



CONCERTATION PUBLIQUE

Atelier Trajets domicile-travail et attractivité économique

Mercredi 12 décembre 2018

Duingt

**haute
savoie** 
le Département

**Grand
Annecy**
AGGLOMÉRATION

Les intervenants

- **Jean-Louis Hyzard, vice-président CCI 74**
- **Isabelle Barthe, garante de la concertation désignée par la CNDP**
- **Sébastien Gruffat et Julia Philippe, Département 74**
- **Thierry Girard, Grand Annecy**
- **Romain Combes, Écomobilité**
- **Daniel Collomb, BG**





CONCERTATION
PUBLIQUE

Introduction

Madame Barthe
garante de la concertation
désignée par la CNDP



CONCERTATION
PUBLIQUE

Un étude du cabinet Ecomobilité pour le Grand Annecy Romain Combes

La mobilité des salariés sur le territoire du Grand Annecy

Atelier dans la cadre de la concertation du projet L.O.L.A.

Mercredi 12 décembre 2018



· Accompagnement des Plans de Mobilité d'Etablissement par le Grand Annecy ·



- Loi de Transition Energétique : tous les établissements publics ou privés >100 salariés doivent réaliser un Plan de Mobilité
- Grand Annecy : 103 sites > 100 salariés (environ 80 etbs.)
- Grand Annecy (Direction de l'Environnement (TEP CV), Direction de l'Economie, Direction de la Mobilité) a lancé une Démarche d'accompagnement aux employeurs
- Mission d'accompagnement réalisée par l'Agence Ecomobilité Savoie Mont Blanc : diagnostic, aide à l'élaboration du programme d'actions
- Succès de la démarche : **42 sites (publics et privés)** bénéficient de cet accompagnement, soit **17 332 actifs**

· Les 5 étapes clefs d'un plan de mobilité ·



Eléments de cadrage

Pilotage, concertation, communication



Diagnostic

✕ Phase 1
Géolocalisation des salariés

✕ Phase 2
Enquête mobilité des salariés



Plan d'action

Construction puis validation par le comité de suivi



Animation

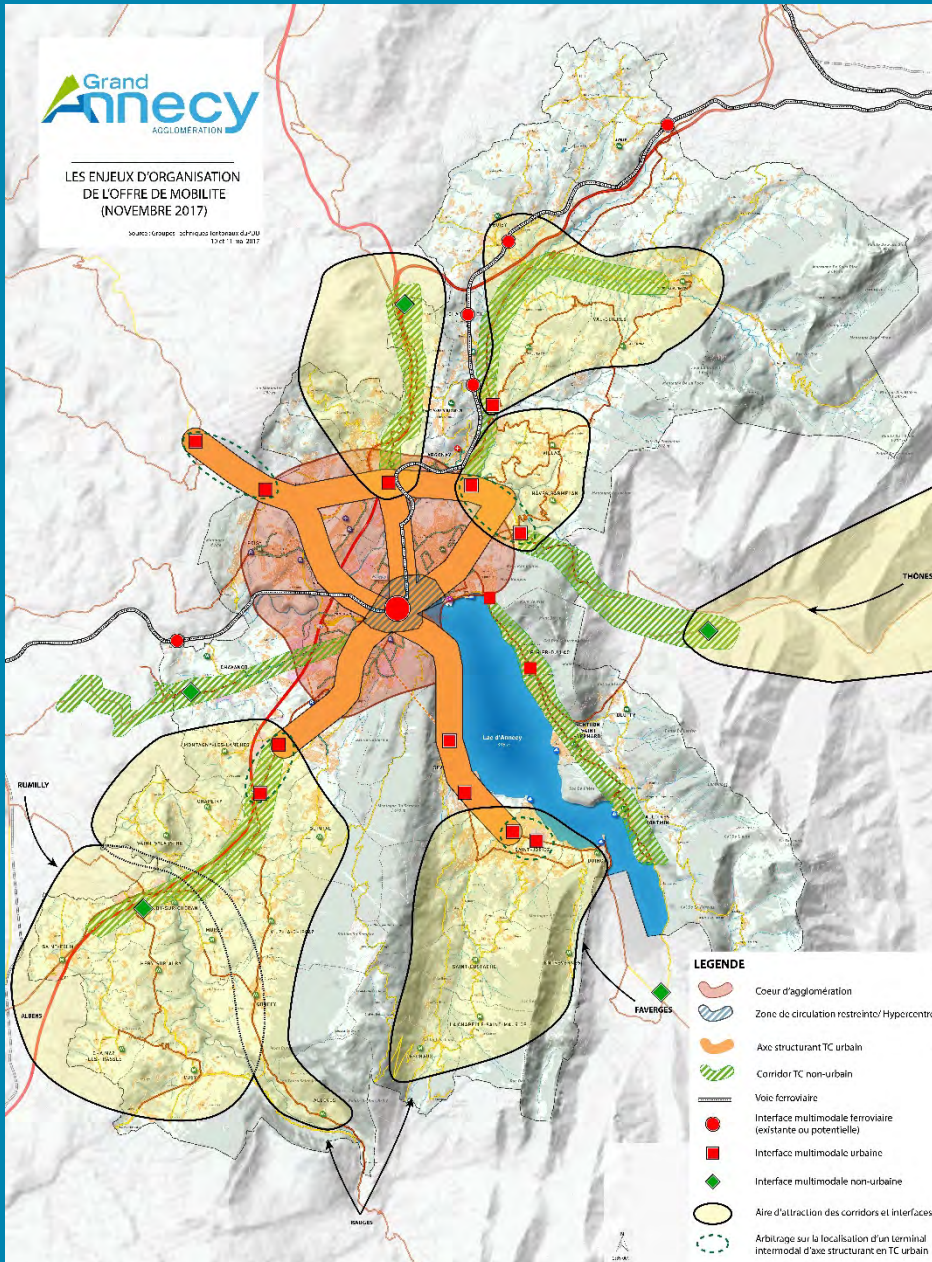
Répondre aux objectifs du plan d'action



Suivi

Mesurer l'évolution des pratiques de déplacements

· Les principales données issues du travail théorique.



35
établissements
publics et privés
engagés dans le programme

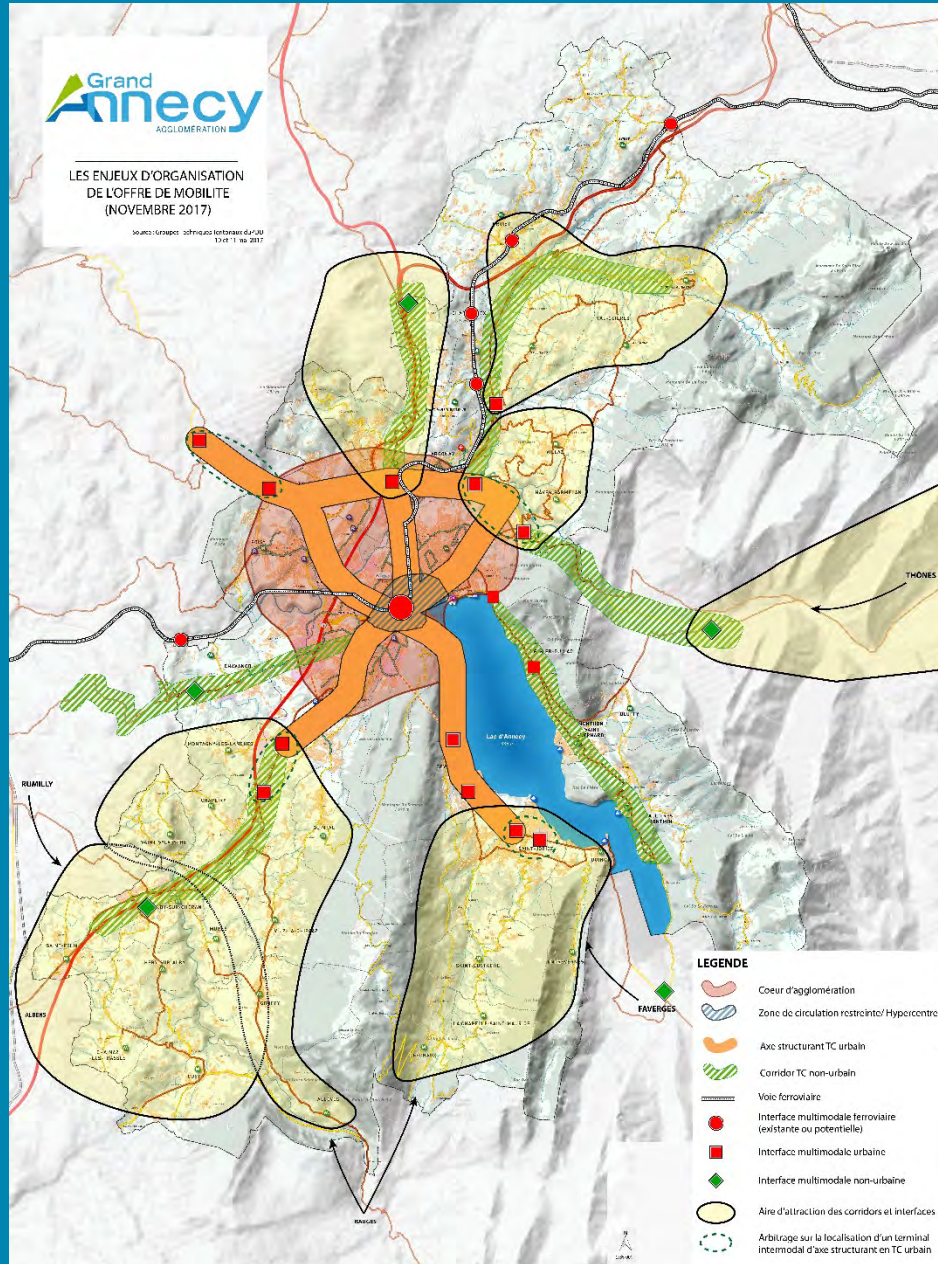
42
sites engagés
sans compter la commune
nouvelle d'Annecy : 211 sites

17 332
salariés concernés

Localisation des établissements
14 dans l'**hyper-centre** (intérieur rocade)
15 au sein des corridors de **T.C urbains structurants**
6 au sein des corridors de **T.C non urbains**

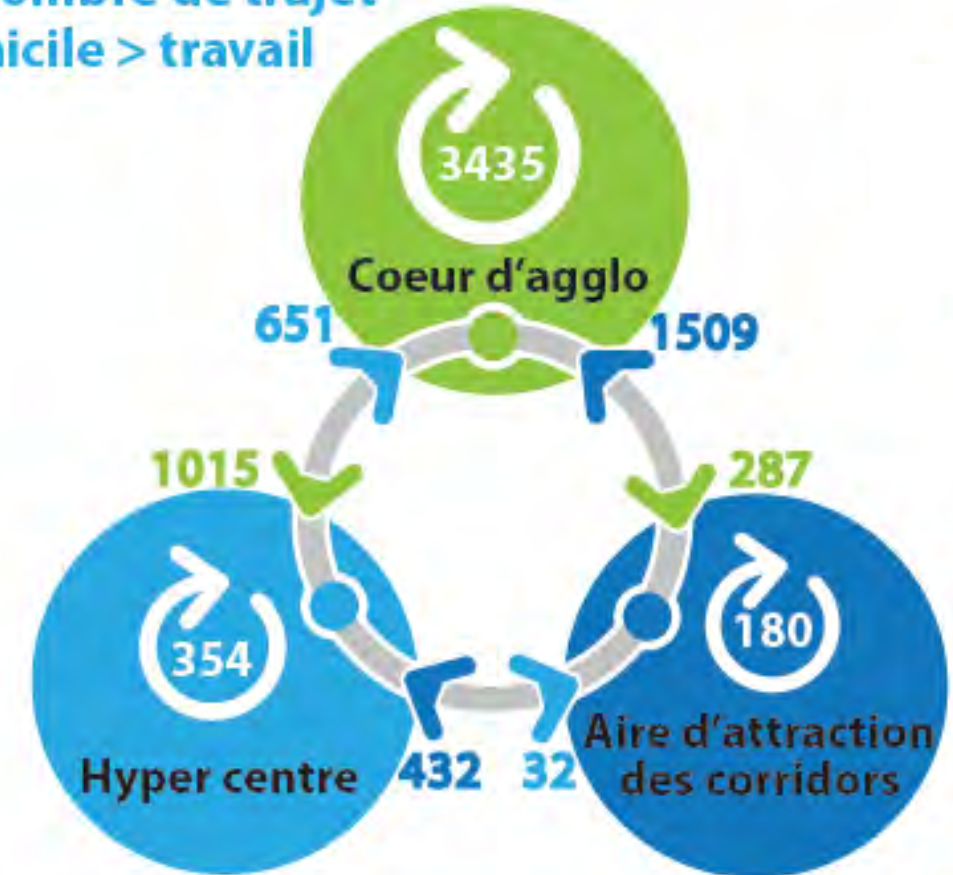
Domicile des salariés
48,6 % résident au sein de l'agglomération du **Grand Annecy**
31,4 % résident au sein de la **commune nouvelle d'Annecy**
6,2 % résident au sein de la **C Rumilly Terres de Savoie**
3,8 % résident au sein de la **CC Fier et Usses**

· Les principales données issues du travail théorique.



Les flux domicile-travail & le PDU

Nombre de trajet
domicile > travail



· Rappel des principales données issues des pré diagnostics ·

Modes de transport



93,7% des établissements et **1/3** des domiciles des salariés sont **à moins de 400 m** d'un itinéraire cyclable du plan vélo 2030



21,4% des salariés peuvent emprunter une **ligne structurante SIBRA** (1 à 7) pour se rendre au travail



1 529 salariés résident à moins de **3 km d'une gare** (hors Annecy et Pringy) dont **520** salariés pour Rumilly



3 à 12% des salariés peuvent utiliser un car interurbain sur leur trajet domicile-travail.
Variation liée à la localisation des sites.



9 lignes de covoiturage convergeant vers le territoire du Grand Annecy se dessinent à partir des flux domicile - travail

En bref :

- des potentiels forts autour des modes de déplacement actifs à condition de mettre en œuvre le schéma des infrastructures cyclables prévus (**55%** des actifs résident **< 7 km** de leur lieu de travail dont **26%** résident **< 3 km** de leur lieu de travail)
- un potentiel de rabattement fort vers les lignes structurantes du réseau SIBRA avec deux cibles prioritaires : desserte directe ; desserte **< 15' – 20'**

· Les 5 étapes clefs d'un plan de mobilité ·



Éléments de cadrage

Pilotage, concertation, communication



Diagnostic

✕ Phase 1

Géolocalisation des salariés

✕ Phase 2

Enquête mobilité des salariés



Plan d'action

Construction puis validation par le comité de suivi



Animation

Répondre aux objectifs du plan d'action

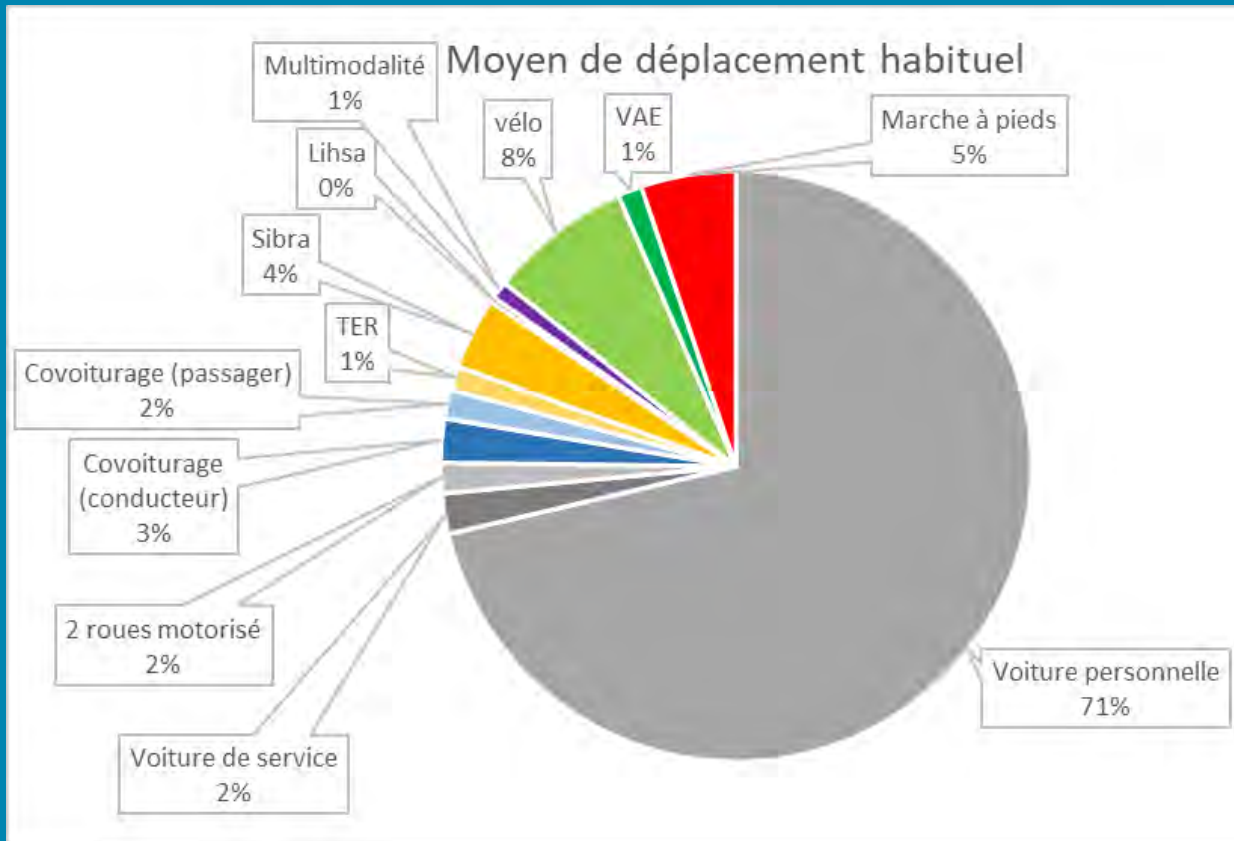


Suivi

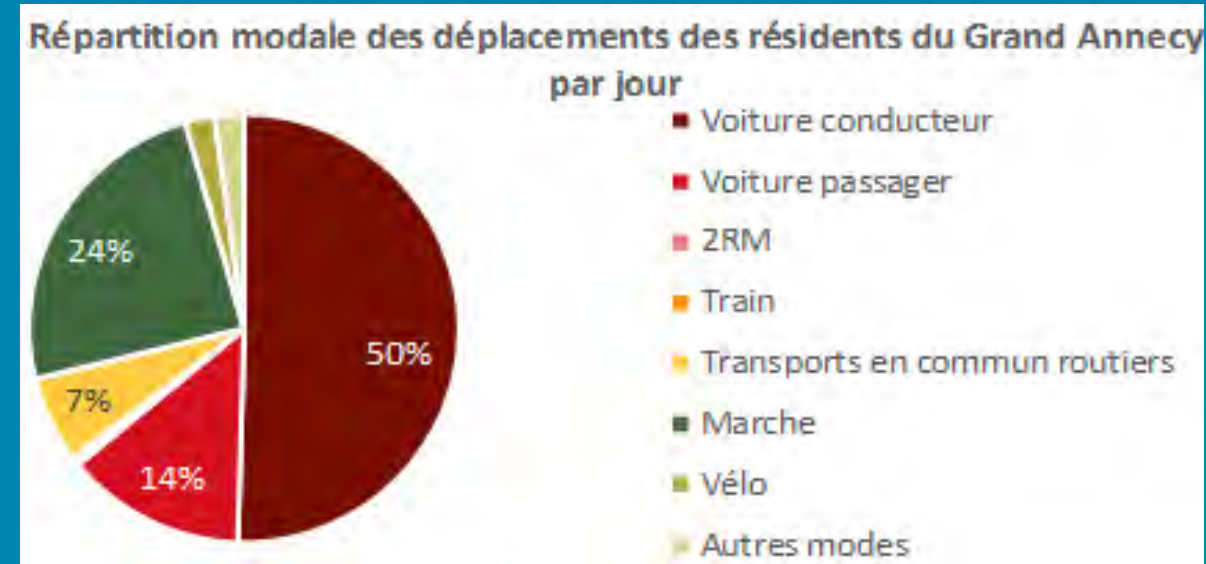
Mesurer l'évolution des pratiques de déplacements

• Les déplacements domicile-travail actuels (20 sites) •

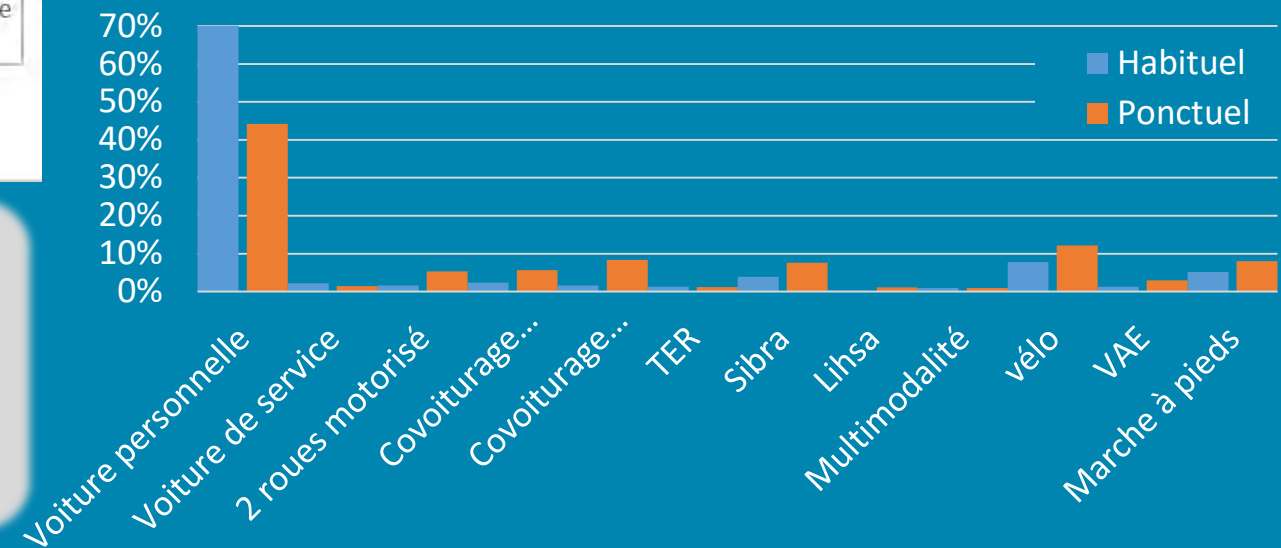
PM PDM 2018 (base : 4255 déplacements)



PM EDGT 2017 (base : 685 000 déplacements)



Moyens de transport habituel / ponctuel

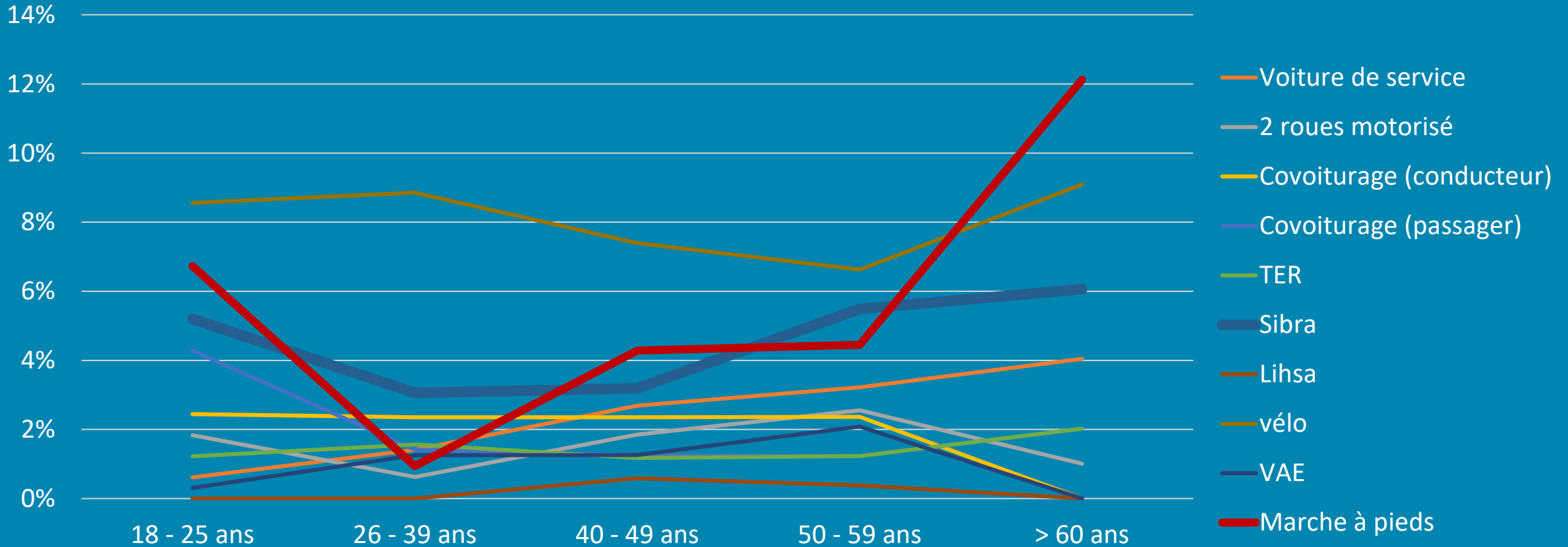


→ Des parts modales « classiques » pour des déplacements D-T au sein d'une agglo de taille moyenne

→ 1/3 des autosolistes changent ponctuellement de mode de déplacement

• Les déplacements domicile-travail actuels •

Part modale par tranche d'âge (voiture personnelle exclue)

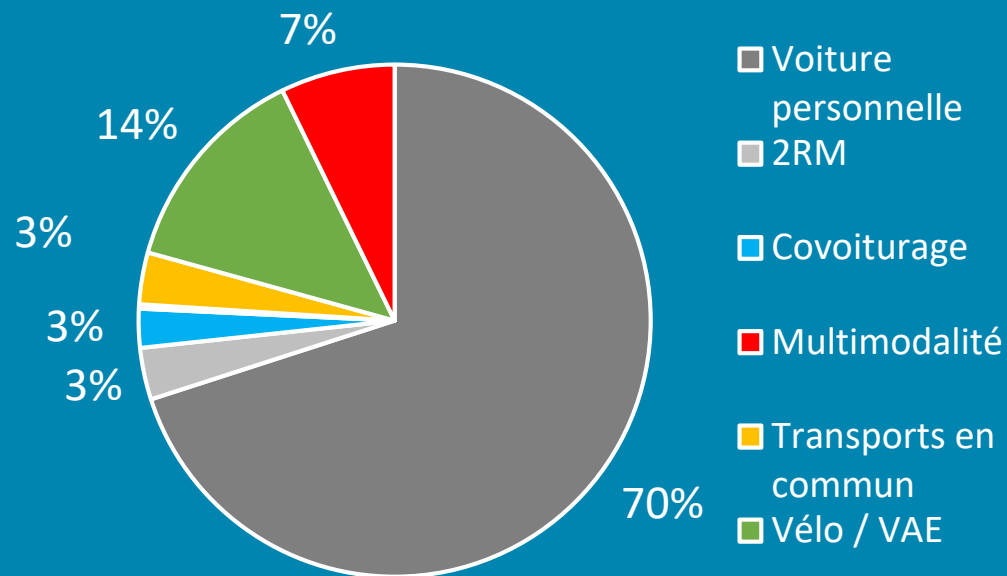


→ Un impact fort des modes de vie sur les déplacements particulièrement visible à travers les parts modales SIBRA et la marche à pied :

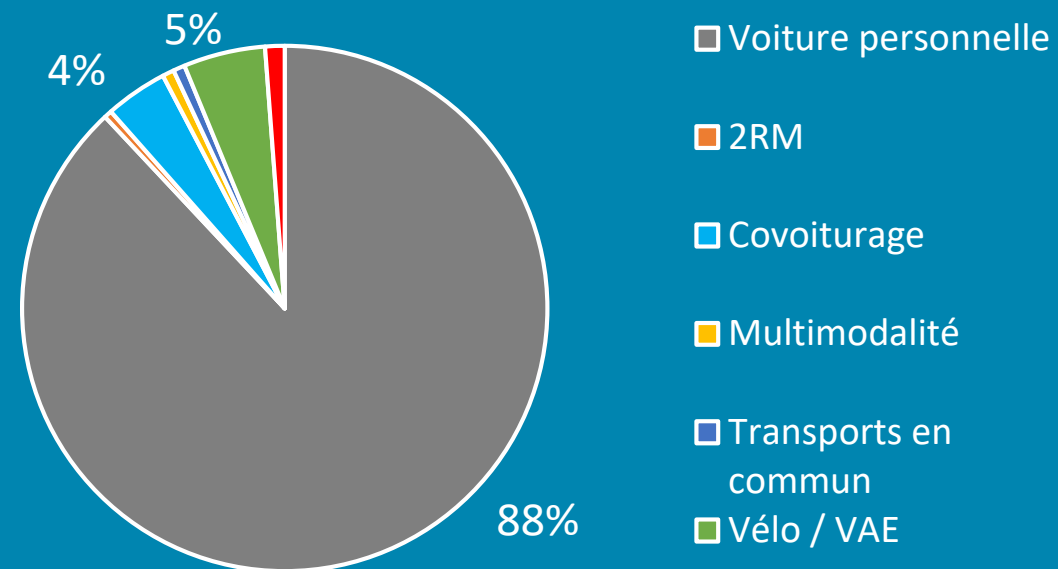
- Une périurbanisation contrainte sur le période 26 – 59 ans puis une retour vers le centre-ville ensuite à partir de 60 ans
- Des contraintes sur l'usage du bus notamment liées à la dépose d'enfants

• Les déplacements domicile-travail actuels •

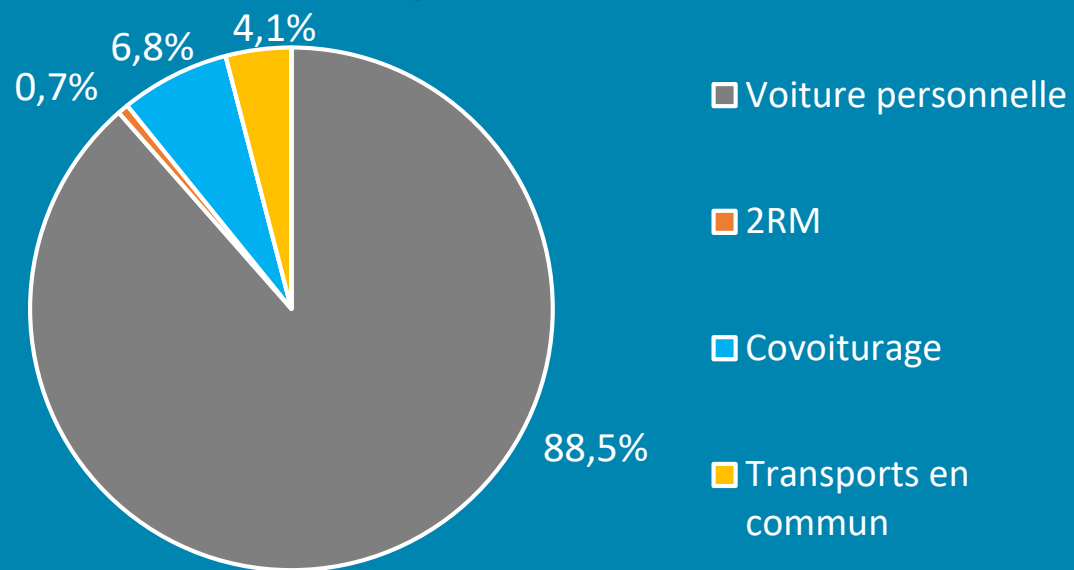
Parts modales - Annecy commune nouvelle



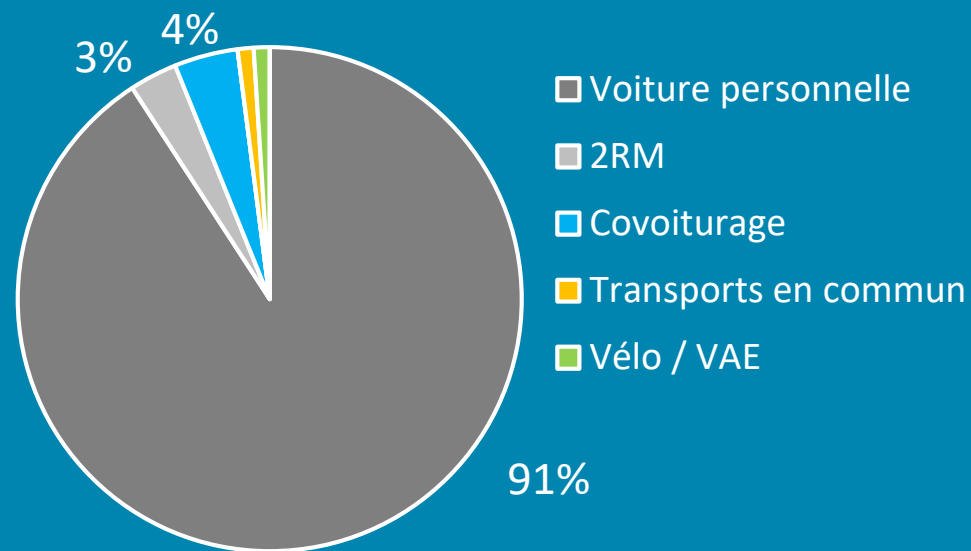
Parts modales - Grand Annecy (hors Annecy)



Parts modales - Rumilly Terre de Savoie



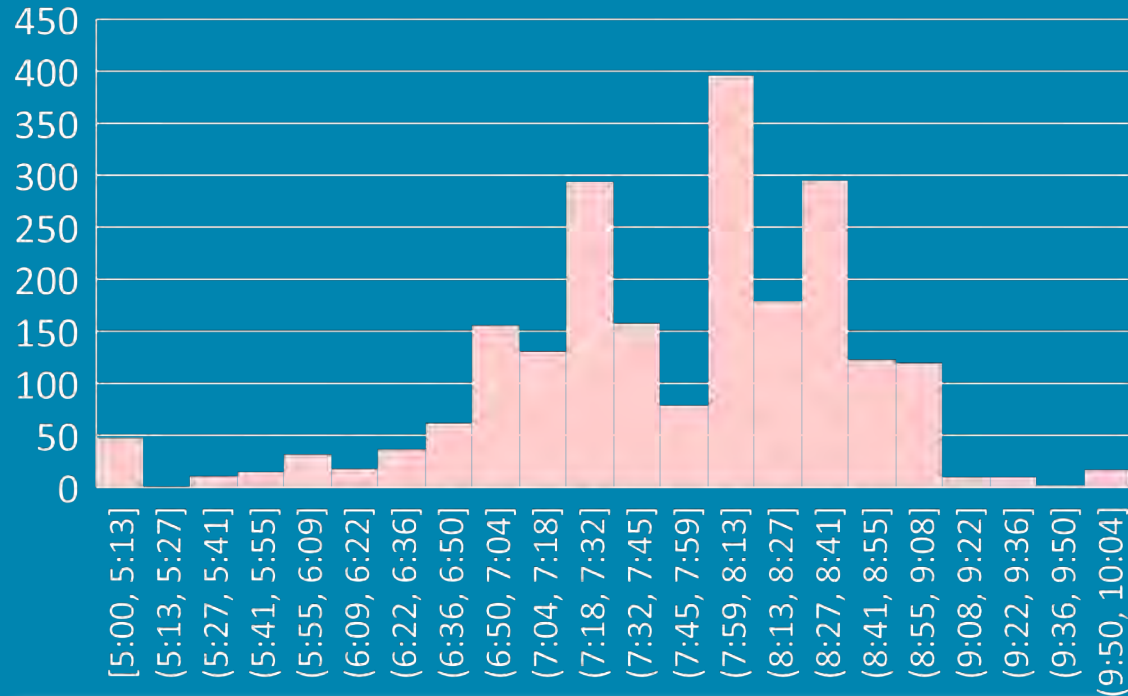
Parts modales - CC Fier et Usse



• Les déplacements domicile-travail actuels •

Les déplacements lors de la pointe du matin

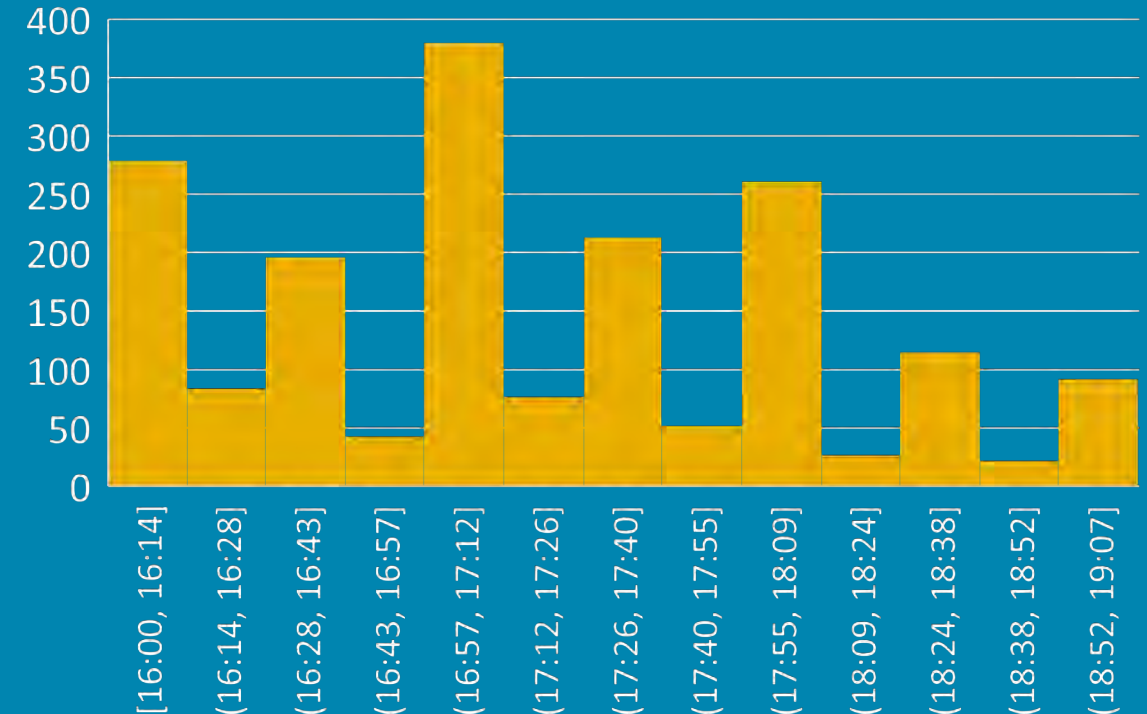
Horaire d'arrivée (zoom 5h - 10h)



→ 3 pointes se dégagent sur la période d'arrivée au travail : 7h15 → 7h30 ; 08h → 08h15 ; 08h30 – 08h45

Les déplacements lors de la pointe de l'A.M.

Horaire de départ (zoom 16h - 19h)



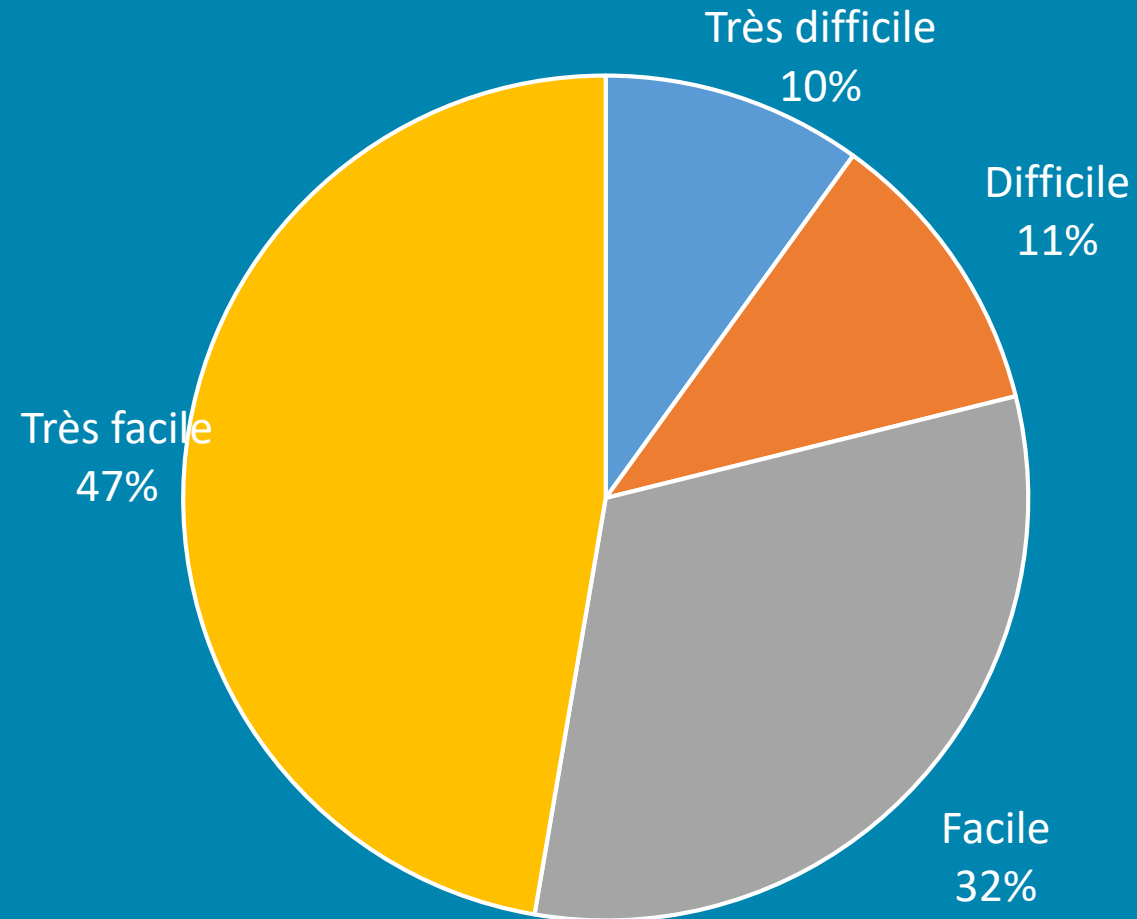
→ La pointe du soir est traditionnellement plus étalée avec un pic à entre 17h et 17h15

Précis méthodologique : dans les deux cas, la montée en charge des réseaux s'effectue dans la demi-heure qui précède (pour le matin) ou suit (pour la soirée) la pointe annoncée

• Les déplacements domicile-travail actuels •

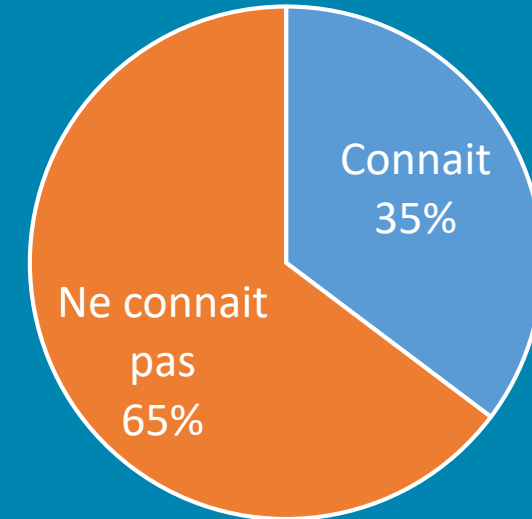
Conditions de stationnement générales

Est-il facile de stationner gratuitement ?

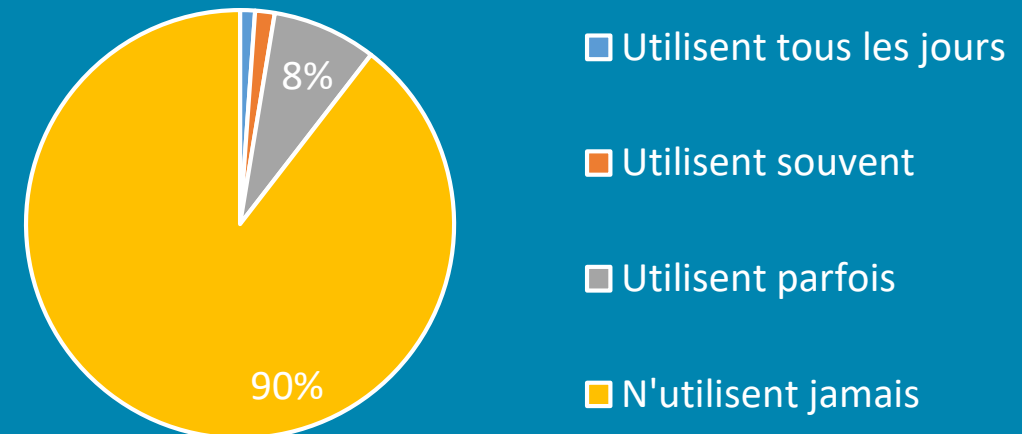


Usage des P+R

Connaissez-vous les parcs relais du Grand Annecy ?

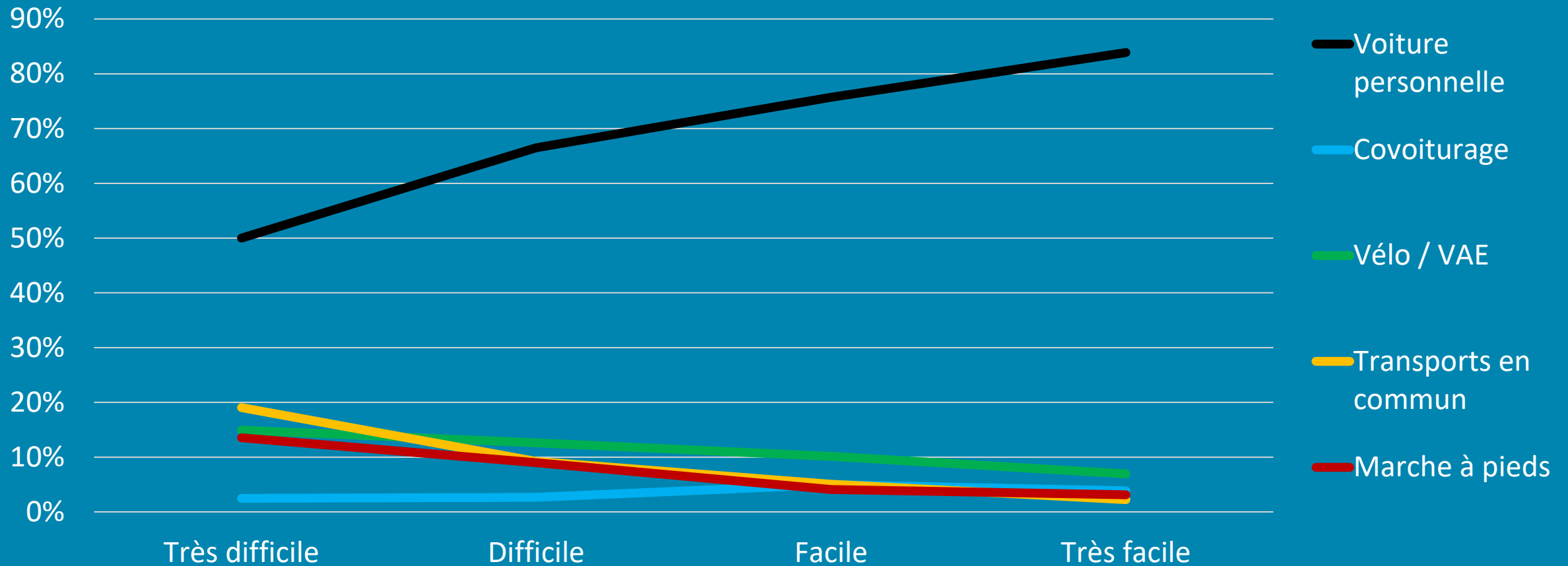


Parmi ceux qui connaissent les parcs relais



• Les déplacements domicile-travail actuels •

Part modales en fonction de la facilité de stationnement

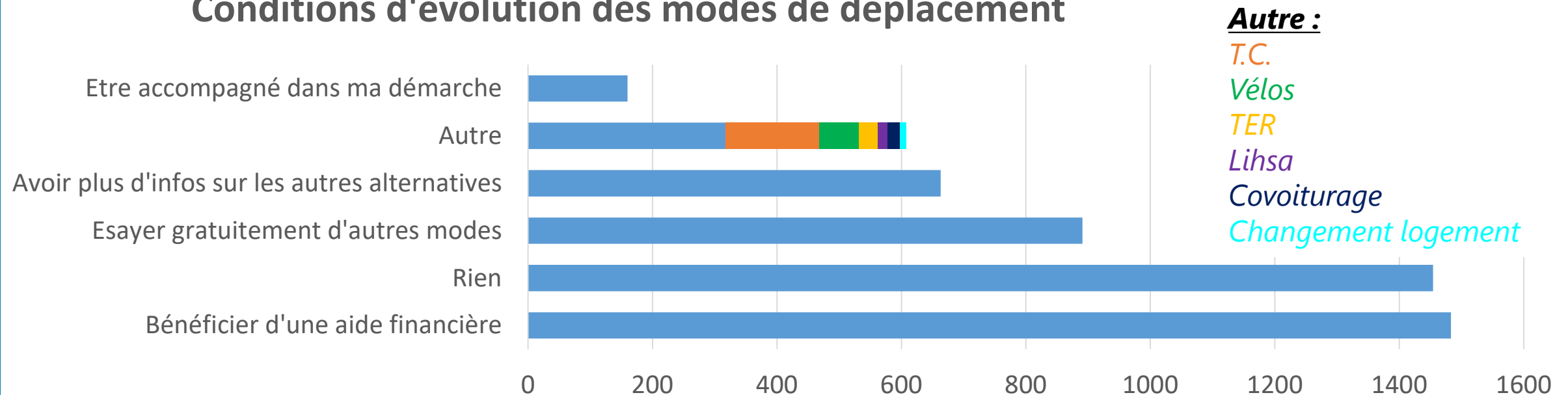


- La complexité de stationnement favorise le report modal en bénéficiant à tous les modes alternatifs à l'exception de la voiture elle-même (y compris lorsqu'elle est partagée)
- Pour proposer le covoiturage comme alternative face à la rareté du stationnement → nécessité d'avantage comparatif tel que la réservation de places à l'arrivée

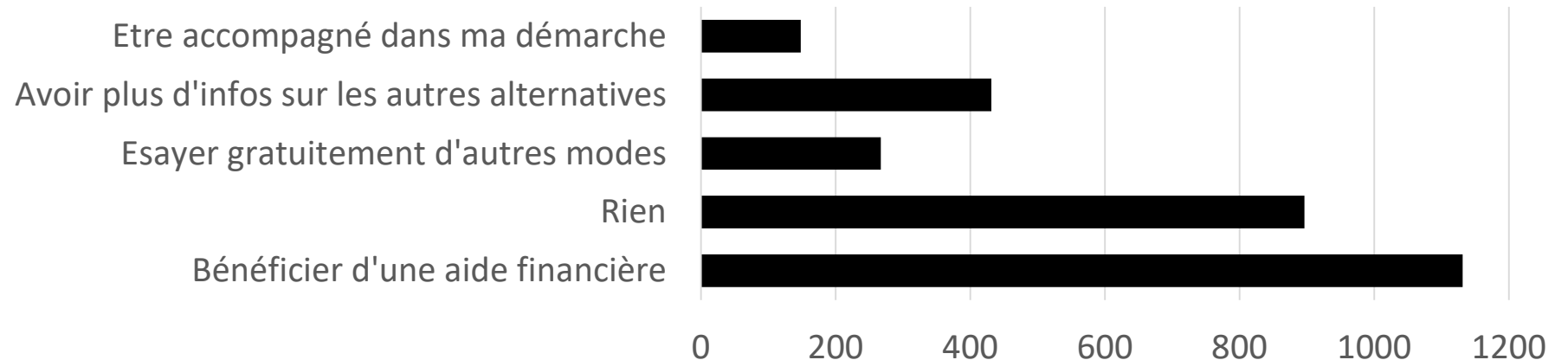
• Les conditions d'évolution des pratiques de mobilité sur les déplacements D-T •

« Qu'est-ce qui vous ferait changer plus facilement le mode de transport principal ? »

Conditions d'évolution des modes de déplacement



Focus sur les autosolistes



• Résultats des enquêtes mobilités •

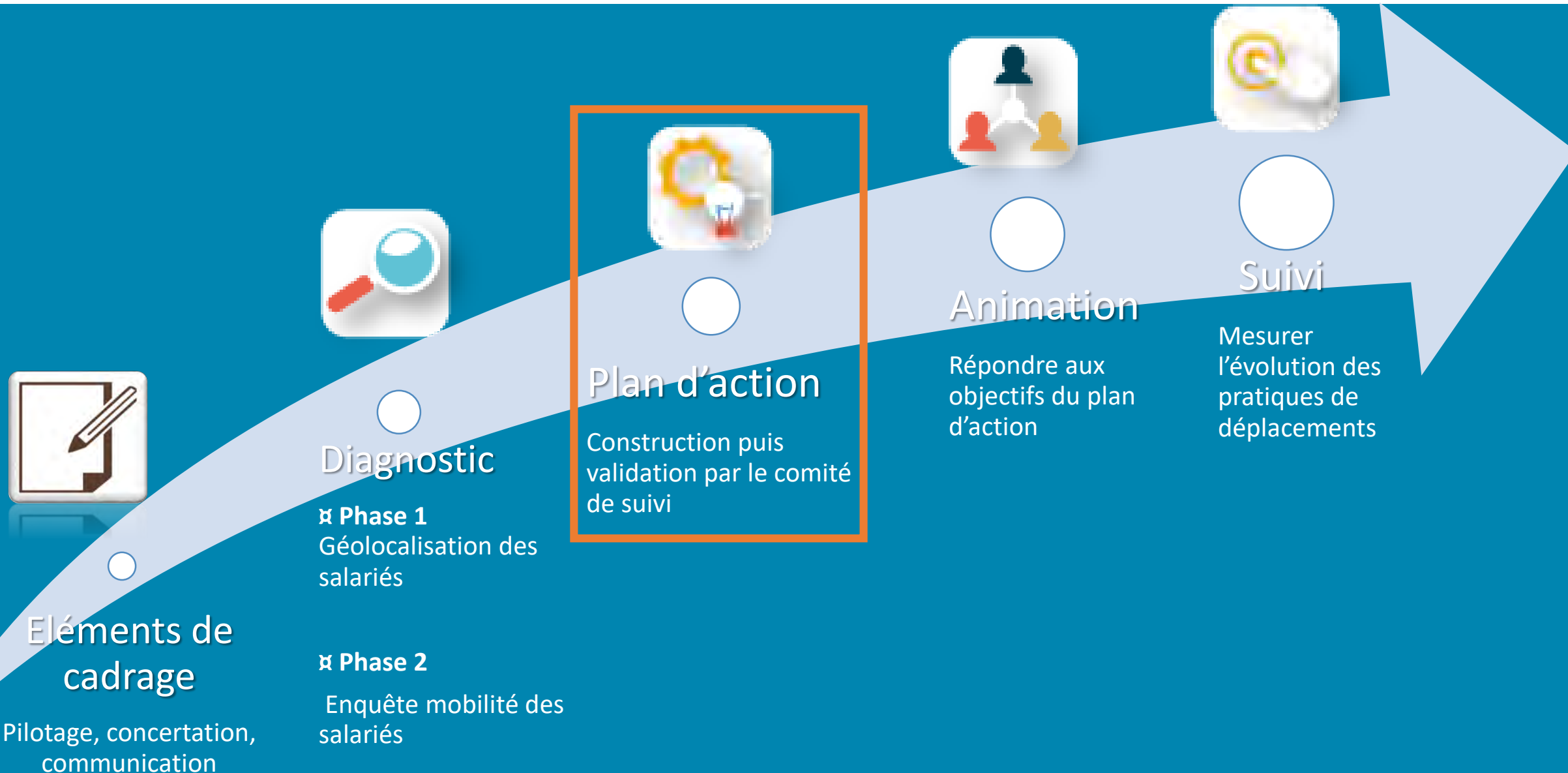


Bilan : ce qu'il faut retenir...

- Une volonté de changement de mode de déplacement encore peu évidente mais organisée autour de 2 axes :
 - Un besoin d'une meilleure connaissance des alternatives
 - Des incitations financières valorisant le changement

	Une meilleure fréquence de passage Un service plus important les soirées & week-end
	Renforcer la sécurité à vélo : aménagements et équipements Découverte du V.A.E.
	Efficacité de la mise en relation des covoitureurs Incitations financières notamment des passagers
	Meilleure connaissance de l'offre Découverte de l'autopartage sur les déplacements pros

· Les 5 étapes clefs d'un plan de mobilité ·



• Des propositions d'actions conjointes entre établissements et collectivité •



• Sommaire

• ACTIONS INDISPENSABLES

- Action 1 : Financer à 50% le coût des titres de transport
- Action 2.1 : Communication interne – Nomination d'un référent
- Action 2.2 : Communication interne – Création de groupe de projet
- Action 2.3 : Communication interne – Intranet

• ORGANISATION DU TRAVAIL

- Action 1 : Charte du télétravail
- Action 2.1 : Tiers lieux – Espace de coworking
- Action 2.2 : Tiers lieux – Entreprise à distance
- Action 3 : Créer un espace de restauration
- Action 4 : Dématérialisation des pièces administratives
- Action 5.1 : Conciergerie et services aux salariés – Panier repas
- Action 5.2 : Conciergerie et services aux salariés – Pressing

• AUTOPARTAGE

- Action 1 : Audit de la flotte de véhicules
- Action 2 : Mutualisation de la flotte inter-entreprises
- Action 3 : Adhérer à un service d'autopartage
- Action 4 : Intégrer les véhicules particuliers et professionnels dans la flotte d'autopartage
- Action 5 : Mettre en place un logiciel de gestion de flotte et de réservation de véhicule intelligent

• COVOITURAGE

- Action 1 : Mettre en place une garantie de retour à domicile pour les salariés
- Action 2 : Réserver des places de parking aux covoitureurs et mettre en œuvre un système de contrôle
- Action 3 : Créer une communauté sur la plateforme publique de covoiturage régionale Movi
- Action 4 : Speed-dating du covoiturage
- Action 5 : Matérialiser un point de rencontre covoiturage
- Action 6 : Exposer les potentiels de covoiturage dans l'entreprise
- Action 7 : Adapter les horaires de travail pour le covoiturage
- Action 8 : Proposer du covoiturage pour tous les événements organisés par la structure
- Action 9 : Mettre à disposition des services pour les véhicules des personnes réalisant du covoiturage

• STATIONNEMENT ET CIRCULATION INTERNE

- Action 1 : Réorganiser le stationnement avec un règlement intérieur
- Action 2 : Créer des places de stationnement et des bornes de recharges pour vélos électriques
- Action 3 : Apaiser la circulation au sein des espaces de stationnement

• TRANSPORT EN COMMUN

- Action 1 : Proposer un tableau d'affichage multimédia numérique ou physique
- Action 2 : Inciter l'usage des transports en commun sur les déplacements professionnels
- Action 3 : Mettre en place une navette mutualisée ou auto-administrée
- Action 4 : Proposer des titres de transports en commun aux nouveaux employés
- Action 5 : Mettre à disposition des titres de transport en commun pour les déplacements professionnels

• MODES ACTIFS

- Action 1 : Mise en place de l'indemnité kilométrique vélo
- Action 2 : Vélo-école Parcours sécurisé à vélo
- Action 3 : Créer un jury de stationnement sécurisé pour les vélos des salariés
- Action 4 : Acquiescer une flotte de V.A.E / vélos avec équipements associés
- Action 5 : Organiser des campagnes d'essais de vélo à assistance électrique
- Action 6 : Achat groupé de vélos à assistance électrique
- Action 7 : Faciliter l'entretien des vélos des salariés et la lutte contre le vol
- Action 8 : Mettre en place une ligne de vélo-bus
- Action 9 : Proposer des essais longues durées de nouveaux modes de déplacements à différents endroits
- Action 10 : Proposer une formation « Ambassadeur vélo »
- Action 11 : Co-piétonnage
- Action 12 : Création d'une carte d'itinéraires pédestres

• MANAGEMENT DE LA MOBILITÉ ET ANIMATION DU PDM

- Action 1 : Campagne photos en interne
- Action 2 : Former à l'éco-conduite les salariés se déplaçant le plus en voiture
- Action 3 : Rédiger un document de cadrage : choix d'une flotte de véhicules moins polluante lors du renouvellement de la flotte
- Action 4 : Proposer des actions dynamiques et ludiques lors des 4 temps forts de la mobilité
- Action 5 : Inclure les informations mobilité et les actions du Plan de Mobilité dans le mail d'accueil pour les nouveaux salariés
- Action 6 : Réaliser un plan d'actions essentielles pour tous les modes de transports
- Action 7 : Diagnostiquer la mobilité individualisée
- Action 8 : Intégrer la flotte de vélos dans la flotte de véhicules

Merci pour votre attention

Romain COMBES
Chargé de mission mobilité

romain.combes@agence-ecomobilite.fr





Le point de vue des milieux économiques

Jean-Louis Hyzard, vice-président
de la CCI de Haute-Savoie



Retour sur les éléments principaux du
projet et ses effets attendus

Un constat à partager

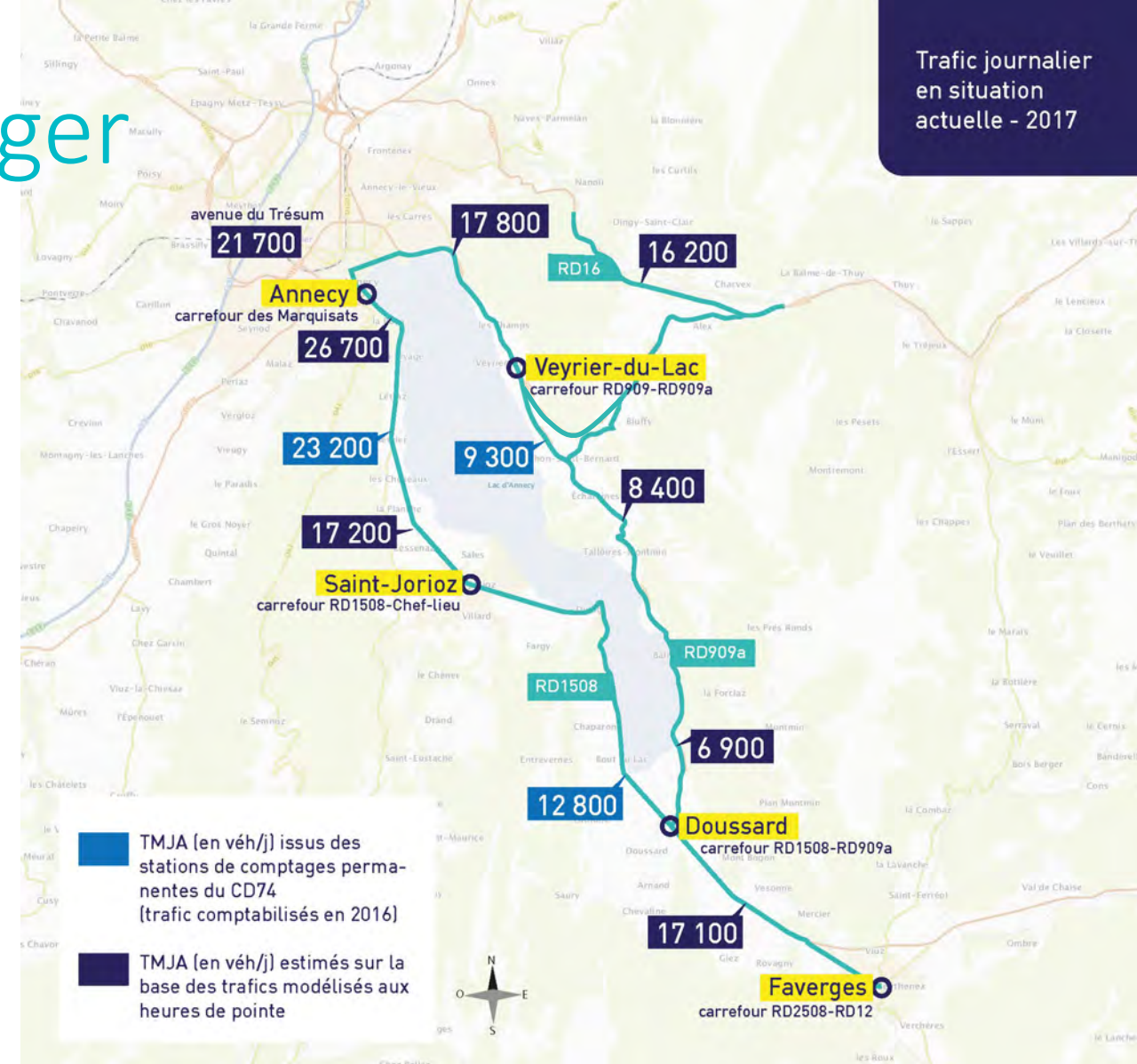
Un constat à partager

Une circulation automobile difficile :

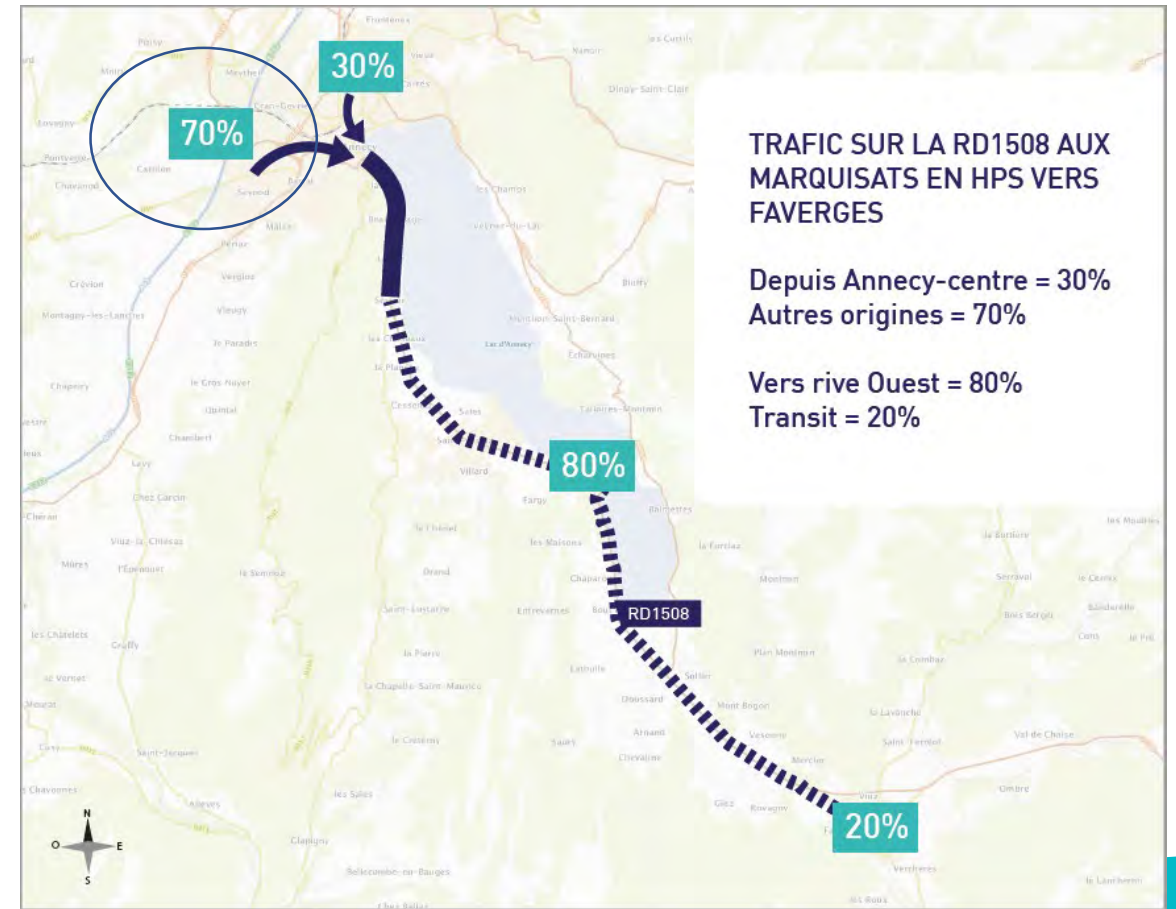
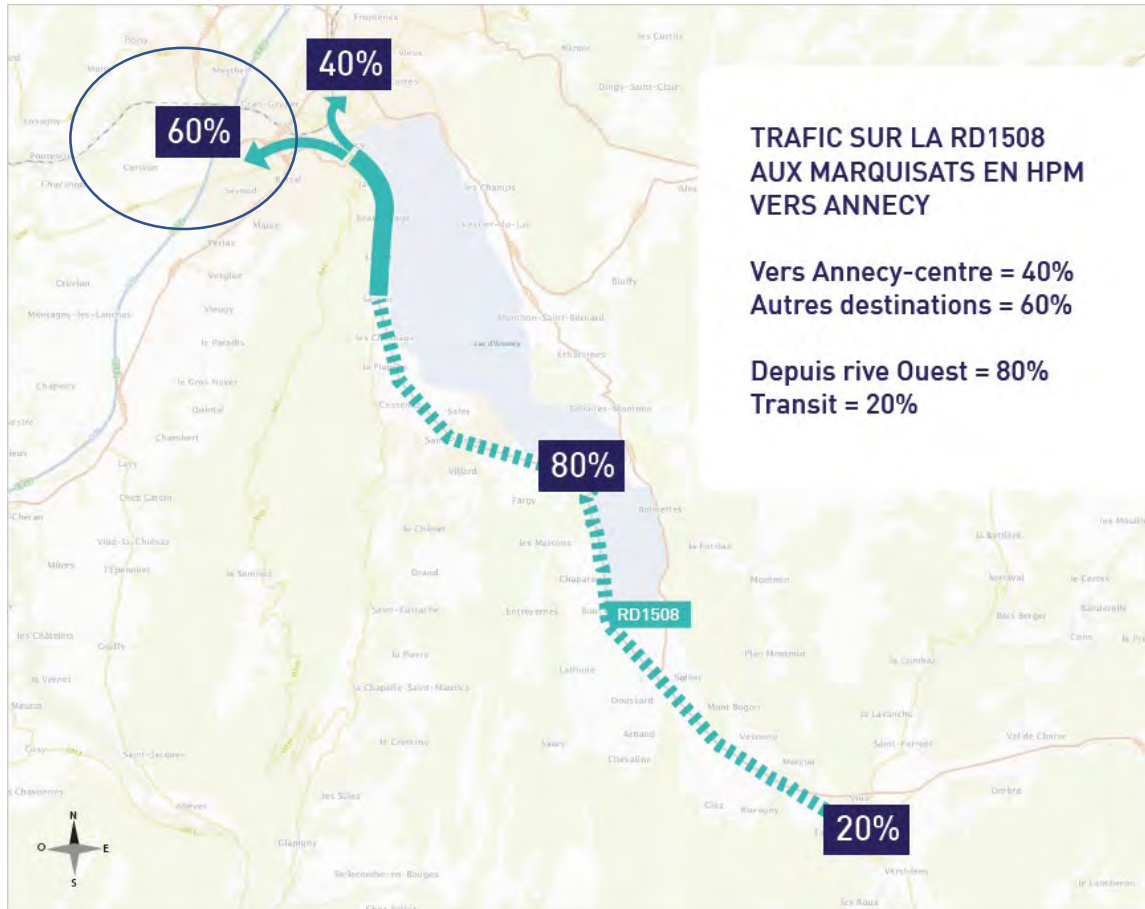
- La RD1508 et la RD909a sont saturées
- Des temps de parcours pénalisants en heures de pointe
- Parfois plus d'une heure entre Faverges et Annecy

Des transports collectifs (lignes 51 et 52) pénalisés par la congestion automobile

La voie verte, piste cyclable parmi les plus fréquentées en Europe

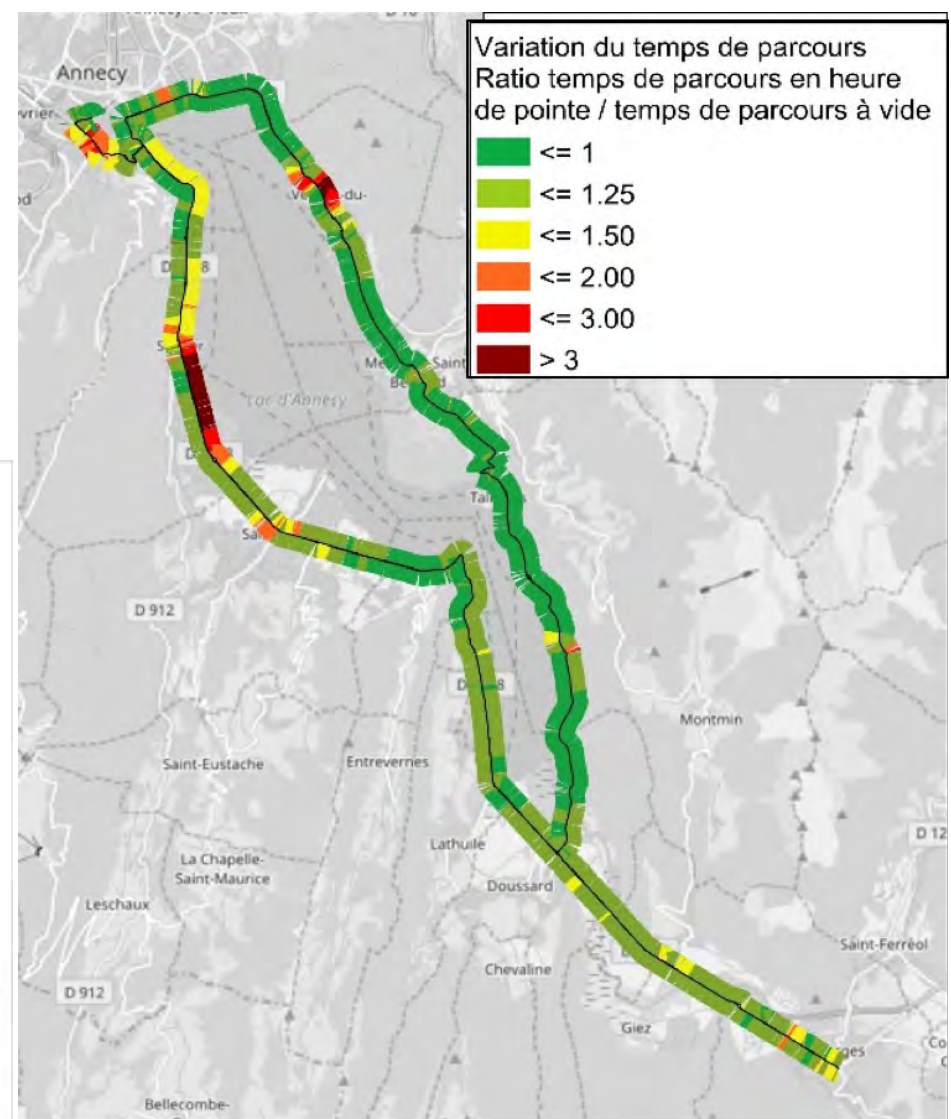
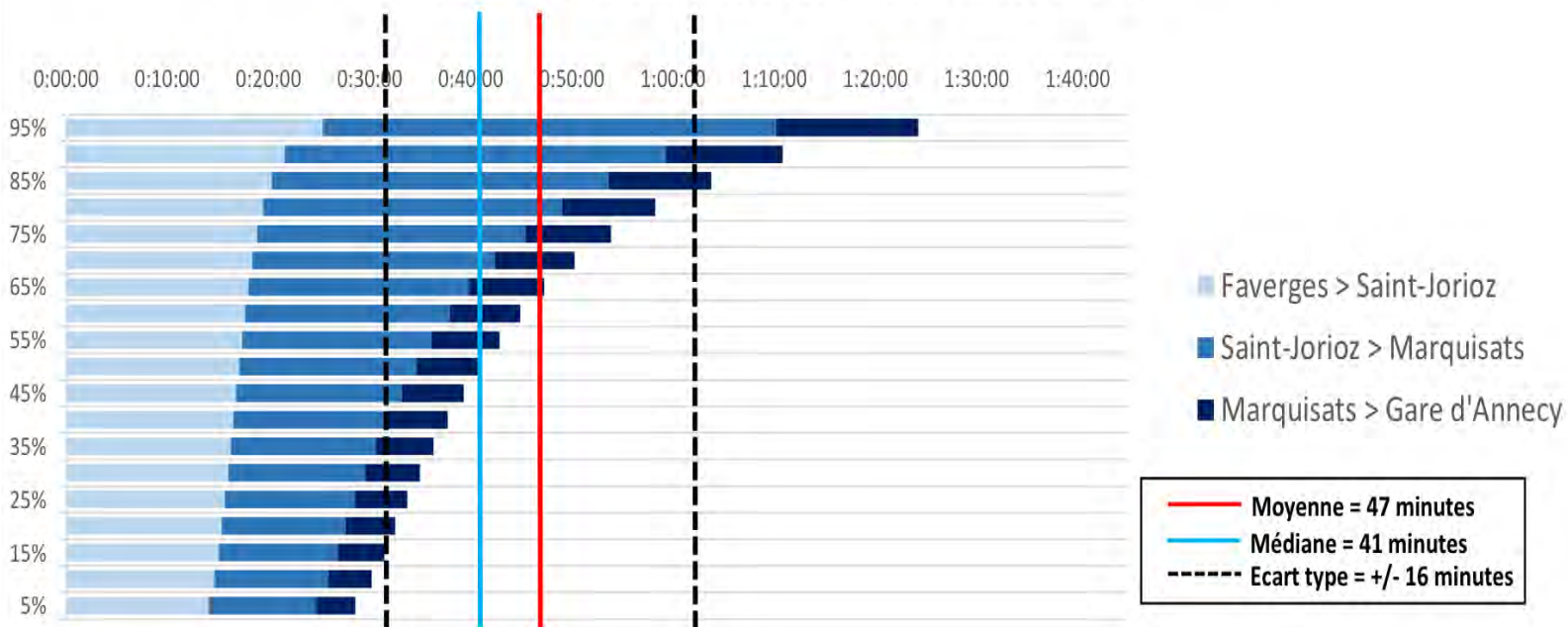


Où va-t-on et d'où vient-on sur la RD1508 ?



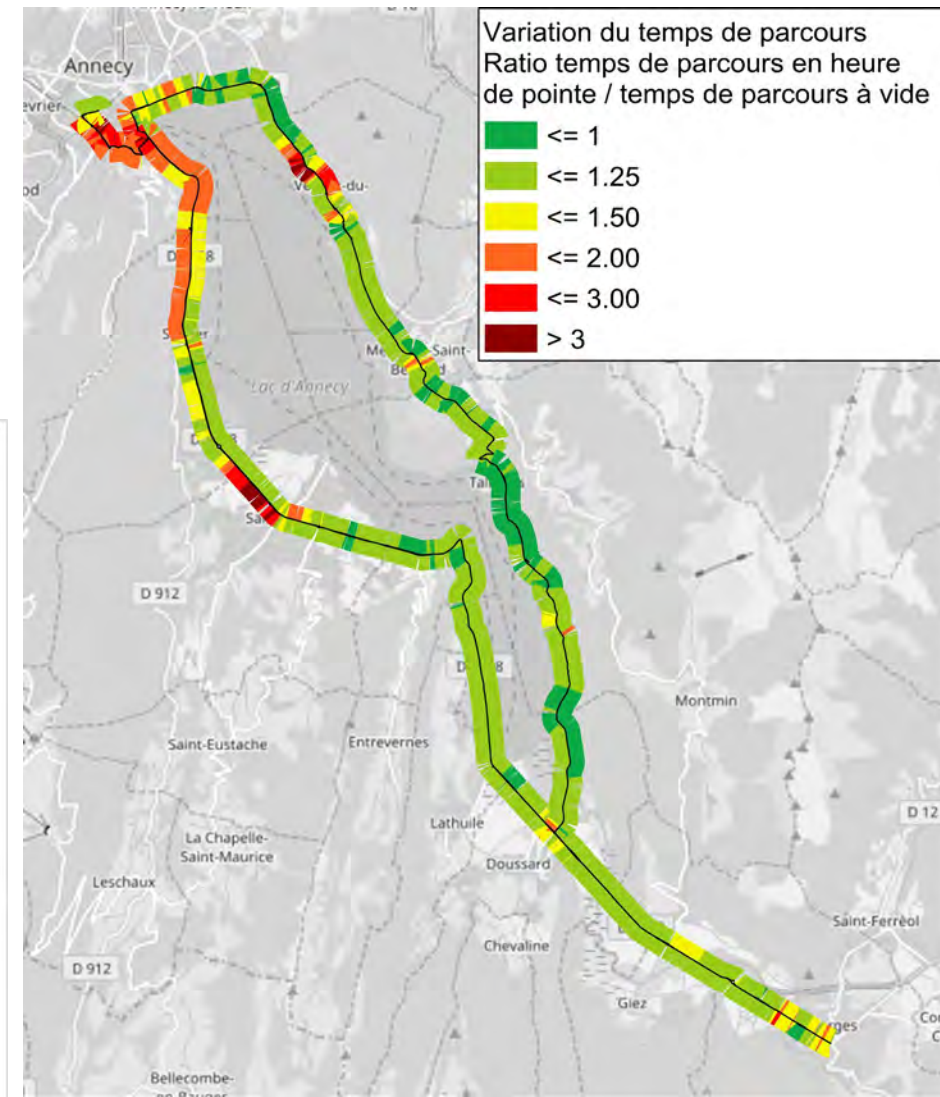
Les temps de parcours en heure de pointe du matin

Répartition des temps de parcours TomTom 2017 mesurés par classe de 5% en jour ouvré hors congés scolaires – Rive Ouest - Faverges -> Gare d'Annecy en HPM



Les temps de parcours en heure de pointe du soir

Répartition des temps de parcours TomTom 2017 mesurés par classe de 5% en jour ouvré hors congés scolaires – Rive Ouest - Gare d'Annecy -> Faverges en HPS



Un objectif – améliorer les conditions de mobilité en rive ouest

Les effets de report d'une rive à l'autre

2030 sans projet :

- La saturation de la rive Ouest contraint beaucoup d'automobilistes à se reporter sur la rive Est
- Les deux rives du lac sont saturées et les temps de trajets explosent

2030 avec projet :

- Le trafic se fluidifie en rive Ouest
- Les automobilistes continuent à emprunter la rive Ouest et ne se déplacent plus vers la rive Est
- Tous les territoires gagnent en temps de parcours (rive Ouest, rive Est et Pays de Faverges)

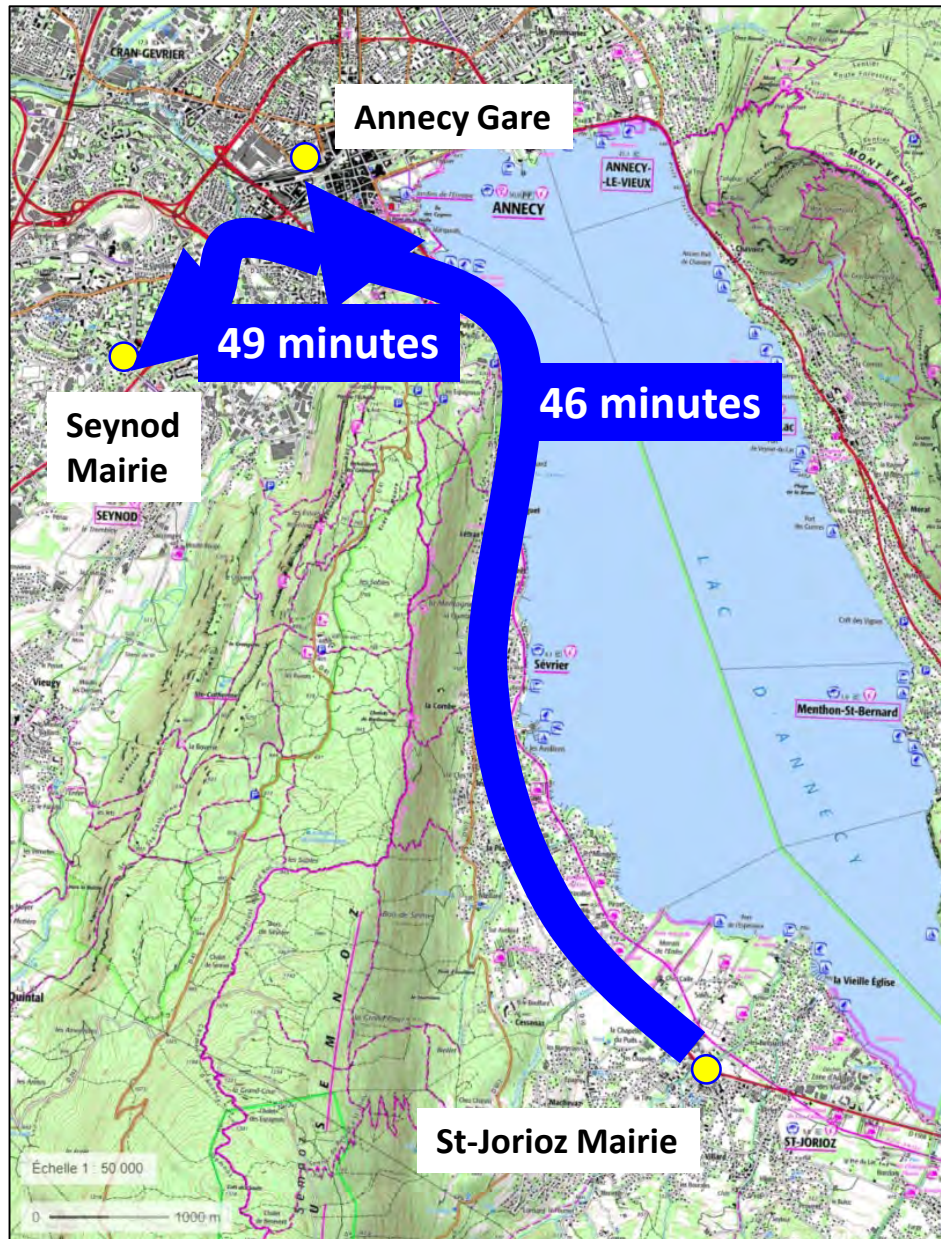
Un projet global avec deux solutions complémentaires

- Un gain de 20 minutes entre Faverges et Annecy en voiture avec un trafic en hausse et fluidifié pour répondre à davantage de besoins de déplacements avec la nouvelle population
- Un BHNS qui met moins de 30 minutes entre Annecy et Duingt et 45 minutes jusqu'à Faverges

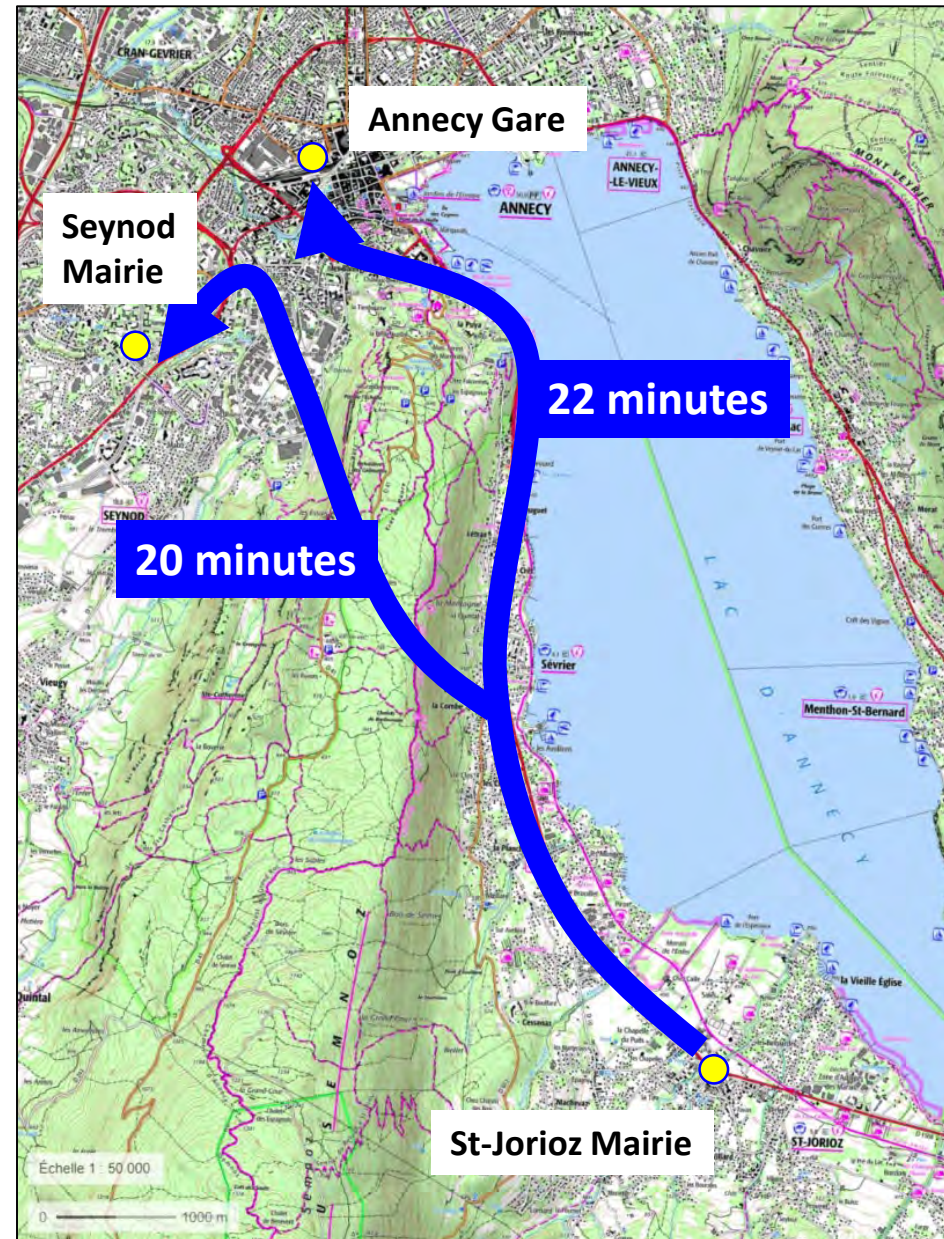
Temps de parcours

	Aujourd'hui	En 2030 sans projet	En 2030 avec le projet
Conditions de circulation sur les rives du lac	Temps de trajet très aléatoires, multipliés par 2 ou par 4 selon les périodes	Les usagers sont obligés d'emprunter des itinéraires de substitution plus longs (col de Bluffy)	Temps de parcours inférieurs et plus réguliers
Annecy – Faverges	35 à 65 mn	50 à 65 mn	40 mn
Annecy - Saint-Jorioz	20 à 30 mn	35 à 45 mn	20 mn

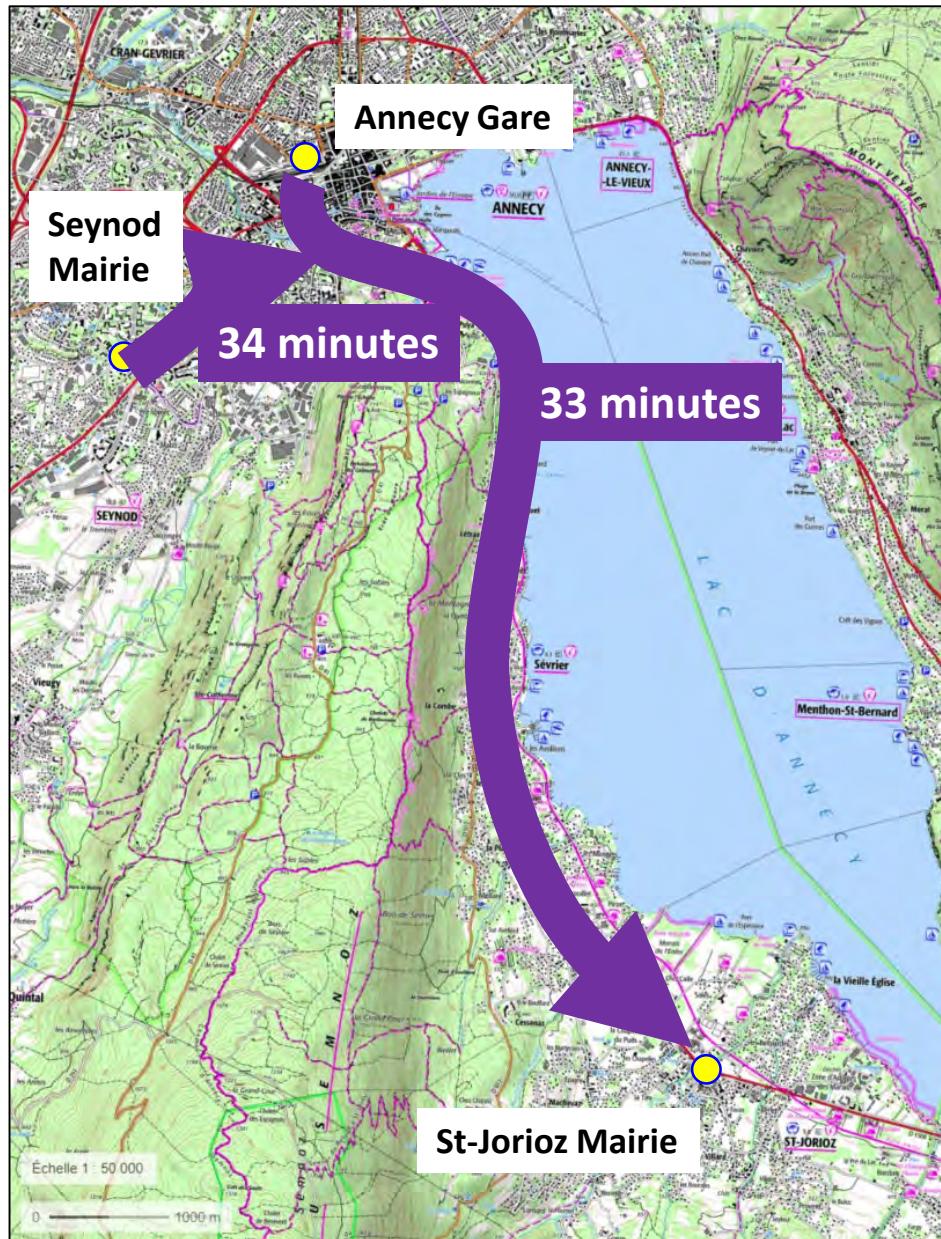
Temps de parcours futurs sans projet LOLA



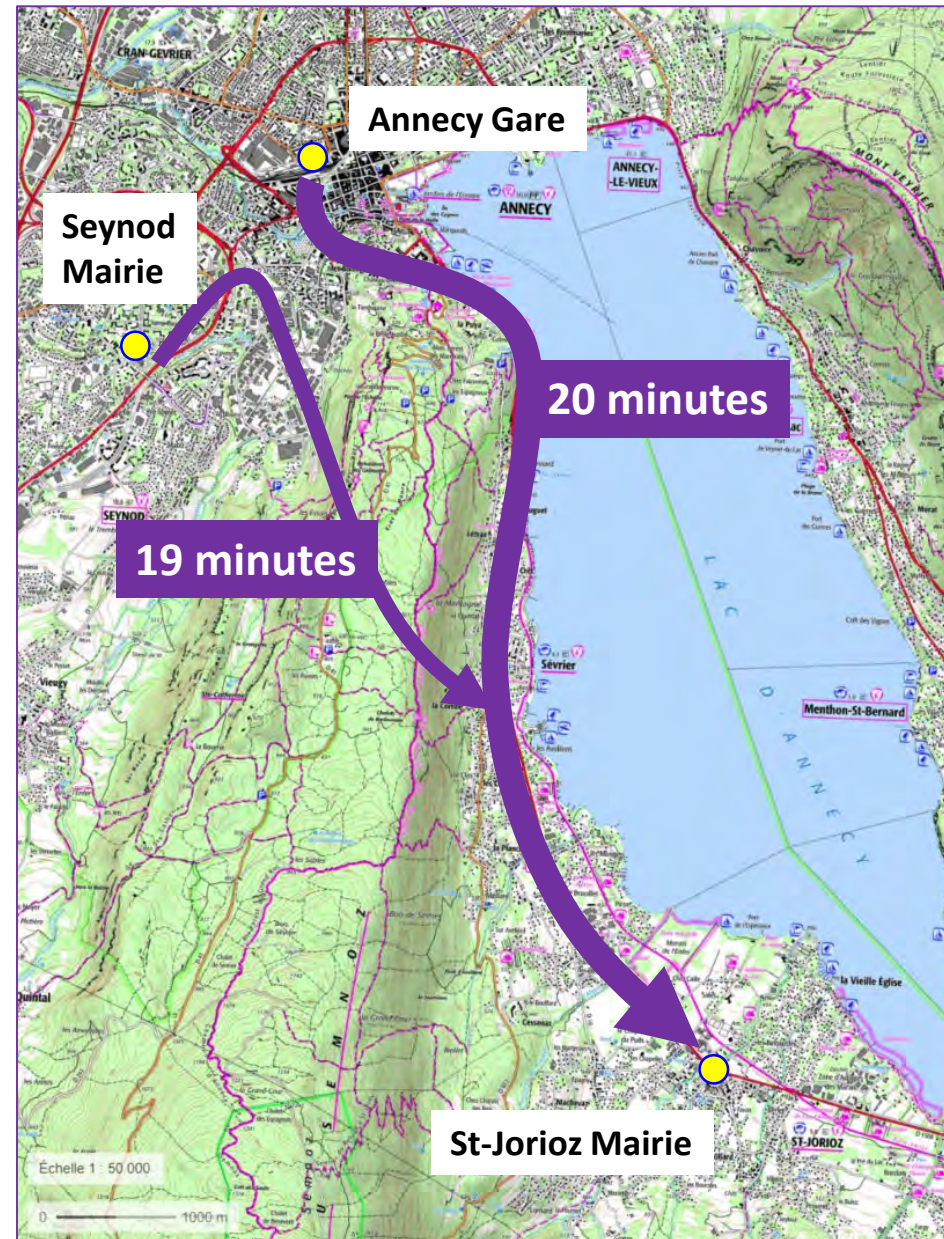
Temps de parcours futurs avec projet LOLA



Temps de parcours futurs sans projet LOLA



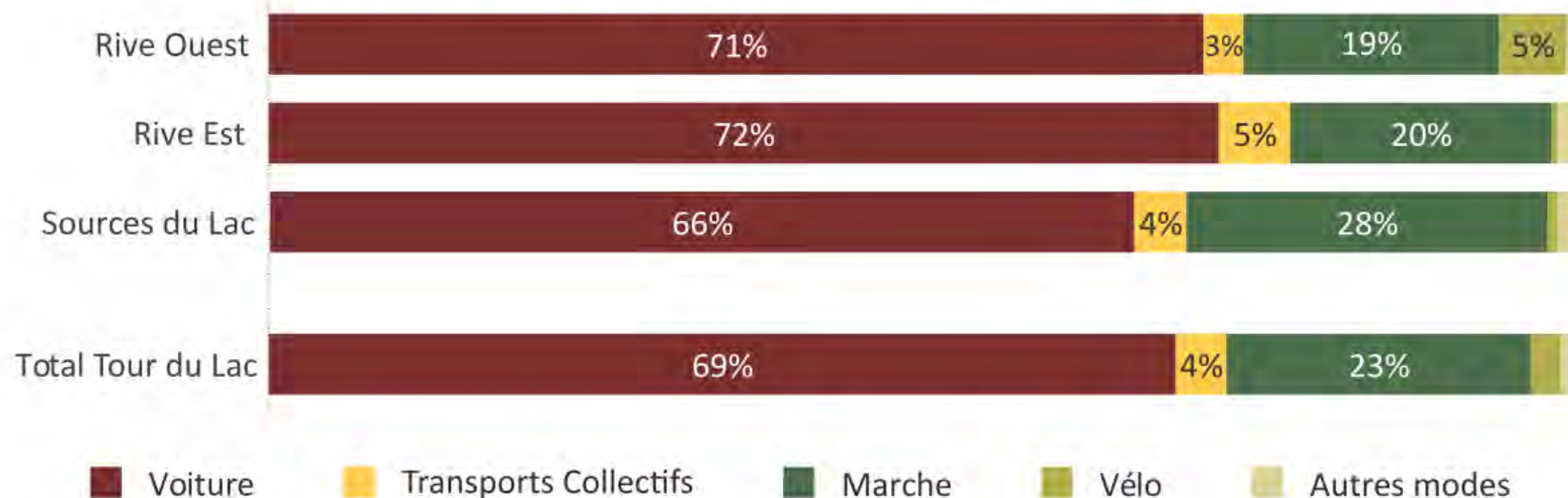
Temps de parcours futurs avec projet LOLA



Un bus à haut niveau de service associé au tunnel

Parts modales actuelles sur les rives du lac

Répartition modale des déplacements selon la zone de résidence



Source des données : EDGT Haute-Savoie 2015-2017

Population concernée : Habitants du Tour du Lac de 5 ans et +

Figure 7 : répartition modale des déplacements des habitants du Tour du Lac, selon leur lieu de résidence

Parts modales : autres exemples

Evolution de la répartition modale TC/VP dans plusieurs métropoles

		Modes actifs	Transports collectifs	Voiture particulière	Deux roues et autres modes
RENNES	2000	31%	10%	58%	1%
	2007	32%	13%	54%	1%
LILLE	1998	31%	7%	60%	2%
	2006	33%	9%	56%	2%
TOULOUSE	2004	24%	9%	64%	3%
	2013	24%	13%	60%	3%
GRENOBLE	2002	33%	13%	52%	2%
	2010	35%	16%	48%	1%
STRASBOURG	1997	37%	9%	52%	2%
	2009	41%	12%	45%	2%
MARSEILLE	1997	33%	11%	55%	1%
	2009	35%	11%	50%	4%
LYON	1995	32%	14%	53%	1%
	2006	34%	15%	49%	2%

Source : CERTU, Enquêtes Ménages Déplacements, 2013

Part modale dans les agglomérations moyennes

Voiture	Marche	TC	Vélo	Deux roues motorisés et autre mode
68%	23%	5%	2%	2%

Source : à partir de CEREMA, Enquêtes Déplacements Villes Moyennes, 2013.

Le BHNS – Un choix né des études précédentes

Les études précédentes sur le BHNS seul ont montré des limites vis-à-vis des problématiques suivantes :

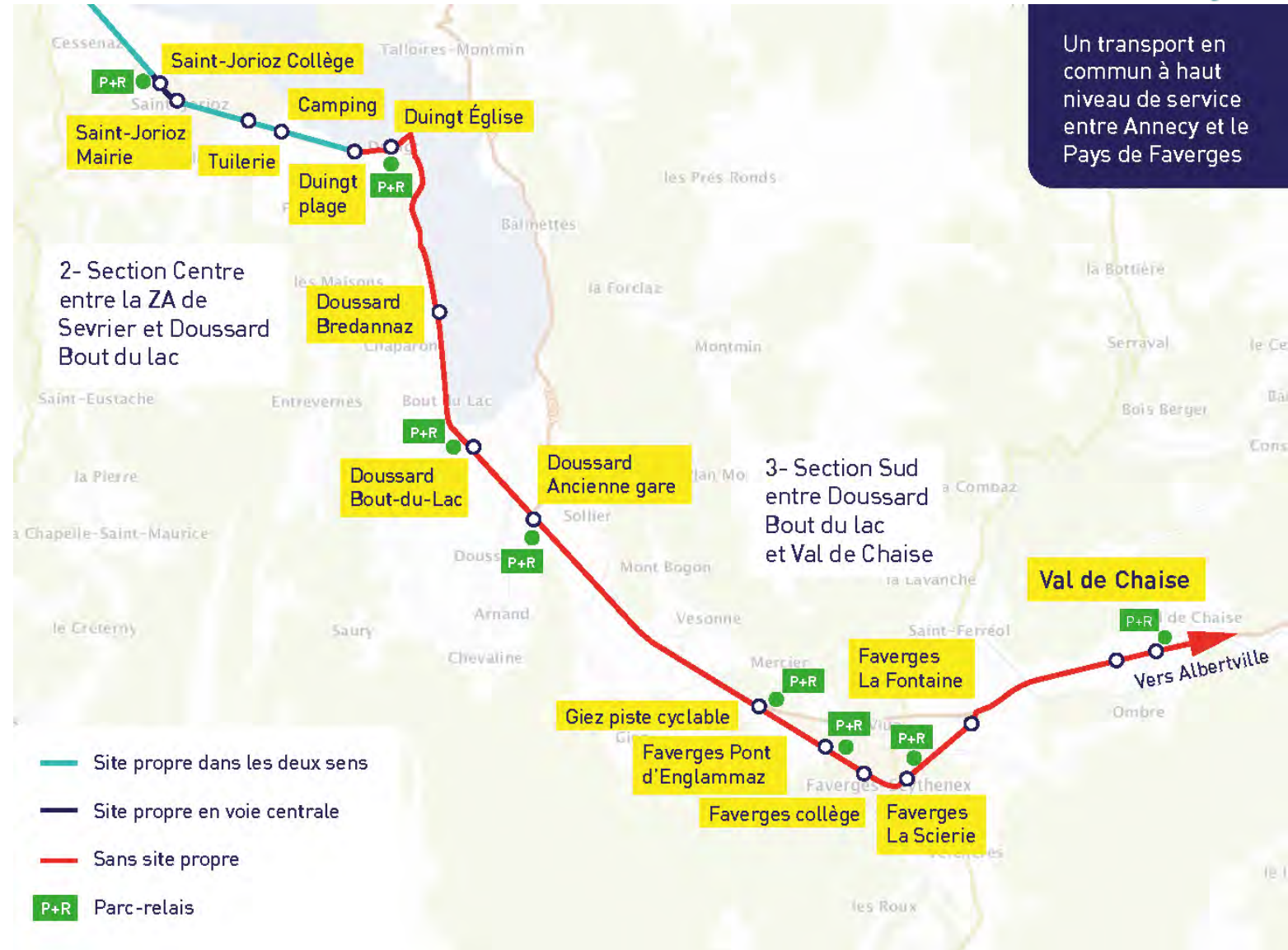
- la faisabilité juridique du projet (dérogation à la loi littoral pour aménagement dans une bande de 100m en rive du lac) ;
- l'aggravation des congestions de la circulation automobile entre Annecy et Saint-Jorioz lorsque seul le BHNS est réalisé, ceci même dans les scénarios les plus optimistes de report modal ;
- un niveau de pollution automobile qui restera, du fait de ces congestions, important à certaines périodes de l'année ;
- des temps de trajet en transports en commun et une fiabilité des horaires qui resteront péjorés par les congestions de circulation ;
- l'impossibilité d'atteindre les objectifs de développement du territoire prévu par le SCOT pour les communes de la rive gauche du lac et celle de la CCSLA.

Le BHNS – un tracé de référence

Le tracé proposé dans le cadre de la concertation est basée pour partie sur l'étude Systra de 2015 avec pour contraintes fortes :

- Le passage sur la RD1508 afin de maintenir la qualité d'usage de la voie verte
- La prise en compte des contraintes liées à la Loi littoral (pas de voie en encorbellement secteur de la Puya, implantation des P+R)
- Les emprises disponibles sur la RD1508 relativement faibles ne permettant pas la réalisation de sites propres dans les 2 sens sur l'ensemble
- La maîtrise des coûts : Site propre intéressant quand trafic important mais si trafic fluide, pas toujours nécessaire (pas de site propre proposé entre Duingt/Faverge)
- La volonté de desservir les Marquisats / Trésums (pas de passage par l'ancien tunnel de la Puya)

Le tracé



Le BHNS – Niveau de service de la ligne

Entre Annecy et Duingt

- Fréquence : **toutes les 10 minutes en heures de pointe** et toutes les 30 minutes en heures creuses
- Début de service : 6 h 00
- Fin de service : 20 h 30

Les temps de parcours estimés

- Moins de 30 minutes entre Annecy-Gare et Duingt-Église (actuellement 45 min avec la ligne 52)
- 22 minutes entre Annecy-Gare et Saint-Jorioz (actuellement 35 min avec la ligne 52)
- 47 minutes entre Annecy-Gare et Faverges (actuellement 1h10 avec la ligne 51)

12 P+R tout au long du tracé = 400 à 500 places

Le BHNS - Les principes d'aménagement

Selon l'espace disponible sur la RD1508 plusieurs configurations de site propre pour le BHNS :

- ❑ **De Annecy à Sevrier** : une voie de bus centrale réversible selon les heures de passage dans les parties les plus urbanisées (4,3 km). Sauf où l'espace est trop contraint : pas de site propre (1,2 km)
- ❑ **De Sevrier à Duingt** : deux voies latérales de site propre (6,5 km), avec une variante avec une seule voie centrale réversible
- ❑ **De Duingt à Faverges** : la circulation est fluide, un site propre n'est plus nécessaire d'un point de vue bénéfices/coûts (17,5 km)



Le BHNS - Les parcs-relais

- Proches des arrêts de bus

Le temps de parcours entre la voiture et les quais du TCSP peut être dissuasif, d'où la nécessité de concevoir des parcs relativement petits.

- Proches des voies principales

L'accès doit être simple et direct depuis les principales pénétrantes. Il doit inciter les automobilistes à abandonner leur voiture pour se rendre dans le centre d'Annecy.

- Du bon côté des voies

Les parcs-relais doivent être facilement accessibles en voiture, principalement par les véhicules en provenance du sud de la zone d'étude. Il est ainsi préférable qu'ils soient positionnés côté Est de la RD1508, afin de ne pas faire traverser les gens le matin (les contraintes horaires étant moins importantes le soir).cv



**Des équipements
pour le
stationnement
des vélos**



Les résultats attendus

- Hausse de fréquentation des transports en commun rive Ouest : + 25%. (Part modale de 6% au lieu de 3%)
- Plus de 6 000 passagers/jour (actuellement 4 230 passagers/jour sur ligne 51 et 52)

Temps de parcours estimés

- Moins de 30 minutes entre Annecy-Gare et Duingt-Église fiabilisé



Ateliers par table

Questions

- **Quelles sont vos attentes par rapport à vos déplacements professionnels ?**
- **Quel regard sur l'attractivité et le développement économiques du territoire ?**
- **Selon vous, quels impacts le projet LOLA a-t-il sur les trajets dom-travail et l'attractivité éco ?**
- **Selon vous quelles améliorations apporter à ce projet pour améliorer les trajets dom-travail ?**
- **Quelles autres solutions à mettre en place selon vous ?**



Les synthèses par groupe



CONCERTATION
PUBLIQUE

Synthèse générale et conclusion