



Schéma des déplacements dans l'Albanais 2010/2015

Contact :

Syndicat mixte intercommunal pour la gestion du contrat global et le développement de l'Albanais (SIGAL)

1, Avenue Gantin BP 69

74 152 RUMILLY Cedex

Tel : 04-50-01-87-00

Préambule	4
Première partie : LE DIAGNOSTIC	5
I. Cahier des charges	6
A. La demande dans son contexte.....	6
1. La demande	6
a) Le SIGAL : fonctionnement	6
(1) Le SCOT de l'Albanais	6
(2) Le CDDRA de l'Albanais.....	6
b) Le CDDRA 2009/2015.....	7
2. Le contexte	7
a) Les outils référents	7
(1) Les documents d'Urbanisme	7
(2) Le cadre législatif	8
b) Adopter une démarche de « développement durable » à travers le CDDRA.....	9
(1) Dimension Economique.....	9
(2) Dimension Sociale	9
(3) Dimension Environnementale.....	9
(4) Dimension citoyenne	9
B. Méthodologie utilisée.....	9
II. Diagnostic territorial	10
A. La répartition des compétences.....	10
B. Les flux identifiés (cf. Annexe 1)	10
1. Mobilité à l'intérieur du territoire	11
2. Mobilité avec les territoires voisins.....	11
a) Au Nord : le Bassin Annécien	11
b) Au Sud : le Bassin Chambéro-Aixoise	12
3. Mobilité transfrontalière.....	12
C. La voiture comme moyen de locomotion principal.....	12
1. La saturation des axes de transports (cf. Annexe 2 et 3)	13
2. Des déplacements essentiellement domicile-travail	13
3. L'Occupation des véhicules	15
D. Les bus interurbains (LIHSA).....	15
1. Fonctionnement.....	15
2. L'Offre présente sur l'Albanais (cf. Annexe 4).....	16
3. Le nombre de personnes transportées	20
4. Les « LIHSA »: ses atouts et ses faiblesses.....	20
E. Les trains express régionaux (TER).....	20
1. Fonctionnement.....	20
2. L'Offre présente sur l'Albanais.....	21
3. Le nombre de personnes transportées	21
4. Le rail : ses atouts et ses faiblesses.....	23
F. L'offre en déplacements 'doux'	24
1. Critères de faisabilité.....	24
a) Des critères d'ordres naturels	24
b) Des critères d'ordre techniques	25
2. Un potentiel...non exploité à l'heure actuelle.....	25
G. Simulation.....	26
H. Les autres offres alternatives existantes	27
1. Le Transport à la demande (TAD)	27
2. Le Covoiturage.....	27
3. L'Autopartage	28
III. Conclusion	29
IV. Annexes du diagnostic	30
Synthèse du diagnostic	33

Seconde Partie : LE PLAN D' ACTIONS.....	35
I. Trois grandes orientations stratégiques... ..	36
II. ... déclinées en actions.....	36
III. O.S 1 : Améliorer l'offre en transports en communs existantes	37
A. Action 1 : Optimiser la gare de Rumilly	37
B. Action 2 : Améliorer la desserte des bus TER	39
C. Action 3 : Améliorer la desserte des lignes interurbaines LIHSA	40
IV. O.S 2 : Diversifier l'offre en transports alternatifs à l'automobile	42
A. Action 1 : Etude sur la mise en place d'un service de Transport à la Demande (TAD).....	42
B. Action 2 : Communiquer sur le site de covoiturage du Conseil Général de Haute-Savoie	44
V. O.S 3 : Favoriser l'intermodalité autour de la gare de Rumilly.....	46
A. Action 1 : La mise en place d'une vélostation au niveau de la gare de Rumilly	46

Préambule

L'objectif de cette étude est de proposer des solutions pour réduire la part modale de l'automobile au profit d'autres modes de transports moins polluants et moins consommateurs d'espaces. En cherchant à limiter l'usage de l'automobile, l'Albanais se lance dans un défi d'envergure. Ce défi de s'engager dans une démarche de développement durable s'inscrit dans l'ère du temps.

Pour atteindre cet objectif nous avons décidé de décomposer notre étude en deux phases :

1. Un diagnostic qui dresse un « portrait » de la situation des déplacements sur le territoire.

Ce travail a été réalisé entre janvier et juin 2009

2. Un programme d'actions réalisées à partir des éléments du diagnostic. Il s'agit là d'actions opérationnelles à mettre en œuvre sur le territoire durant le mandat en cours. Ces actions visent à répondre à notre objectif de diversification de l'offre en transport en commun sur le territoire.

Ce plan d'actions a été réalisé durant les mois de Novembre et Décembre 2009. Il a été présenté et validé lors du comité syndical du 21 Décembre 2009.

Première partie : LE DIAGNOSTIC

I. Cahier des charges

A. La demande dans son contexte

1. La demande

Les élus du SIGAL ont souhaité qu'une étude soit menée sur les déplacements au sein de l'Albanais. Thématique très présente dans les problématiques d'aménagement et dans le SCOT, elle soulève de nombreux enjeux économiques, sociaux et environnementaux.

L'objectif est de trouver des modes de transport compétitifs qui pourraient être une alternative à l'automobile. Une attention toute particulière sera portée sur les modes de « déplacements doux » tels que le vélo ou encore la marche à pied.

a) Le SIGAL : fonctionnement

Le SIGAL¹ est une structure intercommunale qui réunit les Communautés de Communes du Canton de Rumilly et du Pays d'Alby. Il a été créé le 28 Janvier 2002.

C'est une instance de réflexion et de débat propice au développement de projet sur l'Albanais. Il est dirigé par les élus locaux.

C'est la structure qui porte :

(1) Le SCOT de l'Albanais

Le SCOT² est un document d'urbanisme mis en place par la loi SRU de 2000 pour remplacer le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU). Il définit les grands axes de développement sur un territoire, pour les 20 ans à venir, dans des domaines aussi divers que l'habitat, les déplacements ou encore l'agriculture.

Le SCOT de l'Albanais a été validé en Avril 2005, son périmètre d'intervention est similaire à celui du SIGAL. C'est un des premiers SCOT à avoir été approuvé en Haute-Savoie.

(2) Le CDDRA de l'Albanais

Le CDDRA³ est un outil de contractualisation entre la région et un territoire. Comme son intitulé l'indique ce contrat doit plus encore que son prédécesseur le CDRA, adopter une démarche exemplaire en terme de « développement durable ».

Des contributions techniques et financières sont apportées par la Région et d'autres collectivités afin que le territoire puisse mener à bien les actions qui ont été définies dans son projet.

Le périmètre du CDDRA de l'Albanais est analogue à celui du SIGAL et du SCOT. Le premier contrat est arrivé à son terme en 2006. Un second a été approuvé par la région en novembre 2009.

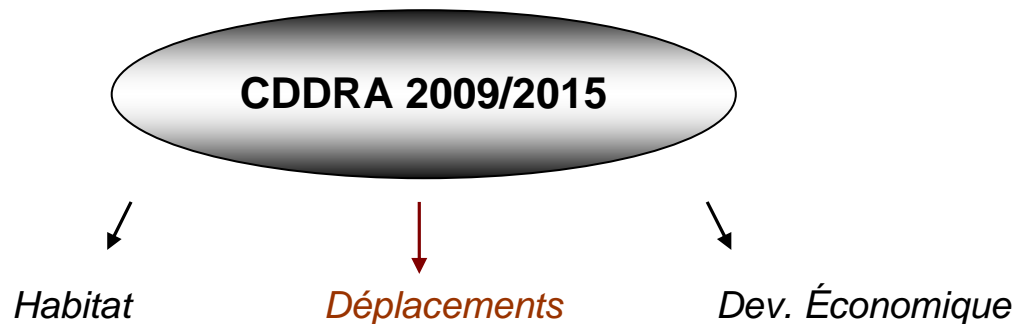
¹ Syndicat mixte Intercommunal pour la Gestion du contrat global et le développement de l'Albanais

² Schéma de Cohérence Territoriale

³ Contrat de Développement Durable Rhône-Alpes

b) Le CDDRA 2009/2015

Ce second contrat s'articulera autour de 3 thématiques principales.



Ces 3 axes de travail ont été identifiés par les élus afin d'être approfondis durant le CDDRA 2009/2015. Ils répondent aux enjeux inscrits dans le SCOT. Bien que distinctes, ces thématiques ne peuvent être travaillées séparément, les trois étant étroitement liées.

2. Le contexte

Au fil des décennies avec la démocratisation de l'automobile, les distances parcourues se sont accrues considérablement. Pour exemple un Français parcourait, en moyenne, 20 kilomètres par jour dans les années 1970 contre 40 aujourd'hui. La mobilité est donc devenue au fil des années une norme sociale.

Cette « liberté gagnée » engendre son lot de désagréments : saturation des axes majeurs, détérioration de la qualité de vie...et risque d'isolement pour les personnes qui ne possèdent pas de véhicule.

Face à ce constat, différentes politiques existent avec pour but d'inciter les personnes à modifier leurs habitudes en matière de transport en proposant une offre diversifiée, compétitive et accessible à tous. En effet, le nombre de collectivités proposant des services de covoiturage, transport à la demande (TAD) ou autres ne cessent de croître au fil des ans.

a) Les outils référents

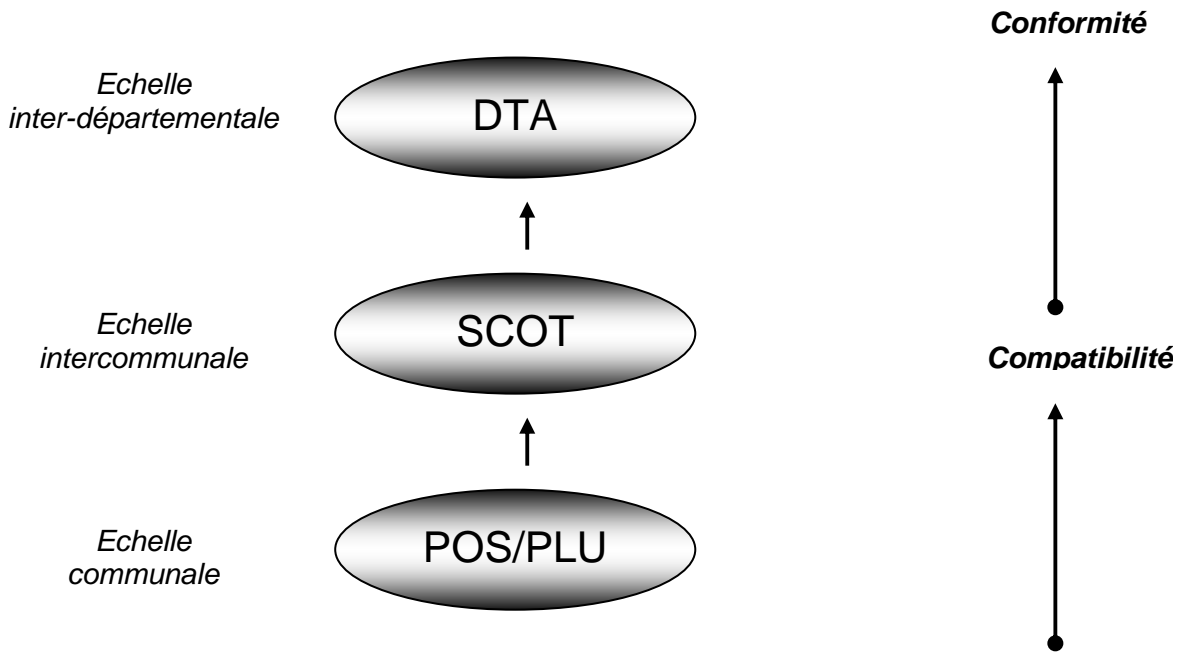
(1) Les documents d'Urbanisme

Cette étude s'engage à respecter les préconisations en matière de transports/déplacements inscrites dans les documents d'Urbanisme. A savoir :

- ❖ Les PLU / POS à l'échelle communale
- ❖ Le SCOT et le PLH à l'échelle intercommunale
- ❖ La DTA des Alpes du Nord à l'échelle inter-départementale⁴ (en cours d'approbation)

Les documents d'Urbanisme fonctionnent selon un principe de « conformité / compatibilité » les uns par rapport aux autres, le schéma ci-dessous vous montre leur ordre hiérarchique.

⁴ La Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) des Alpes du Nord (dont fait partie l'Albanais) regroupe les départements de l'Isère, Savoie et Haute-Savoie. Ce document n'a pas encore été approuvé en Avril 2009.



(2) Le cadre législatif

Différentes lois ayant trait aux domaines des transports/déplacements ont été votées. En voici la chronologie et le contenu essentiel :

La loi LOTI (1982)

La loi d'orientation sur les transports intérieurs est la loi fondamentale d'organisation des services publics de transport. Elle a affirmé un droit au transport devant permettre de se déplacer « *dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que de coûts pour la collectivité* ».

Pour exemple, c'est cette loi qui a conféré au Conseil Général la compétence d'organisation des Transports Publics (les lignes interurbaines actuelles).

La loi LAURE (1996)

La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie constitue une loi cadre sur l'environnement. Elle incite à mener une réflexion sur les problématiques environnementales, notamment dans le domaine des transports/déplacements.

La loi SRU (2000)

La loi solidarité et renouvellement urbain insiste sur la cohérence territoriale, c'est à dire sur l'articulation entre la planification urbaine et les politiques de déplacement. Elle implique la nécessité de desservir par les transports publics les zones urbanisées.

b) Adopter une démarche de « développement durable » à travers le CDDRA

Cette nouvelle génération de contrat place le développement durable au centre de son action, comme pratique incontournable de l'aménagement du territoire, comme instrument d'équité entre les habitants de Rhône-Alpes.

Notre étude s'inscrit dans la continuité de ces principes, nous nous appuyerons sur les 4 fondements du « développement durable ». A savoir :

(1) Dimension Economique

- Proposer à l'usager une offre de qualité à prix abordable.
- Renforcer l'attractivité du territoire en jouant sur le cadre et la qualité de vie.

(2) Dimension Sociale

- Démocratiser l'accès aux transports sur le territoire.
- Réduire l'autosolisme au profit des transports collectifs. Cette mesure s'inscrit dans une démarche de « solidarité » avec pour objectif de créer du lien et de la mixité sociale sur le territoire.

(3) Dimension Environnementale

- Favoriser l'utilisation de modes de circulation moins polluants, moins bruyants et moins consommateur d'espace. Améliorer la qualité de vie sur le territoire.

(4) Dimension citoyenne.

- Impliquer le citoyen dans le débat public et la prise de décisions en consultant le Conseil Local de Développement (CLD).

B. Méthodologie utilisée

Nous avons fait le choix de prioriser un recueil auprès des **différents organismes collecteurs de données**.

Organisme/structure	Nature de l'information
INSEE (<i>recensement de 1999</i>)	Flux de déplacements
SIGAL (<i>suivi du SCOT</i>)	Flux de déplacements
DDEA 74 et 73	Flux de déplacements + comptage routier
Région Rhône-Alpes	Fréquentation des TER
Conseil Général 74	Fréquentation des LIHSA

Si toutefois les informations en notre possession ne s'avéraient pas suffisantes, le SIGAL ne s'interdit pas de récolter des données auprès de l'INSEE (payant) ou de réaliser une étude plus poussée sur le terrain (questionnaire).

Le calendrier

Différentes phases de la démarche	Dates de Validation
Diagnostic	Juin 2009
Orientations Stratégiques	Septembre 2009
Mise en place du Programme d'Actions	Novembre/Décembre 2009

II. Diagnostic territorial

Le diagnostic territorial est un document qui se fixe pour ambition de dresser un état des lieux sur les transports et déplacements dans l'Albanais.

A. La répartition des compétences

En France, une autorité organisatrice de transports, habituellement abrégé en AOT, est une des collectivités auxquelles la loi d'orientation pour les transports intérieurs n° 82-1153 du 30 décembre 1982 dite Loti a confié la mission d'organiser les transports. Elle fixe les responsabilités de chacun et détermine le rôle de chaque collectivité dans l'organisation des transports.

Aucune collectivité ne possède la compétence d'AOT (hormis les communautés de communes avec le transport scolaire) dans l'Albanais. Pour toute démarche le territoire doit donc négocier avec les AOT compétentes dans leurs domaines respectifs.

Voici un tableau succinct qui récapitule les compétences de chaque AOT sur l'Albanais :

<i>Type de transport</i>	<i>Autorité organisatrice des transports</i>
Train (TER)	Région Rhône-Alpes
Lignes interurbaines LIHSA	Conseil Général 74
Transport scolaire	Communauté de Communes

B. Les flux identifiés (cf. Annexe 1)

Pour différentes raisons, les déplacements augmentent sur l'Albanais. En 2004, ce n'est pas moins de 31 600 déplacements qui s'effectuaient chaque jour en moyenne dans l'Albanais⁵. D'une part, comme la Haute-Savoie, l'Albanais se révèle être un territoire attractif. Chaque année ce n'est pas moins de 450 à 600 nouveaux habitants qui viennent s'y installer, soit une croissance de 2,03% par an (supérieur aux prévisions du SCOT). On observe qu'une grande partie de ces nouveaux habitants s'installent en milieu rural, ce qui entraîne un phénomène de périurbanisation. A savoir que la majorité des actifs travaillent en dehors de leur lieu de résidence. Cette pratique ne va pas sans générer son lot de déplacements.

Nous observons que le nombre d'emplois créé sur le territoire est inférieur au nombre d'actifs qui viennent s'y installer. Le ratio est le suivant : pour un emploi créé, deux actifs viennent s'installer dans l'Albanais⁵. Contraint de trouver un emploi en dehors des limites du territoire, cela occasionne également des déplacements.

⁵ Entre 1990 et 1999, 810 'actifs' sont venus s'installer sur le territoire pour seulement 330 postes de créés, soit une différence de 480. Ce chiffre correspond au nombre d'emplois que le territoire ne parvient pas à pourvoir.
Source : SIGAL (suivi du SCOT)

Ces flux s'opèrent à différentes échelles :

1. Mobilité à l'intérieur du territoire

Flux principal, il concentre la majorité des déplacements qui s'opèrent sur l'Albanais (14 868 ce qui correspond à 47,1%). Ces déplacements sont concentrés en quasi-intégralité (70%) vers la ville de Rumilly qui constitue le principal pôle d'emplois du territoire. Dans une moindre mesure, la commune d'Alby sur Chéran génère également des déplacements vers ces zones d'activités situées en périphérie.

2. Mobilité avec les territoires voisins

Les échanges vers les territoires voisins sont orientés vers les deux principaux pôles d'emplois, à savoir :

- Le Bassin Annécien
- Le Bassin Chambéro-Aixois

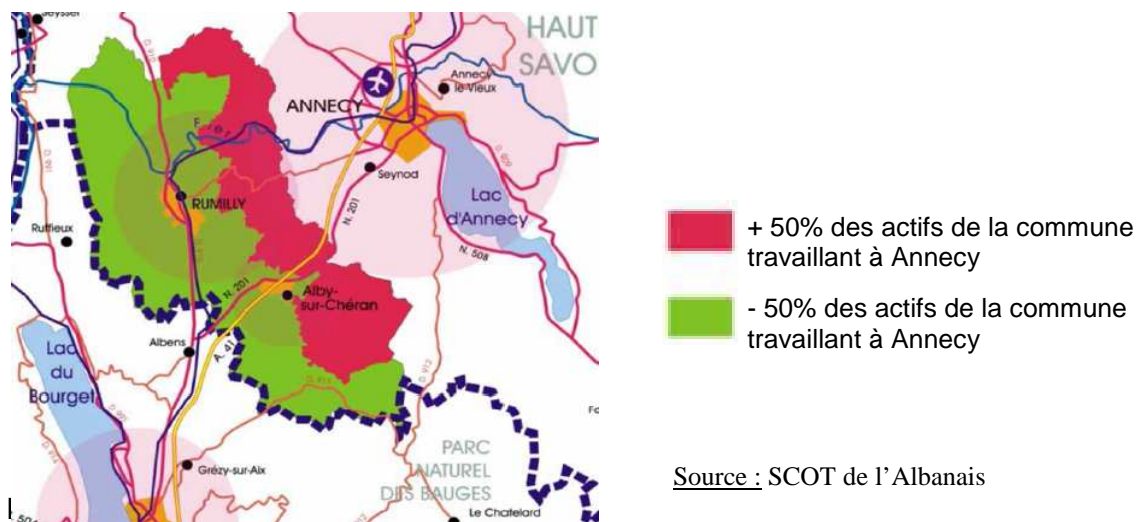
Pour les raisons évoquées ci-dessus, les déplacements à destination des territoires voisins connaissent un accroissement constant. Toutefois, des distinctions notoires demeurent entre ces deux bassins d'emplois.

a) Au Nord : le Bassin Annécien

L'influence du Bassin Annécien sur l'Albanais est croissante. En 2004, 35% des actifs résidant dans l'Albanais travaillaient dans l'Agglomération contre 30% en 1990.

Le nombre de « sortants » (habitant de l'Albanais qui vont travailler sur le bassin Annécien) est supérieur au nombre « d'entrants » (habitant du Bassin Annécien qui vont travailler sur l'Albanais).

Comme nous le montre le graphique ci-dessous, les communes de l'Est et du Nord, à savoir les plus proches du Bassin Annécien, sont logiquement les plus touchées par ce phénomène.



Le canton d'Alby semble être de plus en plus tourné sur le Bassin Annécien. En effet, 49% des actifs du canton travaillent sur l'agglomération Annécienne contre 29% pour le canton de Rumilly.

b) Au Sud : le Bassin Chambéro-Aixois

Les échanges vers le Sud sont moins nombreux et de nature distincte.

Les déplacements vers le Bassin Chambéro-Aixois concentrent seulement 4,7% (1477) des échanges de type domicile-travail. Contrairement au Bassin Annécien, le flux « d'entrants » est supérieur au nombre de « sortants ». Cela s'explique par l'importance du pôle d'emplois de Rumilly qui polarise un nombre important de postes.

La mobilité avec les territoires voisins est concentrée sur ces deux flux. Les échanges avec les autres franges (Communauté de Communes du Pays de Seyssel...) se révèlent être très limités.

3. Mobilité transfrontalière

Les échanges entre l'Albanais et la Suisse, et plus particulièrement la métropole Genevoise, existent et tendent à s'intensifier⁶. En effet, comme le stipule l'Observatoire Départemental, on observe que les frontaliers habitent de plus en plus loin de la frontière.

Les chiffres étant en constantes évolutions, nous ne bénéficions pas de données précises sur la question. Toutefois, nous pouvons présager que l'ouverture du tronçon de l'A41 Nord entre Annecy et Genève risque d'entraîner un « effet d'aspiration » vers la frontière helvète. L'Albanais doit se préparer à gérer ce flux de migration pendulaire en direction de Genève.

Pour conclure, les flux de déplacements connaissent une croissance exponentielle sur le territoire. Ces déplacements sont de moins en moins limités à l'Albanais. La voiture est utilisée comme moyen de locomotion principal...

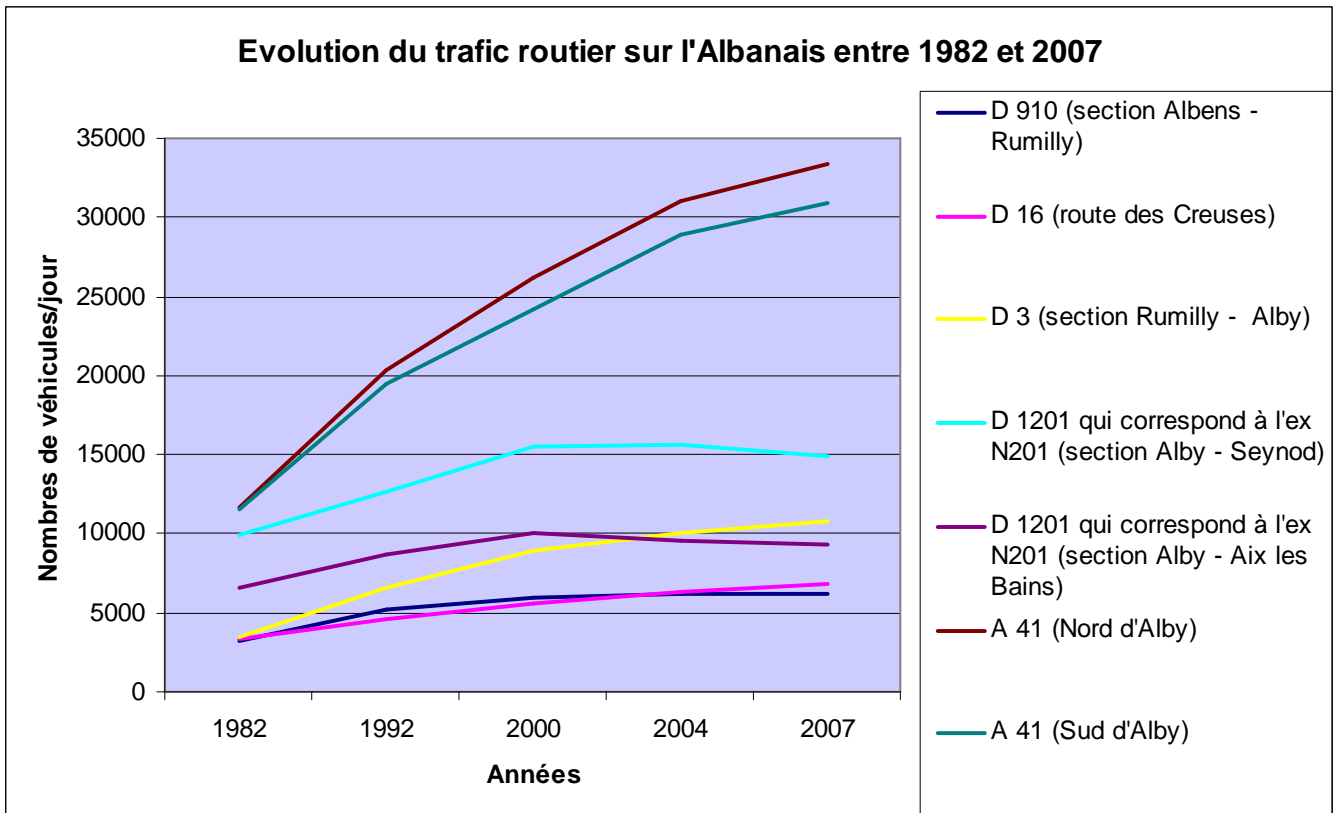
C. La voiture comme moyen de locomotion principal

Mode de transport le moins contraignant (pour les usagers disposant d'un véhicule) et perçu comme étant le plus efficace en terme de gain de temps, la voiture s'est démocratisée au fil des décennies. De plus, l'habitat dans l'Albanais étant étalé, cela entraîne un recours à la voiture pour effectuer les tâches quotidiennes.

Cette démocratisation ne s'est pas faite sans entraîner des désagréments.

⁶ Pour exemple, rien que sur la ville de Rumilly, on dénombre 24 personnes qui travaillent en Suisse.
Source : Mairie de Rumilly

1. La saturation des axes de transports (cf. Annexe 2 et 3)



L'ensemble des axes de circulation qui sillonnent l'Albanais ont connu une augmentation significative de leur trafic durant ces vingt dernières années.

Depuis, les années 2000 nous avons pu assister à un léger fléchissement de la fréquentation des axes secondaires (tendance similaire au niveau national). Toutefois, la Route des Creuses (D 16) et la section Alby-Rumilly (D 3) ont continué à voir leur trafic augmenter. Cela est révélateur de « l'état de sollicitation » que connaissent ces deux axes.

Cette augmentation du trafic a des répercussions sur le territoire : augmentation du risque d'accidents, pollution, nuisance sonore... et entraîne une saturation des axes durant des périodes bien précises de la journée.

2. Des déplacements essentiellement domicile-travail

La DDE 73 a réalisé une étude sur l'axe Aix-les-Bains/Rumilly (D 910) au niveau d'Albens en Octobre 2007. Il en ressort que la fréquentation de cet axe est très hétérogène en fonction des heures de la journée, comme nous le montre le graphique ci-dessous :

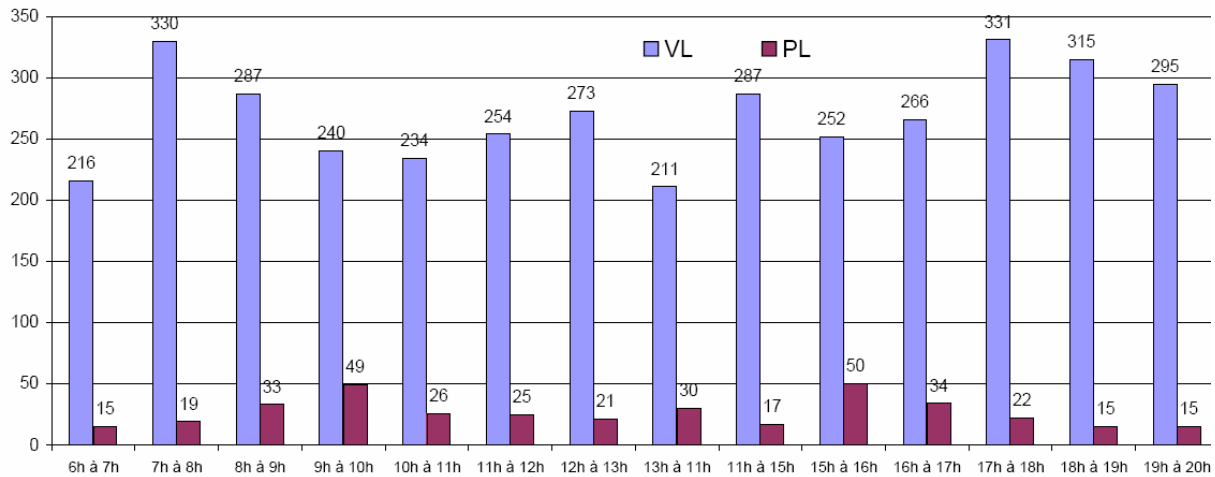
Fréquentation journalière sur l'axe Aix les Bains – Rumilly, au niveau d'Albens

VL = Véhicules légers

PL = Poids lourds

La fréquentation de la D 910 connaît deux horaires de pointe durant la journée :

- Le matin de 7H à 8H
- Le soir entre 17H et 19H

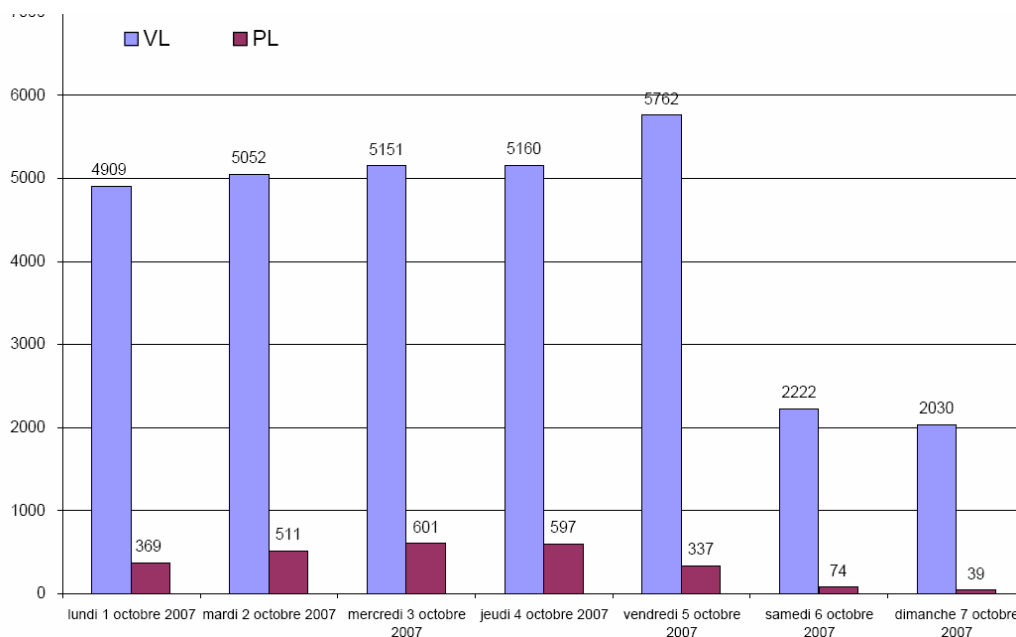
Evolution horaire des trafics sur la journée d'enquête :

Source : DDE 73

Cet axe connaît deux pics de fréquentation. A savoir le matin entre 7H et 8H lorsque les salariés se rendent sur leur lieu de travail et le soir entre 17H et 19H lorsqu'ils font le trajet inverse pour retourner à leur domicile. Il s'agit bien là de trajets de type domicile-travail. Le constat est que durant quelques heures de la journée le trafic est saturé alors que le reste de la journée la circulation est relativement fluide par rapport au calibrage des axes de circulation.

Ces données devraient s'accroître avec le phénomène de tertiarisation de l'économie avec une prédominance des horaires dits de bureaux. Cela entraîne des pics de circulation entre 7H et 9H et 17H et 19H. Par opposition, les horaires de travail étaient beaucoup plus amples dans le secteur secondaire (horaire d'équipe) ou primaire ce qui favorisait un meilleur « lissage » des flux de circulation sur la journée.

Evolution journalière des trafics sur une semaine d'Octobre 2007, sur l'axe Aix-les-Bains/Rumilly (D 910) au niveau d'Albens



Source : DDE 73

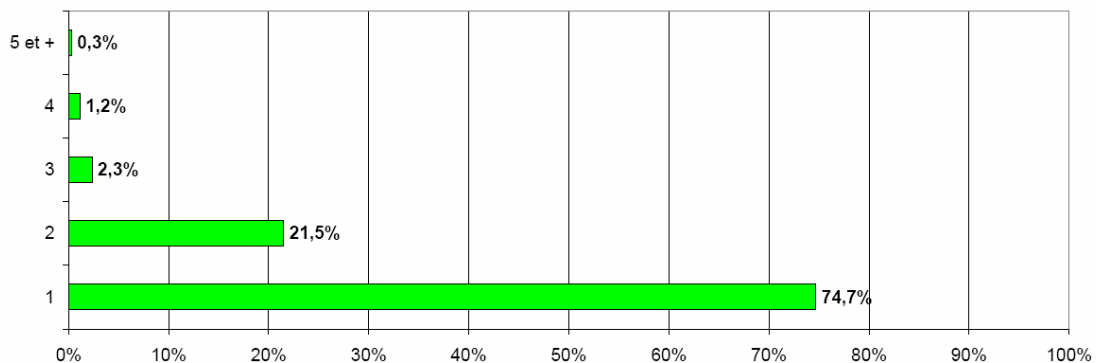
Comme le montre le tableau suivant, les flux sont essentiellement concentrés sur la semaine (hors week-end). Cela confirme notre hypothèse que nous nous trouvons bien dans des déplacements de type domicile-travail.

Le trafic est essentiellement condensé du lundi au vendredi. Durant le week-end, la circulation est en moyenne 140% inférieure au reste de la semaine.

3. L'Occupation des véhicules

Comptage effectué sur l'axe Aix-les-Bains/Rumilly (D 910) au niveau d'Albens (Octobre 2007).

Nombre d'occupants des VL :



Comme nous le montre ce graphique, beaucoup de personnes se déplacent de manière individuelle...

Nous allons maintenant examiner quels sont les autres moyens de déplacements proposés aux habitants de l'Albanais pour se déplacer.

Dans cette partie, nous dissociions deux modes de transport en commun :

- Le transport par voie routière avec les lignes interurbaines de Haute-Savoie (LIHSA)
- Le transport ferré avec les trains express régionaux (TER)

D. Les bus interurbains (LIHSA)

1. Fonctionnement

Le Conseil Général 74 est l'autorité gestionnaire de ces lignes. Depuis 2008, d'importantes évolutions ont été constatées. Une appellation spécifique a été donnée pour désigner ce réseau, il se nomme dorénavant LIHSA. A la fois sigle et homonyme d'un prénom facilement compréhensible et mémorisable. Outre cela, une signalétique propre, aux couleurs rouges et blanches, est en cours de réalisation sur l'ensemble des autocars du réseau. Cette « identité » devrait faciliter la reconnaissance du réseau et l'information des usagers.

2. L'Offre présente sur l'Albanais (cf. Annexe 4)

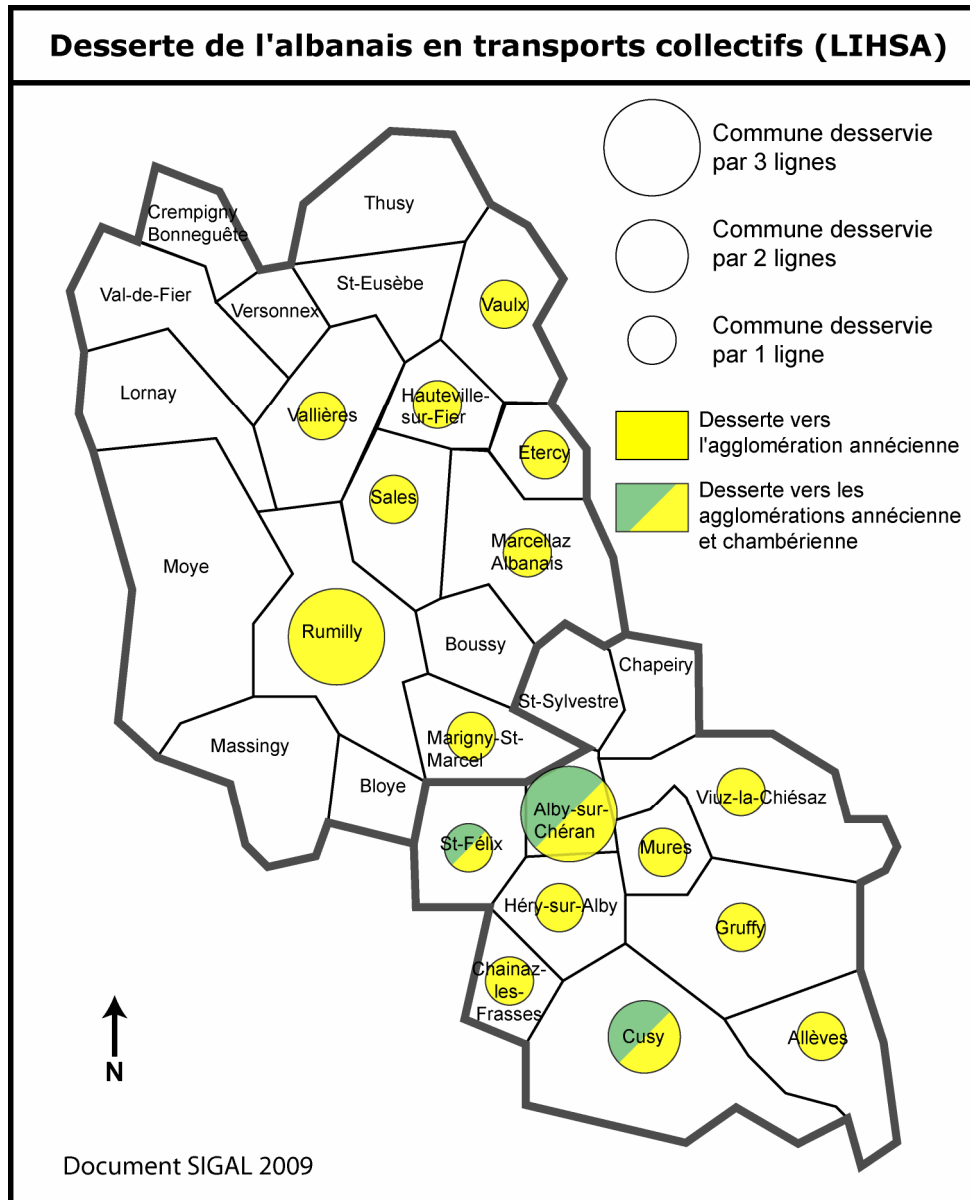
En tout, ce n'est pas moins de 48 lignes régulières qui sillonnent l'ensemble du département de la Haute-Savoie dont 5 parcourent l'Albanais⁷.

Le tableau ci-dessous vous présente les différentes lignes qui sillonnent l'Albanais.

Numéro de ligne	Territoire traversé	Commune du territoire desservie par cette ligne	Nom des Communes
31	C3R - CCPA	3	RUMILLY - MARIGNY ALBY
32	C3R	4	ETERCY - MARCELLAZ SALES - RUMILLY
33	C3R	4	VAULX - HAUTEVILLES VALLIERES - RUMILLY
41	CCPA	4	CUSY -CHAINAZ HERY - ALBY
42	CCPA	4	ALLEVES - MURES GRUFFY - VIUZ
211	CCPA - ligne interdépartementale	2	SAINT-FELIX ALBY
Ligne LP8 Bauges- Chambéry (ligne CG 73)	CCPA - ligne interdépartementale	1	CUSY

Vous trouverez en Annexe 3, des données plus précises sur ces lignes interurbaines. Comme nous le montre la carte ci-dessous, l'offre se révèle être très hétérogène entre les communes.

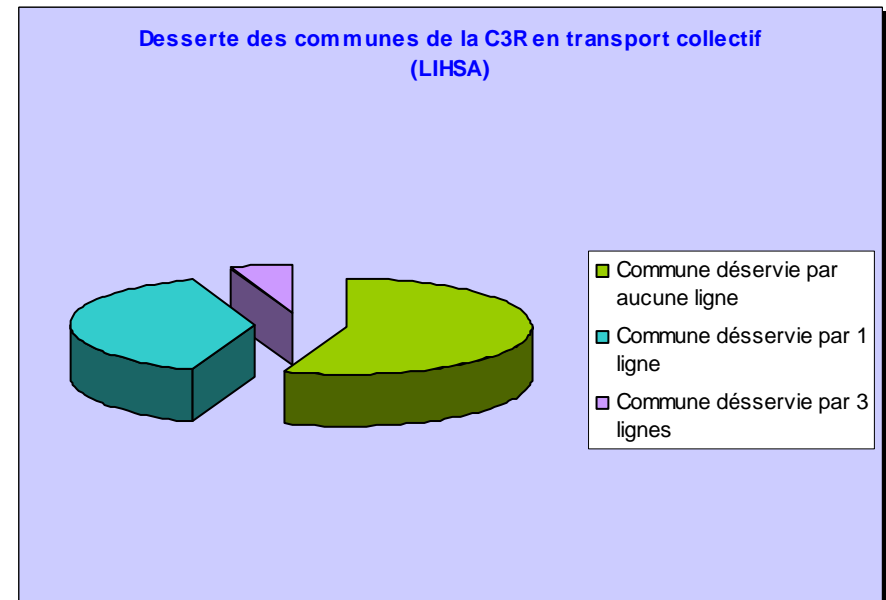
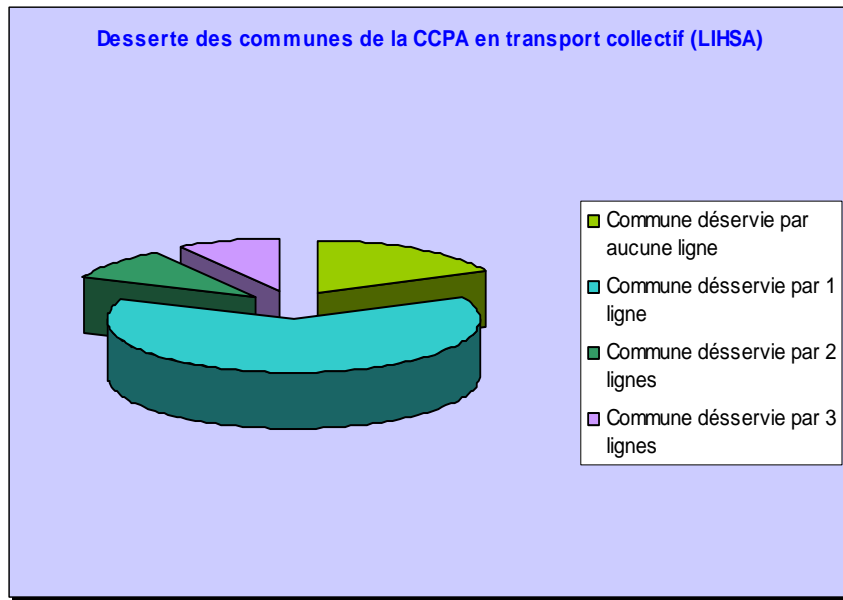
⁷ Une 6^{ème} ligne (LP8) existe, elle relie la commune de Compote dans le massif des Bauges à Chambéry en passant par Cusy. Le Conseil Général de Savoie est l'autorité qui gère cette ligne.



- 12 des 29 communes du territoire (soit 41%) ne sont pas desservies en lignes interurbaines
 - Les communes de l'Ouest du territoire, allant de Bloye à Thusy ainsi que « l'enclave » Boussy/ St Sylvestre/Chapeiry, ne sont desservies par aucune ligne.
 - ⇒ Si aucune action n'est entreprise, cette absence de transport en commun risque de freiner le développement de ces communes
- 48% des communes ne sont desservies que par 1 ligne.
 - Il existe des disparités entre les deux cantons
 - ⇒ Le canton d'Alby est mieux desservi que celui de Rumilly en lignes interurbaines

- Des communes tirent relativement bien leur épingle du jeu
 - Les deux chefs-lieux de lieux de canton ainsi que la commune de Cusy sont au moins desservis par deux lignes.
 - ⇒ Il existe des dessertes vers la Savoie pour les communes d'Alby et de Cusy

Comme nous l'avons dit plus haut, le canton d'Alby est relativement mieux desservi en lignes interurbaines que celui de Rumilly.



- 50% des communes du canton de Rumilly ne sont desservies par aucune ligne contre 18% pour le canton d'Alby.
- 35% des communes du canton de Rumilly sont desservies par 1 ligne contre 64% pour le canton d'Alby.
- Dans le canton de Rumilly seule la commune du même nom est desservie par au moins 2 lignes contre deux communes (Alby et Cusy) pour le canton d'Alby.

3. Le nombre de personnes transportées

Le nombre de personnes empruntant ces lignes interurbaines régulières de manière assidue se révèlent être minime. D'après nos sources, il n'y aurait qu'une dizaine d'abonnés sur la ligne Rumilly - Annecy.

Les contraintes générées par ce mode de transport se révèlent être des freins à son utilisation : des passages qui varient en fonction des périodes scolaires, des temps de trajets longs (il faut sur certaine ligne plus d'une heure pour relier Rumilly à Annecy)...

4. Les « LIHSA » : ses atouts et ses faiblesses

Ces tableaux synthétiques se donnent pour vocation d'énumérer succinctement les points forts et les points faibles des lignes interurbaines LIHSA.

Points forts :

Une approche multimodale - L'ensemble des lignes interurbaines sont reliées à la gare de Rumilly qui constitue un pôle d'échange majeur du territoire.

Une offre alternative à la voiture – Pour beaucoup des communes desservies, les lignes interurbaines constituent la seule offre alternative à la voiture.

Des liaisons avec la Savoie – Deux lignes offrent des liaisons avec la Savoie, essentiel au regard des échanges qu'entretient l'Albanais avec ce département limitrophe la présence de ces lignes s'avère être nécessaire.

Points faibles :

Une offre hétérogène selon les communes - Seul les deux chefs-lieux de canton possèdent une desserte suffisamment abondante.

Des temps de parcours trop importants - Sur certaines lignes il faut compter plus de 1 heure pour relier la gare de Rumilly à celle d'Annecy contre 30 minutes en voiture !

Un manque de lisibilité – Au regard de la complexité du réseau, c'est-à-dire le flou qui existe entre les lignes interurbaines régulières/scolaires ou encore les horaires variables en fonction des périodes scolaires... Dès lors, nous pouvons comprendre que l'usager manque de repère pour saisir le fonctionnement de ce mode de transport.

E. Les trains express régionaux (TER)

1. Fonctionnement

Le Conseil Régional est l'autorité gestionnaire des lignes en Rhône-Alpes, une convention d'exploitation a été passée avec la SNCF en 1996. La fréquentation de ces lignes connaît un succès notable, encore plus particulièrement prononcé sur ces dernières années. En effet, elle a connu une augmentation de 20% sur ces deux dernières années. Ce succès est entre

autre lié à la mise en place de mesure comme le cadencement visant à améliorer la visibilité et l'efficacité de l'offre.

2. L'Offre présente sur l'Albanais

L'Albanais est traversé par la ligne du Sillon Alpin Nord qui s'étend d'Annecy à Valence. Deux gares en service sont présentes sur cette ligne : Rumilly et Albens (hors périmètre SIGAL). La présence de cette ligne permet au territoire d'être relativement bien desservi par le fer.

A première vue, l'offre présente sur le territoire peut paraître comme infime avec seulement deux points d'arrêts. Toutefois, au-delà de l'aspect purement quantitatif de la desserte il faut en souligner la qualité. Le Train présente l'avantage de circuler en « site propre »⁸ ce qui lui confère de nombreux avantages : fluidité, rapidité...

Sur l'Albanais, le train constitue un mode de transport performant pour les personnes se trouvant à proximité des gares.

La desserte en direction des pôles d'emplois d'Annecy et Chambéry Aix (générateurs de la plupart des déplacements) est très bonne. Pour exemple, 28 trains s'arrêtent quotidiennement en gare de Rumilly en direction d'Annecy et 13 en gare d'Albens pour la même destination.

Au niveau du temps de parcours vers ces mêmes pôles d'emplois, le train constitue le mode de transport le plus efficace pour les personnes vivant à proximité de la gare.

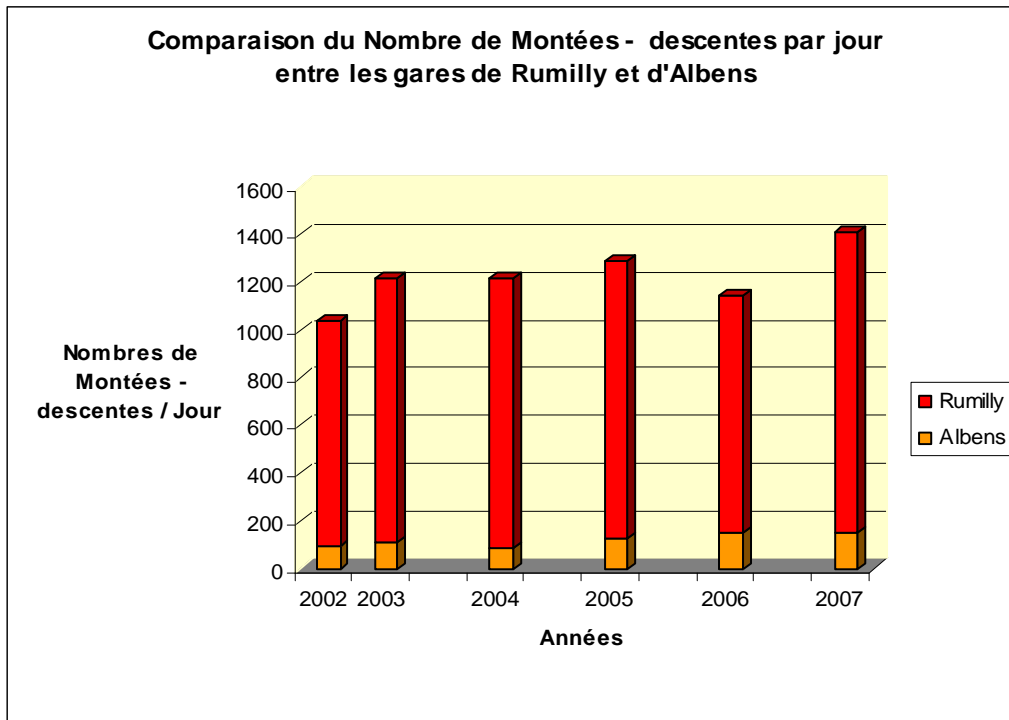
3. Le nombre de personnes transportées

Le nombre de personnes transportées est bien supérieur au nombre d'utilisateurs des bus mais reste bien en-deçà du nombre de personnes utilisant leur voiture pour se déplacer. Pour ordre d'idée, 1150 personnes en moyenne utilisent le train quotidiennement pour se rendre de Rumilly à Annecy. Alors que sur la Route des Creuses, qui n'est pourtant qu'une route secondaire qui relie Annecy à Rumilly, l'on ne dénombre pas moins de 7500 passages par jour en moyenne !

Toutefois le ratio de personnes transportées dans la gare de Rumilly par rapport à la taille de la ville est remarquable. Pour exemple, sa fréquentation est semblable aux gares de Thonon ou d'Annemasse qui sont pourtant des villes de taille supérieure à Rumilly. Petit bémol à ces bons résultats, il faut savoir que la majorité des usagers du train à Rumilly sont des lycéens qui ne possèdent pas d'autres moyens de locomotion pour se déplacer. Pour eux le train est un mode de transport subi et non choisi.

Comme nous le montre le graphique ci-dessous, c'est la gare de Rumilly qui connaît la plus grosse fréquentation sur le territoire.

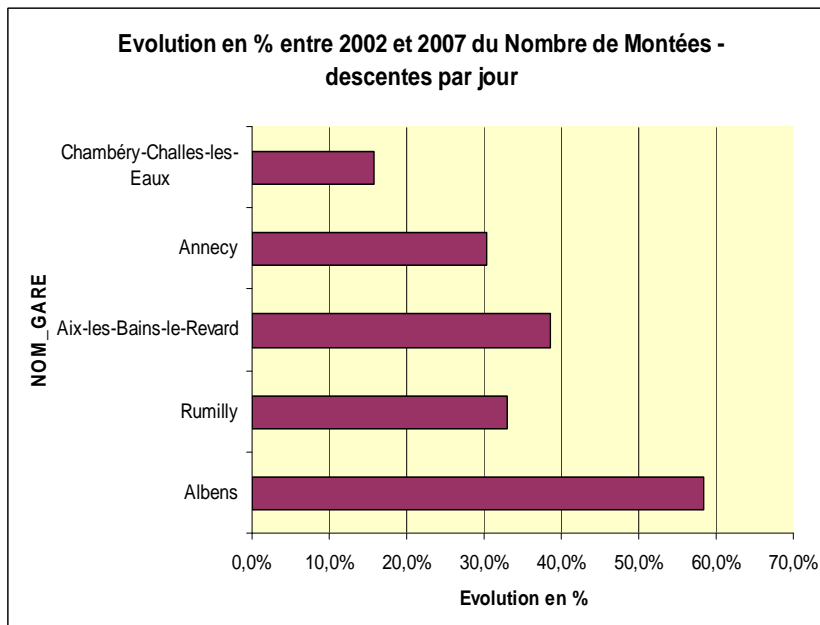
⁸ Voie réservée à l'usage unique d'une ligne



Source : SIGAL

En 2007, en moyenne ce n'est pas moins de 1407 montées-descentes⁹ qui s'opèrent quotidiennement dans les deux gares de l'Albanais. Pour ordre d'idée, une gare de taille supérieure comme celle d'Annecy connaît une fréquentation de 3739 montées-descentes par jour.

De manière systématique la fréquentation dans les gares de l'Albanais et des deux Savoies a connu une hausse importante.

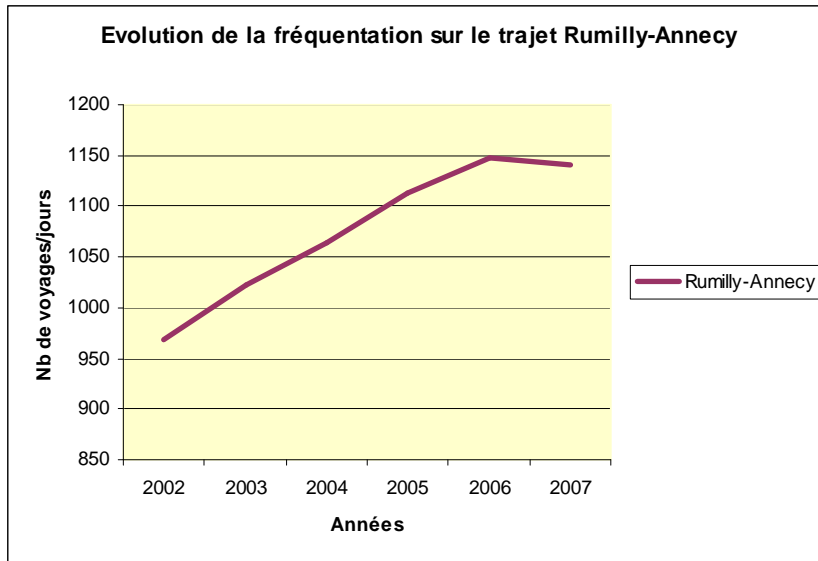


C'est la gare d'Albens qui a connu la plus forte augmentation entre 2002 et 2007. Sa fréquentation a fait plus que doubler en seulement 5 ans.

Source : SIGAL

⁹ Attention le nombre de montées-descentes est une variable distinct du nombre de voyageurs, une même personne pouvant faire une montée le matin et une descente le soir.

C'est sur la portion Rumilly-Annecy que le nombre de voyageurs est le plus important.



En 2007, la fréquentation sur la portion Annecy Rumilly s'élevait à 1143 voyageurs/jours en moyenne.

Comme nous l'avons vu dans la première partie, c'est cet axe qui génère le plus de déplacements. Il n'est donc pas étonnant de voir que c'est cette portion ferrée qui est la plus sollicitée.

Source : SIGAL

Sinon, la fréquentation est de l'ordre de :

- 125 voyageurs/jours (en constante augmentation depuis 2004) sur le trajet Rumilly – Aix.
- 21 voyageurs/jours (en constante diminution) sur le trajet Rumilly – Albens. Résultat contradictoire au regard de la hausse de fréquentation qu'a connu la gare d'Albens (cf. tableau précédent)

4. Le rail : ses atouts et ses faiblesses

Ces tableaux synthétiques se donnent pour vocation d'énumérer succinctement les points forts et les points faibles des TER.

Points forts :

Rapidité des temps de parcours de gare à gare – Depuis Rumilly, le train est le mode de transport le plus rapide en direction aussi bien d'Annecy que de Chambéry – Aix ; les deux bassins avec lesquels il existe le plus d'échanges

Le prix – Avec un abonnement, sur n'importe quel trajet il est rentable de prendre le train plutôt que la voiture individuelle.

Points faibles :

Une absence de tarification commune avec les autres offres locales de transport en commun (ligne urbaine de la SIBRA et ligne interurbaine LIHSA)

Peu de gares ouvertes - Pour les habitants des communes du Nord du territoire cette gare peut constituer un point de rabattement pour se rendre à Annecy. A l'heure actuelle, par défaut d'offre les habitants se rendent à Annecy en voiture.

Absence d'aménagement depuis la gare de Rumilly - La gare de Rumilly s'avère être particulièrement bien desservie en train. Malheureusement il n'y a aucun aménagement réalisé (piste cyclable...) pour rejoindre les zones d'activités qui sont distantes de moins d'un kilomètre et qui chaque jour drainent des milliers de salariés.

En conclusion, l'offre en transport en commun (bus+TER) se révèle être très hétérogène entre les communes de l'Albanais. Le canton d'Alby est mieux desservi en lignes interurbaines alors que celui de Rumilly possède une desserte par le fer. A présent la logique serait d'établir des 'connexions' entre ces différents modes de transports. Des pôles de rabattement doivent être identifiés sur le territoire afin de centraliser toutes ces offres. Une réflexion doit être menée sur les aménagements à réaliser (parking relais...) afin que ces lieux deviennent de véritables plateformes d'échanges multimodales.

A l'heure actuelle la part du transport en commun reste infime par rapport à l'usage de la voiture. Des mesures incitatives à l'usage du transport en commun sont mises en place par l'Etat. Depuis le 1^{er} Janvier 2009, le salarié peut demander à son employeur le remboursement de 50% du prix de son abonnement en transport en commun dans le cadre de ces déplacements domicile-travail. Pour répondre à cette demande potentielle, il paraît essentiel de mettre en place une offre souple et efficace. Le défi est de taille pour l'Albanais mais au combien essentiel pour répondre aux enjeux en matière de déplacements auxquels va être confronté le territoire dans les années à venir.

F. L'offre en déplacements 'doux'

Il s'agit de tous les types de transport qui ont un impact faible sur l'environnement (faible émission de CO₂...). Ces moyens de déplacements sont utilisés pour les loisirs mais aussi dans un cadre professionnel.

Plusieurs moyens de déplacements entrent dans cette catégorie : vélo, vélo à assistance électrique, marche à pied...

1. Critères de faisabilité

Différents critères sont à intégrer lorsque l'on souhaite implanter une véloroute (= piste cyclable) sur un territoire.

a) Des critères d'ordres naturels

Une distance acceptable – La distance à parcourir pour se rendre sur le lieu de travail doit rester raisonnable (on parle d'une distance maximum de 7Km).

Un dénivelé faible – Le dénivelé doit être proscrit afin de rendre le parcours réalisable pour un pratiquant de niveau modéré. Si ce n'est pas le cas, des dispositifs d'aides (Vélo à Assistance Electrique...) doivent être mis à disposition du pratiquant.

b) Des critères d'ordre techniques

Au niveau des infrastructures – des infrastructures adéquates pour la pratique du vélo doivent être mise en place. Des points de location de matériel peuvent être envisagés.

Au niveau de la sécurité – Le parcours doit présenter les garanties nécessaires au niveau de la sécurité.

Au regard de ces caractéristiques l'Albanais possède un panel d'atouts non négligeables pour l'implantation d'itinéraires cyclables sur le territoire.

2. Un potentiel...non exploité à l'heure actuelle

Points forts : un potentiel présent sur le territoire

Une géographie propice – Une topographie adaptée à la pratique du vélo (faible dénivelé par rapport au reste du département).

Un climat « doux » - Contrairement au reste du département, offre la possibilité de pratiquer le vélo plus longtemps dans l'année

Des distances raisonnables – Dans le cadre de déplacements domicile travail, les distances entre les pôles d'emplois présents sur le territoire (Rumilly/Alby/Albens) restent accessibles en vélo.

L'implantation de structures – La pratique du vélo est très ancrée sur le territoire, de nombreuses structures/associations sont implantées dans l'Albanais (Maison du Vélo, Vélo Club...)

Points faibles : un potentiel...non exploité à l'heure actuelle

Aucun itinéraire inscrit – L'Albanais n'est pas inclus dans le Plan Départemental Véloroute Voies Vertes 2007/2013 établi par le Conseil Général. A l'heure actuelle, l'offre en piste cyclable est quasi-inexistante sur l'Albanais.

Une réflexion à mener – La question des aménagements à réaliser (vélostation, consigne à vélo...) ainsi que les connexions avec les autres modes de transports (TER, LIHSA) doit être étudiée par le territoire.

G. Simulation¹⁰

Cette simulation vise à comparer le prix de revient ainsi que l'impact écologique entre les différents modes de transport sur des distances domicile-travail pendant 1 année.

Nous avons pris le trajet de Rumilly / Annecy car il est le plus représentatif des échanges qui s'opèrent sur l'Albanais.

Mode de transport	Coût (€)	Effet de serre (kg éq. CO ₂)	Énergie (l éq. Pétrole)
Voiture	4140	1866	606
Train	422	376	144
Bus	310	911	291
Vélo	420	0	0

❖ Au niveau du prix de revient

Financièrement le bus est le mode de transport le plus avantageux avec un prix de revient de 310€ / an.

Le Vélo et le Train présente quant à eux un coût de 420€ / an, soit une différence d'environ 100€ par rapport au bus.

Par contre le prix de revient de la voiture est nettement supérieur : il s'élève à 4140€ / an, soit un coût dix fois plus élevé en comparaison des autres modes de transport étudiés dans ce tableau.

❖ Au niveau de l'impact écologique

En terme de « mobilité douce », le vélo fait office de leader incontesté ! Il n'émet pas de dioxyde de carbone (CO₂) et ne consomme pas de pétrole.

En deuxième position, le train qui émet 376kg éq. CO₂ et consomme 144 L éq. Pétrole.

En troisième position, le bus qui émet 911kg éq. CO₂ et consomme 291L éq. Pétrole.

Pour finir, la voiture est de loin le mode de transport qui présente l'impact écologique le moins bon. Elle émet 1866 kg éq. CO₂ et consomme 606 L éq. Pétrole.

→ ***Nous constatons qu'au regard des trois critères pris en compte dans ce tableau, la voiture se classe toujours en dernière position.***

¹⁰ Source : <http://www2.ademe.fr/calcullette-eco-deplacements/>

H. Les autres offres alternatives existantes

Pour le moment, aucune de ces offres n'est présente sur l'Albanais ou du moins n'est portée par une collectivité.

1. Le Transport à la demande (TAD)

Le transport à la demande est un service de transport public qui ne fonctionne que lorsqu'une réservation a été enregistrée. Il s'agit d'une solution pertinente pour les territoires périurbains et ruraux, où la demande de transport est souvent diffuse et où les lignes régulières "classiques" sont peu efficaces. La plupart du temps, les destinations et les heures proposées sont fixées à l'avance et les itinéraires dépendent des réservations. Les usagers sont pris en charge à des points de rencontres définis.

Le transport à la demande était à son origine, voici plus de 20 ans, destiné à la desserte des marchés en milieu rural pour les personnes âgées. Aujourd'hui, son recours s'est démocratisé pour de nombreux motifs de déplacements : accès au travail (dispositif d'insertion), courses, loisirs...

Ce service est généralement conçu, défini et géré par une collectivité locale. L'exécution du service est ensuite confiée à des transporteurs ou des taxiteurs suite à un appel d'offres.

Ce dispositif pourrait s'avérer intéressant à développer sur l'Albanais. Cela permettrait de diversifier l'offre en Transport Collectif ainsi que de desservir les zones qui n'y ont pas accès. Pour un maximum d'efficacité cette offre pourrait être rattachée avec les autres offres de transport afin de favoriser une approche multimodale.

Une action est prévue dans le CDDRA 2009/2015 pour le lancement d'une étude sur le Transport à la Demande sur l'Albanais. Dans le département, la Communauté de Communes du Genevois a lancé une phase d'expérimentation depuis Avril 2009. Les premiers résultats sont probants avec une moyenne de 236 utilisateurs par mois pour un taux de remplissage de 1,6 personne par véhicule.

Cette comparaison est d'autant plus intéressante que le territoire de la Communauté de Communes du Genevois présente des similitudes avec l'Albanais : Ville centre de 11 000 habitants, espace à dominante rurale et périurbaine...

2. Le Covoiturage

Il s'agit de l'utilisation par plusieurs personnes d'un même véhicule, pour tout ou partie d'un trajet, dans une logique économique (partage des frais) et écologique.

Ce dispositif permet aux personnes ne disposant pas de véhicules et se trouvant éloignées des transports en commun de pouvoir se déplacer. La collectivité y gagne par la diminution des embouteillages, de la pollution et des accidents de la route.

Là aussi, le covoiturage pourrait s'avérer comme étant un mode de transport intéressant à développer sur l'Albanais. A l'heure actuelle, le principal problème rencontré est d'arriver à faire coordonner l'offre disponible. Plusieurs centrales de réservation, aussi bien des collectivités que des organismes privés, sont sur ce créneau. Au final, cet 'éparpillement' de l'offre est nuisible à l'efficacité du système. Cela entraîne un manque de lisibilité pour l'utilisateur qui ne sait plus vers quelle centrale se tourner ! Espérons que la mise en place d'une plateforme de covoiturage par le Conseil Général 74 en Septembre 2009 permette de canaliser l'offre ?

3. L'Autopartage

L'autopartage est une forme particulière de location d'automobile pour une courte durée. La réservation se fait par téléphone ou internet. C'est un concept distinct du covoiturage. Il permet d'avoir accès, pour un faible coût, à un véhicule en bon état.

L'autopartage encourage les ménages à utiliser une voiture ponctuellement et en fonction de leurs besoins plutôt que d'être propriétaire d'un véhicule plus souvent au parking que sur la route. Cette solution moins onéreuse est socialement plus avantageuse. Elle fait faire des économies importantes à ceux qui ne veulent recourir à la voiture qu'occasionnellement.

Ce mode de transport est également bénéfique à l'environnement. Le propriétaire d'une automobile a tendance à l'utiliser au maximum. Il y a moins de véhicules sur les routes et donc moins d'émission de gaz polluants et de gaz à effet de serre.

Pour que l'autopartage fonctionne, il faut des stations de location proche de chez soi, située à proximité des points de convergence de transport en commun identifiés sur le territoire et enfin que les voitures soient disponibles 24 heures sur 24.

Ce système est en train de se développer en France. Pour exemple, de plus en plus de collectivités (Lyon, Marseille, Chambéry...) investissent dans ce système.

Contrairement au Transport à la Demande et au covoiturage, ce type de transport ne s'est pour le moment développé que dans des villes de taille majeure. Toutefois, rien n'empêche d'être innovant et de savoir faire preuve d'audace en lançant ce type de dispositif au sein de l'Albanais.

Il existe encore bien **d'autres offres de transports alternatifs comme la voiture électrique** qui est souvent utilisé dans les administrations à titre d'exemplarité. Par souci de clarté pour le lecteur, nous n'avons mentionné dans ce chapitre que les principales offres de transports alternatifs.

III. Conclusion

Les flux de déplacements se sont amplifiés ces dernières années dans l'Albanais. Le Bassin d'emplois local n'a pas réussi à absorber l'ensemble des actifs venu s'implanter dans les communes de l'Albanais.

A l'heure actuelle, l'automobile est le mode de transport le plus utilisé pour effectuer ces déplacements, principalement axés sur du domicile-travail. Cela ne va pas sans entraîner son lot de désagréments : saturation des axes, augmentation du risque d'accidents, fatigue, pollution... Si rien n'est entrepris, cette situation risque de devenir nuisible pour le développement du territoire.

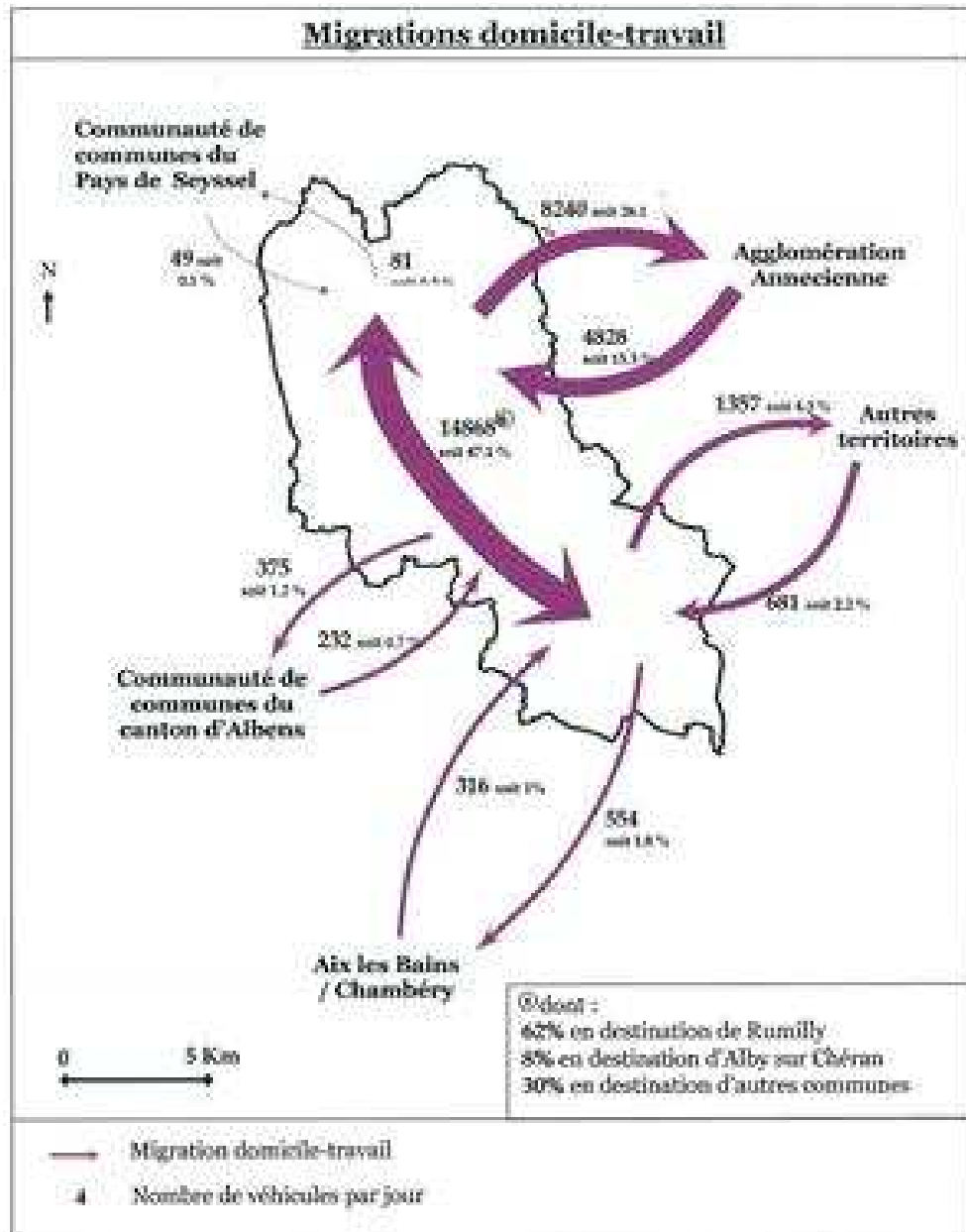
Sachant que les flux de déplacements risquent de connaître une croissance continue, il paraît vital pour le territoire de mettre en place des modes de transports alternatifs à la voiture qui soient performants et adaptés aux attentes de la population.

Des pistes de solutions peuvent être énoncées comme rendre les transports en commun plus efficaces, développer les offres alternatives (déplacements doux...) ou encore adopter une approche multimodale en connectant les différents modes de transport entre eux.

Enfin, pour les échéances futures, il faudra prendre en compte les projets qui vont voir le jour sur l'Albanais (échangeur autoroutier Annecy Sud-Sud, nouvel hôpital de Rumilly...) et qui risquent d'entraîner une modification des flux de déplacements.

IV. Annexes du diagnostic

Annexe 1 : les migrations domicile-travail sur l'Albanais



Source : Perrine TAULEIGNE, 2005

Annexe 2 : la fréquentation des axes routiers sur l'Albanais

Evolution du trafic routier dans l'Albanais entre 1982 et 2007

	1982	1992	2000	2004	2007
D 910 (section Albens - Rumilly)	3200	5200	6000	6250	6245
D 16 (route des Creuses)	3400	4600	5600	6300	6845
D 3 (section Rumilly - Alby)	3500	6600	8900	10100	10835
D 1201 qui correspond à l'ex N201 (section Alby - Seynod)	9900	12700	15500	15700	14915
D 1201 qui correspond à l'ex N201 (section Alby - Aix les Bains)	6600	8700	10000	9590	9360
A 41 (Nord d'Alby)	11700	20400	26200	30980	33328
A 41 (Sud d'Alby)	11500	19500	N.C	28980	30868

Evolution en % entre 1982 et 2007
95,16%
101,32%
209,57%
50,66%
41,82%
184,85%
168,42%

Source : SIGAL

Annexe 3: Comparaison de la fréquentation du train par rapport à la voiture sur le trajet Rumilly-Annecy

Evolution du trafic routier dans l'Albanais entre 1982 et 2007

	2002	2004	2007	Evolution en %
Train (trajet Rumilly-Annecy)	968	1065	1141	7,1%
D 16 (route des Creuses)	5600	6300	6845	22%
D 1201 qui correspond à l'ex N201 (section Alby - Seynod)	15500	15700	14915	-4%
A 41 (Nord d'Alby)	26200	30980	33328	27%

Source : SIGAL

Annexe 4 : les prix du trajet sur l'ensemble des lignes qui desservent le territoire

- Prix pour le canton de Rumilly (sans tarif préférentiel)
Savoies Tourisme est l'opérateur de transport unique sur le territoire

SAVOIES-TOURISME - ANNEE 2007-2008 : Grilles tarifaires au 01 septembre 2007

		Billetterie SAVOIES-TOURISME			Avec la Carte DECLIC*	
		Plein tarif	Carnet de 10	Abt mensuel	6-12 ans / DECLIC 1/2 tarif	DECLIC Carnet de 10
0 à 10 km	Zone 1	1,63 €	13,85 €	40,00 €	0,81 €	8,10 €
10 à 20 km	Zone 2	2,05 €	17,42 €	50,00 €	1,03 €	10,30 €
21 à 35 km	Zone 3	2,60 €	22,10 €	70,00 €	1,30 €	13,00 €
plus de 35 km	Zone 4	3,00 €	25,50 €	90,00 €	1,50 €	15,00 €

Pour tous renseignements tarifaires, veuillez nous contacter au **04 50 01 84 20** ou par e-mail : servicequalite.st@orange.fr

- Prix pour le canton d'Alby (sans tarif préférentiel)

Ligne 41

Compagnie	Lieu de Départ	Lieu d'arrivée	Prix
FRANCONY	Cusy	Annecy gare	4€10
	Chainaz	Annecy gare	4€10
	Hery	Annecy gare	3€90
	Alby	Annecy gare	3€90

Ligne 42

Compagnie	Lieu de Départ	Lieu d'arrivée	Prix
FRANCONY	Allevés	Annecy gare	5€20
	Mures	Annecy gare	4€10
	Gruffy	Annecy gare	4€10
	Viuz-la-Chiesaz	Annecy gare	4€10

Ligne 211

Compagnie	Lieu de Départ	Lieu d'arrivée	Prix
FROSSARD	Saint-Felix	Annecy gare	4 €
	Alby	Annecy gare	2 €

Ligne les Bauges - Chambéry

Compagnie	Lieu de Départ	Lieu d'arrivée	Prix
FRANCONY	Cusy	Aix les Bains Gare	2 €
	Alby	Chambéry Gare	4 €

Synthèse du diagnostic

Nous observons que **les flux de circulations sont en hausse**, puisqu'ils ont doublé en vingt ans. En 2004, ce n'est pas moins de 31 600 déplacements qui s'effectuaient chaque jour en moyenne dans l'Albanais. Ces flux de circulations sont de plus en plus tournés vers les territoires voisins et plus particulièrement en direction de l'agglomération Annécienne. Ces tendances risquent de se confirmer, voir même s'accélérer dans l'avenir puisque l'Albanais connaît une forte croissance démographique, de l'ordre de 15,1% entre 1999 et 2006 (contre 10,1% pour le reste du département). De plus, depuis quelques années déjà on observe que le tissu économique n'arrive plus à absorber le nombre d'actifs qui viennent s'installer dans l'Albanais. Pour un emploi crée, deux actifs viennent s'implanter sur le territoire.

La **voiture est le mode de transport privilégié** pour effectuer ces déplacements. Elle est utilisée la plupart du temps dans le cadre de trajets domicile travail. Cela entraîne à terme une saturation des axes de circulation qui est nuisible pour l'attractivité du territoire. Les impacts sur l'environnement sont également non négligeables.

En parallèle, **l'offre en transport en commun est restreinte**. Le train constitue l'alternative la plus efficace. La gare de Rumilly est la troisième gare du département en terme de fréquentation. A l'heure actuelle le transport par bus, via l'utilisation des lignes interurbaines de Haute-Savoie (LIHSA), ne constitue pas une offre satisfaisante. Sinon, aucun autre mode de transport alternatif à l'automobile, et porté par une collectivité, n'est présent sur le territoire.

Face à ce constat, **les marges d'actions de l'Albanais sont limitées**. Le territoire ne possède pas la compétence d'autorité organisatrice des transports (AOT) qui confie la mission d'organiser les transports. Les marges de manœuvres de l'Albanais passent donc par de la négociation avec les différentes AOT, à savoir : la Région pour les TER et le Département pour les lignes LIHSA

Seconde Partie : LE PLAN D'ACTION

A partir des éléments qui ressortent du diagnostic, il a été décidé de structurer le plan d'actions autour de trois orientations stratégiques.

I. Trois grandes orientations stratégiques...

1. Améliorer l'offre en transports en communs existante

L'offre en transport en commun existante n'est pas assez performante pour concurrencer l'automobile. L'enjeu réside dans l'amélioration de cette offre.

2. Diversifier l'offre en transports alternatifs à l'automobile

L'offre en transport en commun étant restreinte sur l'Albanais, l'enjeu réside dans la diversification de cette offre en mettant en place des modes de transports adaptés à la morphologie du territoire et aux attentes de la population.

3. Favoriser l'intermodalité autour de la gare de Rumilly

La gare de Rumilly constitue un atout indéniable pour le territoire. Elle est très bien desservie par les trains. L'enjeu est maintenant de polariser encore davantage l'offre en transport autour de la gare. Cette mesure favorisera l'intermodalité des usagers, c'est-à-dire l'utilisation de plusieurs modes de transports au cours d'un même déplacement (train+vélo...)

II. ... déclinées en actions

Ces orientations stratégiques sont déclinées en actions opérationnelles à mettre en œuvre sur le territoire au cours du mandat en cours. Six actions sont préconisées.

Orientations stratégiques	O.S 1 : Améliorer l'offre en transports en communs existante	O.S 2 : Diversifier l'offre en transports alternatifs à l'automobile	O.S 3 : Favoriser l'intermodalité autour de la gare de Rumilly
Plan d'actions	Optimiser la gare de Rumilly	Etude sur la mise en place d'un service de Transport à la Demande (TAD)	Mise en place d'une vélostation au niveau de la gare de Rumilly
	Améliorer la desserte des bus TER	Communiquer sur le site de covoiturage du CG 74	
	Améliorer la desserte des lignes interurbaines LIHSA		

III. O.S 1 : Améliorer l'offre en transports en communs existantes

Il ressort du diagnostic que l'offre en transport en commun est faible sur l'Albanais à l'heure actuelle.

A. Action 1 : Optimiser la gare de Rumilly



Constat

La Gare de Rumilly est très bien desservie, pas moins de 28 trains s'arrêtent quotidiennement. La desserte est de qualité (temps de parcours, prix...) et peut constituer une alternative à l'automobile sur les trajets concurrentiels comme par exemple en direction d'Annecy, Aix-les-Bains ou Chambéry.

Le tableau suivant illustre ces propos :

Cette simulation vise à comparer le prix de revient, l'impact écologique et le temps de trajet entre le train et la voiture sur des distances domicile travail pendant 1 année. C'est le trajet de Rumilly / Annecy qui est pris en compte car il est le plus représentatif des échanges qui s'opèrent sur l'Albanais.

Mode de transport	Coût (€)	Effet de serre (kg éq. CO2)	Temps de trajet
Voiture	4140	1866	24 Minutes
Train	422	376	19 Minutes

Objectif

Communiquer sur la gare de Rumilly car trop d'Albanais ignorent que le train peut être un mode de transport avantageux pour effectuer leurs déplacements. Par souci d'efficacité et de lisibilité auprès de la population, le discours devra être homogène sur le territoire.

La communication se fera sur différents aspects : qualité de la desserte, présence d'une consigne à vélo en gare de Rumilly, correspondance avec les lignes urbaines des agglomérations voisines...

Méthodologie

Cette question devra être abordée en commission Déplacements du SIGAL. La décision qui sera prise devra ensuite présentée devant le Bureau et le Conseil Syndical pour validation finale.

Public ciblé

Population de l'Albanais et plus particulièrement les habitants de Rumilly et des communes limitrophes car ce sont les plus susceptibles de prendre le train.

Les salariés de Rumilly sont également des cibles potentielles car la gare se trouve à proximité des zones d'activités et des emplois du centre-ville. Un grand nombre de salariés travaillent sur Rumilly mais résident dans les agglomérations voisines.

Structure porteuse

Le SIGAL sera la structure porteuse de cette action. Cette action implique une concertation importante pour cibler au mieux les attentes de la population en matière de mobilité.

Le SIGAL est la structure la mieux à même pour récolter l'information et la relayer ensuite sur le territoire.

Coût financier

Une action est inscrite au CDDRA de l'Albanais (action n°31.1). Elle permet d'obtenir une aide financière sur ce projet.

Echéancier

La mise en œuvre de l'action se fera durant le premier trimestre 2010. La commission Déplacements du SIGAL devra être réunie dans un premier temps pour décider des modalités de réalisation de l'action

Constat	La gare de Rumilly constitue un atout indéniable pour le territoire
Objectif	Communiquer sur la gare de Rumilly
Structure porteuse	SIGAL – Les autres collectivités doivent être associées à cette action
Coût	Faible + utilisation du CDDRA
Public ciblé	Population de l'Albanais et plus particulièrement les habitants de Rumilly et des communes limitrophes. Salariés des zones d'activités
Echéancier	Lancer cette action dès le premier trimestre 2010

B. Action 2 : Améliorer la desserte des bus TER



Constat

La ligne Annecy/Aix-les-Bains (qui passe par Rumilly) est en voie unique, ce qui ne permet pas d'avoir la fréquence souhaitée. Un service d'autocar qui s'arrête de gare en gare est mis en place en substitution des trains manquants. Sur l'Albanais, l'arrêt s'effectue en gare de Rumilly pour rejoindre directement la gare d'Annecy en passant par l'autoroute (ou sur le trajet inverse : Rumilly→ Aix-Chambéry). Malheureusement ces autocars ne s'arrêtent pas au niveau du péage autoroutier d'Alby car cela entraînerait une « mise en concurrence » avec l'autorité compétente sur ce périmètre, à savoir le Conseil Général avec ces lignes interurbaines LIHSA.

Objectif

Faire arrêter les Bus TER au péage d'Alby, ces lignes « express » constitueraient un moyen rapide pour relier Annecy.

Méthodologie

Pour faire arrêter les lignes de bus TER au péage d'Alby, nous devons entamer des négociations avec les autorités gestionnaires des lignes TER et LIHSA, à savoir la Région Rhône-Alpes et le Conseil Général de Haute-Savoie.

Public ciblé :

Les habitants du canton d'Alby et les salariés des zones d'activités de l'espace Leader (à proximité du péage autoroutier)

Structure porteuse

Le SIGAL devra demander une ouverture des négociations entre la Région Rhône-Alpes et le Conseil Général.

Coût financier

Le coût de l'action est néant puisque sa mise en place passe par de la négociation.

Echéancier

Lancer les négociations dès le premier trimestre 2010.

<i>Constat</i>	La desserte des bus TER n'est pas optimale
<i>Objectif</i>	Faire arrêter les bus TER au péage d'Alby
<i>Modalités de réalisation</i>	Négociation avec le Conseil Général et le Conseil Régional
<i>Structure porteuse</i>	SIGAL
<i>Coût</i>	Néant
<i>Public ciblé</i>	Population du canton d'Alby Salariés des zones d'activités de l'espace Leader
<i>Echéancier</i>	Démarrer les négociations dès le premier trimestre 2010

C. Action 3 : Améliorer la desserte des lignes interurbaines LIHSA



Constat

La desserte des lignes LIHSA sur l'Albanais est très hétérogène. Hormis quelques communes qui sont bien desservies, la desserte en ligne LIHSA reste médiocre sur le territoire. 40% des communes ne sont desservies par aucune ligne.

A l'heure actuelle peu d'usagers utilisent ce service sur l'Albanais. Plusieurs raisons peuvent être à l'origine de ce constat : des horaires inadaptés et variables selon les périodes scolaires, des temps de trajet trop longs, une mauvaise lisibilité entre les lignes régulières et les lignes scolaires...

Objectif

Améliorer la qualité du service sur l'Albanais. Cette amélioration peut être aussi bien quantitative (desservir davantage de communes) que qualitative (diminuer les temps de trajets...)

Méthodologie

Pour améliorer la qualité des lignes LIHSA sur l'Albanais nous devons entamer des négociations avec le Conseil Général de Haute-Savoie qui est l'autorité gestionnaire des lignes. En fonction des éléments qui nous seront apportés par le Conseil Général nous verrons sur quels leviers il est le plus opportun de négocier.

Public ciblé :

Les habitants des deux cantons

Structure porteuse

Le SIGAL devra demander une ouverture des négociations avec le Conseil Général de Haute-Savoie.

Coût financier

Le coût de l'action est néant dans la phase de négociation. Ensuite il dépendra des solutions envisagées.

Echéancier

Lancer les négociations dès le premier trimestre 2010.

Constat	La desserte des lignes interurbaines n'est pas optimale
Objectif	Desservir davantage les communes du territoire et/ou améliorer la qualité du service
Modalités de réalisation	Négociation avec le Conseil Général et le Conseil Régional
Structure porteuse	SIGAL
Coût	Néant dans la phase de négociation
Public ciblé	Ensemble du territoire
Echéancier	Démarrer les négociations dès le premier trimestre 2010

IV. O.S 2 : Diversifier l'offre en transports alternatifs à l'automobile

L'offre en transports alternatifs à l'automobile est trop faible à l'heure actuelle. Cette seconde orientation stratégique vise donc à diversifier cette offre.

A. Action 1 : Etude sur la mise en place d'un service de Transport à la Demande (TAD)



Fonctionnement

Le transport à la demande a été créé il y a plus de 20 ans. A l'origine, il était surtout destiné à la desserte des marchés en milieu rural pour les personnes âgées. Petit à petit son usage s'est diversifié, aujourd'hui le TAD est préconisé pour un large public et pour de nombreux motifs de déplacements : loisirs, études, démarches administratives, courses...

Un TAD fonctionne de la manière suivante : une personne est prise à son domicile, ou à proximité, pour être conduite à la destination qu'elle souhaite. Pour le trajet retour, le fonctionnement est identique. Le TAD se distingue des autres services de transports collectifs de part sa flexibilité car ils s'adaptent aux besoins des usagers.

Le service ne fonctionne que lorsqu'une réservation (à effectuer au moins une demi-journée à l'avance) a été enregistrée. Il est généralement conçu, défini et géré par une collectivité locale. L'exécution du service est ensuite confiée à des transporteurs ou des taxiteurs suite à un appel d'offre.

Pertinence pour le territoire

Le transport à la demande est une solution pertinente pour les territoires comme l'Albanais où la demande de transport est diffuse et les lignes interurbaines LIHSA (bus) peu efficaces.

A l'heure actuelle quasiment la moitié des communes ne sont pas desservies par une ligne interurbaine LIHSA. La mise en place d'un TAD permettrait de desservir les habitants de ces zones vers des pôles de rabattements comme la ville de Rumilly ou les « villages bourgs » identifiés dans le SCOT. C'est dans ces communes que sont concentrées l'essentiel des commerces et des activités. Il est également possible, sous certaines conditions, d'étendre ce service vers les agglomérations d'Annecy, Chambéry et Aix.

Méthodologie

La mise en place d'un TAD doit se faire en deux temps :

1/ Une phase d'étude afin d'évaluer la faisabilité du projet

2/ Une phase de négociation avec le Conseil Général qui, en tant qu'AOT, valide ou non la mise en place du TAD sur l'Albanais. Une délégation de compétence s'opère ensuite du Conseil Général vers le territoire.

Le Conseil Général peut financer une certaine partie des dépenses liées au projet. Pour être éligible au projet le TAD doit respecter les critères suivants :

- Être de type « zonal » (itinéraires variables)

- Le service doit être accessible aux personnes à mobilité réduite (PMR)

S'il est décidé de mettre en place un TAD sur l'Albanais, il est nécessaire qu'il comprenne :

- Au moins un point d'arrêt dans chacune des communes de l'Albanais
- Des points de rabattement vers les communes qui concentrent les commerces et activités
- Des points de rabattements vers les « points clefs » du territoire : gare, zones d'activités...

Public ciblé

Les habitants des deux cantons

Structure porteuse

Dans un premier temps, c'est le SIGAL qui portera l'étude de faisabilité. Ensuite, s'il est décidé de mettre en place un TAD ce sera aux deux communautés de communes de l'Albanais d'assurer la maîtrise d'ouvrage de ce service.

Coût financier

Pour la phase d'étude, une action du CDDRA 2009-2015 (*Mettre en place un service de transport à la demande*) prévoit une aide de 25% pour une étude.

Estimer le coût financier d'une étude est complexe. D'après les différents retours d'expériences que nous avons et qui coïncident avec les spécificités de l'Albanais, nous devons partir sur une fourchette comprise entre 5 000€ et 10 000€ (déduction faite des aides CDDRA).

Echéancier

Lancement de l'étude juin 2010

Tableau récapitulatif de l'action

Objectif	- Etude sur la mise en place d'un TAD sur l'Albanais
Méthodologie	Dans un premier temps, lancement d'une étude de faisabilité qui définira la pertinence du TAD sur l'Albanais.
Public ciblé	L'ensemble des habitants de l'Albanais
Structure porteuse	SIGAL et communautés de communes de l'Albanais
Coût financier	Une fourchette de prix allant de 5 000 à 10 000€
Echéancier	Juillet 2010

B. Action 2 : Communiquer sur le site de covoiturage du Conseil Général de Haute-Savoie



Fonctionnement

Le covoiturage s'est développé dans les années 80 sous l'impulsion d'associations. Aujourd'hui ce système est largement répandu. L'arrivée d'Internet a contribué à l'expansion du covoiturage. Les démarches d'inscriptions et de réservations en ont été facilitées. Aujourd'hui la gestion des systèmes de covoiturage est la plupart du temps informatisé.

Les modes de fonctionnement sont variés, il n'y a pas « un » modèle spécifique de covoiturage mais « des » modèles qui varient selon les décisions prises par les opérateurs. Toutefois le principe d'utilisation reste inchangé. Il repose sur un accord entre utilisateurs pour effectuer un trajet (ou une partie) ensemble. Le conducteur annonce au départ le montant que chacun devra payer.

Pertinence pour le territoire

La mise en place d'un site de covoiturage ne présente pas vraiment d'intérêt pour le territoire. Il existe déjà une multitude de sites ce qui conduit à une perte de lisibilité pour l'utilisateur qui ne sait plus vers lequel se tourner. Par contre nous pouvons jouer le rôle d'intermédiaire, en utilisant nos outils de communication (site Internet, plaquette...) pour mettre en relation les habitants de l'Albanais avec les sites de covoiturage qui nous semble être les plus performants.

Méthodologie

Nous recommandons aux collectivités de l'Albanais de mettre en relation, via leurs outils de communications, les habitants de l'Albanais avec le site de covoiturage du Conseil Général : www.covoiturage.cg74.fr

Public ciblé

Les habitants des deux cantons

Structure porteuse

C'est au SIGAL de relayer l'information entre les collectivités de l'Albanais et le site Internet du Conseil Général.

Comme nous le voyons, cette action porte sur des aspects de « communication ». Dans ce sens, nous pouvons envisager de la regrouper avec l'action qui porte sur la valorisation de la gare de Rumilly (Action 1 de la première Orientation Stratégique).

Coût financier

Le coût de l'action est faible puisque sa mise en place passe par de la mise en relations. Nous pouvons utiliser les aides du CDDRA à cet effet (action n°31.1 du contrat).

Echéancier

L'action peut démarrer dès le premier trimestre 2010

Tableau récapitulatif de l'action

<i>Objectif</i>	- Mettre en relation les habitants de l'Albanais avec le site internet de covoiturage du Conseil Général
<i>Méthodologie</i>	Utiliser les outils de communications des collectivités de l'Albanais pour la mise en relation
<i>Public ciblé</i>	L'ensemble des habitants de l'Albanais
<i>Structure porteuse</i>	SIGAL
<i>Coût financier</i>	Aides du CDDRA
<i>Echéancier</i>	Lancer l'action dès le premier trimestre 2010

V.O.S 3 : Favoriser l'intermodalité autour de la gare de Rumilly

L'intermodalité est un concept qui implique l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement¹¹. Par exemple une personne habitant Vallières (commune de l'Albanais) prend le bus jusqu'à la gare de Rumilly puis le train pour rejoindre Annecy.

L'intermodalité est efficace en milieu périurbain où l'offre en mode de transports alternatifs à l'automobile est faible. Regrouper l'offre à un même point de rabattement (ou pôle d'échange multimodal) ne fera qu'améliorer la qualité du réseau.

Dans l'Albanais, seule la gare de Rumilly présente les caractéristiques d'un pôle d'échange multimodal. A l'heure actuelle les lignes de bus LIHSA et TER convergent à ce point.

Cette orientation stratégique vise à diversifier encore davantage cette offre en proposant la mise en place d'une vélostation et d'un service d'autopartage devant la gare de Rumilly.

A. Action 1 : La mise en place d'une vélostation au niveau de la gare de Rumilly



Fonctionnement

Une vélostation repose sur un principe de mise à disposition de vélos pour se déplacer, dans la majorité des cas le service est payant. Il existe deux systèmes de vélostations :

- Un système automatisé que l'on peut qualifier de « libre échange ». Des stations sont disséminées sur l'agglomération. L'utilisateur prend un vélo dans une station, l'utilise le temps qu'il le souhaite avant de le déposer à la station de son choix.
- Un système manuel (avec un contact humain) que l'on peut qualifier de « classique ». L'utilisateur loue un vélo pour la durée qui lui convient, en général la location peut s'étendre d'1 heure à 1 année ! Une fois la durée de location expirée, le vélo doit être ramené au point où il a été pris. Des services sont mis à disposition de l'utilisateur pendant la période de location comme le gardiennage ou encore l'entretien du matériel. Ce système semble mieux correspondre aux caractéristiques du territoire.

Pertinence pour le territoire

La vélostation doit permettre de :

- Favoriser la mobilité des Albanais en diversifiant l'offre en mode de transport
- Utiliser un mode de transport uniquement lorsque l'on en a besoin et donc réaliser des économies en évitant un achat
- Désengorger les axes de circulations
- Valoriser le potentiel offert par la gare de Rumilly

¹¹ Source : <http://fr.wikipedia.org/wiki/Intermodalit%C3%A9>

- Diminuer l'utilisation de l'automobile, ce qui contribue donc à réduire les émissions de polluants nocifs pour la santé et l'environnement

Méthodologie

Une phase d'expérimentation devra être observée durant deux années.

Plusieurs scénarii peuvent être envisagés en ce qui concerne les modalités techniques du projet : couplage avec une autre activité dans le but de minimiser les coûts de gestion et offrir un service supplémentaire aux abords de la gare de Rumilly...

Deux partenaires devront être associés au projet : la SNCF en tant que propriétaire du bâtiment de la gare de Rumilly et la Région en tant qu'autorité chargée de la modernisation des gares.

En parallèle à ce service nous devons penser aux aménagements (piste et bande cyclable) pour la pratique cyclable des usagers. La question doit être abordée dans sa globalité.

Public ciblé

L'ensemble des habitants de l'Albanais même si nous chercherons à capter essentiellement les salariés des zones d'activités de Rumilly et les lycéens et collégiens des établissements scolaires. Ces deux publics se trouvent à seulement un kilomètre de la gare et à l'heure actuelle aucun aménagement n'existe pour relier ces deux points.

Structure porteuse

Le SIGAL sera en charge du montage technique et financier du projet. La phase opérationnelle, c'est-à-dire la maîtrise d'ouvrage sera assurée par la Communauté de Communes du Canton de Rumilly.

Coût financier

Les premières estimations fixent le coût de revient de la vélostation à 15 000€ par an. Ce chiffre sera retravaillé lors de l'étude de faisabilité

Echéancier

Réalisation d'une étude de faisabilité durant le premier trimestre 2010. Les conclusions de cette étude doivent être présentées devant les élus de la Communauté de Communes du Canton de Rumilly qui décideront s'ils souhaitent entamer la phase opérationnelle du projet.

Tableau récapitulatif de l'action

Objectif	- Mise en place d'une vélostation devant la gare de Rumilly
Méthodologie	Réaliser une étude de faisabilité technique et financière du projet
Public ciblé	- L'ensemble des habitants de l'Albanais - Salariés des zones d'activités et scolaires
Structure porteuse	SIGAL et C3R
Coût financier	15 000€/an pour la vélostation (chiffre à retravailler)
Echéancier	Lancer l'étude dès le premier trimestre 2010