

CDPxPDM : Développer un réseau de transports collectifs attractif et performant pour tous

Comité des Partenaires - Grand Annecy = Avis sur le PDM 2030

AGENCE ECOMOBILITE 19 AVRIL 2022 08H11

Les avis du Comité des Partenaires

Le PDM2030 fixe les orientations en terme de mobilités sur le Grand Annecy [retrouvez toutes les infos ici](#)

Suite aux ateliers du 20 avril, **les partenaires peuvent donner leur avis sur les 50 actions jusqu'au 20 mai**, ils seront ensuite compilés pour amender le PDM2030 avant approbation en juin 2022.

Quel que soit le mode de transports collectifs étudié, choisi et prévu à terme, il faut :- que ce mode de transports soit mis en service au plus tôt ;- et aussi que les réservations foncières « évidentes » de type : tracés obligatoires ou incontournables élargissement de chaussées existantes et recul des bâtiments (L'Avant-Scène ???) parkings multimodaux dépôts de véhicules gares SNCF interurbaines (nouveaux) ronds-points à priorité TC (idem Epagny) etc, etc...soient réservées au plus tôt, inscrites dans les PLUI et préemptées dès à présent afin de ne pas poser de problèmes lors du lancement et de la réalisation de ces sites propres et autres aménagements indispensables au projet global de transport.Ce manque de planification entraînerait à nouveau des retards préjudiciables à la conception et à la réalisation du projet. – JCPOLETTI

1/ Augmenter l'offre et le cadencement du réseau de transport public du Grand Annecy

Très bonne idée et faciliter le déplacement des transports en commun vs voiture individuelle – ANONYME

Ne pas oublier les petites communes aux extrêmes du Grand Annecy pour développer les bus de proximité (besoin urgent + de fréquences) – ANONYME

2/ Développer de nouvelles liaisons TC offrant des conditions concurrentielles à la voiture

Oui notamment sur les rives du lacs pour les personnes qui travaillent vers Annecy, avec des TC qui arrivent facilement au centre d'Annecy ou vers des parkings relais pour voiture et vélo sécurisés – ANONYME

Ne pas oublier le pendulaire nord (epagny, sillingy...), embouteillages très importants et alternatives TC souvent inexistantes. – ANONYME

3/ Engager la réalisation du réseau de Tramway et de Bus à Haut Niveau de Service de l'agglomération du Grand Annecy

CR Atelier 20avril

Intervenir le plus en amont possible lors des décisions
Quelle interaction prévue avec les porteurs de projet ?

Peu de participations des associations

Salue l'ouverture d'un comité des partenaires avec la possibilité d'avoir des informations

Pose la question d'associer les collectifs d'association pour intégrer à cette réflexion et une prise en compte de tous les éléments

Dans les études on n'arrive pas aux conclusions présentées au vote du GA. Ex : erreur manifeste sur le coup du km. 10M/km et non 20 à 30. Obligation de présenter des alternatives au BHNS sur la rive ouest.

Concertation avec la CNDP. Aucun projet n'a été retenu

Volonté que les choix soient effectués sur des critères objectifs

Avis Greenpeace : Projet de TCSPi / Ligne Seynod / Pringy à étudier comme alternative Nous vous faisons entièrement confiance, ainsi qu'aux services de l'Agglo et aux bureaux d'études, pour choisir la solution la plus adaptée au Grand Annecy. En revanche, nous continuons de penser que les axes Seynod par l'avenue d'Aix-les-Bains et Pringy doivent être prioritaires pour la première phase. Les études de Systra et TTK n'ont pas pris en compte la problématique de la ZFE qui est bien sûr extrêmement importante dans le choix de la priorisation des axes afin d'apporter une alternative aux possesseurs de véhicule ancien qui ne pourront plus circuler avec dans le périmètre de la zone. Mais surtout, depuis le vote du Conseil communautaire du 27 janvier dernier, la guerre en Ukraine et l'envolée des prix des carburants a considérablement changé la donne. Lors de la réunion du 20 avril, nous avons compris que le Grand Annecy avait la possibilité d'étudier des alternatives dans le cadre des études menées. Nous pensons qu'il conviendrait d'étudier la ligne « Seynod / Pringy » comme alternative à celle « Rive Ouest / Glaisins » retenue afin que vous puissiez choisir dans dix huit mois la plus pertinente en fonction du contexte économique et social qui sera alors le notre et qui pourra être très différent de celui d'aujourd'hui, avec une population pouvant se retrouver massivement en situation de précarité et n'avoir plus les moyens de se déplacer en voiture individuelle. Cette approche ne devrait induire aucun retard dans le planning étant donné que la première tranche ne sera lancée que quand l'ensemble des études auront été finalisées. – ANONYME

Créer de l'interface avec les 16 nouveaux conseils de quartier (regroupant association, habitants et acteurs économiques)

– ANONYME

4/ Déployer une offre de transport à la demande pour les personnes en situation de handicap et les habitants des secteurs peu denses

A développer et expliquer, informer sur son fonctionnement : pas clair aujourd'hui ... – ANONYME

5/ Promouvoir l'image, la qualité et l'attractivité du réseau de transport public du Grand Annecy

Je pense que l'image est bonne, c'est plus de trouver des moyens d'informer les habitants des solutions qui existent et de l'importance d'essayer de changer ses habitudes – ANONYME

Le bus a encore malheureusement une mauvaise image pour beaucoup de gens. Il est assimilé aux scolaires et à la précarité. Il est important de travailler sur l'image et d'améliorer l'offre. – ANONYME

L'attractivité se fera naturellement dès lors que l'offre sera à la hauteur des besoins et au-delà ... – ANONYME

6/ Définir et mettre en œuvre la transition énergétique du parc de véhicules de transports publics

Oui ! – ANONYME

Développer l'hydrogène et le biogaz ... pas que l'élec ... – ANONYME

7/ Desservir les trois sites de montagne (Semnoz, Les Glières et la Forclaz) autrement qu'en voiture

Pourquoi pas un dimanche par mois, réserver l'accès uniquement aux transports doux (vélo + élec, marche, etc) et TC mais pas de véhicule motorisé, moto ou autre, pour sensibiliser sur une autre approche de la montagne – ANONYME

Je prends souvent la navette semnoz et glières. La gare d'annecy devrait être le SEUL arrêt d'Annecy. En desservant les arrêts du centre ville (alors que le bus est plein et ne peut plus accueillir de voyageurs...), il tournicote en ville, puis rejoint le paquier et se retrouve bloqué dans les embouteillages du paquier. Pour augmenter l'attractivité il faut un trajet + direct, moins d'arrêts ! (revoir l'itinéraire : gare - banque de france - montée su semnoz direct et pour les glières, sortir du centre ville au plus rapide). – ANONYME

Créer des navettes pour desservir les autres spot montagne (la clusaz, grand bo, via Thones, Parmelan...), été comme hiver, comme cela se fait depuis Grenoble. Les bus du département / région à destination de la clusaz par exemple sont soit à horaires inadaptés soit beaucoup trop chers pour être une alternative concrète à l'automobile. Eté comme hiver. Pour l'hiver, travailler sur des pack forfait + bus qui soit moins cher qu'un forfait seul (idem prendre exemple sur les navettes grenoble) – ANONYME

Les lignes Glières Semnoz font beaucoup trop d'arrêt dans le centre-ville alors que les navettes sont pleines a la gare. Augmenter la fréquence des bus et réduire le temps de trajet par moins d'arrêt seraient un plus. – ANONYME

Développer les lignes vers les stations du 74 avec packs bus + forfait à prix concurrentiels. Grenoble est un modèle du genre avec un pack moins cher qu'un forfait jour, plus ou moins cher en fonction des stations desservies. – ANONYME

Continuer et améliorer la ligne existante du Semnoz et ne pas partir sur des solutions "d'ascenseur valléen" en déphasage avec les réalités environnementales – ANONYME

8/ Déployer les navettes lacustres comme transport de passagers reliant les communes du Grand Annecy riveraines du Lac d'Annecy

Je pense que la priorité est plus sur les TC routiers, les navettes lacustres sur le papier c'est beau mais il faudra prévoir les accès depuis/jusqu'aux ports. A la limite cette solution a bcp de sens si c'est en multimodale : possibilité de mettre le vélo sur la navette ou d'avoir un garage à vélo sécurisé : carte + parking sécurisé – ANONYME

Si c'est comme les SeaBubble, why not, tant que cela ne dégrade pas la biodiversité du lac – ANONYME

9/ Mettre en place un "RER" cadencé entre Rumilly et Groisy

10/ Aménager les gares de Pringy, Groisy et Saint-Martin de Bellevue en pôles multimodaux

Oui en mettant des parkings a vélo sécurisé comme celui de la gare d'Annecy = carte nominative, fermeture sécurisé et caméra de surveillance. – ANONYME

Et avoir une vraie gare ... avec des vrais gens qui accueillent – ANONYME

12/ Développer les services permettant l'accès à toute l'offre de mobilité

Oui un abonnement permettant de prendre le bus, louer un vélo, prendre le bateau.. – ANONYME

pouvoir prendre les abonnements dans toutes les communes déléguées : et ne pas demander aux usagers d'aller en centre ville pour recharger sa carte Oura ... ! – ANONYME

11/ Créer des interfaces multimodales aux entrées d'agglomération et aux nœuds stratégiques du territoire

CR atelier 20avril

Le temps est long dans la réalisation de ces ouvrages
Réfléchir à un système de navette autonome
Comment réfléchit-on à un transport qui va au-delà des limites du GA (ex: Alby sur cheran, CCFU, CCVT...)?
Comment assure-t-on le contournement d'Annecy ?
Comment on se déplace au-delà de la Grand Annecy ? Il faut songer à un prolongement du schéma en étoile du Grande Annecy.

En étoile et surtout en toile d'araignée ... Si je dois partir de Pringy pour aller à Annecy le vieux par exemple, je n'ai pas besoin d'aller jusqu'au centre d'Annecy ! Trop long et du coup : voiture !

— ANONYME

13/ Engager la réflexion et le travail partenarial avec l'ensemble des territoires voisins et partenaires

CR atelier 20avril

Quid de la suite de l'acheminement pour aller à Thônes ?
Réflexions sur les pôles d'échange multimodaux sur les EPCI voisin du GA
Etude sur quel mode de transport entre Thônes et GA. Réflexion d'un transport par câble (GA-CCVT)

CCVT: proposition de la Région de rentrer dans le bassin de mobilité

Se pose la question de la gouvernance de la mobilité
Une offre de transport collectif qui est peu performante
Nécessité de créer/monter un syndicat mixte de la mobilité sur le bassin de vie du Grande Annecy.

*Avis Greenpeace : Ouverture de la réflexion aux territoires voisins
Nous nous réjouissons de l'ouverture de la réflexion concernant la mobilité aux territoires voisins. En effet, au regard du trafic pouvant atteindre 40 000 véhicules par jour sur certains axes d'entrée de l'agglomération, les parkings relais ne suffiront pas pour espérer un report modal important et il faut traiter le problème au niveau du bassin de vie. On a constaté la présence d'élus de la Vallée de Thônes et des Sources du Lac qui sont visiblement très demandeurs. Après, le fait que ces territoires aient laissé à la Région la compétence transports peut être une difficulté, mais nous comptons sur vous pour trouver des solutions permettant de contourner cet obstacle administratif.* — ANONYME

il serait bien de travailler sur un territoire plus grand et faciliter la visibilité pour les usagers sur les services transports.
— ANONYME

14/ Favoriser la mise en place de liaisons performantes vers les grandes agglomérations

CDP x PDM : Favoriser les modes actifs

Comité des Partenaires - Grand Annecy = Avis sur le PDM 2030

AGENCE ECOMOBILITE 19 AVRIL 2022 15H32

Les avis du Comité des Partenaires

Le PDM2030 fixe les orientations en terme de mobilités sur le Grand Annecy [retrouvez toutes les infos ici](#)

Suite aux ateliers du 20 avril, **les partenaires peuvent donner leur avis sur les 50 actions jusqu'au 20 mai**, ils seront ensuite compilés pour amender le PDM2030 avant approbation en juin 2022.

Compte rendu du 20/04/2022

Action 18 : Traiter des sites dangereux

Proposition de passer à du 30 km/h, cela permettrait d'avoir moins d'insécurité pour les cyclistes. En général ce qui freine à la pratique, ce sont les conditions météorologiques et la sécurité sur la route. Il est aussi rappelé que le 30 km/h n'est pas suffisant pour réduire l'insécurité des cyclistes ; besoin d'un séparateur entre la voirie pour les automobilistes et entre celle pour les cyclistes

Les intervenants insiste sur la nécessité d'une infrastructure sécurisée et séparée des voitures. Ex. : retirer une voie pour les voitures et la donner aux vélos.

Il est évoqué le besoin de séparer les piétons et les cyclistes.

Est ce que cette action implique la sécurité des piétons également ?

Ø Il est répondu que la mise en sécurité des sites dangereux prend en compte les cyclistes et bien évidemment la mise en sécurité des piétons.

Cette question débouche sur les problèmes de cohabitation qu'il existe aujourd'hui entre cyclistes et piétons et entre cyclistes sur la voie verte du Lac notamment entre les 2 types de cyclistes sur la voie verte : les touristes et les sportifs.

Besoin de s'occuper des points noirs en priorité. Ex. : les voies pour aller vers les écoles !

Autre avis : Le problème de la sécurité sur la route notamment pour les enfants de qui ne sont pas rassurés d'aller sur la voirie avec les automobilistes. Il est répondu dans la salle qu'il s'agit plus dans ce cas d'un « sentiment d'insécurité » plus que d'insécurité réellement...

Deuxième échange sur le 30km/h : ce n'est pas la solution pour aller vers le développement de la mobilité à vélo. En effet, il reste le problème de la vitesse et de l'insécurité.

Il est nécessaire pour passer à l'étape suivante que s'opère un changement de mode de fonctionnement des automobilistes

Il est courant que le comportement des automobilistes à l'égard conforte le sentiment d'insécurité sur la route. Abaisser la vitesse à 30km/h sans aménagement la rendant possible ne permet pas une bonne cohabitation entre les usagers.

Il est également évoqué le problème du financement des aménagements. Créer une zone à 30 km/h ne coûte pas cher. Peut-être mettre des sens uniques pour les voitures et des doubles-sens cyclables ... Dans tous les cas, besoin de réduire la pollution

Action 21 : Créer un réseau vélo à haut niveau de service

Il est expliqué que la création d'un réseau à haut niveau de service est prise en compte dans la réalisation en cours du schéma directeur cyclable.

Je suis rassuré par ce retour. Il y a vraiment besoin d'uniformiser les tracés : en effet, cela aiderait. Sur la ville d'Annecy, il y a différents équipements/ marquages ; du coup, cela n'est pas toujours clair au sein de la ville et même d'une ville à une autre. A Argonay, les marquages et les tracés ne sont pas clairs car il n'y a pas d'uniformité

Greenpeace : on parle beaucoup du cœur d'agglomération notamment dans les documents qui nous sont mis à disposition... Or il y a de plus en plus de VAE ; faire 20 minutes de vélo avec un vélo classique ce n'est pas la même distance qu'avec une VAE

Pris en compte dans le SDC qui d'ailleurs sera sur l'ensemble de l'agglomération

Habitant d'Argonay : beaucoup de gens prennent le VAE. Ex. : des habitants d'Allonzier-la-Caille

Autre avis : j'ai également des collègues qui habitent Thônes / les Aravis et qui viennent en VAE sur Annecy !

Monsieur SARDA (VP au Grand Annecy) : le cahier technique des aménagements est en cours d'élaboration. On travaille également à une cohérence globale avec les autres territoires.

En enfin, le haut niveau de service est important.

Concrètement, on négocie avec la chambre d'agriculture, le CD74, etc. Le schéma directeur cyclable sera voté en juin.

On s'est mis comme règle que l'agglomération ne financera que les projets qui respecteront le cahier des charges.

Question dans la salle : qu'en est-il du rachat du foncier ?

Ø Monsieur SARDA répond : On est en cours de réflexion sur qui va le faire... les communes ? le CD74 ? peut-être les communes ... Pour la voie verte entre St Jorioz et Annecy, on va séparer les piétons et les cyclistes. On ne part pas de rien. On s'inspire des autres territoires et des autres pays. On cherche la place sans faire des millions !

Question : Où mettre les vélos ? peut-être qu'il pourrait y avoir du P+R pour les vélos et partir de là en transports en commun...

Monsieur SARDA : c'est une bonne idée ! on va d'ailleurs inaugurer le 2 juin des boxes sécurisés vélo à l'Arcadium. Les pôles d'échanges multimodaux sont en cours de travail.

Monsieur SARDA : l'objectif est de créer 2 PEM pendant le mandat et de travailler à faire en sorte d'amener les vélos aux entrées d'autoroute.

AVIS FINAL DU GROUPE

- Séparer les piétons / cycles
- Desservir partout
- Accompagner le développement du vélo par des services, du stationnement et de l'intermodalité

Conclusion : le schéma directeur cyclable, le schéma directeur du stationnement sont en cours de finition. C'est la feuille de route, il faut les financements... il y a d'autres problèmes à solutionner : le foncier à acheter, les dossiers environnementaux... il faut comprendre que cela peine à sortir entre le début et la fin des études et des travaux. Parfois on peut passer par des intermédiaires comme le 30 km/h...

15/ Garantir des liaisons piétonnes et PMR sécurées, continues et agréables dans les quartiers, les bourgs, les hameaux

16/ Définir le "Code de la Rue" du Grand Annecy

[Entreprise partenaire] Plus on est fragile et/ou faiblement émetteur de carbone, plus le parcours est direct (pas en pointillé / zig zag comme actuellement pour cycles et piétons), plus on est prioritaire (voie dédiée ou prio) et mis en sécurité. – ANONYME

17/ Créer une charte d'aménagement de l'espace public pour les modes actifs

[Entreprise partenaire] EXIGER que les collectifs d'usagers soient consultés avant toute mise en place d'infrastructure et puissent être force de contre proposition (pour éviter de faire les choses mal = epagny, zig zag de veyrier-menthon, barrières rendant la piste impraticable avec cargo/remorque etc.). – ANONYME

18/ Traiter les sites dangereux pour sécuriser les cyclistes

[Entreprise partenaire] Les sites sont dangereux pour 3 raisons : (i) piste cyclable mal pensée en zig zag, ou croisement aveugle, qui coupe trop souvent les voies motorisés (ii) cycles non prioritaires (bien que plus efficaces et rapides en ville) ce qui créé des conflits d'usage aux croisements (iii) voie commune motorisés et non motorisée "partagée", cela fonctionne pour les 10% téméraires de la population mais est un obstacle majeur pour les 90% restant. Le conflit d'usage (ou erreur d'inattention) entre 60kg vs +1,5 tonnes rend la pratique dangereuse et conséquences lourdes pour le cycliste/piéton en cas d'incident. Pistes séparées, directes et prioritaires = sécurité. Ne pas faire les choses à moitié ! [par exemple la voie verte entre hopital et epagny metz tassy, qui serpente, puis coupe les bretelles de la voie rapide... avec stop pour cyclistes, sans visibilité dans leur dos... cela mériterait une infrastructure directe, sécurisée et prioritaire. Idem pour la piste entre veyrier/menthon...] – ANONYME

Je confirme ce qui est dit plus haut. Faisant parti des 90% les moins téméraires à vélo. Certaines pistes nécessitent de couper des routes sur des passages piétons, coupent des trottoirs.. il est parfois plus sécurisant d'être dans le trafic routier.. avec tous les risques que l'on connaît. – ANONYME

19/ - Etendre le schéma directeur cyclable au territoire du Grand Annecy

Je trouve ça étonnant que les projets récents d'infrastructures routières, n'intègrent pas la réalisation de piste cyclable double sens et sécurisé : contournement de Pringy, élargissement de l'A40, élargissement de la départementale vers sillingy... – ANONYME

Si on veut faire du vélo et vae une des priorités alors il faut favoriser des autoroutes à vélo sur les mêmes axes que les voitures et sécurisés. – ANONYME

Si en vélo il faut faire tout un détour pour aller d'un point A à un point B, sans être en sécurité par rapport à la route alors qu'en voiture on peut traverser la zone sur des voies rapides, ça ne risque pas d'inciter à prendre le vélo – ANONYME

[Entreprise partenaire] Voies vertes "rurales" : il serait judicieux de créer des voies vertes continues et complètes, séparées du trafic et prioritaires (!), pour relier les villes aux communes plus rurales environnantes (alby sur chéran, chapeiry, sillingy). Certaines sont de bonnes initiatives (chavanod, epagny...) mais discontinues et en zig ag non prio face aux motorisés. – ANONYME

Si on veut développer la pratique du vélo comme moyen de transport principal, il faut absolument réfléchir à l'échelle du GA, quitte à renforcer le multi modal avec l'offre sibra. – ANONYME

20/ Aménager des voies vertes autour des établissements scolaires et encourager de nouvelles pratiques de mobilité auprès des enfants scolarisés

Oui c'est une bonne idée, idem pour les gros quartiers résidentiels.
– ANONYME

Développer la "formation" des primaires et collégiens à la pratique du vélo : existant mais pas assez poussé à mon sens ... – ANONYME

21/ Créer un réseau vélo à haut niveau de service

[Entreprise partenaire] Rendre le vélo quotidien rapide, sécurisé et efficace est une des clefs principales pour avoir un report modal massif et pérenne. – ANONYME

22/ Établir une stratégie de déploiement de l'offre de stationnement vélo

23/ Développer l'offre VéloNecy

Oui, il y a déjà de super évolution cette année, c'est très bien, en plus on sent une volonté de tester différentes solutions et offres.
– ANONYME

[Entreprise partenaire] Les solutions cargo ou remorque (enfants, courses...) sont des alternatives concrètes à la voiture pour les familles. A développer ! – ANONYME

24/ Encourager les nouvelles pratiques de mobilité auprès des jeunes

25/ Encadrer l'usage des engins de déplacements personnels (EDP) sur le Grand Annecy

CDP x PDM : Engager une gestion innovante du réseau routier pour améliorer les conditions de sécurité et de fluidité

Comité des Partenaires - Grand Annecy = Avis sur le PDM 2030

AGENCE ECOMOBILITE 20 AVRIL 2022 06H34

Les avis du Comité des Partenaires

Le PDM2030 fixe les orientations en terme de mobilités sur le Grand Annecy [retrouvez toutes les infos ici](#)

Suite aux ateliers du 20 avril, **les partenaires peuvent donner leur avis sur les 50 actions jusqu'au 20 mai**, ils seront ensuite compilés pour amender le PDM2030 avant approbation en juin 2022.

Essai de commentaire – ANONYME

Les 2 et 3 roues motorisés doivent être exclus du dispositif ZFE d'une part pour leur grande mobilité, leur faible encombrement (stationnement plus simple, circulation plus fluide), et d'autre part du fait que, côté social, il s'agit de véhicule peu onéreux en terme d'achat et d'entretien – ANONYME

26/ Garantir la sécurité de tous sur la route

CR atelier 20avril

Vélo

- Améliorer le respect du code de la route par les cyclistes
- Augmenter les investissements financiers sur la sécurité des usagers des modes actifs pour être en cohérence avec les ambitions fortes de report modal
- Enjeux sur la sécurité des déplacements à vélo la nuit
- Densifier le réseau de points de recharge pour les Vélos à Assistance Electrique pour « sécuriser » / fiabiliser l'usage du vélo sur des distances moyennes

2 Roues Motorisés

- Meilleure prise en compte des usagers des 2 Roues Motorisés dans le document du PDM notamment sur l'aspect sécurité
- Améliorer l'entretien du réseau, notamment pour la sécurité des usagers des 2 Roues Motorisés
- Attention particulière des aménagements routiers dangereux pour les usagers des 2 Roues (motorisés ou non) : îlots, cailloux, galets...

Tous modes

- Concevoir des infrastructures séparées là où c'est possible ; là où ce n'est pas possible, apaiser les circulations pour une

meilleure cohabitation

- En cas de mobilier urbain, penser à le signaler y compris de nuit (système réfléchissant)
- Renforcer les stages pour tous pour appliquer les bonnes règles de sécurité
- Fermer certaines routes d'accès aux cols aux voitures durant la période estivale (Ex : Col de la Forclaz)
- Limiter la circulation des Poids Lourds en transit sur l'agglomération

Réglementer la nuisance sonore des motards et autres véhicules motorisés et verbaliser les excès, les routes de montagne ne sont pas des circuits de courses de moto ou voitures, en plus cela favorise le sentiment d'insécurité pour les cyclistes souhaitant se déplacer en vélo vers les montagnes à proximité d'Annecy, eux ne faisant pas de bruit et pas de pollution.. – ANONYME

[Entreprise partenaire] ça paraît contrintuitif, mais en tant que cycliste lorsque je grille un feu, c'est pour me mettre en sécurité : ne pas me retrouver dans le flux de motorisés (dans les starting block) au passage au feu vert. Une infrastructure dédiée aux mobilités actives, sécurisée et prioritaire en cas de croisement est le meilleur moyen de ne plus avoir de pb de respect du code de la route. – ANONYME

27/ Développer le MaaS (Mobility as Service) ou service de mobilité intégrée

28/ Déployer les outils de la route intelligente sur le territoire du Grand Annecy

29/ Mettre en place une voie réservée dynamique TC/ Covoiturage sur l'axe autoroutier Annecy/ Genève et sur l'axe La Balme de Sillingy - Annecy - Hôpital

Des bus tous les 15' aux heures de pointes qui font annecy-geneve et à des prix attractifs devrait normalement motiver les frontaliers à moins prendre la voiture, mettre en place une voie de covoiturage sur l'autoroute aussi – ANONYME

30/ Mettre en place une Zone à Faible Emission

Avis Greenpeace : Mise en place de la Zone à Faible Emission mobilité La mise en place de la ZFE-m à l'horizon de début 2025 est un enjeu majeur suite à l'étude alarmiste d'octobre dernier de Santé publique France estimant la pollution de l'air dans l'agglomération encore plus préoccupante que dans la Vallée de l'Arve. C'est un sujet également particulièrement sensible au niveau social car il peut mettre en difficulté certains publics. Nous avons bien noté votre volonté d'apporter des aides aux artisans possédant des véhicules anciens pour leur permettre d'en changer, ce que nous approuvons bien sûr. En revanche, il semble difficilement envisageable de les généraliser au même niveau pour les particuliers. La solution passera donc principalement par le renforcement de l'offre de TC et le développement des modes de transports doux. La sécurisation des usagers de ces derniers, comme les cyclistes, est bien sûr une nécessité, mais la mise en place de pistes en site propre prendra du temps. Nous nous permettons donc de réitérer notre demande pour la généralisation du 30km/h dans l'agglomération (hors axes routiers structurants) le plus rapidement possible, notamment en cœur d'agglomération et sur les rives du lac. Cette mesure a fait ses preuves et est adoptée par de plus en plus de villes. Enfin, nous avons noté l'intention des services du Grand Annecy de consulter différents acteurs sur le sujet. Étant donné que nous sommes a priori la seule association à s'y être pour l'instant intéressée, nous demandons à être intégrés à votre réflexion. – ANONYME

Non, vous n'êtes pas les seuls. La Fédération Française des Motards en Colère (FFMC 74) suit ce dossier des ZFE en France et en Haute-Savoie depuis 10 ans. La concertation est en effet indispensable. – PATRICEMOREAUX

(FFMC 74) – PATRICEMOREAUX

FFMC 74 Nous avons relevé que les 2 et 3 roues motorisés (2RMs) sont très peu cités dans les différents documents de présentation du Plan de Mobilité du Grand Annecy, et que cette catégorie d'usagers et ce mode de déplacement ne sont que faiblement pris en compte : la FFMC estime pour sa part qu'en matière de mobilité, de pollution et d'engorgement de l'agglomération motos et scooters ne sont pas le problème mais une partie de la solution. En effet, les 2RMs présentent, entre autres, des avantages en terme de mobilité : - ils contribuent à la fluidité de la circulation, et leur utilisation permet donc de moins polluer dans l'agglomération; - ils n'ont qu'un faible encombrement de l'espace public que ce soit en circulation ou en stationnement. Par ailleurs, la FFMC met également en évidence un aspect social : favoriser l'utilisation d'un 2RMs, c'est aussi permettre l'usage d'un moyen de transport autonome au coût d'achat et de fonctionnement abordable. En conclusion, en relevant que - prenant en compte les éléments ci-dessus - de grandes agglomérations des pays européens et des agglomérations françaises ayant mis en place des ZFE, ont exclu de ce dispositif les 2RMs, nous préconisons qu'il en soit de même dans le Grand Annecy et que les 2RMs ne soient pas concernés par la future ZFE. Enfin, les représentants de l'antenne FFMC de Haute-Savoie sont intéressés à poursuivre des échanges et à rencontrer les responsables du Grand Annecy en charge de ce dossier afin de développer l'argumentaire ci-dessus. – PATRICEMOREAUX

31/ Créer les conditions favorisant l'accès au cœur d'agglomération aux usages partagés et durables

32/ Participer à certains projets routiers en partenariat avec le département de la Haute-Savoie

CR atelier 20 avril

- Il faut un partenariat plus forte entre l'agglomération et le CD 74 avec une réflexion sur la prise de compétence voirie côté Grand Annecy
- Le Grand Annecy doit a minima être un coordinateur de ces échanges entre le CD 74 et les communes.

CDP x PDM : Inciter à l'évolution des comportements

Comité des Partenaires - Grand Annecy = Avis sur le PDM 2030

AGENCE ECOMOBILITE 20 AVRIL 2022 06H25

Les avis du Comité des Partenaires

Le PDM2030 fixe les orientations en terme de mobilités sur le Grand Annecy [retrouvez toutes les infos ici](#)

Suite aux ateliers du 20 avril, **les partenaires peuvent donner leur avis sur les 50 actions jusqu'au 20 mai**, ils seront ensuite compilés pour amender le PDM2030 avant approbation en juin 2022.

33/ Expérimenter une offre de covoiturage dynamique

CR atelier 20avril

- Prévoir une plate-forme en temps réel qui donne les trajets de chaque automobiliste avec les disponibilités en terme de places dans les voitures
- Remboursement des conducteurs par l'agglomération qui proposent des trajets avec une bonification des trajets où il y a un transport de passagers

Avec bcp de parkings de covoiturage, et bien signalisé – ANONYME

[Entreprise partenaire] le développement d'une plateforme est extrêmement coûteux, avec un taux d'usage difficile à estimer... Le rôle du GA me semble plutôt être la création de l'infrastructure (bcp de parking covoit), l'usage suivra (via les appli +10 ans d'expérience) – ANONYME

Parking de covoit' "multimodal" à développer (park sécurisé pour 2 roues) et lien avec circuit et bonne fréquence des bus (grande ligne et de proximité). – ANONYME

34/ Développer l'offre d'autopartage

Avis Syane : le développement de l'offre d'autopartage est clef pour baisser la part modale du véhicule particulier. Pour le développement de l'autopartage électrique, il est primordial de réfléchir en concertation à un mode de fonctionnement Grand Annecy/Syane pour définir les modalités de déploiement et d'exploitation des bornes pour les services d'autopartage. (le mode de fonctionnement actuel ne permet pas de répondre aux besoins croissants de développement de l'autopartage électrique). – ANONYME

Penser à l'offre de Citiz, déjà existante mais peu mise en avant sur le territoire. Aider son développement et aider à proposer une tarification attractive serait une super solution! – ANONYME

35/ Engager un travail partenarial avec les professionnels de la santé pour promouvoir et expérimenter les modes actifs

Pousser/accompagner les entreprises à favoriser l'utilisation du vélo auprès de leurs salariés : garages sécurisé et à l'abri de la pluie, 🧢? et indemnités kilométriques pour ceux qui prennent régulièrement le vélo, mise à disposition d'une flotte de vélo électrique, etc. – ANONYME

36/ Créer un réseau d'ambassadeurs de la mobilité

Proposer des "réunions publiques" avec les professionnels dans leur zone et partager les solutions (action locale et moyens). Ce qui permettrait de rapprocher des référents mobilités – ANONYME

37/ Faire des événements sportifs organisés sur le territoire des temps forts de la mobilité actives du Grand Annecy

Proposer des dimanches sans voitures dans le centre bourg pour redécouvrir le plaisir de marcher ou de prendre le vélo en toute sécurité – ANONYME

[Entreprise partenaire] dimanches sans motorisés dans des lieux clef : centre et cols – ANONYME

38/ Réduire les besoins de déplacement

= un max d'autres moyens (TC et numériques) ... – ANONYME

39/ Soutenir le développement des plans de mobilité des entreprises

Avis Greenpeace : Représentativité des employeurs du secteur public Nous aimerions savoir si les employeurs du secteur public sont représentés dans le collège employeurs. En effet, ils représentent une part importante, sinon la plus importante, des emplois dans l'agglomération et le Centre Hospitalier en est le principal employeur, qui plus est, directement concerné par le projet de TCSPi. Leur présence nous semble d'autant plus importante que les salaires dans le public sont généralement plus bas que dans le privé et que l'impact du taux de versement mobilité n'en sera que plus important. Nous pensons donc qu'il serait opportun d'inviter des représentants du secteur public au Comité des Partenaires Mobilité, si ce n'est déjà le cas. Votre avatar
— ANONYME

40/ Faire du Grand Annecy un lieu d'expérimentation des nouvelles mobilités basées sur les énergies renouvelables et les technologies numériques : véhicule autonome, électrique, à hydrogène, etc..

CR atelier 20avril

- Ne pas opposer les mobilités et les sources d'énergies qui sont complémentaires

- La principale innovation réside dans l'invention d'une nouvelle gouvernance
- Le PDM ne propose pas assez de vision prospective et intègre trop insuffisamment les innovations : drones, navettes autonomes...
- Supprimer l'espace aéroportuaire pour en faire un espace d'urbanisation complètement innovant

[Entreprise partenaire] Technologie = fausse route. Slogan anglais très juste "we don't need more driver-less cars but car-less drivers". Que la voiture soit autonome ou à hydrogène, son efficacité de transport (emprise au sol, nb de voyageurs par heure...) est nulle. La ville de demain sera une ville à mode de déplacement "doux", qui occupe moins d'espace pour la circulation et permet d'augmenter les espaces de vie en contrepartie.
— ANONYME

41/ Faire des acteurs économiques les partenaires du développement des nouvelles mobilités

Créer de l'incitation économique vers cet engagement — ANONYME

CDP x PDM : Redéfinir et aménager un espace public apaisé, de qualité et végétalisé et garantir la cohérence entre mobilité et politique d'aménagement du territoire

Comité des Partenaires - Grand Annecy = Avis sur le PDM 2030

AGENCE ECOMOBILITE 20 AVRIL 2022 06H41

Les avis du Comité des Partenaires

Le PDM2030 fixe les orientations en terme de mobilités sur le Grand Annecy [retrouvez toutes les infos ici](#)

Suite aux ateliers du 20 avril, **les partenaires peuvent donner leur avis sur les 50 actions jusqu'au 20 mai**, ils seront ensuite compilés pour amender le PDM2030 avant approbation en juin 2022.

42/ Anticiper la desserte en mobilité alternative et les infrastructures dédiées aux modes actifs en créant des espaces réservés dans le PLUI-HM Bioclimatique

CR atelier 20avril

- Dans le cadre du PLUI HM bioclimatique : la concentration de l'habitat doit également être promue, de façon à mieux organiser l'urbanisation. Il est important de prendre en compte également les zones d'activités et les sites d'implantation des entreprises, d'y intégrer la question du transport des marchandises.
- L'organisation urbaine du territoire doit se faire dans le but de promouvoir la densité. C'est à dire qu'il faut penser infrastructure de transport avant de penser à densifier un territoire
- Intégrer les pôles générateurs de service dans l'organisation des déplacements et donc dans la desserte des infrastructures de transport
- Développer les cheminements pour les modes actifs en parallèle
- Travailler en prenant compte des différents documents stratégiques d'aménagement du territoire, dans le but de garder une cohérence
- Les commerces et les services peuvent dans certains cas être amenés à la population (exemple de la logistique inversée)

43/ Développer la culture de l'urbanisme tactique

CR atelier 20 avril

- Prendre en compte l'urbanisme tactique pour le développement des zones de logistiques urbaines
 - Prévoir une forme d'urbanisme qui préserve la place du stationnement vélo.
- L'urbanisme tactique peut permettre d'installer une place pour la logistique urbaine, ce qui est parfois difficile à trouver dans l'urbanisme actuel.
- Exemples d'espaces qui représentent des opportunités pour tester d'autres formes urbaines ou fonctions (urbanisme tactique) : commerces de pied d'immeubles qui ne fonctionnent pas, anciennes stations-service.

44/ Déploiement d'une politique de stationnement permettant de libérer l'espace public au profit des autres usages

CR Atelier 20avril

- Prendre en compte les enjeux logistique dans la politique de stationnement.
- Intégrer les enjeux touristiques dans le développement de la politique de stationnement. Si on enlève du stationnement en cœur de ville, il en faudra en amont. Les parcs relais sont un éléments clé pour désengorger la ville, notamment des flux liés au tourisme.
- Il a été démontré dans de nombreuses villes que l'attractivité commerciale en centre-ville n'est pas liée au stationnement (exemple : observatoire de la commercialité mis en place par certaines villes comme Annemasse).

45/ Encourager le déploiement de flottes de véhicules "propres" et silencieux

**46/ Hiérarchiser et localiser les espaces
logistiques nécessaires au territoire**

Développer les P+R – ANONYME

**47/ Mieux accueillir les véhicules de
livraison sur l'espace public**

Inciter à la livraison des derniers km à vélo – ANONYME

**48/ Définir le réseau d'itinéraires poids
lourds à l'échelle du territoire**

Oui! – ANONYME

CDP x PDM : Animer suivre et évaluer le PDU ensemble

Comité des Partenaires - Grand Annecy = Avis sur le PDM 2030

AGENCE ECOMOBILITE 20 AVRIL 2022 06H39

Les avis du Comité des Partenaires

Le PDM2030 fixe les orientations en terme de mobilités sur le Grand Annecy [retrouvez toutes les infos ici](#)

Suite aux ateliers du 20 avril, **les partenaires peuvent donner leur avis sur les 50 actions jusqu'au 20 mai**, ils seront ensuite compilés pour amender le PDM2030 avant approbation en juin 2022.

50/ Réaliser la comptabilité carbone des projets de mobilité du Grand Annecy

A corrélérer avec le PCAET – ANONYME

49/ Mettre en place une gouvernance dédiée à la mise en œuvre, au suivi et à l'évaluation du PDM

Avis Greenpeace : Représentativité des employeurs du secteur public Nous aimerions savoir si les employeurs du secteur public sont représentés dans le collège employeurs. En effet, ils représentent une part importante, sinon la plus importante, des emplois dans l'agglomération et le Centre Hospitalier en est le principal employeur, qui plus est, directement concerné par le projet de TCSPi. Leur présence nous semble d'autant plus importante que les salaires dans le public sont généralement plus bas que dans le privé et que l'impact du taux de versement mobilité n'en sera que plus important. Nous pensons donc qu'il serait opportun d'inviter des représentants du secteur public au Comité des Partenaires Mobilité, si ce n'est déjà le cas. – ANONYME

Tout a fait d'accord avec ce qui est proposé ci-dessus – ANONYME
