agglomération d'Annecy, 2009-2011. Publié en janvier 2015. <http://invs.santepubliquefrance.fr/Publications-et-outils/Rapports-et-syntheses/Environnement-et-sante/2015/Evaluation-de-l-impact-sanitaire-de-la-pollution-atmospherique-urbaine-dans-l-agglomeration-d-Annecy-2009-2011>

⁶ <https://www.change.org/p/e-giraud-des-trains-de-l-air>

⁷ <http://www.ardsl.org/plan-rail-74>

⁸ Le dernier train au départ d'Annecy pour La Roche est actuellement à 19h32 du lundi au vendredi, à 18h32 le dimanche et dès 17h32 le samedi.

- 21h.
2. Le Grand Annecy devrait renforcer sensiblement les transports interurbains en correspondance avec le Léman Express, pour desservir les territoires non traversés par la voie ferrée. Cela concerne en premier lieu la desserte de la commune déléguée de Thorens-Glières. **L'ARDSL propose la mise en place d'une navette reliant toutes les heures Thorens-Glières à la gare de Groisy** afin d'assurer la connexion de cette localité aux trains du Léman Express qui sont croiseront toutes les heures à Groisy, qui deviendrait ainsi un pôle d'échange multimodal⁹. Cette liaison serait la ligne de transport public structurant la desserte de Thorens-Glières. Ainsi cela permettrait de relier à toute heure Thorens-Glières à Annecy, Pringy, La Roche-sur-Foron, Annemasse ou Genève. Des touristes pourraient ainsi venir de la Suisse voisine ou de tout le département pour visiter le château. Les week-ends et durant les vacances de Noël, d'hiver et d'été, cette ligne pourrait être prolongée jusqu'au Plateau des Glières, répondant à la volonté exprimée par le Président du Grand Annecy de développer une offre « j'y vais autrement qu'en voiture »¹⁰. Dans le même registre, on peut envisager le développement d'un transport à la demande entre Evires et la gare de Groisy.
 3. Il faut **simplifier l'usage des transports publics** sur le territoire du Grand Annecy qu'ils soient gérés par le Grand Annecy ou la Région. Un premier pas majeur a été fait le 7 janvier 2019 avec la mise en application de la tarification du Grand Annecy à bord des cars Lihsa, GLCT et de l'intercommunalité de Rumilly sur le ressort territorial du Grand Annecy. Il ne manque pour l'heure que les trains et cars TER sur lesquels la tarification Grand Annecy ne s'applique pas¹¹. L'ARDSL espère qu'un accord interviendra entre la Région et le Grand Annecy dans le courant 2019 pour que la **tarification unique Grand Annecy** puisse s'appliquer sur tous les transports publics du bassin qu'ils s'agissent d'un bus, d'un car ou d'un train. Cela passe aussi par une **billettique unique** dont le déploiement est programmé sur les lignes du Grand Annecy à l'automne 2019. Ainsi au démarrage du Léman Express, la carte Oura et la tarification Grand Annecy devrait s'appliquer aussi bien à bord des trains que des bus. On pourra alors circuler avec un seul titre de transport chargé sur sa carte Oura de Groisy à Duingt. Le Grand Annecy rejoindra alors les agglomérations d'Annemasse et de Grenoble ou le canton de Genève où ces principes de tarification et de billettique uniques s'appliquent depuis plusieurs années.
 4. **Le développement du rabattement en bus sur la gare de Pringy**, qui doit permettre de rejoindre en descendant du Léman Express l'hôpital, Meythet, Epagny-Metz, le nord de Pringy, Poisy, Argonay, les zones des Glaisins, le campus et les parties nord d'Annecy et Annecy-le-Vieux
 5. **La desserte Sibra des gares d'Annecy et de Pringy doit être calée sur les horaires du Léman Express** du premier au dernier train, y compris les jours ouvrés sur Suisse, mais fériés en France.

2) Pour le maintien de liaisons directes Lyon – Annecy en 2h maximum, puis un temps de parcours amélioré

Le Grand Annecy doit veiller auprès de la Région pour que le développement de l'offre entre Annecy et Genève ne fasse pas par une dégradation de l'offre entre Annecy et Lyon ou le sillon alpin.

La Région n'a toujours pas expliqué comment elle va financer le saut d'offre ferroviaire en Haute-Savoie lié à la mise en service du Léman Express. La Région a en revanche révélé vouloir démanteler toute l'offre Annecy – Lyon au service 2020, après avoir introduit sur une correspondance à Aix-les-Bains au service 2019 sur la majorité des relations Annecy – Lyon. La Région envisage de réduire

⁹ Objectif 41 du Projet de Territoire.

¹⁰ Objectif 18 du Projet de Territoire.

¹¹ Objectif 42 du Projet de Territoire.

l'offre TER entre Annecy et Aix-les-Bains au service 2020 en supprimant les derniers trains directs Annecy – Lyon et les trains navettes Annecy – Aix hérités des anciens trains directs Annecy – Lyon. Ainsi le temps de parcours Annecy – Lyon en train va passer de **1h52** (meilleur temps de parcours du service 2018) à **2h10 / 2h15** (service 2020 avec correspondance à Aix-les-Bains entre les trains Annecy – Grenoble et les trains Chambéry – Lyon). L'allongement du temps de parcours en train entre Lyon et Annecy risque de générer un report modal du rail vers la voiture individuelle.

Cette orientation est inacceptable et devra être combattue dès janvier 2019 par le Président du Grand Annecy auprès du Président de Région. La mise en place de quelques trains directs supplémentaires aux heures de pointe entre Annecy et Chambéry ne saurait être une caution acceptable au démantèlement de la desserte entre Annecy et la capitale régionale.

Le doublement partiel de la ligne Aix – Annecy, inscrit dans l'actuel CPER, doit permettre un temps de parcours Annecy – Lyon abaissé à **1h45** en supprimant les pertes de temps générés par les croisements en voie unique entre Aix et Annecy et en limitant les trains Annecy - Lyon à 3 arrêts intermédiaires (Rumilly, Aix et Ambérieu). L'offre devra être d'au moins un train chaque heure entre Annecy et la capitale régionale, avec sans doute même des renforts à la ½ heure aux heures de pointe.

A plus long terme, la réalisation de la ligne nouvelle entre Saint-Exupéry et la Savoie permettra une réduction majeure du temps de parcours entre Annecy et Lyon, comme le rappelle la motion adoptée par le Grand Annecy en octobre 2018. L'enjeu étant de faire basculer vers le rail la majorité des déplacements entre Annecy et Lyon qui ne sont assurés actuellement qu'à 4% par la desserte ferroviaire.

3) Pour le maintien de la desserte TGV Paris – Annecy à un niveau correct

Pour les prochains services, le Grand Annecy pourrait demander le **renforcement de l'offre TGV Paris – Annecy via Saint-Exupéry** car cela permet de desservir Chambéry, d'où une meilleure fréquentation possible, à l'heure où les TGV Paris – Annecy sont dans le collimateur de SNCF Mobilités. Dans ce cas de figure, la desserte de Bourg-en-Bresse pourrait être maintenue en généralisant les arrêts des TGV Lyria Paris – Genève.

Il est important que les élus du Grand Annecy, du Grand Chambéry, de Grand Lac et de l'agglo de Bourg-en-Bresse développent auprès de SNCF Mobilités une approche commune et cohérente des dessertes TGV des départements de l'Ain, de la Savoie et de la Haute-Savoie afin de les pérenniser et d'envisager des améliorations de desserte.

4) Pour le maintien de bonnes relations ferroviaires entre Annecy et les villes de la vallée de l'Arve

Aujourd'hui la majorité des trains circulant entre Annecy et La Roche poursuit son trajet jusqu'à Saint-Gervais¹². Demain (dès le 15 décembre 2019), la quasi-totalité des trains reliant Annecy à La Roche iront jusqu'à Coppet par Annemasse et Cornavin). Dans cette configuration les voyageurs pour la vallée de l'Arve devront quasi systématiquement changer de train à La Roche (correspondance quai à quai en moins de 10 min). Il faudra s'assurer que cette correspondance soit systématiquement prévue toutes les heures. Par ailleurs, il est prévu de maintenir quelques trains directs entre Saint-Gervais et Annecy sans plus de détails à ce jour. Les élus de la vallée de l'Arve espèrent qu'ils seront positionnés le matin en direction d'Annecy et le soir en direction de Saint-Gervais afin que la vallée de l'Arve

¹² Actuellement tous les trains au départ d'Annecy pour La Roche partent à la min 32. Aux heures paires, les trains sont prolongés jusqu'à Annemasse (correspondance optimisée quai à quai à La Roche pour Saint-Gervais) et aux heures impaires jusqu'à Saint-Gervais (correspondance pour Annemasse et Genève par autocar).

puisse disposer de 2 trains par heure dans le sens des pointes. Si cette configuration est retenue, cela serait favorable au Grand Annecy avec 2 trains par heure le matin entre La Roche, Groisy, Pringy et Annecy et la même chose le soir en sens inverse.

5) Pour des trains directs Rumilly – Pringy, puis Rumilly - Groisy

La proposition faite par l'ARDSL d'assurer quelques dessertes directes Saint-Gervais – Lyon par Annecy n'a pas été retenue¹³. Cela aurait permis d'avoir des **trains directs entre Groisy et Rumilly**.

L'infrastructure actuelle avec sa signalisation manuelle ne permet pas de mettre en œuvre dès décembre 2019 2 trains par heure et par sens entre Annecy et La Roche. Pour autant les besoins de mobilité du bassin annecien ne seront pas satisfaits avec 2 à 3 trains par heure de pointe tous sens confondus entre Annecy et La Roche. Il a été décidé de compléter la desserte aux heures de pointe par des cars entre Annecy et Annemasse.

Les futurs 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 2019 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 20h¹⁴ et au moins un train par heure direct entre Rumilly et Pringy avec un temps de parcours autour de 20 à 25 min.

Nous approuvons la future mise en place d'un RER Groisy – Rumilly, qui implique au moins la mise en disposition de 4 rames en cas de cadencement à la ½ heure, pour offrir un service ferroviaire adapté au bassin d'Annecy avec **des arrêts plus rapprochés**¹⁵ que les dessertes TER et Léman Express comme :

- Les Passerelles : pour desservir Cran-Gevrier, Seynod, Meythet, Poisy et Epagny-Metz-Tessy et le nouvel écoquartier du même nom.
- Le nord de la commune déléguée d'Annecy pour desservir les secteurs des avenues de Genève et Brogny.
- Argonay (3 100 habitants et de nombreux emplois)
- Fillière dont la gare sur la commune déléguée de Saint-Martin-Bellevue a davantage vocation à être desservie par le RER du bassin d'Annecy que par le Léman Express, qui doit assurer la desserte régionale entre le Grand Annecy et le Grand Genève avec des temps de parcours qui doivent demeurer attractifs, face au réseau autoroutier.
- Charvonnex (1 400 habitants).

Cela nécessite que le doublement partiel d'Aix – Annecy comporte bien une augmentation de la capacité de l'infrastructure ferroviaire avec notamment une double voie en sortie de la gare d'Annecy jusqu'au viaduc du 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 et la mise en place d'une signalisation moderne entre Annecy et La Roche-sur-Foron¹⁶.

¹³ Il y aura uniquement quelques TER directs entre Saint-Gervais et Lyon les week-ends des vacances de Noël et d'hiver via Annemasse.

¹⁴ En complément du Léman Express à la min 44, les TER pour Pringy pourraient partir à la min 18. En sens inverse, le Léman Express arrivera à Annecy à la min 16, les TER origine Pringy pourraient arriver à la min 37.

¹⁵ Ne sont cités ici que les arrêts sur le ressort du Grand Annecy. Le RER Rumilly – Groisy a vocation à desservir d'autres arrêts entre Rumilly et Les Passerelles, situés sur le territoire de l'intercommunalité de Rumilly, qui ne relève pas du PDU du Grand Annecy.

¹⁶ A inscrire en réalisation dans le prochain CPER. Les études de modernisation de la ligne ont été présentées par SNCF Réseau en 2018.

Pour des transports interurbains pertinents dans les zones semi-rurales

Avec un territoire élargi à des zones semi-rurales, le Grand Annecy doit assurer une irrigation efficace des zones non traversées par la voie ferrée. Cela concerne en premier lieu le Pays d'Alby (14 000 habitants).

L'offre actuelle entre Alby et Annecy capte de l'ordre de 1% des trajets. L'ARDSL suggère de développer une desserte cadencée à 20 min en pointe et à l'heure le reste de la journée. Le temps de trajet pourrait être réduit en empruntant l'A41 entre Chaux-Balmont et Annecy centre. Plus de 400 personnes résident sur l'ex C2A et travaillent sur Alby. Elles ne peuvent utiliser les TC puisque le premier car pour Alby quitte Annecy à 12h15. Il serait donc utile de développer la ligne 40 en contre-pointe.

Le trafic routier entre Alby et Rumilly dépasse les 11 000 véhicules jour. La ligne 41 de la Sibra relie les localités avec seulement 2 allers-retours par jour, mais il est impossible d'aller travailler à Rumilly depuis Alby avec un premier car à la mi-journée et un dernier départ de Rumilly à la mi-journée. Une offre cadencée à l'heure en journée et à 20 min en pointe serait plus adaptée à la réalité des déplacements entre Alby et Rumilly, qui concernent au moins 1 300 actifs.

Il y a également un trafic routier soutenu entre Alby et la Savoie voisine¹⁷. La ligne 40 relie bien Alby à Entrelacs, mais là aussi le premier car part d'Alby à la mi-journée. L'ARDSL souligne que la gare d'Albens à Entrelacs bénéficie d'une excellente desserte ferroviaire. Il serait pertinent de connecter la ligne 40 à la gare d'Entrelacs. L'ARDSL propose donc la mise en place d'une desserte cadencée à l'heure entre Alby et la gare d'Entrelacs pour connecter les villes d'Alby et de Saint-Félix (voire le sud d'Annecy, très éloigné de la gare d'Annecy centre¹⁸) en correspondance avec les trains régionaux à destination et en provenance de Chambéry.

EXEMPLE SUR LA POINTE DU MATIN D'UNE DESSERTE EN CORRESPONDANCE AVEC LES TRAINS						
CAR LIGNE SIBRA 40 ANNECY - ENTRELACS ¹⁹						
5h32	6h32	6h47	Annecy gare	7h42	8h02	8h34
5h38	6h38	6h53	Annecy Cordeliers	7h29	7h49	8h24
5h42	6h42	6h57	Annecy Costa de Beauregard	7h26	7h46	8h20
5h55	6h55	7h10	Alby La Combe	7h10	7h30	8h07
6h00	7h00	7h15	Saint-Félix	7h02	7h22	7h59
6h05	7h05	7h20	Entrelacs gare	6h56	7h16	7h53
TER ENTRELACS - CHAMBERY						
6h12	7h12	7h25	Entrelacs gare	6h51	7h11	7h48
6h24	7h24	7h34	Aix	6h35	6h59	7h36
6h37	7h37	7h53	Chambéry	6h22	6h45	7h22

¹⁷ 10 700 véhicules jour entre Alby et Saint-Félix.

¹⁸ Pour être à Chambéry à 7h37, un habitant du boulevard Costa de Beauregard doit partir prendre le bus 5 à 6h12 pour pouvoir prendre le train de 6h39 à Annecy, soit un trajet total de 1h25. S'il y avait un car en correspondance à 6h42 avec ce même train à 7h12 à Entrelacs, le même habitant verrait son temps de trajet réduit de 30 min !

¹⁹ A noter que les horaires dans le sens Entrelacs > Annecy sont très proches des horaires actuels.

Pour des connections efficaces entre Annecy et les aéroports voisins

Les liaisons avec les aéroports sont essentielles pour les habitants et les visiteurs du Grand Annecy. C'est un des **points faibles dans l'accessibilité d'Annecy** à l'heure actuelle puisque les liaisons en transports publics avec les aéroports de Cointrin et de Saint-Exupéry sont des plus restreintes.

L'aéroport d'Annecy Epagny-Metz-Tessy (Grand Annecy)

L'aéroport d'Annecy n'a plus de dessertes aériennes régulières depuis plusieurs années. Les collectivités locales (Département de la Haute-Savoie et à l'époque C2A) ont cessé de subventionner les billets pour les vols entre Annecy et Orly. Il n'y a manifestement plus de modèle économique pour des vols réguliers entre Annecy et l'Île-de-France, face aux vols low cost Cointrin – Orly ou Roissy (environ 1 million de passagers par an) et à la desserte TGV. L'aéroport n'est plus classé comme un aéroport commercial (contrairement à Voglans, Saint-Exupéry ou Cointrin). L'aéroport est donc réduit à des activités liées à la sécurité civile, à l'aviation privée et à l'aviation de loisirs. Il convient pour des raisons de nuisances sonores, de pollution et de dangerosité lié à la possibilité d'un nouveau crash aérien de limiter ces vols dans un environnement urbain (nombreux logements à proximité de l'aéroport et des couloirs aériens).

L'aéroport est desservi du lundi au samedi par la ligne 6 du réseau Sibra reliant La Salle Pringy à Colmyr avec environ un bus toutes les 17 min entre 5h54 et 20h48. Aucune desserte n'est assurée les dimanches et jours fériés. A noter que les arrêts "Aéroport" et "Base civile" du réseau Sibra ne sont pas accessibles aux PMR. Il manque un passage piéton pour traverser la route entre l'aéroport et l'arrêt de bus en direction de Colmyr. Nous notons que ces arrêts sont **peu utilisés par les personnes travaillant sur le site de l'aéroport et par les personnes utilisant l'aéroport pour des voyages d'affaires ou de loisirs**. L'aéroport ne pourrait-il pas offrir à ses visiteurs des tickets Sibra 1h ou une journée (sur le modèle de Genève qui offre des billets Unireso aux voyageurs débarquant à Cointrin) ? Nous notons également que le **P+R de l'aéroport ne fonctionne pas**.

A long terme, il convient de s'interroger sur la pérennité d'une infrastructure peu utilisée au cœur d'une agglomération confrontée à des difficultés fortes de logements.

L'aéroport de Voglans (Grand Chambéry)

L'aéroport de Voglans (tout près de Chambéry) est desservi par 30 à 36 vols réguliers et charters par week-end en période hivernale en provenance majoritairement d'Angleterre et des Pays-Bas. Le Département de la Savoie avait tenté de relancer une desserte avec Orly avec *Transavia* à grands renforts de publicité (y compris dans l'agglomération d'Annecy). Sans surprise, face à la concurrence du TGV et à l'époque du train de nuit, cette offre n'a pas été pérennisée.

A ce jour il n'existe pas de liaison routière par autocar entre Annecy et l'aéroport de Voglans. Néanmoins nous pensons qu'il peut y avoir une clientèle intéressée pour **rejoindre Annecy et les stations environnantes après un vol entre l'Europe du Nord et Voglans**. Cela passe par la mise en place d'une navette STAC entre l'aéroport de Voglans et la gare SNCF de Chambéry, d'où les voyageurs pourraient rejoindre Annecy en TER. Ce système serait moins coûteux que la mise en place de cars directs Voglans – Annecy et profiterait également aux habitants de Chambéry qui pourraient désormais rejoindre l'aéroport de Voglans grâce au réseau STAC et aux touristes à destination des stations de Savoie qui pourraient emprunter le train plutôt que des cars coincés dans les bouchons sur les autoroutes et routes de Savoie.

Il faudrait commercialiser une éventuelle liaison aéroport de Voglans – Annecy comprenant un trajet STAC jusqu'à la gare de Chambéry, puis le TER entre Chambéry et Annecy avec un unique billet pour ce trajet à acheter en ligne sur le site de l'aéroport ou sur le site oura.com.

L'aéroport Saint-Exupéry à Colombier-Saugnieu (Métropole de Lyon)

L'aéroport de Saint-Exupéry permet aux Anneciens de bénéficier d'une **offre complémentaire à celle de Genève**, avec certaines destinations non disponibles à Cointrin et d'une offre Ouigo foisonnante, qui permet de rejoindre Marne-la-Vallée TGV, Roissy, Paris, Lille, Avignon TGV, Aix TGV, Marseille, Toulon, la Côte d'Azur, Montpellier Sud de France et sans doute d'autres destinations au service 2020 dont Nîmes Pont-du-Gard. Il y a donc tout intérêt à disposer **d'une offre de qualité entre Annecy et l'aéroport de Saint-Exupéry**. Ce qui n'est pas du tout le cas actuellement

Annecy bénéficie de trop rares relations TGV avec l'aéroport de Saint-Exupéry avec un temps de parcours de l'ordre de 1h50. A noter que les tarifs sont relativement compétitifs avec les autres modes de transport, en condition d'anticiper sa réservation. La desserte TGV entre Annecy et Saint-Exupéry s'est dégradée avec le service ferroviaire 2019, en vigueur depuis le 9 décembre 2018, marqué par la réduction de 7 à 5 allers-retours de la desserte Annecy – Paris. **Il n'y a désormais plus de TGV quotidien au départ de Saint-Exupéry pour Annecy. Les quelques arrêts à Saint-Exupéry sur les TGV Paris – Annecy ne sont pas positionnés pour répondre aux besoins des habitants du Grand Annecy et des touristes débarquant à l'aéroport.** Ils sont presque exclusivement positionnés sur des TGV couplés aux TGV Paris – Milan et nouveauté du service 2019 sur des TGV couplés à des TGV Paris – Grenoble et Avignon – Paris.

DESSERTE TGV ACTUELLEMENT EN VIGUEUR ENTRE ANNECY ET SAINT-EXUPERY					
Numéro	6962	6964		6939	6951
Périodicité	V	Q		V	VD
Annecy	06h21	09h31	Saint-Exupéry	12h38	20h47
Saint-Exupéry	08h25	11h23	Annecy	14h29	22h34

Tous les TGV Paris – Annecy ne desservent pas Saint-Exupéry :

- Les TGV Paris – Annecy passant par Bourg-en-Bresse (2 à 3 allers-retours par jour) ne passent pas par Saint-Exupéry.
- Les TGV Paris – Annecy passant à Saint-Exupéry ne desservent pas systématiquement l'aéroport²⁰.

A long terme, la mise en service d'une ligne nouvelle entre Saint-Exupéry et la Savoie permettrait une amélioration considérable de la desserte ferroviaire entre Annecy et Saint-Exupéry. **L'aéroport de Saint-Exupéry serait alors à seulement une heure de train d'Annecy.**

Il faut mentionner également la possibilité de relier par le rail **Annecy à Saint-Exupéry via Lyon Part-Dieu**. Cela implique d'emprunter un TER d'Annecy à Lyon (avec désormais le plus souvent une rupture de charge à Aix-les-Bains), puis le Rhônexpress entre Part-Dieu et l'aéroport. Ce trajet demande de l'ordre de 3h. Le prix est relativement élevé (puisque le Rhônexpress n'est pas subventionné). L'amplitude horaire²¹ et la fréquence (pratiquement un trajet possible toutes les heures entre Saint-Exupéry et Annecy) sont plus importantes que l'offre TGV ou l'offre routière *Ouibus*. Par ailleurs SNCF ne vend pas le trajet global puisqu'elle n'exploite pas Rhônexpress. Il faut donc 2 billets pour effectuer un tel voyage.

²⁰ En effet un très grand nombre de TGV et de Ouigo passent par Saint-Exupéry. Il y actuellement environ 10 AR par jour entre Paris et Saint-Exupéry en TGV et nouveauté du service 2019 plusieurs AR entre Paris et Saint-Exupéry en Ouigo. Les arrêts TGV à Saint-Exupéry sont en priorité positionnés sur les TGV Paris – Grenoble (la seule clientèle grenobloise ne suffit plus à rentabiliser les TGV Paris – Grenoble), sur les TGV Paris – Avignon centre / Miramas (qui sont presque systématiquement couplés aux TGV Paris – Grenoble), puis sur les TGV Paris – Milan (afin que la clientèle de la Métropole de Lyon améliore le remplissage des dessertes avec l'Italie) et ensuite sur les TGV Paris – Annecy s'ils sont positionnés dans un horaire où la gare de Saint-Exupéry n'est pas desservie par d'autres TGV.

²¹ Il est possible de rejoindre l'aéroport pour 9h du lundi au samedi (11h le dimanche) et de rejoindre Annecy vers minuit en quittant l'aéroport vers 21h.

Faute d'une desserte ferroviaire performante, la desserte routière par cars entre Annecy et l'aéroport de Saint-Exupéry s'est développée avant d'être réduite suite à la loi Macron. Il n'existe plus de dessertes routières entre Annecy et Saint-Exupéry conventionnées par la Région Auvergne Rhône-Alpes. Avec la loi Macron libéralisant le transport routier de voyageurs, la Région n'a pas relancé au printemps 2017 la DSP des lignes routières desservant l'aéroport de Saint-Exupéry (à l'exception des lignes vers les stations de Maurienne et de Tarentaise). Jusqu'alors le déficit de la ligne Annecy – Saint-Exupéry²² était comblé par les bénéfices de la ligne Grenoble – Saint-Exupéry.

Ouibus a repris en exclusivité la liaison routière Annecy – Saint-Exupéry. Pour tenter de trouver un équilibre économique à la desserte Annecy - Saint-Exupéry, *Ouibus* a supprimé les ventes à la gare routière d'Annecy, a fait le choix de prolonger la ligne à Chamonix et à Lyon Perrache et a supprimé les arrêts à Aix-les-Bains, Technolac et Chambéry pour afficher un temps de parcours de 1h20²³ compétitif entre Annecy et Saint-Exupéry, face à la voiture individuelle. *Ouibus* a également baissé les tarifs (prix d'appel à 12 €²⁴). A l'hiver 2018, l'offre *Ouibus* comprenait 6 AR quotidiens entre Annecy et Saint-Exupéry²⁵.

Malgré ses efforts commerciaux et le soutien implicite de la Région²⁶, qui n'a pas contesté devant l'ARAFER les demandes pour tenter de remplir ses cars avec de la clientèle de cabotage sur des trajets de moins de 100 km internes à la Haute-Savoie (comme Annecy – Sallanches et Annecy – Saint-Gervais déjà assurés par les trains du TER), *Ouibus* a dû se résoudre à réduire la voilure sur sa ligne Chamonix – Lyon Perrache qui dessert toujours Annecy et Saint-Exupéry. L'offre est désormais inférieure à celle vigueur du temps où la desserte était conventionnée par la Région Auvergne Rhône-Alpes. Il ne reste plus que 2 allers-retours par jour.

Annecy	09h15	16h40	Saint-Exupéry	10h40	14h15
Saint-Exupéry	10h40	18h00	Annecy	12h15	15h50

L'ARDSL souligne donc que l'offre de transport par autocar entre Saint-Exupéry et Annecy s'est réduite. **Le Grand Annecy est désormais moins bien relié à Saint-Exupéry que par le passé.**

L'aéroport de Cointrin (Genève)

Le Grand Annecy est actuellement très mal relié 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 T72, co-gérée par la Région et le canton de Genève à travers le GLCT. Le tarif du trajet est de 14 €.

Le temps de trajet entre la gare d'Annecy et l'aéroport de Genève varie de 1h10 à 1h50 suivant la politique d'arrêt qui n'est pas homogène entre toutes les courses. Certaines sont omnibus, d'autres empruntent l'autoroute entre Annecy nord et le canton de Genève, d'autres prennent l'autoroute entre Annecy nord et Saint-Julien. Les courses assurées via l'A41 ne desservent pas 5 arrêts sur l'agglomération d'Annecy²⁷.

²²L'offre régionale comprenait 6 AR du lundi au vendredi et 4 AR le week-end. Les départs d'Annecy se faisaient entre 5h50 et 16h50. Les départs de Saint-Exupéry se faisaient entre 9h et 20h.

²³Avec les 3 arrêts intermédiaires de l'offre régionale, le temps de trajet était de 2h10.

²⁴Les tarifs conventionnés avec la Région étaient de 34 € l'aller simple et de 51 € l'AR pour des billets achetés sur Internet. Les achats pouvaient aussi se faire en gare routière d'Annecy avec un supplément de 2 à 3 €.

²⁵Les départs d'Annecy se faisaient à 6h35, 9h05, 10h30, 12h55, 14h00 et 16h35. Les départs de Saint-Exupéry se faisaient à 8h55, 10h55, 12h05, 14h15, 17h15 et 18h55.

²⁶La Région a uniquement demandé à *Ouibus* d'attendre le délai légal de 3 mois après consultation de l'ARAFER pour commercialiser ces trajets.

²⁷Soit 4 arrêts sur la commune de Fillière (Croix d'Or, Croix Blanche, Villaret et Burgaz) et l'arrêt "Pringy Bourg" sur la commune d'Annecy.

La ligne T72 doit assurer une vingtaine de missions pour le moins hétérogène :

1. desserte du P+R autoroutier de Fillière
2. desserte Annecy – Saint-Julien
3. desserte des P+R Perly et Etoile
4. desserte entre le Grand Annecy et le centre de Genève
5. desserte entre le Grand Annecy et l'aéroport
6. desserte entre Saint-Julien et l'aéroport
7. desserte entre Annecy et Fillière
8. desserte interne à la commune de Fillière
9. desserte entre Fillière et Genève
10. desserte entre Annecy et Allonzier
11. desserte entre Allonzier et Genève
12. desserte des sites touristiques du Pont-de-la-Caille et du Mont-Sion
13. desserte entre Annecy et Cruseilles
14. desserte entre Cruseilles et Genève
15. desserte de Copponex, village situé hors de la D1201
16. desserte entre Andilly, Saint-Blaise, Présilly et Genève
17. desserte de Beaumont et Neydens, en complément de la ligne M des TPG
18. desserte du centre commercial et de loisirs de Neydens
19. desserte entre le Grand Annecy et la ZIPLO à Plan-les-Ouates.
20. desserte du Bachet-de-Pesay au Grand-Lancy.
21. desserte entre le Grand Annecy et la gare routière de Genève.

A noter que la ligne T72 ne dessert pas actuellement deux pôles majeurs de trafic : l'hôpital à Epagny-Metz-Tessy et la gare de Saint-Julien.

En devant assurer autant de missions et avec un nombre de course restreint, **la ligne T72 actuelle ne peut pas assurer une liaison efficace entre Annecy et l'aéroport de Genève.**

Au départ de la gare d'Annecy et à destination de Cointrin la ligne T72 comporte :

- 11 courses du lundi au vendredi à : 4h30, 6h10, 7h00, 8h30, 9h15, 10h10, 14h15, 14h45, 17h15, 18h00 et 19h15.
- seulement 6 courses le week-end à : 6h45, 8h30, 10h10, 14h15, 17h15 et 19h15.

Au départ de Cointrin et à destination de la gare d'Annecy la ligne T72 comporte :

- 12 courses du lundi au vendredi à : 6h00, 9h10, 10h20, 11h00, 12h20, 13h20, 16h15, 16h40, 17h55, 19h10, 19h40 et 21h00.
- seulement 7 courses le week-end à : 8h25, 10h20, 12h05, 12h20, 17h10, 19h10 et 21h00.

L'observation des horaires actuels montre que l'offre est illisible (aucun cadencement), mal répartie dans la journée avec des trous d'offre supérieurs à 4h et des cars espacés de seulement 15 à 25 min à certains moments de la journée.

Sans attendre la fin de la DSP actuelle le 31 août 2021, il a été annoncé une refonte en profondeur de l'offre de la ligne T72 pour le service 2020, qui démarrera le 15 décembre 2019 en même temps que le Léman Express. Selon les informations publiées en août dans le magazine Ou Bien?! N° 18²⁸, la desserte actuelle de la ligne T72 sera scindée en 2 lignes :

- **une nouvelle ligne T75 qui reliera directement Annecy, Bardonnex et l'aéroport.**
- la ligne T72 sera limitée à Bel-Air.

²⁸ Journal des transports publics de Genève et alentours, édité par Unireso.

L'ARDSL approuve ce principe général qui devrait être complémentaire du Léman Express. En effet, le Léman Express offrira des temps de parcours équivalents à la voiture individuelle entre les centres d'Annecy et de Genève (environ 1h15). Il n'en va pas de même pour la desserte de Cointrin qui demandera une correspondance à Cornavin avec les trains CFF, d'où des temps de trajets de 1h45 entre la gare d'Annecy et l'aéroport (1h40 depuis la gare de Pringy), non compétitifs face à la voiture individuelle ou les cars de la future ligne T75 empruntant l'autoroute. A noter que pour Groisy, le train permettra de relier Cornavin en 1h30 pratiquement toute la journée de 6h à 21h.

La future tarification de la ligne T75 et du Léman Express devra néanmoins être identique que les usagers choisissent d'emprunter le car ou le train. Les abonnements devront permettre aux usagers d'emprunter indifféremment un car ou un train.

Concernant la ligne T75, l'ARDSL demande qu'une amplitude très large soit mise en œuvre (desserte de l'aéroport du premier décollage au dernier atterrissage) et que l'offre soit au minimum cadencée à l'heure.

Concernant les lignes T72 et T75, l'ARDSL demande qu'une **concertation** soit organisée par la Région, le canton de Genève et le GLCT au premier trimestre 2019 avec le Grand Annecy, le GTE, l'ATE et notre association concernant **les politiques d'arrêts sur le ressort territorial du Grand Annecy** et dans le canton de Genève et les futurs horaires.

Toujours en 2019, une concertation devra être menée sur les orientations des futures DSP des lignes T72 et T75. La ligne T72 ne devra plus assumer toutes les missions d'intérêts strictement locaux. 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 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 le Grand Annecy, sans desservir Fillière.

Les cars reliant Cointrin aux stations de Tarentaise passent par Annecy (sans s'y arrêter), tout comme les cars reliant Cointrin à Grenoble. Ces dessertes fonctionnent sans subventions, contrairement à la ligne T72 actuelle. C'est pourquoi le canton de Genève a refusé à *Ouibus* de créer des arrêts à Annecy sur la ligne Grenoble – Cointrin. Néanmoins quelques transporteurs privés proposent quelques liaisons entre le Grand Annecy et Genève aéroport.

Avec une meilleure liaison entre l'aéroport de Genève et Annecy, les touristes internationaux débarquant à Cointrin pourront bien plus facilement se rendre à Annecy.